

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 17 октября 2014 года № 47К (993) «О результатах контрольного мероприятия «Проверка эффективности таможенного контроля и администрирования таможенных платежей в целях обеспечения полноты и своевременности поступления доходов в федеральный бюджет, эффективности льгот по таможенным платежам в отношении воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза) в 2013 году 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 информационное письмо Председателю Правительства 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 эффективности таможенного контроля и администрирования таможенных платежей в целях обеспечения полноты и своевременности поступления доходов в федеральный бюджет, эффективности льгот по таможенным платежам в отношении воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза) в 2013 году и истекшем периоде 2014 года (при необходимости в более ранний период)»

Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 2.7.3.10
Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2014 год.

Предмет контрольного мероприятия

Деятельность таможенных органов по осуществлению таможенного контроля и администрированию таможенных платежей, финансово-экономические, аналитические и иные документы и информация, связанные с вопросами контрольного мероприятия, изложенными в программе проверки.

Объекты контрольного мероприятия

Федеральная таможенная служба (г. Москва) (по запросам), Домодедовская таможня (Московская область, г. Домодедово), Шереметьевская таможня (Московская область, г. Химки), Министерство экономического развития

Российской Федерации (г. Москва) (по запросам), Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (г. Москва) (по запросам), Федеральное агентство воздушного транспорта (г. Москва) (по запросам).

Срок проведения контрольного мероприятия: с 1 апреля по 24 сентября 2014 года.

Цель контрольного мероприятия

Определить влияние организации таможенного контроля и администрирования таможенных платежей на обеспечение полноты и своевременности поступления доходов в федеральный бюджет, установить эффективность льгот по таможенным платежам в отношении воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза).

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

Результаты контрольного мероприятия

1. Нормативное регулирование организации таможенного контроля и администрирования таможенных платежей, льгот в отношении воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, осуществляется в соответствии с нормами (положениями) Таможенного кодекса Таможенного союза, решений Комиссии Таможенного союза и Совета Евразийской экономической комиссии.

В соответствии с вышеуказанными документами страны - участницы Таможенного союза применяют единые таможенные тарифы и другие меры регулирования при торговле с третьими странами.

Со 2 февраля 2012 года полномочия Комиссии Таможенного союза (действовала в соответствии с Договором о Комиссии Таможенного союза от 6 октября 2007 года) были переданы Евразийской экономической комиссии (далее - ЕЭК), учрежденной Договором о Евразийской экономической комиссии (подписан в г. Москве 18 ноября 2011 года), являющейся наднациональным органом.

При присоединении 22 августа 2012 года Российской Федерации к Всемирной торговой организации (далее - ВТО) были приняты обязательства по снижению уровня тарифной защиты в отношении воздушных судов, которые относятся к чувствительным для российского авиастроения товарам.

В связи с этим при выработке договоренностей по кодам позиции 8802 таможенного тарифа, то есть тем, которые относятся к чувствительным для российского авиастроения, для Российской Федерации был предусмотрен

максимальный размер ставки ввозной таможенной пошлины в 20 % (Schedule CLXV - The Russian Federation). Согласно принятым обязательствам Россия должна была поэтапно снижать ставку для самолетов с массой пустого снаряженного аппарата свыше 15 тонн, соответственно:

- до 7,5 % для широкофюзеляжных самолетов к 2016 году;
- до 12,5 % для остальных самолетов к 2019 году.

Данное обязательство Таможенным союзом соблюдается, и Евразийская экономическая комиссия проводит ежегодное снижение ставок ввозных таможенных пошлин по принятому в результате договоренностей графику по подсубпозициям единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (далее - ТН ВЭД ТС).

Вместе с тем, как показала проверка, уровень таможенных пошлин на ввозимые иностранные самолеты (импорт) устанавливался решениями ЕЭК ниже уровня, предусмотренного принятыми на себя обязательствами Российской Федерацией при вступлении в ВТО. При этом на ряд типов иностранных самолетов обнулены ставки ввозных таможенных пошлин.

Так, в 2012 году в соответствии с принятым Единым таможенным тарифом Таможенного союза средняя ставка ввозной таможенной пошлины на самолеты (позиция 8802) составляла 13,6 %, что на 6,4 процентного пункта меньше определенной в рамках участия в ВТО максимальной ставки (в соответствии с планом снижения тарифных обязательств перед ВТО средняя связанная ставка по позиции 8802 ТН ВЭД ТС расчетно составляет 20 процентов).

В сентябре 2013 года после внесения изменений в Единый таможенный тариф Таможенного союза средняя ставка ввозной таможенной пошлины на самолеты (позиция 8802) составила 14,45 %, что на 3,6 процентного пункта ниже определенной в рамках участия Российской Федерации в ВТО максимальной ставки (средняя связанная ставка расчетно составляет 18 процентов).

Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 23 июня 2014 года № 47 в Единый таможенный тариф Таможенного союза со 2 сентября 2014 года внесены изменения в соответствии с обязательствами Российской Федерации перед ВТО, средняя ставка ввозной таможенной пошлины на импортируемые самолеты (позиция 8802) составила 12,9 %, что на 3,19 процентного пункта ниже определенной в рамках участия Российской Федерации в ВТО максимальной ставки (средняя связанная ставка расчетно составляет 16,09 процента).

Следует отметить, что общее количество ввезенных для эксплуатации гражданских пассажирских самолетов за 2012 год составило 145 штук стоимостью 109709,5 млн. рублей (35 - импортированы, 108 - оформлены

во временный ввоз, 2 - ввезены по процедуре переработки), за 2013 год - 210 штук стоимостью 138242,9 млн. рублей (87 - импортированы, 122 - оформлены во временный ввоз, 1 - ввезен по процедуре переработки), за I полугодие 2014 года - 146 штук стоимостью 169827,2 млн. рублей (58 - импортированы, 88 - оформлены во временный ввоз).

Таможенные платежи, уплаченные в доходную часть федерального бюджета при перемещении воздушных судов через таможенную границу Российской Федерации (Таможенного союза), составили в 2013 году 8931 млн. рублей, что на 56 % ниже показателя 2012 года. При этом за I полугодие 2014 года таможенные платежи составили 2755,1 млн. рублей (17,3 % от показателя 2012 года).

