

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ о предложениях, поступивших в ходе проведения публичного обсуждения проекта решения Евразийской экономической комиссии в рамках оценки регулирующего воздействия

Наименование проекта решения: «Об определении случаев, когда таможенный орган отправления вправе определять место доставки товаров независимо от сведений, указанных в транспортных (перевозочных) документах».

Номер вопроса и его формулировка согласно опросному листу	Содержание ответа	Информация о лице, заполнившем опросный лист, а также способе направления заполненного опросного листа	Комментарий департамента, ответственного за разработку проекта решения ЕЭК
1	2	3	4
1. Наличие какой проблемы обусловило принятие проекта решения ЕЭК? Насколько точно определена проблема, для решения которой необходимо введение регулирования на уровне Евразийского экономического союза (далее – Союз)?	Информацией о проблемах не располагаем.	Иванов Евгений Иванович, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), электронная почта ivanovei@asmap.ru	Принятие проекта решения ЕЭК позволит нормативно закрепить сложившуюся в государствах – членах Союза практику правоприменительную практику.
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Цель разработки проекта не соответствует решению проблем по основаниям, приведенным ниже в опросном листе.		Целью регулирования проекта Решения является предоставление в установленных случаях таможенному органу отправления возможности определять место доставки товаров независимо от сведений, указанных в транспортных (перевозочных) документах, при перевозке (транспортировке) товаров по

3. Насколько точно департаментом-разработчиком определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК, а также адресаты регулирования, интересы которых будут затронуты предлагаемым регулированием, в том числе субъекты предпринимательской деятельности? При необходимости укажите недостающих лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, и адресатов регулирования.	Проект решения ухудшит условия деятельности международных автомобильных перевозчиков, импортеров, экспедиторов.	территориям двух и более государств – членом Союза. Проект решения касается только исключительных случаев и направлен на обеспечение пропускной способности пунктов пропуска, сокращение времени прохода границы, а также создание комфортных условий для перевозчиков при проведении таможенного контроля в отношении товаров, требующих соблюдения особых условий перевозки (транспортировки) и (или) хранения (товары, подвергающиеся быстрой порче).
4. Укажите содержание устанавливаемых ограничений (обязательных правил поведения) для адресатов регулирования так, как Вы его понимаете. Какие будут от последствия введения	Исходя из положений таможенного законодательства ЕАЭС, перемещение иностранных товаров под таможенным контролем по единой таможенной территории ЕАЭС должно осуществляться в соответствии с единой таможенной процедурой таможенного транзита (которая не должна дробиться на несколько процедур таможенного транзита), когда товары направляются таможенным органом управления в место доставки, указанное в транспортном документе - накладной СМР. Представляется, что положения пункта 4 статьи 145 ТК ЕАЭС подразумевают исключительные, продиктованные объективными обстоятельствами случаи, когда таможенному органу управления	Учтено частично. Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения исключен. Наличие подпункта «б¹» в пункте 1 проекта Решения позволит ускорить прохождение границы за счет переноса контрольных мероприятий из пунктов пропуска в места, в которых созданы необходимые условия для проведения таможенного досмотра. Как

