

На правах рукописи

МАСЛИЙ Андрей Игоревич

**ФИНАНСОВО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УПЛАТЫ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН
В ОТНОШЕНИИ ВРЕМЕННО ВЫВЕЗЕННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ
(НА ПРИМЕРЕ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ СУДОВ)**

12.00.04 – финансовое право; налоговое право; бюджетное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Саратов – 2018

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия».

Научный руководитель	доктор юридических наук, доцент РАЗГИЛЬДИЕВА Маргарита Бяшировна
Официальные оппоненты:	АРЗУМАНОВА Лана Львовна доктор юридических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)», профессор
	МАТВИЕНКО Галина Владимировна кандидат юридических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», профессор
Ведущая организация	Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего обра- зования «Саратовский национальный ис- следовательский государственный уни- верситет имени Н.Г. Чернышевского» (юридический факультет)

Защита состоится 27 июня 2018 года в 14:00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.239.01 при федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия» по адресу: 410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, 104, зал заседаний диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия» (<http://test.ssla.ru/diss.phtml>).

Автореферат разослан «___» апреля 2018 года.

**Ученый секретарь
диссертационного совета**



Кобзева Елена Васильевна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Каждая страна, территория которой имеет выход в открытое море, уделяет особое внимание состоянию своего национального флота. Развитие морского флота обеспечивается государством посредством формирования условий для его функционирования, прежде всего инфраструктуры, необходимой для технического обслуживания в процессе эксплуатации судов, а также посредством системы мер государственной защиты и поддержки. Эти меры реализуются и в Российской Федерации, имея своей направленностью увеличение числа морских судов, зарегистрированных в ее юрисдикции. Однако их эффективность может быть поставлена под сомнение.

Значимость отечественного морского флота определяется реализацией фискальных интересов в виде налогов, страховых взносов и других обязательных платежей, уплачиваемых по результатам использования судов, зарегистрированных в судовых реестрах Российской Федерации. Границы нашего государства на одну треть являются морскими¹, поэтому около 60% всего экспортно-импортного грузооборота осуществляется морским транспортом. Между тем только 3% грузооборота обеспечивается судами, зарегистрированными в российских судовых реестрах. Все остальное перевозится судами под иностранными флагами², в то время как в 80-е годы на советских судах перевозилось до 65% таких грузов³.

В связи с этим развитие морского торгового флота является важной задачей государственной политики, что подтверждается принятой в 2015 году Морской доктриной Российской Федерации⁴. В ней определено, что основой морского потенциала страны является морской транспорт, Военно-Морской флот,

¹ См.: *Исаев А.Г.* Судостроительная промышленность России и Дальнего Востока: состояние и перспективы развития // Электронный журнал «Регионалистика». 2016. Т. 3. № 2. С. 46.

² См.: Российские суда возят 3% российских грузов [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Sea News». URL: <http://seanews.ru/2017/10/10/российские-суда-возят-3-российских-гру/> (дата обращения: 29.10.2017).

³ См.: *Осинов В.А., Глупак А.С., Лось Е.С.* Перспективы развития судостроения в РФ до 2030 года // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2014. № 3 (26). С. 20.

⁴ См.: Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

рыбопромысловый и иные флоты. Развитие морского флота должно обеспечиваться комплексом разнообразных мер, важное место среди которых имеют финансовые преференции, предоставляемые судовладельцам.

Подобная финансовая преференция существует в законодательстве Российской Федерации: подпунктом 1 пункта 1 статьи 277 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) закрепляется право судовладельца на освобождение от таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна. Аналогичная мера предусматривалась и в ранее действовавшем законодательстве, однако практика её применения на протяжении почти 20 лет вызывала постоянные споры между судовладельцами и таможенными органами, что указывает на наличие проблем в правовом регулировании. К их числу можно отнести: отсутствие необходимых правовых дефиниций; нечеткость определения оснований предоставления данного освобождения; неурегулированность вопросов оформления документов, подтверждающих наличие оснований для освобождения; несоответствие техническим нормам, регламентирующим порядок и особенности эксплуатации морских судов и др. Следует подчеркнуть, что вступивший в силу с 1 января 2018 г. ТК ЕАЭС не устраняет перечисленных проблем.

