

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра таможенного, административного и финансового права

**ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ  
ГРАНИЦУ ЕАЭС ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МЕЖДУНАРОДНОЙ  
ПЕРЕВОЗКИ**

АВТОРЕФЕРАТ ДИПЛОМНОЙ РАБОТЫ

студентки 5 курса 551 группы  
специальности 38.05.02 «Таможенное дело»  
юридического факультета СГУ им. Н.Г.Чернышевского  
Зотовой Алисы Дмитриевны

Научный руководитель  
доцент, к.ю.н.

И.В. Мильшина

Зав. кафедрой  
таможенного, административного  
и финансового права, к.ю.н.

С.А. Овсянников

Саратов 2019

**Во введении** обоснована актуальность выбранной темы. Своевременность исследования вызвана следующим фактом: в социально-экономические интересы каждой страны входит развитие ее транспортной системы: как внешней, так и внутренней. Движение товаропотока невозможно без использования соответствующего транспорта, который при перемещении через таможенную границу ЕАЭС и государственную границу РФ так же, как и провозимые им товары, находится под таможенным контролем и требует соответствующего таможенного оформления. Значимость законодательного регулирования вопросов, связанных с использованием и перемещением транспортных средств международной перевозки (далее – ТСМП), проявляется в реализации интересов государства посредством правоприменительной практики.

Транспортно-географическое положение России, играющее большую роль относительно рассматриваемых в дипломной работе вопросов перемещения через таможенную границу ЕАЭС транспортных средств международной перевозки, подтверждает актуальность и значимость темы исследования.

Цель исследования заключается в изучении особенностей перемещения транспортных средств, осуществляющих международную перевозку товаров и пассажиров через таможенную границу Союза. В данной работе рассматриваются автомобильные транспортные средства международной перевозки ввиду их большой популярности на рынке услуг по международным перевозкам.

Достижение поставленной цели определило необходимость решения следующих задач:

- рассмотреть понятие транспортного средства международной перевозки, классификации таких транспортных средств;
- изучить правовую характеристику перемещения транспортных средств международной перевозки;

- проанализировать современные требования, предъявляемые к транспортным средствам международной перевозки на территории ЕАЭС и в мире;

- исследовать правовые основы и порядок декларирования транспортных средств международной перевозки;

- рассмотреть проблему электронного декларирования транспортных средств международной перевозки в плане полноценного перехода на безбумажный документооборот;

- исследовать вопрос незаконного перемещения через таможенную границу ЕАЭС транспортных средств международной перевозки и незаконных операций с ними;

- выявить некоторые направления совершенствования перемещения транспортных средств международной перевозки.

Объектом исследования в данной работе являются общественные отношения, возникающие в процессе перемещения ТСМП через таможенную границу ЕАЭС.

Предметом изучения являются правовые нормы, устанавливающие порядок перемещения ТСМП через таможенную границу ЕАЭС, а также практические основы их применения.

Теоретическую основу исследования составили идеи, взгляды, содержащиеся в публикациях ученых, рассматривавших в своих работах различные аспекты перемещения ТСМП через таможенную границу ЕАЭС. Среди них труды таких ученых, как: А.Н. Гуреева, В.В. Еремина, Г.М. Мусаева, А.И. Маслий и другие ученые.

Нормативную базу исследования составили ряд международных договоров, технических регламентов, решений КТС / ЕЭК, Кодексов и Федеральных законов, Постановлений Правительства и Приказов ФТС России

Методологической основой исследования выступают определенные научные методы, способствующие решению задач, такие как: диалектический

метод научного познания, отображающий взаимосвязь теории и практики, метод анализа (при изучении правовой базы относительно проблематике работы), а также метод системного подхода (при анализе системы административно-правового регулирования перемещения через таможенную границу ТСМП).

Механизм правового регулирования перемещения через таможенную границу ТСМП на данный момент претерпевает изменения, имеет некоторые недостатки и в связи с этим требует тщательного анализа. Это свидетельствует о научной новизне настоящего дипломного исследования.

Структура дипломной работы состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложения.

**Основное содержание работы.** Первая глава дипломной работы «Общие положения о транспортных средствах международной перевозки товаров и пассажиров» посвящена изучению понятия, сущности и особенностей правового регулирования сферы использования и перемещения ТСМП. Транспортные средства международной перевозки – транспортные средства, которые используются для международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, с находящимися на них специальным оборудованием, предназначенным для погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, предметами материально - технического снабжения и снаряжения, а также запасными частями и оборудованием, предназначенными для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства в пути следования.

Автором было проведено сравнение нескольких схожих между собой терминов, в ходе которого были выделены исключительные особенности каждой из нижеописываемых категорий:

- 1) транспортное средство как товар;
- 2) транспортное средство для личного пользования;
- 3) транспортное средство международной перевозки.