предлагаемого на регулирование уровня Евразийского экономического союза (в том числе по сравнению с регулированием, действующим в государстве – члене Евразийского экономического союза)? По возможности приведите примеры таких последствий.	необходимо установить место доставки, отличное от указанного в транспортном документе перевозчика. Такие случаи предусмотрены, в частности, подпунктами в) и г) пункта 1 проекта решения ЕЭК, в связи с чем они не вызывают возражений. Принципиально иной подход, предполагающий принятие решения таможенными органами предлагается в подпунктах б) и б¹) пункта 1 проекта решения ЕЭК. Так, не ясно, в связи с чем при принятии таможенным органом решения о применении таможенного сопровождения необходимо устанавливать место доставки, отличное от указанного в транспортном документе, и таким образом вынуждать перевозчика повторно оформлять процедуру таможенного транзита до места доставки, указанного в накладной CMR. Также не ясно, для каких целей предлагается устанавливать иное место доставки при перевозке алкогольной продукции, табака и табачных изделий. Представляется маловероятным, что качество таможенного контроля в отношении таких товаров отличается в различных местах доставки. Следует отметить, что таможенное оформление и таможенный контроль данных категорий товаров в Российской Федерации осуществляется специализированными таможенными органами и, при необходимости, при перевозке таких товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита могут применяться положения подпункта в) проекта решения ЕЭК.	правило, подобные мероприятия необходимо проводить в отношении товаров, которые требуют особых условий хранения. При этом таможенный контроль проводится в специально оборудованных местах, находящихся по пути следования товаров. Таможенный кодекс Союза допускает использование транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве транзитной декларации, также особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перевозимых по территории только одного государства-члена, могут быть установлены законодательством этого государства-члена о таможенном регулировании. Наличие данных норм в совокупности позволяет потенциально минимизировать затраты перевозчиков в случае необходимости проведения таможенного досмотра вне пунктов пропуска и урегулировать данный вопрос с наименьшими расходами для бизнес-структур.
	В части санкционных товаров необходимо отметить, что для отслеживания их перемещения применяются навигационные пломбы, в связи с чем установление для них мест доставки, отличных от указанных в транспортных документах, не имеет смысла. По мере расширения сферы применения навигационных пломб в соответствии с Соглашением о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19.04.2022 этот аргумент будет становиться актуальным для все большего числа перевозок. В отношении случая, когда необходимо проведение таможенного досмотра отмечаем следующее. Непонятно, по какой причине таможенный досмотр не может быть проведен таможенными органами в пунктах пропуска, где в настоящее время все ввозимые иностранные товары в установленном порядке помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита. Кроме этого,	

	таможенный досмотр, как и иные формы таможенного контроля, может быть проведен в таможенных органах назначения. При этом подпункт б¹) пункта 1 проекта решения ЕЭК содержит коррупционные риски в связи с тем, что не ясно, каким образом должностные лица таможенных органов будут определять: - особые условия перевозки грузов; - отсутствие возможности проведения таможенного досмотра в пункте пропуска; - необходимость таможенного досмотра с использованием специальных технических средств. В целом необходимо отметить, что для международных автомобильных перевозчиков крайне важно выполнение условий договора перевозки, т.е. обеспечение доставки товаров в место, определенное грузополучателем, в установленный срок. Поэтому вопрос принудительного установления таможенными органами места доставки, отличного от указанного в накладной СМР, является для перевозчиков крайне чувствительным с учетом вероятных временных, финансовых и репутационных потерь. В связи с этим полагаем, что такие случаи должны быть продиктованы объективной необходимостью, и их количество должно быть минимальным. В связи с этим предлагаем подпункты б) и б¹) из пункта 1 проекта решения ЕЭК исключить.	
5. Является ли предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения проблемы наиболее оптимальным из числа рассмотренных департаментом-разработчиком вариантов с точки зрения его влияния на условия ведения предпринимательской деятельности (в том числе выгод и издержек субъектов	Не является оптимальным.	В качестве альтернативного варианта рассмотривалась возможность принятия международного договора в рамках Союза, которая была отклонена ввиду сложности и длительности процедурных вопросов, связанных с подготовкой такого международного договора, его принятием и вступлением в силу.