Имеющиеся пробелы в правовом регулировании восполнялись практикой судебных инстанций, которая с момента принятия Таможенного кодекса Таможенного союза (далее – ТК ТС) пришла к единообразному толкованию норм, регламентирующих освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна.

Однако сформировавшиеся в практике решения и толкования не всегда учитывают особую правовую природу и функции таможенной пошлины, интерпретируя освобождение от ее уплаты в отношении временно вывезенных транспортных средств международной перевозки, в основном, в аспекте обеспечения фискальной функции, без учета того, что льготы по обязательным пла-

тежам, являющимся доходами бюджетной системы, как правило, направлены на реализацию регулирующей функции.

Освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных транспортных средств международной перевозки предоставляется в случае совершения за пределами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) операций по техническому обслуживанию и (или) текущему (среднему) ремонту. Поэтому при применении данного освобождения необходимо учитывать соответствующие технические нормы и правила, требования классификационного общества (ФАУ «Российский морской регистр судоходства»), регламентирующие особенности проведения указанных операций и технической эксплуатации морских судов и являющиеся обязательными для судовладельцев.

В таможенном законодательстве прямые нормативные взаимосвязи и отсылки к этим нормам не сформированы, а в практике контролирующих органов и судебных инстанций они учитываются не всегда, игнорируя ряд базовых конституционных принципов, прежде всего таких, как: справедливость, экономическая обоснованность и др., которые исключают возможность произвольного и неограниченного вмешательства в предпринимательскую деятельность, обеспечивая соблюдение баланса частных и публичных интересов.

Обращает на себя внимание тот факт, что за время действия данной финансовой преференции число российских морских судов, зарегистрированных в российских судовых реестрах, сокращалось, а судоремонтная отрасль так и не смогла достигнуть уровня, позволяющего удовлетворить потребности судовладельцев в качественном техническом обслуживании и ремонте эксплуатируемых судов¹. Это вызывает необходимость оценки того, насколько данная льгота

¹ См.: *Исаев А.Г.* Указ. работа. С. 42; *Логунова Н.А., Неплюева Ю.А.* Анализ положения судостроительно-судоремонтной отрасли в Республике Крым // Символ науки. 2016. № 7. С. 49; *Малько А.В.* Анализ перспектив развития судоремонтно-судостроительных предприятий в Республике Крым и г. Севастополе // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 2014. № 4 (26). С. 77; *Храпов В.Е., Турчанинова Т.В., Кибиткин А.И.* Оценка и перспективы развития судоремонтных предприятий для ремонта рыбопромыслового флота Северного бассейна // Вестник МГТУ. 2014. Т. 17. № 3. С. 616; *Полищук П.С.* Судоремонтные предприятия Приморского края: проблемы особенностей рынка, технических возможностей и ценовой политики // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного

в действующем формате правового регулирования способна обеспечить решение задач, поставленных в Морской доктрине РФ.

Изложенное отражает актуальность концептуальных разработок, направленных на уяснение специфики освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных морских судов как льготы, имеющей финансово-правовую природу, реализация которой с необходимостью должна учитывать особенности таможенного регулирования, правовой природы и функций таможенных пошлин, требования к технической эксплуатации морских судов, а также правовые позиции Конституционного Суда РФ, направленные на обеспечение баланса частных и публичных интересов в сфере публичного правового регулирования.

Степень научной разработанности темы. Проблемы реализации освобождения судовладельцев от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию транспортного средства международной перевозки (в части применения подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС) как финансово-правовой льготы до настоящего времени не были объектом научных исследований в рамках финансово-правовой специальности.