Как показал анализ оформления ввозимых для внутреннего пользования (импорт) гражданских пассажирских самолетов, объем дополнительных поступлений в федеральный бюджет от уплаты ввозных пошлин в случае установления их в размере максимальной ставки, предусмотренной обязательствами Российской Федерации при вступлении в ВТО, мог составить в 2012 году 586520,7 тыс. рублей, в 2013 году - 1404336,4 тыс. рублей, в I полугодии 2014 года - 971604,7 тыс. рублей (расчетно).

Основными моделями ввезенных самолетов по указанным выше ставкам являются «CESSNA GRAND CARAVAN» (код ТН ВЭД ТС 8802300002) (максимальное количество посадочных мест - 11 человек) и «Л410 УВП-Е20» (код ТН ВЭД ТС 8802300002) (максимальное количество посадочных мест - 19 человек).

Ставки таможенных пошлин при экспорте проверяемой категории товаров не установлены.

В 2012-2013 годах и I полугодии 2014 года экспортировано 59 гражданских пассажирских самолетов (включая самолеты грузоподъемностью до 2 тонн), в том числе отечественного производства - 27 самолетов.

2. В отношении воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним применялись также процедуры временного ввоза, реимпорта и реэкспорта.

2.1. Согласно статье 277 Таможенного кодекса Таможенного союза временный ввоз является таможенной процедурой, при которой иностранные товары используются в течение установленного срока на таможенной территории Таможенного союза с условным освобождением, полным или частичным, от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования с последующим помещением под таможенную процедуру реэкспорта.

При полном условном освобождении от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов происходит освобождение от всех указанных платежей.

При частичном условном освобождении от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов за каждый полный и неполный календарный месяц нахождения товаров на таможенной территории Таможенного союза уплачивается 3 процента суммы ввозных таможенных пошлин, налогов, которая подлежала бы уплате, если бы товары были помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления (импорт) в день регистрации таможенной декларации.

Процедура временного ввоза на практике применяется российскими авиакомпаниями для использования арендованных, в том числе по договорам лизинга, воздушных судов в международных и внутренних перевозках.

Учитывая, что арендные (лизинговые) операции по воздушным судам, как правило, заключаются на долгосрочной основе при частичном условном освобождении от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов, авиакомпании выплачивают таможенные пошлины, налоги за 3 года эксплуатации. Таким образом, снижается нагрузка по уплате таможенных платежей, поскольку платежи равномерно распределяются во времени.

В течение последних 5 лет в рамках Таможенного союза внесены значительные изменения в таможенное законодательство по установлению преференциального режима - введения полного условного освобождения от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении воздушных судов гражданской авиации и запасных частей к ним, помещенных под таможенную процедуру временного ввоза (допуска).

Предельный срок полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении таких товаров, как воздушные суда, составляет 5 лет со дня помещения их под таможенную процедуру временного ввоза (допуска).

Проверка показала, что решениями ЕЭК предоставление полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов продлевалось, а также расширялись категории гражданских пассажирских самолетов, на которые распространяется полное условное освобождение.

Указанное обусловлено внесением изменений в решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 331 «Об утверждении Перечня товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, а также об условиях такого освобождения, включая его предельные сроки» в отношении гражданских пассажирских самолетов.

В то же время с 19 августа 2010 года с полным условным освобождением под процедуру временного ввоза до 31 декабря 2013 года и на срок, превышающий указанную дату не более чем на 5 лет, разрешено ввозить

гражданские пассажирские самолеты (код ТН ВЭД ТС 8802400022) с максимальным количеством посадочных мест до 50 мест, свыше 111 мест до 160 мест и более 219 мест (решение Комиссии Таможенного союза от 16 июля 2010 года № 328).

С 11 марта 2011 года число пассажирских мест, в отношении которых предоставляется полное условное освобождение, было увеличено до 50 мест, свыше 111 мест до 170 мест и свыше 219 мест (решение Комиссии Таможенного союза от 28 января 2011 года № 541, изменена редакция пункта 26 Перечня).

В дальнейшем с 3 марта 2014 года возможность получения полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов при временном ввозе указанных самолетов была продлена до 1 января 2017 года с увеличением пассажировместимости самолетов от 110 посадочных мест и выше (без ограничения) (решение Совета ЕЭК от 31 января 2014 года № 6, пункт 33 Перечня). Предельный срок полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении таких самолетов составляет 5 лет со дня помещения самолетов под таможенную процедуру временного ввоза (допуска).

С 16 февраля 2014 года также осуществляется полное условное освобождение гражданских пассажирских самолетов с массой пустого снаряженного аппарата более 120000 кг (код 8802400091 ТН ВЭД ТС) на срок их временного ввоза (решение Совета ЕЭК от 13 декабря 2013 года № 101, пункт 32 Перечня).

При этом не обеспечен достаточный уровень тарифной защиты современных отечественных самолетов Ту-204-100/Ту-204СМ и других.

2.2. Информация об оформлении временно ввезенных гражданских пассажирских самолетов в 2012-2013 годах и I полугодии 2014 года представлена в следующей таблице:

Временно ввезены	2012 г.		2013 г.		I полугодие 2014 г.	
	количество, единиц	таможенная стоимость, тыс. руб.	количество, единиц	таможенная стоимость, тыс. руб.	количество, единиц	таможенная стоимость, тыс. руб.
С полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов	77	58745684,19	95	92649420,29	58	74368456,67
С частичным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов	31	36263221,32	27	37144019,50	30	90308420,10
Всего	108	95008905,51	122	129793439,80	88	164676876,80

Сумма льгот, связанных с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении временно ввезенных гражданских пассажирских самолетов, в 2012-2013 годах и I полугодии 2014 года составила 144757,1 млн. рублей (в 2012 году - 39897,0 млн. рублей, в 2013 году - 56327,5 млн. рублей, в I полугодии 2014 года - 48532,6 млн. рублей).

В те же периоды сумма уплаченных налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от деятельности предприятий воздушного транспорта составила 12555,38 млн. рублей, 17832,2 млн. рублей и 7746,46 млн. рублей, соответственно.

