

Конституционный суд на стороне судовладельцев

Константин Иванчин, Партнер юридической фирмы «Инмар»

Практика таможенного оформления ремонтов морских судов, выполненных за границей, продолжает вызывать множество вопросов у дальневосточных судовладельцев. Суда под российским флагом стремятся уйти на ремонт за рубеж по очевидным причинам. Это и современная техническая база иностранных верфей и заводов, и высококлассные специалисты, и возможность приобретения запасных частей, материалов и оборудования без уплаты НДС и таможенных платежей, а также предусмотренная действующим законодательством возможность освобождения судовладельца от уплаты таможенных платежей за выполненный ремонт при соблюдении определенных условий.

Вместе с тем существует категория дел, где в силу законодательных пробелов, недостатков правоприменительной практики и расширительного толкования норм закона судовладельцы неправомерно и необоснованно лишаются предусмотренных таможенных «льгот» и вынуждены нести дополнительные расходы.

Речь идет о статье 347 Таможенного кодекса Таможенного союза. Она устанавливает исчерпывающий перечень операций, совершение которых допускается с временно вывезенными транспортными средствами международной перевозки и которые не подлежат обложению таможенными пошлинами и налогами.

С 1 января 2018 года со вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза вышеуказанные положения утратили силу, однако по существу они воспроизведены в новом таможенном кодексе, действующем в настоящее время (в частности в статье 277).

Анализ норм права показывает, что условиями освобождения от уплаты таможенных платежей при ввозе временно вывезенного транспортного средства международной перевозки являются совершение операций по техническому обслуживанию и (или) текущему ремонту, необходимых для обеспечения сохранности, эксплуатации и поддержания транспортного средства международной перевозки в состоянии, в котором оно находилось на день вывоза, в случае если потребность в таких операциях возникла во время использования этих транспортных средств в международной перевозке, а также в случае аварии или действия непреодолимой силы.

Необходимо отметить отсутствие законодательно закрепленного конкретного перечня документов, необходимых для определения момента возникновения необходимости осуществления ремонтных работ или технического обслуживания транспортных средств международной перевозки в целях применения вышеуказанных положений Таможенного кодекса.

По моему мнению, анализ складывающейся правоприменительной практики дает основания полагать, что таможенные органы фактически злоупотребляют предоставленными правами поскольку:

- 1) Таможенные органы не выработали определенные критерии, позволяющие определить перечень сведений и документов, достаточных для применения судовладельцем положения статьи 347 Таможенного кодекса Таможенного союза (статьи 277 Таможенного кодекса ЕАЭС). Зачастую таможенные органы требуют от судовладельцев технические документы, которые в принципе невозможно составить и составление которых не предусмотрено действующими техническими регламентами (например, подробная документация, отражающая точное состояние узлов, механизмов и агрегатов судна, на дату его вывоза с единой таможенной территории).
- 2) Таможенные органы, не имея специальных технических познаний, зачастую без назначения технической экспертизы, осуществляют субъективную оценку имеющихся у судовладельцев документов и сведений, необходимых для определения момента возникновения необходимости осуществления ремонтных работ или технического обслуживания морских судов. Из-за проблемы, указанной в пункте выше, в большинстве случаев представленный судовладельцем пакет документов и сведений признается недостаточным для применения норм об освобождении от уплаты таможенных платежей и таможенный орган доначисляет таможенные пошлины, налоги, а также пени.
- 3) Таможенные органы формально применяют рассматриваемые положения Таможенного кодекса, не оценивая в совокупности все обстоятельства того или иного ремонта или технического обслуживания судна.

Тем самым таможенные органы ущемляют права добросовестных участников таможенных отношений и ограничивают возможность применения хозяйствующими субъектами предоставленной Таможенным кодексом возможности быть освобожденными от уплаты таможенных платежей при совершении определенных операций в отношении транспортных средств международной перевозки.

Из-за пробела в правовом регулировании и особого толкования таможенными органами норм об освобождении от уплаты таможенных платежей при ремонте морских судов за пределами единой таможенной территории наша фирма вынуждена была обратиться в Конституционный суд РФ в защиту одного из клиентов-судовладельцев.

В результате рассмотрения представленных документов и доводов Конституционный суд РФ отметил, что таможенные органы не должны ограничиваться только установлением формальных условий применения рассматриваемых положений Таможенного кодекса, а должны учитывать целевую направленность совершаемой хозяйственной операции в отношении временно вывезенного транспортного средства международной перевозки.

Таким образом, Конституционный суд РФ подтвердил нашу позицию, согласно которой для оценки добросовестности или недобросовестности судовладельца

таможенный орган должен оценивать всю совокупность обстоятельств, включая относимость осуществленного ремонта к текущему и объемы выполненных работ, наличие действительной международной перевозки, преследующей определенную деловую цель и направленную на достижение определенного коммерческого результата, особенности системы планирования технического обслуживания судовладельца, иные сопутствующие факторы.

На наш взгляд, с учетом стратегической важности развития российской рыбодобывающей, логистической и перерабатывающей отраслей, отечественная таможенная политика должна быть направлена на создание преференций для судовладельцев, на получение ими конкретных преимуществ на мировых рынках в рамках усиливающейся конкуренции, введения санкций, на создание благоприятных условий для развития необходимой инфраструктуры. Кроме того, не меньшее значение имеет правоприменительная практика, которая должна соответствовать закону и основополагающим принципам права и создавать четкие и понятные всем участникам рынка «правила игры», исключая возможность их изменения путем свободной интерпретации правовых норм и неправомерного лишения субъектов малого и среднего предпринимательства льгот, гарантированных законом.

Константин Иванчин, партнер юридической фирмы «Инмар»

Fishnews

Июнь 2018 г.