

<https://doi.org/10.5281/zenodo.4677397>

УДК 339.542.26

ПРОБЛЕМА СМЕШЕНИЯ ПОНЯТИЙ ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА И ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ПРОЦЕДУРЕ МДП

И.А. Ахмадуллина,

к.п.н., доц.,

К.В. Калмыкова, А.Д. Мостовая, А.А. Якупова,

студенты,

ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволожский) федеральный университет»

Набережночелнинский институт

Аннотация: Таможенный перевозчик – одна из наиболее важных фигур в сфере внешнеэкономических отношений. Однако как в научных, так и в юридических трудах вплоть до настоящего момента встречаются самые различные варианты того, каким же образом следует понимать суть и деятельность таможенного перевозчика. Это приводит к тому, что в сознании людей всё еще существует путаница в отношении различий таможенного перевозчика и перевозчика по процедуре МДП.

Ключевые слова: таможенная деятельность, таможенный перевозчик, деятельность таможенного перевозчика, перевозчик по процедуре МДП

THE PROBLEM OF MIXING THE CONCEPTS OF CUSTOMS CARRIER AND CARRIER UNDER THE TIR PROCEDURE

I.A. Akhmadullina,

Ph.D., Assoc.,

K.V. Kalmykova, A.D. Mostovaya, A.A. Yakupova,

students,

Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Professional Education "Kazan (Privolzhsky) Federal University" Naberezhnye Chelny Institute

Annotation: A customs carrier is one of the most important figures in the field of foreign economic relations. However, both in scientific and legal works, up to the present moment, there are a variety of options for how the essence and activities of a customs carrier should be understood. This leads to the fact that in the minds of people there is still confusion regarding the differences between a customs carrier and a carrier under the TIR procedure.

Keywords: customs activities, customs carrier, activities of a customs carrier, carrier under the TIR procedure

В области таможенного регулирования существует четкая иерархия участников как внешнеэкономических, так и конкретно таможенных правоотношений. В частности, Д.В. Чермянинов выделяет так называемых «иных субъектов таможенных правоотношений», к которым относит декларантов и таможенных перевозчиков [1, с. 146].

В соответствии со статьей 164 Таможенного кодекса РФ таможенный перевозчик – это юридическое лицо (предприятие, созданное в соответствии с российским законодательством), получившее в соответствии с действующими нормами лицензию Государственного таможенного комитета [2]. Но поскольку ТК РФ утратил силу, теперь понятие как перевозчика в целом, так и таможенного перевозчика в частности устанавливает Таможенный кодекс Евразийского экономического союза.

ТК ЕАЭС (а именно статья 406) гласит, что таможенный перевозчик – это юридическое лицо, которое осуществляет перевозку и (или) транспортировку груза, который находится под таможенным контролем, в рамках таможенной территории Евразийского экономического союза [3].

Как видно, в этих двух определениях есть сходства (оба указывают на то, что таможенный перевозчик является юридическим лицом), однако второе определение представляется несколько шире, поскольку включает в себя уже и указание на транспортировку и (или) перевозку непосредственно груза, находящегося под таможенным контролем, да еще и в рамках таможенной территории Евразийского экономического союза.

Второе из приведенных определений говорит о необходимости получения лицензии на осуществление деятельности таможенного перевозчика, однако в нем не содержится указания на то, что таможенный перевозчик – это статус, получаемый юридическим лицом при включении в Реестр таможенных перевозчиков. Более того, это статус, дающий ряд преимуществ (например, возможность осуществлять свою деятельность без таможенного сопровождения и обеспечения уплаты таможенных платежей). Всё это, по мнению автора, требует закрепления непосредственно в определении данного понятия.

Таможенный перевозчик в своей деятельности может использовать различные виды транспорта – железнодорожный, морской транспорт, авиатранспорт и, наконец, автомобильный транспорт. Вот в контексте осуществления перевозчиками автомобильной перевозки чаще всего и возникает своеобразное смешение понятий «таможенный перевозчик» и «первозчик по процедуре международного дорожного транспорта».

Существует несколько основных категорий различий.

Первая категория – собственно сам вид транспорта. Таможенный перевозчик, получив соответствующий статус и будучи внесен в Реестр таможенных перевозчиков, может осуществлять перевозку разными видами транспорта, любым из представленных в его парке. Что же касается перевозчиков, осуществляющих свою деятельность по процедуре международной дорожной перевозки, необходимо отметить, что они имеют право осуществлять эту перевозку только с помощью автомобильного транспорта. То есть все другие виды транспортировки грузов для них оказываются закрыты.