При этом после продления решением Совета ЕЭК от 31 января 2014 года № 6 (по обращению российской стороны) разрешения временного ввоза с полным условным освобождением иностранных гражданских пассажирских самолетов, расширения пассажировместимости самолетов и массы пустого снаряженного аппарата (решение Совета ЕЭК от 13 декабря 2013 года № 101), в отношении которых предоставляются льготы, в 2014 году часть самолетов, временно ввезенных ранее с частичным условным освобождением (с уплатой периодических платежей), была переоформлена на условиях полного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов.

Для переоформления процедуры временного ввоза с частичным условным освобождением на ту же процедуру с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов арендаторы (лизингополучатели) должны прервать процедуру с частичным условным освобождением. В этих целях они осуществляют временный вывоз (реэкспорт) и повторный ввоз воздушного судна. Как показало контрольное мероприятие, такое переоформление носило формальный характер (без изменения договоров с иностранными арендодателями). Самолеты оформлялись по процедуре реэкспорта, вывозились и в течение 1-3 дней ввозились по той же процедуре временного ввоза, но уже с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов на срок до 5 лет (в качестве основных причин вывоза указывалась необходимость проведения планового осмотра, ремонта, гарантийного обслуживания). Таким образом, после проведения этой процедуры количество арендованных самолетов не изменялось, но изменялись условия уплаты - ранее уплачиваемые ими таможенные пошлины, налоги перестали поступать в федеральный бюджет.

До переоформления самолетов с частичного условного освобождения на полное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов периодические платежи в отношении временно ввезенных гражданских пассажирских самолетов в 2012 году составляли 11585,7 млн. рублей, в 2013 году - 6333,7 млн. рублей, в I полугодии 2014 года - 1778,7 млн. рублей.

Таким образом, применение схемы реэкспорта позволило обеспечить для российских арендаторов иностранных самолетов возможность снижения суммы уплаты таможенных пошлин, налогов.

Например, в Домодедовской таможне после переоформления 16 гражданских пассажирских самолетов сокращение периодических таможенных платежей в федеральный бюджет только за март 2014 года составило 135524,8 тыс. рублей.

2.3. Как показала проверка, значительное количество временно ввезенных воздушных гражданских пассажирских судов оформлено по контрактам, заключенным российскими лицами с лицами, зарегистрированными в офшорах¹ и странах, имеющих низкие налоги по сравнению с налогами, введенными в Российской Федерации.

Количество временно ввезенных в Российскую Федерацию воздушных гражданских пассажирских судов по контрактам, заключенным российскими юридическими лицами с организациями, зарегистрированными в офшорах, в 2012 году составило 83 самолета на сумму 72932,5 млн. рублей, или 76,8 % от всего количества ввезенных самолетов, в 2013 году - 87 самолетов (71,3 %), в I полугодии 2014 года - 88 воздушных гражданских пассажирских судов общей стоимостью 143905,5 млн. рублей, из них по офшорным контрактам - 73 самолета (82,9 процента).

Проверки, проведенные с апреля по июнь 2014 года в Домодедовской и Шереметьевской таможнях, показали, что система управления рисками в отношении поставок рассматриваемых товаров, осуществляемых контрагентами, зарегистрированными в офшорных зонах, не срабатывала и соответствующие формы таможенного контроля не применялись.

По информации Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) от 12 августа 2014 года, российские авиапредприятия, использующие воздушные суда иностранного производства, в большинстве случаев предпочитают осуществлять их регистрацию за рубежом. Это не противоречит как российскому законодательству, так и стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации - ИКАО (International Civil Aviation Organization).

На 11 августа 2014 года в российских авиапредприятиях, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, в эксплуатации находилось 1337 самолетов, из которых:

¹ Страны и территории, входящие в перечень (список) государств и территорий, предоставляющих льготный режим налогообложения и (или) не предусматривающих раскрытия и предоставления информации при проведении финансовых операций (согласно перечню Минфина России (приложение к приказу Минфина России от 13 ноября 2007 года № 108н) и списку Банка России (приложение 1 к Указанию Банка России от 7 августа 2003 года № 1317-У).

- 837 единиц иностранного производства (из них 578 единиц зарегистрированы в реестре Бермудских островов, 142 единицы - в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, 116 единиц - в реестре Ирландии, 1 единица - в реестре Швейцарии);

- 500 единиц отечественного производства (из них 499 единиц зарегистрированы в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, 1 единица - в реестре Республики Беларусь).

2.4. Проверки в Домодедовской и Шереметьевской таможнях свидетельствуют о фактах систематического ввоза бывших в употреблении воздушных судов.

Например, в 2012 году в Домодедовской таможне оформлялись воздушные суда, средний возраст которых составил 13 лет, в 2013 году средний возраст оформленных воздушных судов также составлял 13 лет, в 2014 году средний возраст оформленных воздушных судов составлял 16 лет.

Средний возраст оформленных в Шереметьевской таможне воздушных судов в 2012 году составил 9 лет, в 2013 году - 7,7 года, в 2014 году - 7,6 года.

Вместе с тем таможенный контроль не затрагивает проверку сроков эксплуатации и даты выпуска воздушных судов, поскольку данные критерии в качестве защитных мер, а также условий при освобождении от уплаты таможенных пошлин, налогов в Таможенном союзе на момент проведения контрольного мероприятия не установлены.

Снижение уровня тарифной защиты внутреннего рынка гражданских пассажирских самолетов сопровождается усиленной государственной поддержкой в США, ЕС, Канаде и других государствах, где с 2009 года проводится политика применения «нулевых» процентных ставок для экспорта своих самолетов. Введение льготного таможенного режима «временный ввоз» (нулевая ввозная пошлина и отсутствие НДС) предопределило приоритет лизинга самолетов у иностранных лизинговых компаний.

Указанные обстоятельства не позволяют обеспечить приемлемую ставку лизингового платежа для самолетов отечественного производства на внутреннем рынке в отличие от иностранной авиационной техники, которая, помимо более льготных условий финансирования, имеет целый ряд преференций таможенного и налогового характера при поставках в лизинг российским авиакомпаниям.

В этих условиях российские лизинговые компании не могут на равных конкурировать на внутреннем рынке Российской Федерации с иностранными лизингодателями.

При этом ЕС, являющийся производителем самолетов Airbus, осуще-

ствяет меры, направленные на ограничение доступа на европейский рынок авиационной техники, содержащей комплектующие, произведенные и сертифицированные в России.

