

Не манит их берег российский

Вольная трактовка таможенниками закона привела судовладельцев в залы судебных заседаний

Юрий Нурмухаметов

"Золотой Пор", №72 2005г.



Судовладельцы готовы вернуть суда в российские доки. Если им пойдут навстречу

Перспективы возвращения российского флота под родной флаг обсуждаются на разных уровнях уже не один год. Однако большинство судов по-прежнему работают под "удобными флагами", принятие международного реестра судов ожидается не ранее следующего года, а портовые и таможенные сборы остаются чуть ли не самыми высокими в мире.

Начиная с этого года таможенные чиновники в портах Приморья стали брать с судовладельцев таможенную пошлину и НДС с тех судов, кто вернулся из-за границы после ремонта. Уплата НДС для подобной категории судов - головная боль для судовладельцев, преследующая судовладельцев с середины 90-х. Чтобы проследить логику действий чиновников, сделаем экскурс в недалекую историю.

После развала крупных судоходных предприятий начался процесс формирования новых компаний. Руководство новых фирм, посчитав, что если государство более не требует от них ремонтироваться у родных берегов, то можно спокойно делать это в тех странах, где это экономически выгодно. После этого отечественный судоремонт впал в стагнацию, а зарубежные верфи приобрели постоянных российских клиентов.

"Таможенный кодекс РФ в старой редакции так же, как и новый Кодекс, предусматривал необходимость взыскания таможенных сборов в размере: 5% - таможенная пошлина и НДС (18% от стоимости ремонта, произведенного в иностранном порту), - комментирует старший юрист юридической фирмы "Инмар" Артем ДЕЙНЕГА. - Логика этой нормы простая: заставить судовладельцев ремонтироваться у себя в России. При этом "плановый" и "текущий" ремонт пошлинами и налогами не облагался, так как мировая практика агентирования показывала, что для того, чтобы покрасить судно, не обязательно гнать его из другой части света в родную гавань. Ведь даже в советские времена контейнеровоз, работавший в районе Индонезии или Австралии, не шел на ремонт в Приморье, а становился в сингапурские доки".

Дорогая родина

Первые итоги взыскивания таких таможенных сборов кончились тем, что судовладельцы, чьи суда постоянно ремонтировались за рубежом, просто перестали заводить суда в российские порты. Никакие лозунги о патриотизме не могли заставить бизнес нести дополнительные, ничем не оправданные расходы.

"Больше всего от этого стали страдать рыбооловецкие компании, - утверждает вице-президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморского края Александр ПЛАТОНОВ. - Специфика рыбаков в том, что ремонт судов происходит между путинами. Общее количество рыбацкого флота на Дальнем Востоке почти 2 000 единиц. Нынешняя судоремонтная инфраструктура физически не могла бы вместить весь флот на местные стапеля. Учитывая, что за рубежом еще и мягче ценовая политика, многие фирмы справедливо решили, что зарубежный ремонт полностью оправдан с точки зрения уменьшения расходов. И когда его стали "обкладывать" налогами и сборами, расценили это как административное давление на рыбаков. Никто не понимал, почему они должны отдавать деньги за то, что в зарубежном порту им сделали ремонт, который позволял судну вести дальше производственную деятельность".

К счастью судовладельцев, в 2002 г. ГТК РФ издал распоряжение N 419-р, согласно которому суда, подвергшиеся ремонту в иностранном порту, подлежали обложению таможенными сборами только в случае, если в результате ремонта изменилась балансовая стоимость судна. Таким образом, судовладельцы смогли доказать необходимость избавления от подобных сборов. В итоге начиная с 2002 г. в случае, если при заграничном ремонте судно не подвергалось модернизации, переоборудованию и если балансовая стоимость судна в результате проведенного ремонта не увеличивалась, таможенные платежи не начислялись.

"Однако в 2005 г. Федеральной Таможенной Службой РФ (ФТС РФ) издано и направлено в адреса всех таможен России письмо, содержащее вольное трактование действующего Таможенного Кодекса РФ в части оформления транспортных средств, в том числе и в отношении обратно ввозимых транспортных средств после осуществления с последними ремонтных работ за пределами таможенной территории РФ", - утверждает директор правового департамента ДВМП Виктор ПОМЕЛОВ.