предпринимательской деятельности)? Оцените, существуют ли иные варианты достижения целей регулирования. Если такие имеются, то приведите тот из них, который был бы наиболее оптимальным с точки зрения влияния на условия ведения предпринимательской деятельности.			
6. Какие положения проекта решения ЕЭК оказывают или могут оказать негативное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности, в том числе необоснованно затруднить ведение предпринимательской деятельности, а также создать барьеры для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Евразийского экономического союза?	Положения подпунктов б) и б¹) пункта 1 проекта решения ЕЭК.		Учтено частично. Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения исключен. См. комментарий к вопросу 4 опросного листа.
7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы,	Обеспечивает, за исключением подпунктов б) и б¹) пункта 1 проекта решения ЕЭК.		Учтено частично. Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения исключен. В целом проект

предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?		Решения позволят практически реализовать одну из особенностей применения таможенной процедуры таможенного транзита в части предоставления таможенному органу отправления права определять место доставки товаров независимо от сведений, указанных в транспортных (перевозочных) документах, при перевозке (транспортировке) товаров по территориям двух и более государств – членов Союза.
8. Необходим ли переходный период для вступления в силу проекта решения ЕЭК или его отдельных положений для адаптации субъектов предпринимательской деятельности к его (их) введению в действие? Если да, то какой переходный период необходим и почему?	Необходим, поскольку затрагиваются права третьих лиц (не менее 1 месяца).	Учено. Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.
9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.	Нет.	Нет.
10. Иные вопросы, включенные в опросный лист	Нет.	Нет.

департаментом-разработчиком: 11. Считаете ли Вы нормы проекта решения ЕЭК ясными и однозначными для толкования и применения? (Если нет, то укажите конкретные положения проекта решения ЕЭК, являющиеся неопределенными, а также объясните, в чем состоит их неопределенность).	При этом подпункт б ¹) пункта 1 проекта решения ЕЭК содержит коррупционные риски в связи с тем, что не ясно, каким образом должностные лица таможенных органов будут определять: - особые условия перевозки грузов; - отсутствие возможности проведения таможенного досмотра в пункте пропуска; - необходимость таможенного досмотра с использованием специальных технических средств.	Не поддерживается. При проведении таможенного досмотра в пунктах пропуска нельзя не учитывать требования по обращению с товарами, которые находятся в транспортном средстве. Помимо этого у иных контролирующих органов существуют ограничения по проведению досмотра конкретных товаров и не все пункты пропуска оборудованы специальными сооружениями и (или) погрузочно-разгрузочным оборудованием), которые могут обеспечить проведение грузовых операций с любыми категориями товаров. В связи с этим, когда требуются особые условия для проведения таможенного контроля товары перемещаются в те места, в которых такие условия имеются.
12. Назовите область экономической деятельности, на которую распространяется проект решения ЕЭК, и ее основных участников (круг лиц, интересы которых затрагивает), а также по возможности их приведите количественную оценку.	Международные автомобильные перевозки (международные автомобильные перевозчики, импортеры, экспедиторы).	Поддерживается.

13. Предоставьте, пожалуйста, по предложения по каждому положению проекта решения ЕЭК, отнесенному Вами к негативно влияющим на условия ведения предпринимательской деятельности. Приведите обоснование по каждому такому положению, по возможности оценив его влияние количественно (в денежных средствах или трудозатратах (человеко-часах), которые будут необходимы для выполнения требований, и т.п.). Оцените по возможности, какие издержки понесут субъекты предпринимательской деятельности в связи с принятием проекта решения ЕЭК (укрупненно, в денежном эквиваленте – виды издержек и количество таких операций	Пояснения приведены в пункте 4 Опросного листа. По экспертным оценкам, оформление новой транзитной декларации и представление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов до места доставки, указанного в транспортном документе, может занимать не менее суток. Стоимость услуг по оформлению электронной транзитной декларации и поручительства у таможенного представителя (поручителя) составляет около 3 тыс. руб. (при сумме обеспечения до 1 млн. руб. и расстоянии перевозки – до 1,5 тыс. км). Стоимость услуг владельца СВХ, связанных с погрузо-разгрузочными работами и нахождением транспортного средства на СВХ, составляет около 50 тыс. руб. Кроме стоимости услуг таможенного представителя (поручителя) и владельца СВХ, убыток только от простоя транспортного средства оценивается в 45-50 тыс. руб. в сутки.	Наличие в Таможенном кодексе Союза положений, позволяющих устанавливать законодательством государства-члена особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перевозимых по территории только этого государства-члена, и допускающих использование транспортных средств (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве транзитной декларации позволяет урегулировать вопрос с минимальными расходами для бизнеса, так как нахождение в очереди либо простой транспортного средства в ожидании прибытия специального погрузочно-разгрузочного оборудования повлечет большие расходы.
---	---	--