В Российской Федерации в 2012-2013 годах и в I полугодии 2014 года построено всего 74 воздушных гражданских судна, из них поставлено на экспорт 18 воздушных судов.

В тот же период в Российскую Федерацию для эксплуатации ввезено 235 иностранных самолетов, прежде всего Боинги и Аэробусы.

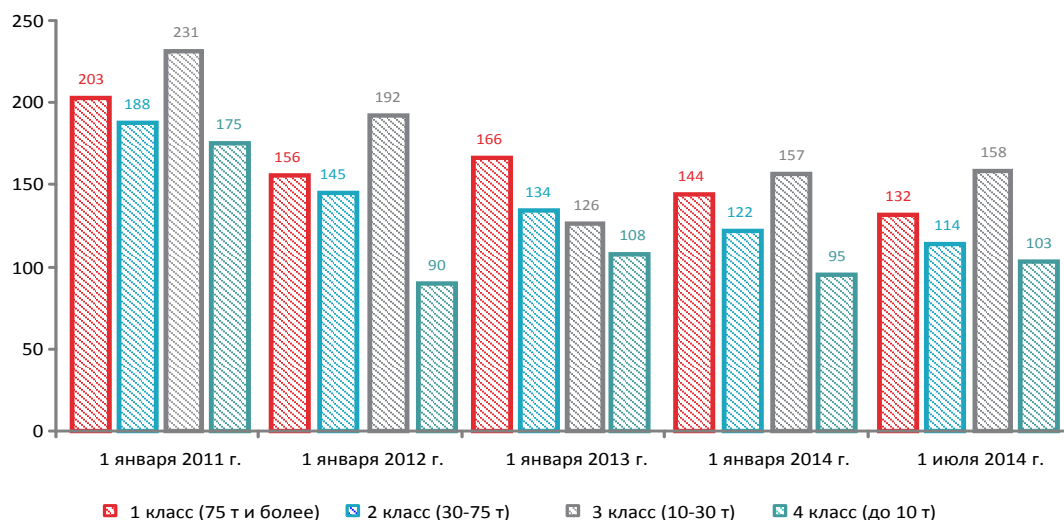
Как показывают данные Росавиации от 31 июля 2014 года, растет и доля полетов, совершаемых российскими авиакомпаниями на воздушных судах иностранного производства. Ежегодный прирост составляет 1-2 процентных пункта: если в 2012 году доля таких полетов составила 77 %, в 2013 году - 78 %, то за I полугодие 2014 года - 80 процентов.

Соответственно, снижается доля полетов на воздушных судах отечественного производства: за 2012 год - 23 %, за 2013 год - 22 %, за I полугодие 2014 года - 20 процентов.

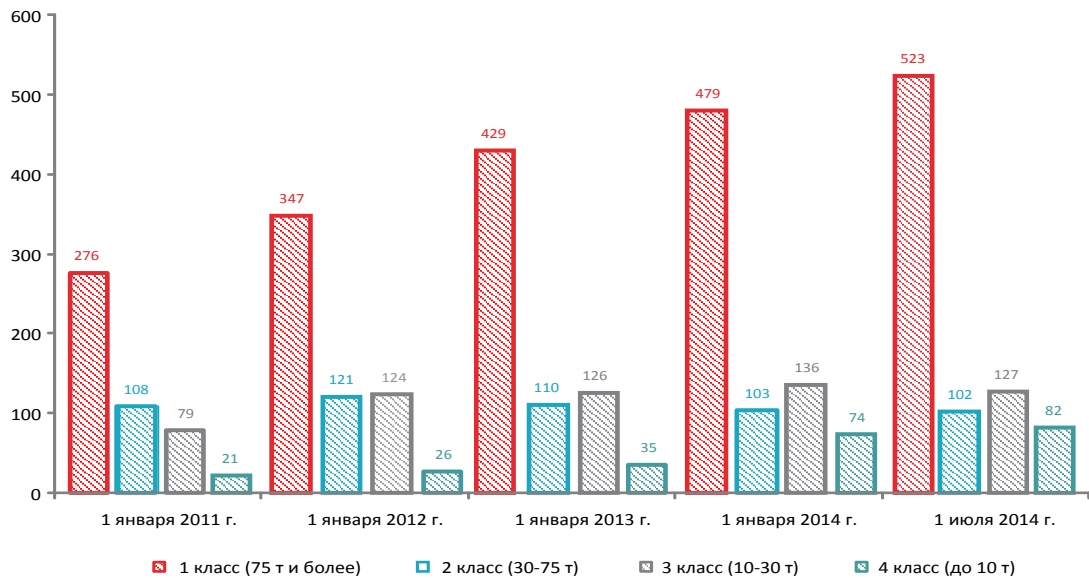
Парк воздушных судов, эксплуатируемых для коммерческих воздушных перевозок авиакомпаниями в Российской Федерации, также характеризуется сокращением числа самолетов российского производства при увеличении числа самолетов иностранного производства. С 1 января 2011 года по 1 июля 2014 года число эксплуатируемых самолетов российского производства сократилось на 290 самолетов (на 36,4 %), иностранного производства выросло на 350 самолетов (на 72,3 процента).

Динамика изменения количества эксплуатируемых самолетов российского и иностранного производства в разрезе классов воздушных судов представлена на следующих диаграммах:

Эксплуатируемые самолеты российского производства



Эксплуатируемые самолеты иностранного производства



Вышеуказанные факты свидетельствуют о том, что на внутреннем рынке Российской Федерации фактически сложилась система экономических преференций в интересах арендаторов иностранных пассажирских самолетов.

Это создает условия для непоступления в федеральный бюджет целого ряда платежей (НДС с арендных (лизинговых) платежей; налога на имущество в полном объеме; налога на доход лизингодателя, поскольку он зарегистрирован в иностранном государстве).

В то же время Российская Федерация тратит значительные средства на содействие увеличению объемов отечественного производства самолетов (путем субсидирования).

3. Одним из условий, определенных в решении Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 331, позволяющим применять полное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, определено количество посадочных мест, указанное в схеме размещения пассажиров (LORA), одобренное уполномоченным органом, ответственным за поддержание летной годности воздушных судов.