В диссертации А.Н. Гуреевой «Административно-правовое регулирование перемещения через таможенную границу Таможенного союза морских судов» (Москва, 2013) вопросы освобождения от уплаты таможенных пошлин временно вывезенных транспортных средств международной перевозки исследовались в аспекте общих положений применения статьи 347 ранее действовавшего Таможенного кодекса Таможенного союза¹ как составной части механизма правового регулирования реализации административных функций тамо-

университета экономики и сервиса. 2010. № 4. С. 137; *Савельев С.Б., Кутин В.М.* Проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области // Вестник МГТУ. 2012. Т. 15. № 1. С. 216; *Соловьев Э.В.* Анализ рынка судостроения и судоремонта в развитии региональной экономики // *Juvenis scientia*. 2017. № 7. С. 19; *Савалей В.В., Белецкий А.А.* Развитие судостроительной и судоремонтной промышленности Дальнего Востока России в условиях открытого рынка и обострения конкуренции // Вестник Тихоокеанского государственного экономического университета. 2012. № 2 (62). С. 21 и др.

¹ Статья 347 ТК ТС «Операции с временно вывезенными транспортными средствами международной перевозки».

женных органов (в первую очередь таможенного оформления и т.д.) при перемещении морских судов и судовых припасов через таможенную границу Таможенного союза.

В работах В. Александрова, А.М. Дужака, Д.А. Кафанова, Ф.В. Курзюковой, В.Ю. Ланцевой, С. Леонова, З.С. Рудневой, И. Ягупова также преимущественно рассматривались вопросы таможенного администрирования в отношении морских судов при выполнении за границей их ремонта или модернизации: проблемы таможенного оформления, совершения таможенных операций и ввоза таких судов на таможенную территорию Таможенного союза.

В современных научных разработках не решены проблемы противоречий, существующих в правовом регулировании освобождения от уплаты таможенных пошлин при временном вывозе российских морских судов в случае их текущего (среднего) ремонта или технического обслуживания за границей, а также пробелы в регламентации оснований возникновения данного права судовладельцев и в разрешении спорных ситуаций, возникающих в процессе его реализации. Остались вне пределов научного внимания также вопросы экономической обоснованности установления такого освобождения, возможных особенностей его применения в практике задач развития российской национальной экономики.

Решение перечисленных вопросов требует уяснения специфики сочетания финансово-правовой природы данного освобождения с особенностями таможенного регулирования, правовой природы и функций таможенной пошлины, требований к технической эксплуатации морских судов с учетом сформулированных Конституционным Судом Российской Федерации правовых позиций, обеспечивающих баланс частных и публичных интересов в сфере взимания обязательных платежей, в том числе таможенных пошлин. В имеющихся научных разработках подобные задачи не ставились.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие при реализации финансово-правовой льготы по освобождению от уплаты таможенных пошлин со стоимости текущего (среднего) ремонта и (или) техни-

ческого обслуживания временно вывезенных российских морских судов, выполненного за пределами Евразийского экономического союза.

Предметом исследования стали международные и национальные нормативные правовые акты, программные документы, государственные стандарты и правила, необходимые для уяснения финансово-правового регулирования освобождения судовладельцев от уплаты таможенных пошлин при ввозе на таможенную территорию Евразийского экономического союза российских морских судов, в отношении которых за пределами Российской Федерации были выполнены операции по их текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию, а также связанные с объектом исследования материалы судебной арбитражной практики, пояснительные записки к законопроектам, заключения компетентных органов на законопроекты и источники правовой доктрины.

Целью диссертационного исследования является формирование концептуальной модели освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов (в случаях совершения их текущего (среднего) ремонта и (или) технического обслуживания за пределами Евразийского экономического союза), способной выступить научной основой для разработки рекомендаций по совершенствованию правового регулирования в этой части.