Далее стоит отметить вторую категорию различий – различия по территории, на которой перевозчик осуществляет свою деятельность. Таможенный перевозчик может осуществлять свою деятельность по перевозке на территории государств, являющихся членами Таможенного союза. Более того, выделяют несколько видов таможенных перевозчиков – зональный, региональный и общероссийский, все эти виды также указывают на определенные территориальные рамки.

Что же касается перевозчика, который осуществляет свою деятельность в соответствии с процедурой МДП (международной дорожной перевозки), его территориальные полномочия несколько иные – он может осуществлять перевозку на территории всех государств, которые являются участниками Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП [4].

Третья категория различий относится в разнице в допуске перевозчиков к осуществлению ими своей деятельности. Таможенный перевозчик, как было уже упомянуто ранее, получает возможность осуществлять свою деятельность с получением статуса таможенного перевозчика и внесением его в Реестр таможенных перевозчиков. Регистрацию в Реестре осуществляет Федеральная таможенная служба Российской Федерации.

Процедура включения таможенного перевозчика в реестр включает в себя заявление, в котором должны содержаться следующие элементы:

- 1) просьбу о включении в реестр;
- 2) сведения о полном и сокращенном наименованиях организации, об организационно-правовой форме, о месте нахождения организации, о почтовом адресе, об открытых на момент подачи прошения банковских счетах, о размере сформированного уставного (или складочного) капитала, уставного фонда или паевых взносов заявителя (в зависимости от организационно-правовой формы);
- 3) сведения о сроке осуществления деятельности, связанной с перевозкой грузов;

4) сведения, уведомляющие о намерении ограничить регион деятельности регионом деятельности одного или нескольких таможенных органов или об отказе ограничивать регион своей деятельности;

5) сведения о транспортных средствах, которые находятся во владении данного лица (технические характеристики каждого транспортного средства и их общее количество) и которые предположительно будут использоваться в процессе осуществления деятельности лица в качестве таможенного перевозчика;

6) сведения о транспортных средствах, которые признаются пригодными для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами;

7) сведения об обеспечении уплаты таможенных платежей, которые предписываются к уплате в соответствии с действующим законодательством;

8) наличие сведений о договорах страхования риска гражданской ответственности, могущей наступить ввиду причинения вреда товару, который был доверен перевозчику в соответствии с договором перевозки, а также по причине нарушения обязательств, вытекающих из договора.

Таможенный орган рассматривает поданное заявление о включении в реестр и при необходимости требует у государственных органов документы, подтверждающие предоставленные сведения. И заявление о включении в реестр рассматривается в срок не более пятнадцати дней со дня получения заявления.

Условия включения в Реестр таможенных перевозчиков подробным образом регламентируются Таможенным кодексом Евразийского экономического союза. Таковыми условиями являются:

1) осуществление деятельности, связанной с перевозкой грузов в течение не менее чем двух лет на момент обращения в таможенный орган с заявлением;

2) обеспечение исполнения обязанностей юридического лица, которое осуществляет деятельность в сфере таможенного дела, в размере двухсот тысяч евро или эквивалентной сумме в другой валюте. Если же Комиссия определила другой размер обеспечения – тогда обеспечение исполнения в указанном Комиссией размере;

3) наличие документа, разрешающего деятельность по перевозке грузов, если такой вид деятельности в соответствии с законодательством государств-членов требует разрешения;

4) нахождение используемых для перевозки товаров транспортных средств в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении или аренде, а также нахождение в таких статусах транспортных средств, которые пригодны для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами;

5) отсутствие не исполненной в установленный срок обязанности, связанной с выплатой таможенных платежей, пошлин (специальных, антидемпинговых, компенсационных), пеней или процентов на день обращения в таможенный орган с заявлением;

6) соответствие другим требованиям, соблюдение других условий, которые отдельно устанавливаются национальным законодательством государств-членов.

Перевозчик же, который осуществляет перевозку в соответствии с процедурой МДП, получает возможность заниматься своей деятельностью после того, как приобретет допуск к осуществлению услуг у Ассоциации автомобильных перевозчиков. Данная ассоциация принимает решения о допуске перевозчиков с участием Федеральной таможенной службы РФ.

Еще одна важная категория различий – границы гарантийных обязательств перевозчика перед таможенной. Для таможенного перевозчика такая граница установлена не менее двухсот тысяч евро, а у перевозчика по процедуре МДП – всего шестьдесят тысяч евро.