Вместе с тем в законодательстве Российской Федерации (Таможенного союза), за исключением указанного ранее упоминания в решениях Комиссии Таможенного союза, отсутствуют какое-либо определение, что такое схема размещения пассажиров (LORA), а также требования к ее форме и содержанию. Учитывая отсутствие какой-либо формы, содержания и порядка утверждения схемы размещения пассажиров (LORA), нельзя признать такую схему полноценным юридическим документом.

Анализ представленных при декларировании документов (в том числе в электронной форме) показал, что декларантами представлены копии схем компоновки самолетов с указанием мест, в том числе в отдельных случаях с указанием печатными буквами на них LOPA, без одобрения (утверждения) этой схемы уполномоченным органом, ответственным за поддержание летной годности, хотя это является одним из условий предоставления полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов.

В ходе контрольного мероприятия отмечено, что в Домодедовской и Шереметьевской таможнях не проводились проверки количества пассажирских мест в самолетах путем фактического их пересчета на основании схемы размещения пассажиров (LOPA).

По информации ФТС России, в период настоящей проверки ФТС России была проведена одна плановая проверка (Татарстанская таможня) по вопросу правомерности предоставления полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов при помещении под таможенную процедуру временного ввоза самолетов (Боинг). В ходе проведения указанной проверки установлено, что представленные компоновочные схемы размещения пассажиров (LOPA) не имеют отметок об одобрении уполномоченным органом, ответственным за поддержание летной годности воздушных судов.

В ходе выездной таможенной проверки авиакомпания представила электронное письмо из уполномоченного органа, ответственного за поддержание летной годности воздушных судов, страны регистрации воздушных судов и одобренные данным органом копии компоновочных схем размещения пассажиров (LOPA).

4. Контроль соблюдения сроков ввоза и вывоза самолетов осуществляется должностными лицами проверенных таможен частично в ручном режиме, частично путем получения информации с использованием КПС «Аист-М» и ведения табличной базы учета товаров, помещенных под процедуры временного ввоза, переработки на таможенной территории, переработки вне таможенной территории, с использованием программного продукта Excel.

В связи с отсутствием автоматизированного контроля за сроками ввоза товаров, помещенных под таможенные процедуры временного ввоза, переработки на таможенной территории и переработки вне таможенной территории, увеличиваются сроки обработки документов, и возникает необходимость в привлечении дополнительных людских ресурсов для осуществления этой работы.

Необходимо отметить, что ранее в таможнях использовался программный продукт КПС «Временный ввоз-вывоз», который в настоящее время не ис-

пользуется в связи с отсутствием его обновления. Последние обновления программного продукта поступали из Главного научно-информационного вычислительного центра ФТС России (далее - ГНИВЦ ФТС России) и были получены Шереметьевской таможней 26 июля 2010 года. С 1 января 2012 года учреждение ГНИВЦ ФТС России не функционирует.

5. Проведенный в ходе проверки анализ динамики совершаемых международных полетов показывает их устойчивый рост. По данным Росавиации, в 2012 году их количество составило 301409 полетов, в 2013 году - 337686 полетов и в I полугодии 2014 года - 161417 полетов.

Таким образом, все более актуальным становится переход на электронный документооборот при таможенном оформлении воздушных судов, используемых для международных перевозок (включая представление документов и сведений в электронном виде).

ФТС России осуществлялся в проверяемом периоде перевод таможенных операций при таможенном оформлении и таможенном контроле воздушных судов, используемых для международных перевозок товаров и пассажиров, на электронный документооборот.

В то же время в период с 28 июля 2011 года по 1 января 2012 года таможенные органы России проводили все таможенные операции по указанной группе товаров на бумажном носителе.

Указанное обусловлено тем, что изданный ФТС России приказ от 7 августа 2009 года № 1431 (вступил в силу с 1 января 2011 года), утверждающий инструкцию об особенностях совершения должностными лицами таможенных органов таможенных операций при таможенном оформлении и таможенном контроле воздушных судов, используемых для международных перевозок товаров и пассажиров, при представлении перевозчиком документов и сведений в электронной форме, был отменен приказом ФТС России от 27 мая 2011 года № 1070 «Об утверждении положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров», зарегистрированным в Минюсте России 20 июня 2011 года за № 21052 (далее - Положение, приказ № 1070, соответственно), вступившим в силу 28 июля 2011 года, при этом нормы главы IV Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров при представлении документов и сведений в электронной форме вступили в силу только с 1 января 2012 года (пункт 5 приказа № 1070).

Пунктом 28 приказа № 1070 (в редакции приказа ФТС России от 28 марта 2012 года № 584) предусматривалось, что перевозчик, таможенный предста-

витель или иное лицо, действующее по поручению перевозчика, вправе представить документы и сведения в виде электронных документов.

При этом согласно пункту 4 приказа № 1070 Главное управление информационных технологий (далее - ГУИТ) и ГНИВЦ ФТС России (данное учреждение не функционирует с 1 января 2012 года) должны были обеспечить до 31 декабря 2011 года необходимую доработку программных средств, используемых таможенными органами при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров.

В ходе настоящего контрольного мероприятия установлено, что представление документов и сведений в электронной форме для таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров фактически не осуществлялось. Документы, предусмотренные Таможенным кодексом Таможенного союза к подаче в таможенный орган при международной перевозке воздушным транспортом, подавались на пост Аэропорт Шереметьево (грузовой) Шереметьевской таможни на бумажном носителе.

С марта 2014 года Шереметьевская таможня приступила к эксплуатации программного комплекса КПС «АвиаПП» при оформлении вывоза товаров.

При этом сотрудники поста вручную вносят данные о воздушном судне и перевозимых пассажирах и грузах в КПС «АвиаПП» (из состава АС «Пункты пропуска»), предназначенный для учета поступления и отправления воздушных судов (номер рейса, указание маршрута полета, пункта вылета, пункта прибытия судна, сведения о перевозчике, о количестве и фамилии, имени, отчестве членов экипажа, пассажиров и ряд других сведений).

Таким образом, нормы главы IV Положения, утвержденного Приказом № 1070, не только не реализуются на практике, но и приводят к дополнительной нагрузке из-за необходимости ручного ввода данных.