Для достижения указанной цели в работе поставлены следующие **задачи**:

– выявление этапов и тенденций развития финансово-правового регулирования взимания таможенных пошлин и освобождения от их уплаты при выполнении за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию транспортных средств международной перевозки, установленного таможенными кодексами Российской Федерации, Таможенного союза и ЕАЭС;

– формирование представления о становлении подходов таможенных органов и судебных инстанций к толкованию положения об освобождении от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных морских судов при выполнении за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или)

техническому обслуживанию транспортных средств международной перевозки, установленного в Таможенном кодексе РФ, Таможенном кодексе Таможенного Союза и в Таможенном кодексе ЕАЭС;

– установление соответствия содержания правовой регламентации освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов финансово-правовой природе льготы по уплате таможенной пошлины;

– выявление функционального предназначения финансово-правовой льготы по освобождению от уплаты таможенных пошлин при выполнении за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию транспортных средств международной перевозки в механизме реализации функций таможенных пошлин;

– уяснение возможностей использования механизма таможенных пошлин, взимаемых с российских морских судов торгового флота, для достижения баланса частных и публичных интересов;

– проведение анализа практики российских судебных инстанций по вопросам освобождения от уплаты таможенных пошлин при выполнении за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию транспортных средств международной перевозки на предмет учета финансово-правовой природы данной льготы при формировании позиции суда;

– выявление достаточности правовой регламентации условий применения финансово-правовой льготы по освобождению от уплаты таможенных пошлин в отношении российских морских судов при выполнении за границей операций по их текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию;

– выявление проблем, препятствующих реализации права на освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию российских морских судов, и определение правовых способов их устранения;

– разработка рекомендаций по совершенствованию финансово-правового содержания освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении рос-

сийских морских судов при выполнении за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию и их закреплению в таможенном законодательстве;

– разработка рекомендаций по совершенствованию практики освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении российских морских судов при выполнении за границей операций по их текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию.

Методологическая основа исследования. При выполнении настоящей работы применялся комплекс общенаучных и частноправовых методов научного познания, позволивших провести полноценное исследование и получить необходимые результаты. Среди общенаучных методов познания были использованы анализ, синтез, дедукция, индукция и др., а среди частнонаучных – историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический, правового толкования, прогнозирования и др.

Использование историко-правового метода позволило выявить и рассмотреть генезис и эволюцию правового регулирования применяемой в Российской Федерации льготы, освобождающей судовладельцев от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных в отношении морского судна за границей операций по ремонту и (или) техническому обслуживанию. Метод анализа применялся для дифференциации условий реализации указанной льготы на самостоятельные элементы и характеристики каждого из них, для установления экономического состояния российского торгового морского флота, российской судоремонтной отрасли и правовых факторов, оказывающих влияние на это состояние, а также решения иных задач исследования. С помощью сравнительно-правового метода было осуществлено сопоставление условий, необходимых для реализации льготы, предусмотренных в различных таможенных кодексах, действовавших в России, а также практики ее применения судебными инстанциями и таможенными органами.

В результате применения формально-юридического метода были сформулированы правовые дефиниции таможенной пошлины, потребности в совер-

шении операций в отношении транспортного средства международной перевозки и другие. Метод систематизации позволил выявить, что в практике применения действующего законодательства не учитываются технические нормы и правила, регламентирующие порядок проведения ремонтов, технического обслуживания, освидетельствований морских судов, находящихся в эксплуатации, а также иные содержащиеся в нормативных правовых актах предписания.

Реализация метода толкования правовых норм позволила выявить наличие пробелов в регламентации условий, необходимых для реализации льготы, освобождающей судовладельцев от уплаты таможенных пошлин при обратном ввозе транспортных средств международной перевозки, подвергнутых за границей операциям по их текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию. Применение метода правового прогнозирования позволило выявить перспективы и последствия применения пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС с учётом сложившейся практики ранее действовавшего правового регулирования данной льготы, а также сформулировать выводы и рекомендации по совершенствованию законодательства и практики его применения в деятельности судебных инстанций и таможенных органов.