Камчатские вольнодумцы

"История такой вольной трактовки ТК началась с Камчатской таможни, - рассказывает Артем Дейнега. - Российских ремонт не устраивал камчатский рыбаков ни по срокам, ни по качеству. В основном они ремонтировали свои траулеры в Китае или Корее. Заходя в порт Петропавловск-Камчатский, они были вынуждены уплачивать таможенные сборы в связи с произведенным ремонтом. При этом таможенных чиновников мало интересовало, что они нарушают 276 статью ТК. А ведь в ней дается пояснение сути ремонта. При режиме "Временный вывоз", при обратном ввозе таможенные пошлины и налоги не уплачиваются, если ремонтные работы на судне сводились к операциям, необходимым для обеспечения его сохранности и эксплуатации, а также поддержания его в состоянии, в котором оно находилось на день помещения под таможенный режим "Временный вывоз". С юридической точки зрения таможенники пытаются доказать, что каждый судовой механизм, побывавший в ремонте - уже не тот, который был до него. В принципе, это логично, но почему они забывают, что ремонт делается для того, чтобы судно просто могло работать, т.е. в целях обеспечения сохранности и эксплуатации судна, поддержания безопасности мореплавания. Безусловно, если ремонт повлек такие изменения, как модернизация, переоборудование, реконструкция, то таможенные сборы платить надо, но факт таких изменений должен устанавливаться не таможенными органами, по собственному усмотрению, а органом технического надзора за судами на основании принятых нормативов (ГОСТов). Нельзя говорить об изменении технического состояния судна, если в ходе его ремонта оно было покрашено, предъявлено классификационному обществу, были заменены быстроизнашивающиеся элементы. Это работы, направленные на поддержание эксплуатационных характеристик судна, без этого судно просто погибнет вместе с грузом и экипажем. Такая ситуация вынудила судовладельцев обращаться в арбитражные суды за защитой своих нарушенных прав".

Своего рода прецедентом стало решение Арбитражного суда Камчатской области в пользу ООО "Фиш Рейн", в котором заявитель просил признать недействительными требования Камчатской таможни по уплате таможенной пошлины, НДС и пени за несвоевременную уплату таможенных платежей. Суд согласился с тем, что ремонт судна был необходим для сохранности и эксплуатации, и требования об уплате от 24 ноября 2004 г. признал и отменил как несоответствующие ТК РФ.

Получается, что еще в конце 2004 г. арбитражный суд определил, как трактовать главный таможенный закон, но ФТС, видимо, решила игнорировать арбитражную практику. Иначе как объяснить появление уже вышеупомянутого письма ФТС от 28. 06. 2005 г. за № 27-09 6560. В нем юристы ФАТ предписывают всем дальневосточным таможням (кроме Камчатской) трактовать 276 статью ТК РФ так, как делали их коллеги на Камчатке. То есть любой заграничный ремонт обязан быть обложен таможенным сбором и НДС. В этом же документе объясняются причины, почему судовладельцев решили "озадачить" новыми платежами.

Прочитав выдержку из этого письма - "освобождение налоговых пошлин и налогов связано с тем, что проведение данных ремонтных операций не оказывает серьезного экономического влияния на конкурентоспособность российских организаций, предоставляющих аналогичные услуги".

За хитрой формулировкой скрывается простая истина. Если есть конкуренция со стороны зарубежных судостроительных заводов, то таможенных льгот судовладельцам не видать.

Таможенный патриотизм

Откуда у таможни такое стремление лечь грудью на защиту отечественного судоремонта, остается только догадываться. Может, таможенные генералы, глядя на пустые доки российских судоремонтных заводов, планируют изменить ситуацию своими героическими усилиями, или же, пользуясь возможностью, увеличивают свои показатели по сбору платежей?

"Изложенные в письме ФТС РФ разъяснения не соответствуют статье 276 ТК РФ и другим законодательным актам России. Письмо издано с превышением полномочий ФТС РФ. Фактически оно вносит изменения в ТК РФ, лишая судовладельцев права не платить таможенные пошлины за ремонт. Учитывая положения указанного письма ФТС РФ, теперь практически любой ремонт в иностранном порту, независимо от его объемов, подлежит обложению таможенными сборами в размере 5% (таможенная пошлина) и 18% (НДС) от стоимости любого ремонта. У российских судовладельцев только один выход - обжаловать противозаконные действия в судах и предъявлять таможенным органам иски относительно понесенных убытков из-за незаконных действий как должностных лиц таможни, так и таможенных органов", - считает Артем Дейнега.

Совету юристов уже следуют многие компании. Терять миллионы из-за того, что таможенные чиновники по своему усмотрению толкуют законы, судоходные компании не хотят. Слишком дорого обходится им рвение таможенников. Минимальный ремонт обходится фирмам в среднем от \$100 тыс. до \$500 тыс. (в зависимости от класса и размеров судна). Нетрудно предположить, что судовладельцы опять помашут России ручкой. А те, кто вынужден будет завести свое судно в родной порт, сразу побежит в суд. Как сегодня поступают, например, в Приморском морском пароходстве. По словам представителей пароходства, ПМП подало в Арбитражный суд Приморского края сразу несколько исков по необоснованности требований действий Находкинской таможни к уплате НДС и таможенных сборов в отношении 6 судов, отремонтированных за рубежом.