По данным Шереметьевской таможни, для выполнения операций на одно сформированное сообщение об убытии только одного товара требуется в среднем 20 минут, при среднем таможенном оформлении через таможню 90 воздушных судов в сутки. В штате таможенного поста только для выполнения этих функций необходимо дополнительно 30 инспекторов (штатная численность - 364 инспектора).

При оформлении ввоза товаров программный комплекс КПС «АвиаПП» также не применяется и процедуры таможенных операций в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров проводятся на бумажных носителях.

В то же время Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 года № 2575-р, определено, что

доля деклараций на товары, оформленные в электронном виде без представления документов и сведений на бумажных носителях, в общем количестве оформленных деклараций на товары при условии, что товары (транспортные средства) не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки документов на бумажных носителях, увеличится с 40 % в 2012 году до 100 % к 2014 году.

6. В ходе проверки установлено, что в нарушение требований решения Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 331 Домодедовской таможней было предоставлено полное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов в размере 3962,99 тыс. рублей при ввозе и нахождении на территории Российской Федерации самолета ИЛ-76, задекларированного под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) (статья 282 Таможенного кодекса Таможенного союза). Наряду с самолетом были ввезены под указанную процедуру запасные части.

При этом в декларации был указан код особенностей перемещения товаров, означающий, что товары ввозятся для осуществления гарантийно-технического обслуживания (решение Комиссии Таможенного союза от 20 сентября 2010 года № 378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенной декларации»).

Таможенным органом (Домодедовской таможней) решение о полном условном освобождении от уплаты таможенных пошлин и налогов принималось на основании пункта 8 Перечня товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 331, которым данное освобождение установлено в отношении товаров, предназначенных для проведения с ними или с их использованием испытаний, проверок, экспериментов и (или) показа свойств и характеристик, в случае если их использование не имеет целью извлечение дохода, что не соответствует цели ввоза, заявленной в декларации.

Предметом внешнеэкономического контракта, являющегося основанием для ввоза товаров на таможенную территорию Таможенного союза, определено выполнение работ на самолете с целью продления ему назначенного и межремонтного сроков службы, а не проведение испытаний, проверок, экспериментов.

7. Как показало контрольное мероприятие, с целью осуществления правильности декларирования товаров (воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним) Домодедовская и Шереметьевская таможни проводили соответствующие проверки.

Так, Домодедовской таможней проведено 9 камеральных таможенных проверок, Шереметьевской таможней - 4 камеральные таможенные проверки.

Анализ проверок, проведенных Домодедовской таможней, показал, что пять проверок из девяти, были проведены по обращению самих декларантов для внесения уточнений в ранее представленные декларации на самолеты.

Отделом контроля после выпуска Домодедовской таможни были установлены отдельные факты, требующие корректировки таможенной стоимости.

При этом административные дела по указанным декларациям на товары таможенным органом не возбуждались, что свидетельствует о признании таможенным органом того, что недостоверных сведений при декларировании заявлено не было. По информации Домодедовской таможни, контроль таможенной стоимости осуществлен в связи с вновь открывшимися обстоятельствами, а именно: получением декларантом дополнительных счетов за техническое обслуживание воздушного судна, информация о которых по объективным причинам отсутствовала у декларанта на момент таможенного декларирования.

Таким образом, количество проведенных за период проверок свидетельствует об отсутствии системного подхода к проведению контроля после выпуска товаров и его низкой эффективности.

8. Решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 года № 130 установлено освобождение от уплаты ввозной таможенной пошлины в отношении авиационных двигателей, запасных частей и оборудования, необходимых для ремонта, технического обслуживания гражданских пассажирских самолетов и авиационных двигателей к ним.

В то же время Порядком применения освобождения от уплаты таможенных пошлин при ввозе отдельных категорий товаров на единую таможенную территорию Таможенного союза, утвержденным решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 728, предусмотрено, что авиационные двигатели, запасные части и оборудование, необходимые для ремонта авиационных двигателей к ним, освобождаются от уплаты таможенных пошлин при представлении в таможенный орган государства - члена Таможенного союза заявления декларанта об их целевом использовании.

Данные товары предполагают наличие статуса условно выпущенного и находящегося под таможенным контролем товара, что предполагает возможность использования товаров, в том числе с предоставлением льгот (освобождением от уплаты таможенных пошлин).

Принятые решения содействовали устойчивому росту ввоза газогенераторов (в 2013 году по сравнению с 2012 годом прирост на 60 %), кресел

для воздушных судов (прирост на 42,6 %), двигателей авиационных (прирост на 40 %), частей турбовинтовых (турбореактивных) двигателей (прирост на 19 %), а также частей сидений, используемых для летательных аппаратов (прирост на 9 %), изделий из алюминия (прирост в 4 раза), уплотнительных резиновых изделий (прирост в 2,5 раза), теплообменников (прирост в 2 раза).

При этом, учитывая специфичность авиационной отрасли Российской Федерации, связанную с необходимостью сертификации поставляемых авиазапчастей и компонентов, возникает сложность формирования рынка авиакомплектующих на уровне Таможенного союза, а поставки запасных частей для обеспечения эксплуатации воздушных судов производятся практически на безальтернативной основе. До настоящего времени производство комплектующих изделий, сертифицированных в соответствии с международными стандартами, на территории Таможенного союза не осуществляется.

Решением Коллегии ЕЭК от 26 мая 2014 года № 77 внесены изменения в единую Товарную номенклатуру внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единый таможенный тариф Таможенного союза в отношении турбореактивных двигателей для производства гражданских воздушных судов и снижены ставки ввозных таможенных пошлин в соответствии с обязательствами Российской Федерации перед ВТО.

По мнению Счетной палаты Российской Федерации, совпадающему с мнением Минэкономразвития России, введение данной меры позволит уменьшить объем субсидирования производителей авиационной продукции в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 303.

В то же время необходимо отметить, что уровень таможенных пошлин на ввозимые комплектующие для нужд авиастроительного производства установлен ниже принятых Российской Федерацией обязательств при вступлении в ВТО.

Так, в ходе контрольного мероприятия выявлены расхождения в ставках ввозных таможенных пошлин, установленных в Таможенном союзе, и предусмотренных обязательствами при присоединении Российской Федерации к ВТО по ряду товарных позиций.

Данные расхождения свидетельствуют о влиянии (в сторону снижения) поступлений таможенных платежей в бюджет в связи с принятием решений по уменьшению ставки ввозной таможенной пошлины ниже предусмотренных обязательствами перед ВТО.