Теоретическую основу исследования составили работы Л.Л. Арзумановой, Н.М. Артемова, А.И. Ашмарина, Е.М. Ашмариной, О.Ю. Бакаевой, А.Д. Бубенщикова, Е.Л. Васяниной, Д.В. Винницкого, Л.Г. Востриковой, О.В. Гордеевой, Е.Ю. Грачевой, О.В. Гутариной, О.Г. Гущиной, С.В. Запольского, Н.Д. Зариповой, Д.Н. Карнаухова, А.Г. Князева, Н.М. Кобзарь-Фроловой, К.С. Ковтуна, А.Н. Козырина, Д.Л. Комягина, И.А. Кoryтковой, Р.К. Костанян, И.С. Кочубея, Ю.А. Крохиной, Г.В. Матвиенко, И.С. Набирушкиной, Е.С. Недосековой, Е.П. Орлюка, В.А. Парыгиной, Г.Г. Пилкина, Е.В. Покачаловой, М.Б. Разгильдиевой, С.В. Рыбаковой, А.К. Саркисяна, Э.Д. Соколовой, Е.А. Соловцовой, А.А. Тедеева, С.С. Тропской, Т.Н. Трошкиной, А.В. Устиновой, Н.И. Химичевой, И.А. Цидилиной, И.А. Цинделиани, Р.Н. Черленяка, Д.М. Щекина, Т.А. Якубова и других авторов.

При проведении диссертационного исследования особое значение имели

труды в области таможенного права и внешнеэкономической деятельности Д.А. Александрова, Х.А. Андриашина, В.В. Балакана, В.Д. Баранова, С.Н. Белусова, А.А. Гравиной, О.В. Гречкиной, Д.Г. Демидова, М.С. А.П. Джабиева, Т.А. Дикановой, Л.И. Александровой, С.С. Дмитриева, О.М. Долидович, А.Н. Зубача, С.Ю. Кашкина, В.П. Кириленко, О.Н. Кутеповой, Н.К. Липовича, А.С. Логиновой, Ю.В. Мишальченко, В.А. Овчинникова, В.Г. Панскова, В.В. Пиляева, Е.Н. Попович, Е.Е. Райконен, М.М. Рассолова, Ю.С. Резановой, Н.А. Ронжиной, А.Ю. Соломеина, Е.Н. Старовойтовой, Н.Н. Тюпаковой, В.В. Федоткина, А.Ю. Филиппова, С.В. Халипова, А.Г. Чернявского, Ю.Г. Шипилова, Н.Д. Эриашвили и других ученых.

Ввиду того, что в исследовании раскрываются общетеоретические аспекты правового регулирования, были использованы позиции таких учёных, как: А.А. Алиев, И.С. Барзилова, В.В. Болгова, Н.В. Витрук, Е.А. Глушкова, Е.С. Донецков, К.Л. Иванова, И.Е. Кабановой, А.А. Косов, В.Н. Кудрявцев, И.А. Майбуров, Е.И. Максименко, А.В. Малько, П.А. Матвеева, К.М. Маштаков, О.Н. Монахов, И.Н. Морозова, В.И. Никитинский, А.Г. Репьев, И.С. Самощенко, А.М. Соколовская, М.В. Титова, О.А. Черкашина, М.Д. Шипяндина и других.

Формированию авторской позиции по многим проблемам способствовало изучение трудов правоведов дореволюционного периода: Э.Н. Берендтса, С.И. Иловайского, Н.М. Коркунова, В.А. Лебедева, Д.М. Львова, А.А. Никитского, И.Х. Озерова, И.И. Патлаевского, Е.Н. Трубецкого, Н.И. Тургенева, Л.В. Ходского, Г.Ф. Шершеневича, И.И. Янжула, В.Г. Яроцкого и др.

