

*Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 24 декабря 2014 года № 64К (1010) «Проверка полноты уплаты таможенных платежей, организации таможенного контроля, соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования в целях обеспечения доходов федерального бюджета при перемещении через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза) машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, строительной и дорожной техники и частей к ним в 2012-2013 годах и истекшем периоде 2014 года (при необходимости в более ранний период)»:*

*Утвердить отчет о результатах контрольного мероприятия.*

*Направить представление Счетной палаты Российской Федерации Федеральной таможенной службе.*

*Направить обращение Счетной палаты Российской Федерации в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.*

*Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.*

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах контрольного мероприятия «Проверка полноты уплаты таможенных платежей, организации таможенного контроля, соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования в целях обеспечения доходов федерального бюджета при перемещении через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза) машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, строительной и дорожной техники и частей к ним в 2012-2013 годах и истекшем периоде 2014 года (при необходимости в более ранний период)»**

**Основание для проведения контрольного мероприятия:** пункт 2.7.3.8  
Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2014 год.

#### **Предмет контрольного мероприятия**

Деятельность федеральных органов исполнительной власти по обеспечению контроля при осуществлении таможенного оформления машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, а также строительной и дорожной техники и частей к ним в целях обеспечения полноты поступления таможенных платежей; документы по вопросам организации таможенного оформления и таможенного контроля; статистическая и иная ин-

формация по вопросам контрольного мероприятия; декларации на товары и документы, представляемые к ним.

### **Объекты контрольного мероприятия**

Министерство сельского хозяйства (г. Москва) (по запросам); Федеральная таможенная служба (г. Москва); Центральная акцизная таможня (г. Москва).

**Срок проведения контрольного мероприятия:** с 29 августа по 24 декабря 2014 года.

### **Цель контрольного мероприятия**

Определить влияние установленных мер таможенно-тарифного регулирования, организации таможенного контроля на обеспечение полноты поступления таможенных платежей в отношении машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, а также строительной и дорожной техники и частей к ним, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза).

**Проверяемый период деятельности:** 2012-2013 годы и истекший период 2014 года (при необходимости более ранний период).

### **Результаты контрольного мероприятия**

1. В 2012 году на территорию Российской Федерации были ввезены 2204,74 тыс. тонн машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, строительной и дорожной техники и частей к ним стоимостью 15161,13 млн. долл. США, классифицируемых в 84<sup>1</sup> и 87<sup>2</sup> группах товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза<sup>3</sup> (далее - ТН ВЭД ТС).

Сумма таможенных платежей, уплаченных в доходную часть федерального бюджета, составила 103776,76 млн. рублей:

	Количество, тыс. штук	Вес нетто, тыс. тонн	Стоимость, млн. долл. США	Таможенные платежи к уплате, млн. руб.
2012 г.	11830	2204,74	15161,13	103776,76
2013 г.	11051	1954,95	13193,39	90391,37
Январь-сентябрь 2014 г.	7273	1274,64	8333,68	63849,64

<sup>1</sup> Группа 84 - реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства, их части.

<sup>2</sup> Группа 87 - средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности.

<sup>3</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 «Об утверждении единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и единого таможенного тарифа Таможенного союза».

Основную долю в совокупном импорте данных товаров занимают бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки самоходные<sup>4</sup> - 26,19 %-, ввоз которых в 2012 года составил 40987 шт. весом 577,52 тыс. тонн на сумму 3675,15 млн. долл. США (24,24 %). Данные товары также являются самыми налогоемкими. По итогам 2012 года в доходную часть федерального бюджета при ввозе данных товаров были перечислены 27124,18 млн. рублей, что составляет 26,14 % от общей суммы таможенных платежей (103776,76 млн. рублей), перечисленных по результатам таможенного оформления товаров, являющихся предметом контрольного мероприятия.

Второе место по объему ввоза (18,30 %) занимают прицепы и полуприцепы, прочие несамоходные транспортные средства, их части<sup>5</sup>. В 2013 году на территорию Российской Федерации были ввезены данные товары весом 403,36 тыс. тонн на сумму 1293,97 млн. долл. США (8,53 %) в количестве 3391459 шт. Сумма таможенных платежей составила 12204,24 млн. рублей (11,76 процента).

Также в 2012 году на территорию Российской Федерации в значительном количестве были ввезены тракторы<sup>6</sup> (кроме тракторов товарной позиции 8709) - 274,12 тыс. тонн (15,35 %) на сумму 2327,92 млн. долл. США (18,34 %) в количестве 55612 шт. Таможенные платежи составили 18690,76 млн. рублей (17,96 процента).

В 2013 году произошло снижение объемов ввоза рассматриваемых товаров. На территорию Российской Федерации были ввезены 1954,95 тыс. тонн машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, что на 11,3 % меньше, чем в 2012 году. Стоимость составила 13193,39 млн. долл. США, что почти на 13 % меньше, чем в 2012 году.

За 9 месяцев 2014 года на территорию Российской Федерации были ввезены 1274,64 тыс. тонн машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства стоимостью 8333,69 млн. долл. США. Сумма таможенных платежей, уплаченных в доходную часть федерального бюджета, составила 63849,64 млн. рублей. В 2014 году, также как в 2012-2013 годах, основными товарами по объему ввоза на территорию Российской Федерации являлись товары, классифицируемые в товарных позициях 8429, 8716 и 8701 ТН ВЭД ТС.

---

<sup>4</sup> Классифицируемые в товарной позиции 8429 ТН ВЭД ТС.

<sup>5</sup> Классифицируемые в товарной позиции 8716 ТН ВЭД ТС.

<sup>6</sup> Классифицируемые в товарной позиции 8701 ТН ВЭД ТС.