Только за 2013 год недопоступление доходов федерального бюджета по рассматриваемым товарным позициям составило 300,6 млн. рублей (расчетно). При этом большая часть таможенных платежей приходится на такие товарные позиции, как газовые турбины для производства двигателей (потери 157,4 млн. рублей), а также части турбореактивных (турбовинтовых) двигателей для производства авиационных двигателей (потери 134,1 млн. рублей).

9. Анализ претензионной работы и арбитражной практики.

Настоящая проверка выявила ряд вопросов, которые не позволяют в полном объеме реализовать положения решения Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 728 в части предоставления освобождения от уплаты ввозной таможенной пошлины на авиационные двигатели, запасные части и оборудование, необходимые для ремонта и (или) технического обслуживания гражданских пассажирских самолетов и (или) авиационных двигателей к ним.

Решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 года № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации» с 2010 года предусмотрено освобождение от уплаты ввозной таможенной пошлины на авиационные двигатели, запасные части и оборудование, необходимые для ремонта и технического обслуживания гражданских пассажирских самолетов.

В то же время необходимый для реализации данного положения Порядок применения освобождения от уплаты таможенных пошлин при ввозе отдельных категорий товаров на единую таможенную территорию Таможенного союза (далее - Порядок) был утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 728 и вступил в силу 18 августа 2011 года.

При этом Порядком предусматривалась возможность получения освобождения от уплаты таможенных пошлин за период, когда данный Порядок не действовал, при условии, что документы для применения освобождения, не представленные при таможенном декларировании товаров до вступления в силу Порядка, представляются в таможенный орган, осуществивший выпуск товаров, в течение трех месяцев с даты вступления в силу Порядка.

Разные подходы правоприменительной практики по вопросу освобождения от уплаты таможенных пошлин, содержащиеся в указанном Порядке и Инструкции о порядке внесения изменений и (или) дополнений в декларацию на товары после выпуска товаров, утвержденной решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года № 255, привели к судебным разбирательствам.

Причиной конфликта послужил отказ таможенного поста Аэропорт Шереметьево (грузовой) внести изменение в декларации участника ВЭД и возвратить переплаченные по этой причине средства, поскольку заявления о задекларированных до вступления в силу Порядка товарах были представлены в 2012 году, то есть с превышением трехмесячного срока, установленного пунктом 16 Порядка.

Анализ судебной практики показал, что суды (включая кассационную инстанцию суда) придерживаются позиции участника ВЭД и не учитывают доводы Шереметьевской таможни о том, что трехмесячный срок, установленный в пункте 16 Порядка, имеет пресекающее значение, то есть строго определенный срок для подачи всех необходимых документов, установленных Порядком, для возможности реализации права на внесение изменений в декларацию товара в целях получения льгот.

Согласно позиции ЕврАзЭС несоблюдение срока подачи заявления о целевом использовании товаров является нарушением порядка предоставления тарифной льготы и не может быть основанием для возврата излишне уплаченной таможенной пошлины.

В соответствии с решением судебных инстанций по состоянию на 19 июня 2014 года Шереметьевской таможней произведен возврат излишне уплаченных таможенных пошлин, налогов, процентов за несвоевременный возврат в размере 6787,1 тыс. рублей, из них процентов - 67,1 тыс. рублей.

При этом на момент контрольного мероприятия в судебные органы участниками внешнеэкономической деятельности заявлены иски по возврату из федерального бюджета (и находятся в стадии рассмотрения) излишне уплаченных таможенных платежей на сумму 45563,23 тыс. рублей.

Положениями главы 17 Федерального закона от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 311-ФЗ), в том числе статьями 147 и 149, установлен определенный порядок реализации плательщиком права на возврат излишне уплаченных таможенных пошлин, налогов.

При этом согласно пункту 2 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 8 ноября 2013 года № 79 «О некоторых вопросах применения таможенного законодательства» несоблюдение административной процедуры, предусмотренной Федеральным законом № 311-ФЗ, является основанием для оставления поданного в суд заявления плательщика о возврате соответствующих сумм без рассмотрения применительно к статье 148 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Неприменение судами этого пункта привело к возврату денежных средств из федерального бюджета в размере 6787,1 тыс. рублей.

Как показал анализ применения административных мер за нарушения, допущенные при перемещении товаров через границу Российской Федерации, за период 2013-2014 годов Домодедовской таможней было возбуждено 15 административных дел, Шереметьевской таможней - 33 административных дела в соответствии с частью 3 статьи 16.1, частями 1-3 статьи 16.2, частями 1 и 3 статьи 16.19, статьей 16.22, частью 1 статьи 16.24 КоАП РФ.

Выборочный анализ административных дел по рассматриваемой тематике показал, что в основном суды применяют минимальные штрафные санкции к участникам внешнеэкономической деятельности (от 50 до 100 тыс. рублей), хотя, например, статья 16.22 КоАП РФ предусматривает возможность применения административного штрафа в размере до 300 тыс. рублей.

Так, по делам об административных правонарушениях в отношении ряда компаний применялись минимальные штрафные санкции, несмотря на неоднократность допускаемых этими юридическими лицами аналогичных нарушений.

Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия

По результатам контрольного мероприятия получены разногласия Домодедовской таможни на акт проверки.

Разногласия рассмотрены аудитором Счетной палаты Российской Федерации С.И. Штогриным и учтены при подготовке отчета по результатам контрольного мероприятия.

Выводы

1. Нормативное регулирование организации таможенного контроля и администрирования таможенных платежей, льгот в отношении воздушных судов, запасных частей и агрегатов к ним, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, в основном соответствует действующим международным нормам и законодательству Российской Федерации.

Внесенные в проверенный период изменения в нормативные правовые документы, связанные с вопросами ввоза воздушных судов, запасных частей и агрегатов, были направлены только на снижение ставок таможенных платежей при их ввозе, что частично соответствовало необходимости выполнения обязательств перед ВТО, а частично являлось следствием инициативы российской стороны в рамках деятельности Таможенного союза.