в год). Какие из указанных издержек Вы считаете необоснованными (в том числе или избыточными или дублирующими)?	указанное положение противоречит целям регулирования или существующей проблеме либо не способствует достижению целей регулирования; приводит к избыточным действиям или, наоборот, необоснованно ограничивает действия субъектов предпринимательской деятельности; создает существенные риски для ведения предпринимательской деятельности; способствует возникновению необоснованных прав органов власти или их должностных лиц либо допускает возможность избирательного применения правовых норм по их усмотрению; способствует необоснованному изменению экономической ситуации в какой-либо отрасли или нескольких связанных отраслях; не соответствует обычаям делового оборота, сложившимся в отрасли, либо существующим международным практикам регулирования ведения бизнеса.		Не поддерживается. См. комментарий к вопросу 4 опросного листа.
Иные предложения к проекту решения ЕЭК и (или) информационно-аналитической справке (указывается структурный элемент – раздел, пункт, подпункт, абзац и др.).	Содержание направленного предложения	Информация о лице, направившем предложение, а также способе направления предложения	Информация департамента, ответственного за подготовку проекта решения ЕЭК, об учете (частичном учете) представленного предложения либо об отклонении (с обоснованием частичного учета или отклонения)
5 Абзац второй подпункта «б» пункта 1 проекта решения Коллегии ЕЭК	6 Абзацем вторым подпункта «б» пункта 1 проекта решения предлагается установить, что до даты начала отслеживания перевозок товаров в соответствии с Соглашением о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок	7 Департамент развития предпринимательской деятельности	8 Учтено. Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения исключен.

«Об определении случаев, когда таможенный орган вправе определять место доставки товаров независимо от сведений, указанных в транспортных документах» (перевозочных) (далее – Проект решения).	(далее – Соглашение) при перевозке (транспортировке) товаров по территориям двух и более государств – членов ЕАЭС таможенный орган отправления вправе определять место доставки товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, независимо от сведений, указанных в транспортных (перевозочных) документах, в случае применения таможенного сопровождения в отношении всех категорий товаров по основаниям, определенным статьей 343 Таможенного кодекса ЕАЭС. При этом подпункт 1 пункта 4 статьи 343 ТК ЕАЭС определяет ряд случаев, при которых таможенными органами государств – членов ЕАЭС используется такой механизм таможенного контроля, как таможенное сопровождение. Вместе с тем необходимость применения вышеуказанного механизма таможенного контроля определяется с учетом систем управления рисками, которые, помимо того, что являются национальной прерогативой, направлены на недопущение случаев нарушения таможенного законодательства только в рамках того государства – члена ЕАЭС, где соответствующая система управления рисками применяется. Таким образом, при наличии основания применения таможенного сопровождения в отношении субъекта предпринимательской деятельности в одном государстве – члене ЕАЭС, такое основание может не применяться в отношении данного юридического лица в другом государстве – члене ЕАЭС. Следует отметить, что в настоящее время применение таможенного сопровождения в рамках одного государства – члена ЕАЭС регулируется в рамках национального законодательства такого государства – члена ЕАЭС, что предусмотрено пунктом 7 статьи 343 ТК ЕАЭС. В то же время в международных договорах в рамках ЕАЭС или заключенных между государствами – членами ЕАЭС отсутствуют нормы, устанавливающие возможность применения таможенного сопровождения в рамках двух и более государств – членов ЕАЭС. В условиях отсутствия норм международных договоров, определяющих условия взаимодействия и передачи товаров и транспортных средств международной перевозки между уполномоченными органами двух и (или) более государств – членов ЕАЭС, применение «трансграничного» таможенного сопровождения не представляется возможным, в связи с чем данное положение проекта решения не может быть поддержано.	(с/з от 02.12.2024 № 10-21308/Э)	Учтено. Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения исключен.
Абзац третий – шестой подпункта «б» пункта 1 Проекта решения	Кроме того, сводным департаментом также не могут быть поддержаны положения абзацев третьего – шестого подпункта «б» пункта 1 проекта решения, предусматривающие права таможенных органов изменять место доставки товаров при применении таможенного сопровождения в отношении отдельных категорий товаров (алкогольной и табачной продукции) после вступления Соглашения в силу, так как пункт 4 статьи 2 Соглашения позволяет		

Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения	применять таможенное сопровождение в отношении данных категорий товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, но не устанавливает требования о применении таможенного сопровождения на всем пути следования, то есть при перемещении по территориям двух и более государств – членов ЕАЭС. Дополнительно отмечаем, что применение предусмотренных подпунктом «б» пункта 1 проекта решения случаев потребует от участников внешнеэкономической деятельности оформления новых транзитных деклараций ввиду того, что изменение места доставки будет осуществляться в рамках одного (транзитного) государства – члена ЕАЭС, что, в свою очередь, повлечет дополнительные издержки субъектов предпринимательской деятельности. Учитывая изложенное, подпункт «б» пункта 1 проекта решения считаем необходимым исключить.	Учено. Подпункт «б» пункта 1 Проекта решения исключен.
Подпункт «б¹» пункта 1 Проекта решения	В части подпункта «б¹» пункта 1 проекта решения сводный департамент полагает необходимым отметить, что предоставление таможенным органам права изменять место доставки для целей проведения таможенного досмотра приведет к: - издержкам субъектов предпринимательской деятельности, связанным с необходимостью оформления новой транзитной декларации после проведения таможенного досмотра; - логистическим издержкам. При этом отмечаем, что применение таможенными органами данной формы таможенного контроля является результатом использования национальной системы управления рисками одного государства – члена ЕАЭС в соответствии с национальным законодательством этого государства – члена ЕАЭС, в то время как основания для применения данной формы таможенного контроля могут отсутствовать в другом государстве – члене ЕАЭС, на территории которого находится место доставки товаров, указанное в транзитных (перевозочных) документах. В этой связи подпункт «б¹» пункта 1 проекта решения в представленной редакции не может быть поддержан.	Наличие подпункта «б¹» в пункте 1 проекта Решения позволит ускорить прохождение границы за счет переноса контрольных мероприятий из пунктов пропуска в места, в которых созданы необходимые условия для проведения таможенного досмотра. Как правило, подобные мероприятия необходимо проводить в отношении товаров, которые требуют особых условий хранения. При этом таможенный контроль проводится в специально оборудованных местах, находящихся по пути следования товаров. Таможенный кодекс Союза допускает использование транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве транзитной декларации, также особенности

			применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перевозимых по территории только одного государства-члена, могут быть установлены законодательством этого государства-члена о таможенном регулировании. Наличие данных норм в совокупности позволяет потенциально минимизировать затраты перевозчиков в случае необходимости проведения таможенного досмотра вне пунктов пропуска и урегулировать данный вопрос с наименьшими расходами для бизнес-структур.
Подпункт «б¹» пункта 1 Проекта решения	Учитывая, что представленный на рассмотрение проект является новым актом, предлагаем в пункте 1 использовать сквозную нумерацию подпунктов, заменив, таким образом, нумерацию подпункта «б¹» на номер «в» и скорректировав последующую нумерацию подпунктов.	Департамент развития интеграции (с/з от 03.12.2024 № 06-21365/Э)	Учтено.

Директор ДТЗиШ

(директор (заместитель директора)
департамента ЕЭК)



(личная подпись)

А.А. Титов

(инициалы, фамилия)

« 25 » декабря 2024 г.