В 2012 году с территории Российской Федерации были вывезены (экспорт) 79,86 тыс. тонн машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, строительной и дорожной техники и частей к ним стоимостью 785,42 млн. долл. США, классифицируемых в 84 и 87 группах товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза:

	Количество, тыс. штук	Вес нетто, тыс. тонн	Стоимость, млн. долл. США	Начисленные таможенные платежи, млн. руб.	Начисленные таможенные платежи к уплате, млн. руб.
2012 г.	72,86	79,86	785,42	11,09	11,00
2013 г.	68,35	83,33	783,44	3,53	3,53
2014 г.	34,19	46,56	417,46	2,58	2,57

Основную долю в совокупном экспорте в 2012-2014 годах составляли части, предназначенные исключительно или в основном для оборудования товарных позиций 8425-8430<sup>7</sup>, бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки самоходные<sup>8</sup>, тракторы<sup>9</sup> (кроме тракторов товарной позиции 8709). Суммарная доля по данным товарам в общем объеме экспорта машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, строительной и дорожной техники и частей к ним составляла: в 2012 году - 61,42 % , в 2013 году - 51,49 % и в 2014 году - 54,87 процента.

Данные товары при экспорте не облагаются таможенными пошлинами, а только сборами за таможенное оформление. Сумма таможенных платежей по данному товару составила: в 2012 году - 4,99 млн. рублей (45,43 % в общем объеме уплаченных таможенных платежей в отношении данной категории товаров), в 2013 году - 1,29 млн. рублей (36,56 %) и в 2014 году - 1,16 млн. рублей (45,14 процента).

При сопоставимых объемах экспорта произошло снижение сумм уплаченных таможенных платежей в 2013 году (3,53 млн. рублей) по сравнению с 2012 годом (11,0 млн. рублей).

2. Общие суммы таможенных платежей, доначисленных в результате корректировок таможенной стоимости товаров, снизились в 2013 году по сравнению с показателями 2012 года. В 2012 году доначислены 319753,0 тыс. рублей, в 2013 году - 192930 тыс. рублей, за январь-сентябрь 2014 года - 181298,0 тыс. рублей.

<sup>7</sup> Классифицируемые в товарной позиции 8431 ТН ВЭД ТС.

<sup>8</sup> Классифицируемые в товарной позиции 8429 ТН ВЭД ТС.

<sup>9</sup> Классифицируемые в товарной позиции 8701 ТН ВЭД ТС.

В то же время растет возврат средств из федерального бюджета в результате оспаривания со стороны участников ВЭД проведенных корректировок таможенной стоимости.

Так, в 2012 году возвращены из федерального бюджета таможенные платежи в сумме 15853,0 тыс. рублей, в 2013 году - 85853,0 тыс. рублей. В январе-сентябре 2014 года сумма возвращенных доначисленных таможенных платежей по результатам контроля таможенной стоимости составила 102862,0 тыс. рублей.

**3.** Одной из задач в сфере совершенствования таможенного регулирования для ФТС России является дальнейшее развитие системы управления рисками (абзац 12 подраздела 1 раздела IV Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 года № 2575-р). Основная категория профилей рисков<sup>10</sup>, выявленных и реализованных при совершении таможенных операций, направлена на предотвращение нарушений в части контроля таможенной стоимости, а также недостоверного заявления сведений по классификации товаров.

По результатам применения мер по минимизации рисков общероссийских профилей рисков в 2012 году в 19362 случаях (89,09 %) применение мер по минимизации риска не привело к какому-либо результату, в 2232 случаях была проведена корректировка таможенной стоимости, в результате которой увеличилась сумма подлежащих уплате таможенных платежей, в 2013 году - в 17346 случаях (87,32 %) и в 2231 случае (11,23 %), в январе-сентябре 2014 года - в 8979 случаях (86,30 %) и в 1232 случаях (11,84 %), соответственно.

Информация о частоте применения профилей рисков приведена в таблице:

Результаты применения мер по минимизации рисков	2012 г.		2013 г.		Январь-сентябрь 2014 г.	
	общероссийские профили рисков	региональные, зональные и срочные (целевые) профили рисков	общероссийские профили рисков	региональные, зональные и срочные (целевые) профили рисков	общероссийские профили рисков	региональные, зональные и срочные (целевые) профили рисков
Применение мер по минимизации риска не привело к результату	19362	455	17346	1605	8979	2895
Проведена корректировка таможенной стоимости	2232	70	2231	111	1232	189

<sup>10</sup> Профиль риска - совокупность сведений об области риска, индикаторах риска, а также указания о применении необходимых мер по предотвращению или минимизации рисков (пункт 5 статьи 127 Таможенного кодекса Таможенного союза).

Результаты применения мер по минимизации рисков	2012 г.		2013 г.		Январь-сентябрь 2014 г.	
	общероссийские профили рисков	региональные, зональные и срочные (целевые) профили рисков	общероссийские профили рисков	региональные, зональные и срочные (целевые) профили рисков	общероссийские профили рисков	региональные, зональные и срочные (целевые) профили рисков
Выявлены расхождения, возбуждено дело об административном правонарушении (уголовное дело)	18	1	25	5	19	10
Принято решение о классификации товаров, изменяющее заявленный код товара, и увеличилась сумма подлежащих уплате таможенных платежей	34	28	94	50	28	58
Принято решение об отказе в выпуске	80	13	149	13	129	28
Поступило обращение декларанта об отзыве ДТ	6	-	21	-	17	5

**4.** Как показала проверка, в 2013 и 2014 годах в отношении товаров применялся долгосрочный общероссийский профиль риска, разработанный по линии контроля таможенной стоимости. Область риска формировалась на основании стоимостных индикаторов, рассчитываемых в долларах США за 1 кг веса нетто товара.

Практика применения данного профиля риска показала, что для строительной техники (бульдозеры, грейдеры, погрузчики и прочее), имеющей широкий диапазон торговых марок и моделей, различные технические характеристики и иные параметры (комплектация, дополнительное оборудование, фактическое состояние), более характерно в качестве индикатора риска указывать стоимость товара за единицу, что позволит более объективно выявлять объекты контроля.

С применением данного подхода Центральной акцизной таможней был разработан профиль риска на товары, который был утвержден ФТС России.

Указанный профиль риска применялся одновременно с общероссийским профилем риска.

В рассматриваемый период общероссийский профиль риска был выявлен в отношении 624 поставок при эффективности примененных мер

по минимизации рисков (доначисленных таможенных пошлинах, налогах) - 5,9 млн. рублей. При этом профиль риска, разработанный таможей, был выявлен в отношении 1153 поставок с эффективностью примененных мер - 18,7 млн. рублей (доначисленных таможенных пошлинах, налогах). Таким образом, профиль риска выявлен для большего количества поставок и с более высоким результатом применения мер.