Отдельное внимание было уделено рассмотрению источников правового регулирования перемещения через таможенную границу ЕАЭС транспортных средств международной перевозки, к которым относятся: ТК ЕАЭС; Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»; Постановление Правительства РФ от 31 октября 1998 г. № 1272 «О государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок» и №1090 «О правилах дорожного движения»; ряд решений КТС / ЕЭК, например Решение КТС «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых ТСМП» от 18 ноября 2010 г. № 511 и Решение КТС от 14 октября 2010 г. № 422 «О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения» и ряда других документов.

Автором обращается внимание на современные требования, предъявляемые к транспортным средствам международной перевозки на территории ЕАЭС и в мире. Отмечается, что с технической точки зрения им может являться любое транспортное средство, в том числе и легковое, которое попадает под классификацию Приложения № 25 к Решению КТС от 20 сентября 2010 г. № 378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций» («Классификатор типов ТСМП»).

К грузовым автомобилям и седельным тягачам и различным видам прицепов, которые применяются в международных перевозках, предъявляется ряд требований, ограничивающих их габаритные размеры, весовые параметры и токсичность выхлопных газов: а именно перевозка груза на транспортном средстве допускается при условии, что он:

- 1) не ограничивает водителю обзор;
- 2) не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;

- 3) не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;
- 4) не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

В работе отмечено, что ряд технических требований, предъявляемых к ТСМП (равно как и к транспортным средствам, осуществляющим перевозки внутри страны), очень подробно и ясно изложен в ряде нормативных документов, таких как ГОСТы, ОСТы, Постановления Правительств, технические регламенты и пр. Однако, не все технические нормы и требования в России и зарубежных странах фактически совпадают, из-за чего у международных перевозчиков могут возникнуть трудности с перемещением товаров на определенной категории ТСМП – речь идет об экологическом классе автомобильного ТСМП.

Глава 2 «Осуществление таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки товаров и пассажиров» посвящена изучению правовых основ декларирования ТСМП, формы декларации на транспортное средство (ТДТС) и особенностей декларирования ТСМП в электронной форме.

Был сделан акцент на следующем: пункт 1 ст. 104 гл. 17 ТК ЕАЭС, устанавливающий обязательность декларирования содержит ссылку на п. 4 ст. 272 ТК ЕАЭС: ТСМП для временного нахождения и использования на таможенной территории Союза, временного вывоза с таможенной территории Союза, нахождения и использования за пределами таможенной территории Союза подлежат таможенному декларированию. Как известно, таможенное декларирование по общему правилу осуществляется в электронной форме декларантом либо таможенным представителем. В определенных случаях допускается декларирование и в письменной форме, и такие случаи установлены в п. 4 и п. 5 ст. 104 ТК ЕАЭС. Одним из таких случаев является декларирование ТСМП.

Порядок заполнения и подачи декларации строго регламентирован, и

несоблюдение установленных правил может повлечь за собой совершение, как умышленно, так и по неосторожности, административного правонарушения, предусмотренного ст. 16.2 КоАП РФ – а именно недекларирования или недостоверного декларирования, а также служить предпосылкой для других правонарушений.

Касаясь темы перехода на безбумажный оборот в сфере декларирования ТСМП, в работе отмечается, что, несмотря на стремительное развитие технологической и правовой базы электронного декларирования ТСМП в России, то же самое не всегда можно сказать про другие страны, с которыми осуществляется внешняя торговля. Проблема связана с так называемым человеческим фактором, а также она связана с разным уровнем развития и применения информационных технологий в государственном секторе различных стран.

Не все государства, участвующие во внешнеторговой деятельности, в особенности страны, характеризующиеся низким уровнем социально-экономического развития, ставят перед собой задачу перехода на электронное декларирование и использование так называемой технологии «электронного правительства» в первоочередном порядке, как это сделала Российская Федерация, в связи с наличием более актуальных на сегодняшний день проблем различного характера. Данный факт является причиной «разрыва» между уровнем развития именно информационного общества в странах-партнерах и говорить о полноценном безбумажном обороте при декларировании ТСМП не представляется возможным.

Третья глава посвящена изучению практических проблем перемещения транспортных средств международной перевозки и выявлению путей их решения. В ней были рассмотрены несколько составов административных правонарушений по главе 16 КоАП РФ, а также был проведен анализ законодательства относительно рассматриваемого вопроса на наличие в нем пробелов.

Автором было отмечено, что административные правонарушения, совершаемые с ТСМП как предметом в своем составе, относятся к ст. 16.24 КоАП РФ «Незаконные операции с временно ввезенными транспортными средствами», и самым частым видом правонарушений является так называемая «передача руля» от водителя, указанного в декларации как лицо, уполномоченное распоряжаться ТСМП, другому лицу, не являющемуся членом экипажа, не имеющему право на управление конкретным ТСМП, в соответствии с ТДТС.