2. Общее количество ввезенных для эксплуатации (ремонта) гражданских пассажирских самолетов за 2012 год составило 145 штук стоимостью

109709,5 млн. рублей (35 - импортированы, 108 - оформлены во временный ввоз, 2 - ввезены по процедуре переработки), за 2013 год - 210 штук стоимостью 138242,9 млн. рублей (87 - импортированы, 122 - оформлены во временный ввоз, 1 - ввезен по процедуре переработки), I полугодие 2014 года - 146 штук стоимостью 169827,2 млн. рублей (58 - импортированы, 88 - оформлены во временный ввоз).

3. Принятые Российской Федерацией при вступлении в ВТО обязательства по снижению уровня тарифной защиты в отношении воздушных судов, которые относятся к чувствительным для российского авиастроения товарам, выполняются.

Вместе с тем уровень таможенных пошлин на ввозимые иностранные самолеты (импорт) устанавливался ниже уровня, предусмотренного принятыми на себя обязательствами Российской Федерацией при вступлении в ВТО. Недопоступление ввозных таможенных пошлин, по экспертной оценке, в 2012-2013 годах и I полугодии 2014 года составило 2962,5 млн. рублей.

4. Начиная с 2010 года, были приняты нормативные правовые акты, предоставляющие дополнительные преференции по освобождению от уплаты таможенных пошлин, налогов ввозимых воздушных судов, что снизило защиту отечественных авиапроизводителей, а также негативно сказалось на поступлении таможенных пошлин и налогов.

4.1. Количество оформленных во временный ввоз с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов гражданских пассажирских самолетов составило в 2012 году 77 самолетов (стоимостью 58745,6 млн. рублей), в 2013 году - 95 самолетов (стоимостью 92649,4 млн. рублей), в I полугодии 2014 года - 58 самолетов (стоимостью 74368,4 млн. рублей).

В указанной таможенной процедуре ввозились Боинги и Аэробусы, но для внутреннего выпуска (импорта) они не ввозились.

4.2. Сумма льгот, связанных с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении временно ввезенных гражданских пассажирских самолетов, в 2012-2013 годах и I полугодии 2014 года составила 144757,1 млн. рублей.

В то же время объем предоставленных льгот не компенсируется дальнейшим поступлением доходов федерального бюджета от уплаты налоговых платежей в результате деятельности предприятий воздушного транспорта.

В те же периоды сумма уплаченных налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от деятельности предприятий воздушного транспорта составила 38134,04 млн. рублей.

4.3. Временно ввозимые воздушные гражданские пассажирские суда в основном оформляются по контрактам, заключенным российскими лицами, зарегистрированными в офшорах. В 2012 году их доля составила 76,8 % от всего количества ввезенных судов, или 76,7 % общей стоимости ввозимых самолетов, в 2013 году - 71,3 % и 81,4 %, в I полугодии 2014 года - 82,9 % и 87,4 %, соответственно.

4.4. Применяемый подход по регистрации воздушных судов в офшорных юрисдикциях приводит к непоступлению в федеральный бюджет целого ряда платежей (НДС с арендных (лизинговых) платежей; налога на имущество; налога на доход лизингодателя, поскольку он зарегистрирован в иностранном государстве).

4.5. Значительное количество ввозимых воздушных судов - это бывшие в употреблении воздушные суда, средний возраст выпуска которых составляет от 7,6 до 15 лет. В Домодедовской таможне в 2012 и 2013 годах средний возраст ввозимых воздушных судов составил 13 лет, в I квартале 2014 года - 16 лет, в Шереметьевской таможне в 2012 году - 9 лет, в 2013 году - 7,7 года и I квартале 2014 года - 7,6 года.

4.6. Растет доля полетов, совершаемых российскими авиакомпаниями на воздушных судах иностранного производства. Ежегодный прирост составляет 1-2 процентных пункта: если в 2012 году доля таких полетов составила 77 %, в 2013 году - 78 %, то за I полугодие 2014 года - 80 процентов.

Соответственно, снижается доля полетов на воздушных судах отечественного производства: за 2012 год - 23 %, за 2013 год - 22 %, за I полугодие 2014 года - 20 процентов.

5. Установлены случаи, когда декларантами предоставляются в таможенные органы копии схем размещения пассажиров (LOPA), не имеющие одобрения уполномоченного органа, ответственного за поддержание летной годности самолета. Вместе с тем наличие такого документа, как схема размещения пассажиров (LOPA), является одним из условий полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов.

6. Отсутствует автоматизированный контроль за сроками ввоза товаров, помещенных под таможенные процедуры временного ввоза, переработки на таможенной территории и переработки вне таможенной территории, что увеличивает сроки обработки документов и приводит к необходимости привлечения дополнительных ресурсов для осуществления этой работы.

7. Представление в таможенные органы документов и сведений в электронной форме для таможенного контроля в отношении воздушных судов

и перемещаемых ими товаров при международной перевозке фактически не осуществляется.

Документы, предусмотренные Таможенным кодексом Таможенного союза к подаче в таможенный орган при международной перевозке воздушным транспортом, подаются на бумажном носителе. При этом сотрудники поста вручную вносят данные о перевозимых воздушным судном пассажирах, членах экипажа, багаже и товарах в специализированный продукт КПС «АвиаПП» (из состава АС «Пункты пропуска»), предназначенный для учета поступления и отправления воздушных судов.

8. Принятое Домодедовской таможней решение об освобождении от уплаты таможенных пошлин и налогов временно ввезенного ИЛ-76 с октября 2012 года по февраль 2013 года в размере 3962,99 тыс. рублей не отвечает требованиям решения Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 331.

9. Сложившаяся судебная практика при рассмотрении споров с участием таможенных органов, отстаивающих свою позицию, основанную на документах, утвержденных Комиссией Таможенного союза, и разъяснениях Евразийской экономической комиссии (в части возврата излишне уплаченных таможенных пошлин, налогов), приводит к необходимости возврата средств истцам из федерального бюджета. Шереметьевской таможней по этой причине произведен возврат уплаченных ранее таможенных пошлин, налогов, процентов в размере 6787,1 тыс. рублей.

Предложения

1. Направить представление Счетной палаты Российской Федерации руководителю Федеральной таможенной службы.

2. Направить информационное письмо Председателю Правительства Российской Федерации.

3. Направить обращение Счетной палаты Российской Федерации в Следственный комитет Российской Федерации.

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

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

С.И. ШТОГРИН