Основываясь на данных результатах, а также в целях формирования единообразного подхода при таможенном администрировании, таможей на основе более эффективного профиля риска разработан проект долгосрочного общероссийского профиля риска, утвержденный ФТС России.

При этом в отличие от ранее применявшихся индикаторов, рассчитываемых в долларах США за 1 кг веса нетто товара, стоимостные индикаторы установлены исходя из расчетной стоимости самого транспортного средства, которая определяется с помощью нейтральных источников ценовой информации.

Независимыми источниками ценовой информации являются приобретаемые ФТС России в централизованном порядке каталоги, содержащие информацию о стоимости транспортных средств, предлагаемых на конкретном рынке (например, каталоги Lectura, Eurotax и Trailer Tax, NADA и Kelley Blue Book).

Если в нейтральных источниках ценовой информации отсутствует транспортное средство нужной марки и модели, то для определения его расчетной стоимости в каталогах используется стоимость транспортного средства - аналога (транспортное средство того же класса и вида, такой же репутации на рынке, такой же комплектации, с такими же характеристиками, что и оцениваемое).

**4.1.** Вместе с тем, наряду с совершенствованием системы управления рисками, в части разработки новых профилей риска в отношении строительной техники (бульдозеры, грейдеры, погрузчики и прочее) отмечены следующие проблемы ее применения.

В частности, при декларировании товаров, классифицируемых в товарной позиции 8427 ТН ВЭД ТС (автопогрузчики с вилочным захватом; прочие погрузчики, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием), в ряде случаев стоимость при пересчете на 1 кг товара на разные модели автопогрузчиков, имеющих разные характеристики, в том числе весовые, отличающиеся в разы, имеет одинаковый уровень.

Так, в мае 2013 года в рамках одной декларации для внутреннего потребления были заявлены 34 погрузчика марки HELI различных моделей,

имеющих различные стоимостные и весовые характеристики, стоимостью от 800 до 3042 долл. США, а вес нетто одного автопогрузчика варьировался от 300 кг до 1170 кг. При этом стоимость за 1 кг в большинстве случаев составляла 2,6 долл. США.

При этом товары одной модели при одинаковой стоимости и весе имеют различные характеристики.

Так, у ввезенных погрузчиков HELI модели CDD12 высота подъема груза (при одинаковом весе - 990 кг и стоимости - 2,5 тыс. долл. США) в одном случае составляет 3,0 метра, в другом - 3,6 метра, модели CDD16 (вес - 1170 кг, стоимость - 3,0 тыс. долл. США) - 4,0 и 4,7 метра.

В то же время, несмотря на срабатывание профиля риска при совершении таможенных операций, мера минимизации риска - таможенный осмотр (досмотр) товаров не была применена в связи с применением генератора случайных чисел. Выпуск товаров осуществлен по мере - по согласованию с начальником таможенного поста.

Имеются аналогичные ситуации заявления различных характеристик одной модели, не влияющих на заявленную стоимость и вес товара. При этом меры по минимизации рисков - досмотры, которые могли бы пояснить причину подобных отклонений, не проводились.

В феврале 2013 года под процедуру выпуска для внутреннего потребления помещен электропогрузчик самоходный, новый, 2012 года, марка HELI, модель CPD20, высота подъема - 4,5 метра, с электрическим двигателем, мощность двигателя - 11 кВт; в августе 2013 года - электропогрузчик самоходный, новый, 2013 года, марка HELI, модель CPD20, высота подъема - 3,0 метра, с электрическим двигателем, мощность двигателя - 8 кВт.

При этом в обоих случаях заявленная стоимость и вес товара одинаковые и составляют 10,7 тыс. долл. США и 4150 кг, соответственно.

В январе 2014 года согласно описанию товаров в декларации (общая стоимость товаров 3364,1 тыс. рублей) под процедуру «выпуск для внутреннего потребления» помещены автопогрузчики самоходные марки HELI, модель CPCD15 (FD15). При одинаковом весе и стоимости (2660 кг и 6800 долл. США) автопогрузчики имеют различную комплектацию:

- высота подъема - 4,8 метра, дизельный двигатель, объем двигателя - 2771 куб. см, мощность - 53 л.с., модель двигателя JMC JX493G;

- высота подъема - 3,0 метра, дизельный двигатель, объем двигателя - 2369 куб. см, мощность - 51 л.с., модель двигателя ISUZUC240.

В той же ввезенной партии под процедуру «выпуск для внутреннего потребления» были помещены автопогрузчики самоходные марки HELI,

модель CPCD30 (FD30). При одинаковом весе и стоимости (4370 кг и 11200 долл. США) автопогрузчики имеют различную комплектацию:

- высота подъема - 4,7 метра, дизельный двигатель, объем двигателя - 2369 куб. см, мощность - 51 л.с., модель двигателя ISUZUC240;

- высота подъема - 3,0 метра, дизельный двигатель, объем двигателя - 2540 куб. см, мощность - 54,4 л.с., модель двигателя 490BPG.

Во всех случаях при декларировании товаров одной модели, но имеющих различную комплектацию, стоимость и вес заявлялись одинаковыми.

Из пяти мер по минимизации рисков, предусмотренных профилем риска, была применена только мера, которая является обязательной, по профилю риска выпуск товаров осуществлялся по согласованию с начальником таможенного поста. Таможенный досмотр, предусмотренный профилем риска в качестве меры по минимизации риска, не применялся в связи с показаниями генератора случайных чисел.

В то же время даже при проведении досмотра в отношении аналогичных товаров не всегда были обеспечены действия, достаточные для подтверждения заявляемых сведений.

Так, при досмотре партии погрузчиков HELI модели CDD16, имеющих различные характеристики, но заявляемых по одной цене - 1,17 тыс. долл. США за шт., проведенном<sup>11</sup> в июне 2014 года Московским железнодорожным таможенным постом Московской таможни в отношении партии товаров общей стоимостью 3364,1 тыс. рублей, не были проверены основные характеристики товара: взвешивание груза не производилось, а при досмотре согласно проводимому в рамках его фотографирования упаковка с техники не снималась.