Также, установление ответственности по ст. 16.24 КоАП РФ связано с необходимостью обеспечения соблюдения статуса временно ввезенных ТСМП. Условия нахождения и использования на таможенной территории Союза временно ввезенных транспортных средств международной перевозки установлены в ст. 275 ТК ЕАЭС.

Параграф 3.2 «Направления совершенствования перемещения транспортных средств международной перевозки» посвящен анализу работы по противодействию совершения правонарушений участниками ВЭД при перемещении ТСМП через таможенную границу ЕАЭС таможенными органами, в ходе которого удалось проследить определенные тенденции, создающие криминогенную ситуацию в рассматриваемой сфере.

Так, в работе был сделан вывод о том, что категория «легковые транспортные средства общего назначения» должна помещаться под процедуру временного ввоза (допуска) в общем порядке с подачей декларации на товары с учетом положений главы 29 ТК ЕАЭС.

Временно ввозимые транспортные средства международной перевозки ввозятся на таможенную территорию Союза без уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, это указано в п.1 ст. 273 ТК ЕАЭС.

Также, согласно п. 1 ст. 274 ТК ЕАЭС срок нахождения на таможенной территории Союза временно ввозимого ТСМП устанавливается таможенным органом на основании заявления перевозчика исходя из времени,



необходимого для вывоза такого ТСМП с таможенной территории ЕАЭС после завершения операций перевозки, в связи с которыми оно было ввезено на таможенную территорию ЕАЭС.

Однако, ответственность за нарушение сроков временного ввоза ТСМП законодательством в области таможенного дела и Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях не предусмотрена.

При этом, очень большое количество автотранспортных ТСМП вывозятся с таможенной территории ЕАЭС с нарушенным сроком временного ввоза, и большая часть из них – это легковые транспортные средства.

Автором был сделан акцент на фактах, основывающихся на данных с Интернет - сайтов по продаже легковых транспортных средств на территории России («Drom.ru») – на них участились случаи размещения информации о продаже легковых транспортных средств, которые были ввезены на территорию ЕАЭС как ТСМП. Очень важно отметить, что отсутствие административной и уголовной ответственности за невывоз ТСМП создает предпосылки для уклонения от уплаты всех причитающихся таможенных пошлин и налогов и наносит существенный ущерб бюджету государств - членов ЕАЭС.

В работе выделены некоторые проблемы таможенного регулирования отношений, возникающих при перемещении ТСМП через таможенную границу ЕАЭС.

Во-первых, в настоящее время электронное декларирование товаров и транспортных средств является основной особенностью развития информационных технологий в таможенном деле на сегодняшний день на территории ЕАЭС, однако не все государства, осуществляющие внешнеэкономическую деятельность, обладают единообразием в правоприменительной практике относительного рассматриваемого вопроса. Влияние имеет общий уровень развития страны, ее участников ВЭД и их

образованности и осведомленности об информационных технологиях, используемых в сфере ВЭД.

Сделан вывод о том, что сложно говорить о стопроцентном переходе на электронное декларирование, в частности ТСМП, при разном уровне развития государств, участвующих между собой во внешнеторговых отношениях, тем более при учете того фактора, что ТСМП, в соответствии с ТК ЕАЭС можно декларировать и путем предоставления бумажного документа, со всеми вытекающими из этого процессуальными последствиями.

Во-вторых, представляется необходимым дополнить главу 16 КоАП РФ и главу 38 ТК ЕАЭС в целях установления нормы ответственности за нарушение сроков временного ввоза ТСМП, в том числе в виде уплаты таможенных платежей, так как ответственность за нарушение сроков временного ввоза ТСМП законодательством в области таможенного дела и Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях не предусмотрена. Очень большое количество автотранспортных ТСМП вывозятся с таможенной территории ЕАЭС с нарушенным сроком временного ввоза, и большая часть из них – это легковые транспортные средства. Из-за описанной выше проблемы федеральный бюджет РФ теряет значительные суммы поступлений.

Автором предложено внести изменения в Решение Комиссии Таможенного Союза № 378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных документов» в части исключения из Приложения № 25 «Классификатор типов ТСМП» «код 301 - Легковой автомобиль общего назначения:

- Легковой автомобиль - пассажирский автомобиль с числом мест для сидения не более 9 включая место водителя;
- Легковой автомобиль общего назначения - легковой автомобиль без специального оборудования».

Также необходимо дополнить главу 16 КоАП РФ и главу 38 ТК ЕАЭС в целях установления нормы ответственности за нарушение сроков временного ввоза ТСМП, в том числе в виде уплаты таможенных платежей.

**Заключение** работы отражает основные выводы автора, сделанные в ходе всего дипломного исследования.