Такая высокая граница гарантийных обязательств таможенного перевозчика и дает ему ту самую возможность не пользоваться таможенным сопровождением, о которой мы уже говорили, в ситуациях, когда осуществляется перевозка груза стоимостью более шестисот тысяч евро.

Кроме того, нельзя не учесть и того факта, что статус таможенного перевозчика более выгоден с экономической точки зрения, поскольку на территории стран Таможенного союза имеется возможность использовать не самый новый, но еще рабочий транспорт, тем самым экономя ресурсы нового и дорог транспорта для перевозок, более соответствующих этому транспорту. В практике есть даже случаи, когда хитрые таможенные перевозчики использовали при проезде по европейским странам дорогой транспорт, отгружали груз, а потом везли его до места назначения уже на более старом или дешевом транспорте.

Следует также обратить внимание на то, что лица, получившие статус таможенного перевозчика, тем самым получают возможность иметь собственный парк транспортных средств, а также постоянные поставки грузов, которые прибывают в морские порты. Это означает, что таможенный перевозчик имеет возможность осуществлять не только перевозку своих товаров (заказанных для перевозки лично данному таможенному перевозчику), но и участвовать в перевозке привлеченных товаров других лиц.

Для таких перевозок нередко используются грузовые машины, которые бы явно не подошли для перевозок на территории европейских стран. Это связано с тем, что европейские страны, как правило, имеют довольно конкретные и даже жесткие правила относительно экологических

характеристик транспорта, предназначенного для перевозки, а также новизны транспорта и его надежности. Надежность транспорта также представляется важной, поскольку перевозка зачастую осуществляется на большие расстояния и в процессе такой перевозки нередки случаи возникновения различных экстренных происшествий.

Таким образом, таможенный перевозчик и перевозчик по процедуре международных дорожных перевозок имеют множество коренных различий – это и способ получения ими своих полномочий, отдельные нюансы деятельности, гарантийные обязательства, а также ряд возможностей по сравнению друг с другом.

Нельзя в этом контексте отрицать неоспоримые преимущества таможенных перевозчиков, которые могут осуществлять свою деятельность разнообразными видами транспорта и обладают особым статусом, дающим полномочия и преимущества.

Список литературы

[1] Чермянинов Д.В. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза: вопросы терминологии. / Д.В. Чермянинов. // Российский юридический журнал. – 2018. №2. 142-147 с.

[2] Таможенный кодекс Российской Федерации (утв. ВС РФ 18.06.1993 №5221-1) (ред. от 26.06.2008). // Ведомости СНД РФ и ВС РФ. – 1993. №31. Ст. 1224. (утратил силу).

[3] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – Официальный сайт Евразийского экономического союза. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.eaeunion.org/>. (дата обращения: 10.03.2021).

[4] Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.) (заключена в г. Женеве 14.11.1975 г) (с изм. и доп. по состоянию на 10.10.2013) // «Консультант Плюс».

Bibliography (Transliterated)

[1] Chermyaninov D.V. Customs Code of the Eurasian Economic Union: terminology issues. / D.V. Chermyaninov. // Russian legal journal. – 2018. No. 2. 142-147 p.

[2] The Customs Code of the Russian Federation (approved by the RF Armed Forces on June 18, 1993 No. 5221-1) (as amended on June 26, 2008). // Vedomosti SND RF and RF Armed Forces. – 1993. No. 31. Art. 1224. (repealed).

[3] Customs Code of the Eurasian Economic Union (Appendix No. 1 to the Agreement on the Customs Code of the Eurasian Economic Union). – Official website of the Eurasian Economic Union. [Electronic resource]. – URL: <http://www.eaeunion.org/>. (date of access: 10.03.2021).

[4] Customs Convention on the International Carriage of Goods under the Application of the TIR Carnet (TIR Convention, 1975) (concluded in Geneva on November 14, 1975) (as amended and supplemented as of 10.10.2013) // Consultant A plus".

© И.А. Ахмадуллина, К.В. Калмыкова, А.Д. Мостовая, А.А. Якупова, 2021

Поступила в редакцию 18.03.2021

Принята к публикации 25.03.2021

Для цитирования:

Ахмадуллина И.А., Калмыкова К.В., Мостовая А.Д., Якупова А.А. Проблема смешения понятий таможенного перевозчика и перевозчика по процедуре мдп // Инновационные научные исследования : сетевой журнал. 2021. № 3-2(5). С. 95-101. URL: <https://ip-journal.ru/>