На фотографиях таможенного досмотра - внешний вид контейнеров, запирающие пломбы, а также внутреннее содержание контейнеров. Фотографии не позволяют определить количественные и качественные характеристики товара.

На разные товары делается ссылка на одну фотографию. Отсутствуют изображения маркировочных сведений, нанесенных на товар, а к акту таможенного досмотра приложены фотографии маркировочных табличек без ссылок на товар, к которому они прилагаются.

Указанное не отвечает требованиям пункта 3.4.2 Временной инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при организации и проведении таможенного досмотра (осмотра) до выпуска товаров, ут-

---

<sup>11</sup> По поручению Пикинского таможенного поста Центральной акцизной таможни, в котором осуществлялись декларирование и выпуск товара.

вержденной приказом ФТС России от 23 апреля 2014 года № 767, которым определено, что фотографии должны обеспечить возможность идентификации досматриваемых товаров.

Согласно описательной части акта таможенного досмотра и фотографий, приложенных к нему, определить влияние индивидуальных характеристик товара, например, на вес товара, не представляется возможным. Вместе с тем начальником таможенного поста был согласован выпуск данной партии погрузчиков.

**4.2.** В ходе контрольного мероприятия были выявлены значительные различия в стоимости, заявленной при декларировании автопогрузчиков и сельхозтехники, и стоимости, приведенной в справочниках Lectura Forklifts - 2013 год и Lectura-Guide Landmaschinen Kommunaltechnik Recycling - 2013 год.

В таблице приведены примеры различий в стоимости на конкретные модели Lectura Forklifts - 2013 год:

	Стоимость, заявленная в ДТ, долл. США	Стоимость, приведенная в справочнике (price) на момент оформления, долл. США	Разница в платежах (расчетно), руб. (по курсу на момент оформления)
Электропогрузчик самоходный электрический (48 В) вилочный, модель EFG 215	18989,12	38017,08	102987,80
Электропогрузчик самоходный электрический (48 В) вилочный, модель EFG 318	23686,18	39797,92	88592,02
Электропогрузчик с вилочным захватом, новый, марка Linde, модель E30	32142,43	59448,8	60113,34
Электропогрузчик с вилочным захватом, новый, марка Linde, модель E16P-01	22587,36	40642,66	106847,34
Электропогрузчик самоходный, новый, 2013 года выпуска, с вилочным захватом, для складских работ, марка HELI, модель CPD30	13190	47342,88	199668,30
Электропогрузчик самоходный, новый, 2013 года выпуска, с вилочным захватом, для складских работ, марка HELI, модель CPD15	8250	313301,83	136553,03

#### Lectura-Guide Landmaschinen Kommunaltechnik Recycling - 2013 год:

	Стоимость, заявленная в ДТ, долл. США	Стоимость, приведенная в справочнике (price) на момент оформления, долл. США	Разница в платежах (расчетно), руб. (по курсу на момент оформления)
Комбайн зерноуборочный, новый, 2013 года выпуска, Case IH Axial-Flow 6130	180453,8	397392,17	3331724,95
Комбайн зерноуборочный сельскохозяйственный на колесном ходу, б/у, марки John Deere, модель S660, 2013 года выпуска	101641,46	395343,78	2233002,82

Установленные факты различной стоимости, заявленной при декларировании товаров и указанной в справочниках, свидетельствуют о возможных нарушениях таможенного законодательства в части заявления недостоверных сведений, влияющих на сумму причитающихся к уплате таможенных платежей.

5. Для целей применения системы управления рисками таможенный орган должен располагать полноценной информацией о перемещаемом товаре. Это позволит оценить уровень потенциального риска нарушения таможенного законодательства и принять меры, направленные на минимизацию этого риска.

В то же время на проводимом таможенном контроле негативно сказывается некачественное описание участниками ВЭД товаров в декларации на товары.

Согласно пункту 29 подраздела 15 раздела II Инструкции о порядке заполнения декларации на товары, утвержденной решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года № 257 (далее - Инструкция), в 31 графе ДТ должны указываться сведения о декларируемом товаре, необходимые для исчисления и взимания таможенных и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, обеспечения соблюдения запретов и ограничений, принятия таможенными органами мер по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, идентификации, отнесения к одному десятизначному классификационному коду по ТН ВЭД ТС, а также о грузовых местах.

Проверка показала, что в ряде случаев в 31 графе ДТ, предназначенной для описания товара, отсутствуют качественные сведения, влияющие на указываемую стоимость товара.

Так, по трем декларациям на товары осуществлен выпуск погрузчиков строительных торговой марки John Deere, модели 744К. Описание в 31 графе во всех трех ДТ является идентичным, за исключением указания идентификационных номеров. При этом в остальных графах вес и стоимость погрузчиков указаны отличные друг от друга.

Различия в стоимости и весе товара свидетельствуют о различной комплектации погрузчиков, влияющей на стоимость товара. Однако согласно описанию в 31 графе выявить данные различия не представляется возможным.

Отсутствие данной информации является нарушением требований, установленных пунктом 29 подраздела 15 раздела II Инструкции, а также не позволяет в полной мере осуществить анализ заявленной таможенной

стоимости. В то же время ответственность за невыполнение требований Инструкции для участников ВЭД отсутствует, что не позволяет обеспечить ее безусловное выполнение и, как следствие, усложняет работу таможенных органов.

6. Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 июня 2013 года № 143 с 1 января 2014 года по 21 августа 2016 года включительно введена специальная защитная мера - импортная квота в отношении ввозимых<sup>12</sup> зерноуборочных комбайнов и модулей зерноуборочных комбайнов<sup>13</sup>.

Данным решением установлены следующие квоты:

Государство - член Таможенного союза и Единого экономического пространства	Объем импортной квоты, штук		
	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Республика Беларусь	50	52	34
Республика Казахстан	300	309	204
Российская Федерация	424	437	288

Для ввоза товара декларанту необходимо представить лицензию. Федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на выдачу лицензий на ввоз продукции на таможенную территорию Российской Федерации, является Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

На момент проведения проверки в таможенных органах Российской Федерации поставлены на контроль 30 лицензий Минпромторга России.

В случае отсутствия лицензии ввоз товара, в отношении импорта которого применяется специальная защитная мера в виде квотирования, на таможенную территорию Таможенного союза не допускается.

За период действия защитной меры в виде квотирования по лицензиям Минпромторга России ввезены 97 зерноуборочных комбайнов.

В то же время не в полной мере обеспечен контроль со стороны таможенных органов за соблюдением ограничений, введенных в рамках Таможенного союза на ввоз зерноуборочных комбайнов.

В нарушение пункта 7 статьи 3 соглашения между Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации от 9 июня 2009 года «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами» за январь-сентябрь 2014 года в Российскую Федерацию были ввезены 9 зерноуборочных ком-

<sup>12</sup> Помещаемых под таможенные процедуры «выпуск для внутреннего потребления» и «переработка для внутреннего потребления».

<sup>13</sup> Состоящих, по крайней мере, из молотильно-сепарирующего устройства, оснащенного или не оснащенного молотильным барабаном, системы очистки и двигателя, установленных на несущем основании или раме-шасси, предусматривающих установку мостов, колес или гусениц.

байнов без лицензий Минпромторга России. В том числе 8 фактов нарушений условий квотирования выявлены по результатам контроля, осуществленного ФТС России и Дальневосточным таможенным управлением во Владивостокской и Находкинской таможнях.

Один факт нарушения условий квотирования установлен проверкой Счетной палаты Российской Федерации в Центральной акцизной таможне.

Так, под таможенную процедуру «выпуск для внутреннего потребления» был помещен комбайн зерноуборочный марки New Hollan, б/у, 1983 года, страна происхождения - Бельгия, без представления лицензии Минпромторга России. Заявления о постановке на контроль лицензии на ввоз товара в Центральную акцизную таможню не поступало.

Вместе с тем комбайн, несмотря на отсутствие разрешительного документа (лицензии Минпромторга России), Центральной акцизной таможней был выпущен для внутреннего потребления. При этом меры административной ответственности, предусмотренные статьей 16.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за несоблюдение мер нетарифного регулирования при ввозе товаров на таможенную территорию Таможенного союза или в Российскую Федерацию, в отношении декларанта применены не были.

На момент проведения контрольного мероприятия в результате проведенных проверок по факту таможенного декларирования с нарушением условий квотирования 7 зерноуборочных комбайнов декларанты привлечены к административной ответственности по части 2 статьи 16.3 КоАП России в размере 50 тыс. рублей каждый, комбайны не изымались.

В отношении должностных лиц Владивостокской и Находкинской таможен, осуществивших таможенный контроль рассматриваемых товаров, проведены служебные проверки, и по их результатам наложены дисциплинарные взыскания.

По двум фактам выпуска зерноуборочных комбайнов без лицензии Минпромторга России должностными лицами Центральной акцизной таможни и Владивостокской таможни на момент контрольного мероприятия проводятся проверочные мероприятия.

**7. Разница в стоимости и уровне ставок таможенных пошлин в отношении разных товаров и их частей приводит к созданию различных «схем» ухода от уплаты таможенных платежей.**

Ставка ввозных таможенных пошлин на тягачи, используемые при перевозке строительных материалов, возрастом от 5 до 7 лет составляет 12 %, но не менее 0,2 евро (более 7 лет - 1 евро) за 1 куб. см объема двига-

теля, а его отдельных частей (шасси-рама, коробка передач, тормозная система, двигатель) - 5 процентов.

Так, в соответствии с процедурой «выпуск для внутреннего потребления» отдельными участникам ВЭД нередко декларируются бывшие в употреблении шасси-рамы различных марок и моделей седельных тягачей, без кабин, без двигателей, без коробок передач.

Одновременно с этим шасси, а также бывшие в употреблении детали транспортных средств (кабины транспортных средств, двигатели к ним и пр.), оформленные в других таможенных органах, в дальнейшем используются для сборки на территории Российской Федерации готовых седельных тягачей.

В то же время данные транспортные средства ранее являлись полнокомплектными седельными тягачами, которые были разобраны и ввезены на территорию Таможенного союза в виде различных товарных партий.

При этом контроль таможенной стоимости, а также начисление и взимание таможенных пошлин и налогов в отношении данных товаров осуществляется исходя из наименования товара, его технических характеристик и его состояния, в котором он фактически пересекал таможенную границу.

Так, согласно материалам правоохранительных органов, полученным из Московской таможни, в регионе деятельности Центральной акцизной таможни была оформлена бывшая в употреблении шасси-рама седельного тягача марки Scania, модель R420, без кабины, без двигателя, без коробки передач, 2005 года выпуска. Сведения о товаре, а также о его фактическом состоянии и комплектации, указанные декларантом в графе 31 ДТ, подтверждены представленными при совершении таможенных операций коммерческими и товаросопроводительными документами. Сумма уплаченных таможенных пошлин и налогов составляла 70,2 тыс. рублей (ставка ввозной пошлины - 5 процентов).

В регионе деятельности Себежской таможни другим участником ВЭД были оформлены кабина и двигатель также 2005 года выпуска. Сумма уплаченных таможенных пошлин и налогов составляла 31,0 тыс. рублей.

В последующем из указанных частей был осуществлен обратный процесс сборки грузового транспортного средства Scania R549201, но уже 2013 года выпуска, то есть с момента сборки. Сборка была осуществлена организацией, внесенной Минпромторгом России в реестр изготовителей колесных транспортных средств, принявших обязательство обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств.

Данное средство получило одобрение типа транспортного средства у организации, паспорт транспортного средства на заводе-сборщике и зарегистрировано в ГИБДД России.

В соответствии с информацией, представленной официальным представителем производителя грузовой техники марки Scania, указанное транспортное средство ранее являлось полнокомплектным седельным тягачем Scania (ставка пошлины 1,1 евро за 1 куб. см).

То есть, в случае ввоза данного транспортного средства на таможенную территорию Таможенного союза общая сумма таможенных пошлин и налогов могла составить 680,8 тыс. рублей. Таким образом, разница таможенных платежей составляет почти 580,0 тыс. рублей только по одному транспортному средству.

Соответственно, ориентировочно разница таможенных платежей, рассчитанная исходя из общего количества шасси (2170 шт.), оформленных в регионе деятельности Центральной акцизной таможни, составляет более 1 млрд. рублей.

В целом таможней были установлены 4 организации-«изготовителя», в адрес которых поступали шасси, кабины и двигатели грузовых транспортных средств DAF, Renault, Scania, Volvo, MAN, на которых организован процесс сборки грузовых транспортных средств, после которой они были реализованы как произведенные на территории Российской Федерации. В дальнейшем грузовые транспортные средства поступали на сервисные станции автомобильных дилеров и предлагались к продаже.

Помимо минимизации причитающихся к уплате в федеральный бюджет таможенных платежей, данная схема создает предпосылки для возникновения угрозы безопасности дорожного движения, неравные условия для официальных дилеров, осуществляющих ввоз новых аналогичных транспортных средств, и негативно сказывается на защите отечественных производителей аналогичной продукции.

Решением данной проблемы может стать разрешение легализации данных транспортных средств только с уплатой таможенных платежей по стоимости новой техники либо полное исключение возможности промышленной сборки новых средств из бывших в употреблении деталей.

**8.** При этом одной из проблем является достоверное подтверждение соответствия транспортных средств требованиям действующего экологического класса.

Для подтверждения соответствия транспортных средств требованиям действующего экологического класса представляются сертификаты соот-

ветствия, выдача которых зачастую вызывает у таможи обоснованные сомнения, поскольку год выпуска автомобилей не соответствует заявленному экологическому классу (Евро-4, Евро-5), а также отсутствуют ссылки на протоколы испытаний.

В целях проверки обоснованности их выдачи и проверки соответствия транспортного средства требованиям специального технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 года № 609, информация о таких сертификатах направляется в Федеральную службу по аккредитации (Росаккредитация).

Так, в 2012 году направлены сведения о 40 сертификатах, за 2013 год - о 24 сертификатах, за текущий период 2014 года - о 19 сертификатах.

По результатам проверок, проведенных Росаккредитацией, у ряда органов по сертификации приостановлены или отозваны аттестаты аккредитации. По одному случаю сертификат соответствия признан необоснованно выданным.

Однако в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» полномочиями по приостановлению или отзыву сертификатов соответствия наделен только орган по сертификации, выдавший соответствующий сертификат.

В то же время без присвоения документу статуса приостановленного либо аннулированного у таможенных органов отсутствуют правовые основания для отказа в выпуске транспортного средства либо отказа в выдаче паспорта транспортного средства.

**9.** Отмечены недостатки таможенного администрирования за соблюдением ограничений по распоряжению транспортными средствами, ввезенными на территорию Особой экономической зоны в Калининградской области и помещенными под таможенную процедуру свободной таможенной зоны.

Одной из используемых таможенных процедур, предусматривающих освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, является таможенная процедура свободной таможенной зоны<sup>14</sup>, применяемая в Особой экономической зоне в Калининградской области (далее - ОЭЗ) (Федеральный закон от 10 января 2006 года № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне

---

<sup>14</sup> Свободная таможенная зона - таможенная процедура, при которой товары размещаются и используются в пределах территории свободной экономической зоны или ее части без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров и без применения запретов и ограничений в отношении товаров Таможенного союза.

в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации»).

Вместе с тем платежи подлежат уплате в федеральный бюджет при дальнейшем вывозе иностранных товаров на остальную территорию Российской Федерации, за исключением транспортных средств международной перевозки<sup>15</sup>.

При этом имеются факты нарушения условий процедуры свободной таможенной зоны в Особой экономической зоне в Калининградской области - вывоз с территории ОЭЗ на остальную часть территории Российской Федерации строительной техники, помещенной под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, без уплаты таможенных платежей. Сумма неуплаченных таможенных пошлин и налогов только в отношении выявленных на остальной территории Российской Федерации в 2013 году 8 единиц спецтехники составила 7858,2 тыс. рублей.

В частности, были выявлены факты нахождения на остальной территории Российской Федерации строительной техники, ранее помещенной под таможенную процедуру свободной таможенной зоны на территории ОЭЗ без уплаты таможенных пошлин, налогов: гусеничный полноповоротный экскаватор-погрузчик Komatsu (2012 года выпуска) стоимостью 5043,1 тыс. рублей с суммой неуплаченных таможенных пошлин, налогов - 1205,3 тыс. рублей, гусеничный одноковшовый экскаватор Volvo (1999 года выпуска) - 1119,9 тыс. рублей и 267,6 тыс. рублей, автокран Demag FC 50 (1999 года выпуска) - 6022,2 тыс. рублей и 3079,0 тыс. рублей, соответственно.

При этом за 2013 год и январь-август 2014 года на Калининградском акцизном таможенном посту Центральной акцизной таможни основной номенклатурой товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, являлись транспортные средства, строительная и иная спецтехника (90 % от общего количества товаров, помещенных под указанную таможенную процедуру).

Так, объемы ввоза в Калининградскую область составляют по седельным тягачам и грузовым автомобилям 7 %<sup>16</sup> от аналогичных транспортных средств, ввезенных в Российскую Федерацию в целом. При этом подавляющая часть этих автомобилей старше пяти лет.

---

<sup>15</sup> Транспортные средства для перевозки грузов, тягачи, прицепы, полуприцепы, тракторы, автобусы, воздушные суда, водные суда, железнодорожный подвижной состав (включая порожние транспортные средства).

<sup>16</sup> В 2013 году по седельным тягачам 1194 единицы из 16939 единиц и по грузовым автомобилям 5826 единиц из 84849 единиц.

По оценке таможенных органов, указанные объемы значительно превышают потребности в них, что свидетельствует о возможности преднамеренного ввоза указанных транспортных средств с целью дальнейшего перемещения на остальную часть территории Российской Федерации с уклонением от уплаты таможенных пошлин, налогов, используя недостаточно эффективный уровень контроля за вывозом указанных транспортных средств с территории Калининградской области и их использованием на остальной части территории Российской Федерации.

Основными нарушениями требований и условий таможенной процедуры свободной таможенной зоны в отношении транспортных средств являются:

1) временный вывоз транспортного средства в качестве транспортного средства международной перевозки с последующим использованием его во внутренних перевозках на остальной части территории Российской Федерации;

2) временный вывоз транспортного средства в качестве транспортного средства международной перевозки с последующей его продажей на остальной части Российской Федерации.

Только в январе-августе 2014 года выявлены одиннадцать фактов незаконного вывоза с территории ОЭЗ и использования на остальной части территории Российской Федерации транспортных средств международной перевозки, что повлекло образование задолженности по уплате таможенных платежей на сумму 11641,4 тыс. рублей.

Причины проблем обусловлены отсутствием в Федеральном законе от 10 января 2006 года № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» и таможенном законодательстве Таможенного союза положений, устанавливающих отдельный (особый) порядок контроля за транспортными средствами, перемещенными с территории ОЭЗ на остальную часть территории Российской Федерации.

В настоящее время применение таможенного контроля при временном вывозе транспортных средств, начатое Калининградской областной таможней при выезде с территории Калининградской области, в дальнейшем завершается ввозом указанного транспортного средства на остальную часть территории Российской Федерации.

Таким образом, в целях повышения эффективности таможенного администрирования товаров под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, а также недопущения создания условий для уклонения от уплаты таможенных платежей, существует целесообразность установления

отдельного порядка контроля за перемещением автомобильных транспортных средств международной перевозки с территории ОЭЗ на остальную часть территории Российской Федерации.

**10.** В ходе контрольного мероприятия отмечена неурегулированность вопроса однозначного применения норм таможенного законодательства Таможенного союза при классификации сельскохозяйственной техники, влияющая на уплату таможенных пошлин в федеральный бюджет, так как в зависимости от применяемого кода ВЭД ТС ставка ввозной таможенной пошлины составляет либо 13,3 %, либо 5 % от стоимости товара.

На Брянском акцизном таможенном посту Центральной акцизной таможни ежегодно осуществляется декларирование товаров - полуприцепов-кормовозов, классифицируемых декларантом в подсубпозиции 8716 20 000 0 ТН ВЭД ТС.

По мнению таможни, данный товар (полуприцеп-кормовоз саморазгружающийся) должен классифицироваться в подсубпозиции 8716 39 300 9 ТН ВЭД ТС, поскольку документального подтверждения о том, что данные полуприцепы предназначены только для использования в сельском хозяйстве, то есть, что основной их функцией является выполнение сельскохозяйственных работ, декларантами не представлено. На основании данного утверждения таможней принимались соответствующие классификационные решения.

Судебная практика, сложившаяся в Арбитражном суде Брянской области, где оспариваются рассматриваемые решения, носит для Центральной акцизной таможни стабильно негативный характер.

Решениями Арбитражного суда Брянской области иски об отмене решений Брянского акцизного таможенного поста, поданные декларантом, удовлетворены.

При этом сумма возвращенных по судебным решениям таможенных платежей составляет более 32 млн. рублей (отменены более 70 решений таможни по классификации). Судебные тяжбы по данным спорам длятся более пяти лет.

Судами указывается, что ссылка таможенного органа на решение Комиссии Таможенного союза от 2 марта 2011 года № 556 «О классификации полуприцепа-кормовоза саморазгружающегося» является несостоятельной, поскольку в названном решении отсутствуют указания на то, что прицеп-кормовоз при наличии определенной способности (саморазгружаемость), используемый в сельском хозяйстве, должен иметь иной классификационный код.

Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия не поступали.

### **Выводы**

**1.** В 2012 году на территорию Российской Федерации были ввезены машины, механизмы и оборудование для сельского хозяйства, строительная и дорожная техника и части к ним стоимостью 15161,13 млн. долл. США, в 2013 году - 13193,39 млн. долл. США, за 9 месяцев 2014 года - 8333,69 млн. долл. США.

Сумма таможенных платежей, уплаченных в доходную часть федерального бюджета, составила в 2012 году 103776,76 млн. рублей, в 2013 году - 90391,37 млн. рублей, за 9 месяцев 2014 года - 63849,64 млн. рублей.

В 2012 году с территории Российской Федерации были вывезены 79,86 тыс. тонн машин, механизмов и оборудования для сельского хозяйства, строительной и дорожной техники и частей к ним стоимостью 785,42 млн. долл. США, в 2013 году - 83,33 тыс. тонн стоимостью 783,44 млн. долл. США, за 9 месяцев 2014 года - 46,56 тыс. тонн стоимостью 417,46 млн. долл. США.

Данные товары при экспорте не облагаются таможенными пошлинами, а только сборами за таможенное оформление. Сумма платежей по данным товарам составила в 2012 году 11,00 млн. рублей, в 2013 году - 3,53 млн. рублей и за 9 месяцев 2014 года - 2,57 млн. рублей.

**2.** Отмечается рост возврата средств из федерального бюджета в результате оспаривания со стороны участников ВЭД проведенных таможенными органами корректировок таможенной стоимости. Так, возвращены из федерального бюджета таможенные платежи в сумме: в 2012 году - 15853,0 тыс. рублей, в 2013 году - 85853,0 тыс. рублей, в январе-сентябре 2014 года - 102862 тыс. рублей.

При этом суммы доначисленных таможенных платежей в результате корректировок таможенной стоимости товаров снизились в 2013 году по сравнению с показателями 2012 года: в 2012 году доначислены 319753,0 тыс. рублей, в 2013 году - 192930 тыс. рублей, за январь-сентябрь 2014 года - 181298,0 тыс. рублей.

**3.** По результатам применения мер по минимизации рисков общероссийских профилей рисков в 2012 году в 19362 случаях (89,09 %) применение мер по минимизации риска не привело к какому-либо результату, в 2013 году - в 17346 случаях (87,32 %), в январе-сентябре 2014 года - в 8979 случаях (86,30 процента).

**4.** В проверяемый период кардинально изменен подход в оценке при применении системы управления рисками достоверности заявленной стоимости товаров - от цены в долларах США за 1 кг веса нетто товара к расчетной стоимости отдельного транспортного средства, определяемого с помощью нейтральных источников ценовой информации.

Вместе с тем, наряду с развитием системы управления рисками, отмечены проблемы их применения.

**4.1.** При проведении досмотра партии погрузчиков HELI общей стоимостью 3364,1 тыс. рублей, имеющих различные характеристики, но заявляемых по одной цене, Московским железнодорожным таможенным постом Московской таможни не были проверены основные характеристики товара, что не позволяет проверить достоверность заявленных сведений в декларации на ввозимые товары.

**4.2.** В ходе контрольного мероприятия были выявлены значительные различия в стоимости, заявленной при декларировании автопогрузчиков и сельхозтехники, и стоимости, приведенной в нейтральных источниках ценовой информации (справочниках цен).

**5.** Для целей применения системы управления рисками таможенный орган должен располагать полноценной информацией о перемещаемом товаре. Это позволит оценить уровень потенциального риска нарушения таможенного законодательства и принять меры, направленные на минимизацию этого риска.

В то же время на проводимом таможенном контроле негативно сказывается некачественное описание участниками ВЭД товаров в декларации на товары в нарушение требований Инструкции о порядке заполнения декларации на товары, утвержденной решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года № 257. Ответственность за невыполнение требований Инструкции для участников ВЭД отсутствует, что не позволяет обеспечить ее безусловное выполнение и, как следствие, усложняет работу таможенных органов.

**6.** Не в полной мере обеспечен контроль со стороны таможенных органов за соблюдением ограничений, введенных в рамках Таможенного союза на ввоз зерноуборочных комбайнов.

Так, в нарушение пункта 7 статьи 3 соглашения между Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации от 9 июня 2009 года «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами» за январь-сентябрь 2014 го-

да в Российскую Федерацию были ввезены 9 зерноуборочных комбайнов без лицензий Минпромторга России.

К должностным лицам, осуществившим выпуск данных товаров, применены дисциплинарные взыскания. По двум фактам проводятся служебные проверки. В то же время к нарушителям, осуществившим ввоз зерноуборочных комбайнов, применены минимальные меры административного воздействия - штраф в размере 50 тыс. рублей без конфискации комбайнов.

**7.** Разница в стоимости и уровне ставок таможенных пошлин в отношении разных товаров и их частей приводит к созданию различных «схем» ухода от уплаты таможенных платежей.

Так, ставка ввозных таможенных пошлин на тягачи, в том числе используемые при перевозке строительных материалов, возрастом от 5 до 7 лет составляет 12 %, но не менее 0,2 евро (более 7 лет - 1 евро) за 1 куб. см объема двигателя, а его отдельных частей (шасси-рама, коробка передач, тормозная система, двигатель) - 5 процентов.

Указанное обуславливает создание схем, связанных с ввозом частей бывших в употреблении транспортных средств, с дальнейшим их сбором на территории Российской Федерации.

Помимо минимизации причитающихся к уплате в федеральный бюджет таможенных платежей, данная схема создает предпосылки для возникновения угрозы безопасности дорожного движения, неравные условия для официальных дилеров, осуществляющих ввоз аналогичных новых транспортных средств, и негативно сказывается на защите отечественных производителей аналогичной продукции.

Решением проблемы создания и функционирования данных «схем» могли бы стать:

- издание нормативного акта, исключающего возможность легализации указанной схемы;
- усиление контроля за лицензированием юридических лиц, осуществляющих промышленную сборку транспортных средств;
- организация информационного обмена между ФТС России и заинтересованными контролирующими ведомствами об основных участниках ВЭД, осуществляющих ввоз бывших в употреблении запасных частей к транспортным средствам;
- проведение проверочных мероприятий обоснованности выдачи одобрений типа транспортного средства, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и паспортов транспортных средств на собранные транспортные средства на территории Российской Федерации.

**8.** Одной из проблем является достоверное подтверждение соответствия транспортных средств требованиям действующего экологического класса. По результатам проверок, проведенных Росаккредитацией по обращениям Центральной акцизной таможни, у ряда органов по сертификации приостановлены или отозваны аттестаты аккредитации. По одному случаю сертификат соответствия признан необоснованно выданным. Однако в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» полномочиями по приостановлению или отзыву сертификатов соответствия наделен только орган по сертификации, выдавший соответствующий сертификат.

В то же время без присвоения документу статуса приостановленного либо аннулированного у таможенных органов отсутствуют правовые основания для отказа в выпуске транспортного средства либо отказа в выдаче паспорта транспортного средства.

Для решения данной проблемы необходимо внести изменения и (или) дополнения в Федеральный закон от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» в части наделения полномочиями по приостановлению и аннулированию действия сертификатов соответствия соответствующих уполномоченных государственных органов (Росстандарт и Росаккредитация).

**9.** Имеются факты нарушения условий процедуры свободной таможенной зоны в Особой экономической зоне в Калининградской области - вывоза с территории ОЭЗ на остальную часть территории Российской Федерации транспортных средств и строительной техники, помещенной под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, без уплаты таможенных платежей. Недостатки таможенного администрирования за соблюдением ограничений по распоряжению данными средствами в большей части обусловлены отсутствием в Федеральном законе от 10 января 2006 году № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» и в таможенном законодательстве Таможенного союза положений, устанавливающих контроль за транспортными средствами, перемещенными с территории ОЭЗ на остальную часть территории Российской Федерации.

Так, применение таможенного контроля при временном вывозе транспортных средств, начатое Калининградской областной таможней при выезде с территории Калининградской области, завершается ввозом

указанного транспортного средства на остальную часть территории Российской Федерации.

**10.** Сложилась негативная судебная практика при рассмотрении споров с участием таможенных органов, отстаивающих свою позицию, основанную на документах, утвержденных Комиссией Таможенного союза, что приводит к необходимости возврата средств истцам из федерального бюджета. Брянской таможней по этой причине произведен возврат участнику ВЭД таможенных пошлин, налогов в размере 32 млн. рублей.

### **Предложения**

**1.** Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации.

**2.** Направить представление руководителю Федеральной таможенной службы.

**3.** Направить отчет и информацию об основных итогах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**С.И. ШТОГРИН**