Вопросы, связанные с проблемами судоремонтной и судостроительной отраслей, рассматривались с учётом выводов следующих представителей экономической науки: Е.И. Александрова, С.В. Барулина, Е.В. Барулиной, А.А. Белецкого, А.В. Берсенева, Е.Н. Богданова, Е.В. Бородина, А.С. Глупака, Л.И. Гончаренко, Ю.Н. Ерофеевой, Ю.В. Зотовой, А.Г. Исаева, О.В. Качур, А.И. Кибиткина, П.И. Кулигина, В.М. Кутина, Н.А. Логуновой, Е.С. Лося, П.В. Лысенко, Ю.А. Неплюева, В.И. Нечаева, В.А. Осипова, П.С. Полищука,

Н.М. Сабитовой, В.В. Савалея, С.Б. Савельева, Е.А. Смородины, Э.В. Соловьева, Т.В. Турчаниновой, В.Е. Храпова и других.

Немаловажное значение для выполненного исследования имели труды в области морского транспорта, судостроения и судоремонта таких учёных, как: Н.В. Барабанов, В. Контровский, К.Н. Чайников и др.

Нормативной основой исследования являются ратифицированные Российской Федерацией международные конвенции и договоры, а также международные решения и кодексы, Конституция Российской Федерации, федеральные законы и подзаконные нормативные правовые акты России, регламентирующие отношения, возникающие в связи с реализацией права на освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов в случаях совершения их текущего (среднего) ремонта и (или) технического обслуживания за пределами Евразийского экономического союза (указы, постановления, распоряжения, приказы), программные документы (Морская доктрина Российской Федерации), государственные стандарты, определяющие термины и дефиниции основных понятий в области ремонта судов, и правила, устанавливающие особенности технической эксплуатации, ремонтов и технического обслуживания морских судов.

Эмпирической основой исследования стали материалы правоприменительной практики Конституционного Суда РФ, Высшего Арбитражного Суда РФ, арбитражных судов федеральных округов и регионов, среди которых автором проанализировано более 200 судебных актов, принятых в период с 2006 по 2017 гг. по спорам, возникшим в связи с применением финансово-правовой льготы, предусмотренной пунктом 1 статьи 276 Таможенного кодекса Российской Федерации (далее – Таможенный кодекс РФ (2003 г.), ТК РФ), подпунктом 1 пункта 1 статьи 347 ТК ТС и др. Выводы диссертации также основывались на содержании пояснительных записок к законопроектам, руководящих документах, требованиях, предъявляемых ФАУ «Российский морской регистр судоходства» к состоянию морских судов, опубликованных статистических данных Федеральной таможенной службы, Министерства финансов Российской Феде-

рации, Министерства юстиции Российской Федерации, а также на письмах и разъяснениях уполномоченных органов, протоколах заседаний консультативных советов при таможенных органах РФ.

Научная новизна исследования проявляется в том, что в диссертационном исследовании сформирована концептуальная модель освобождения от уплаты таможенных пошлин со стоимости текущего (среднего) ремонта и (или) технического обслуживания российских морских судов, выполненного за пределами Евразийского экономического союза. Ее содержание раскрывается в комплексе теоретических положений о сущности, содержании и правовом регулировании данной льготы, в том числе о ее финансово-правовой природе; сущностных особенностях таможенной пошлины, определяемых действующим таможенным регулированием, проявляющихся в ее функциях; месте и эффективности данной финансово-правовой льготы в механизме реализации регулирующей функции таможенной пошлины; соответствии установленного правового регулирования данной льготы требованиям баланса частных и публичных интересов; условиях, достаточных и необходимых для возникновения права на освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей операций по ремонту и (или) техническому обслуживанию морских судов.

На этой основе разработаны научно обоснованные рекомендации по совершенствованию нормативно-правового закрепления данной льготы, направленные на формирование единообразной правоприменительной практики ее реализации.

Положения, выносимые на защиту:

1. В отношении российских морских судов законодательно сформированы условия, обеспечивающие приоритет фискальных интересов государства над частными интересами судовладельцев (в отношениях, регулируемых таможенным законодательством и связанных с перемещением временно вывезенных транспортных средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС). Это проявляется не только в ограничении круга освобождаемых от об-

ложения таможенной пошлиной операций, но и в невозможности применения данной льготы при выполнении обычных (естественных) для технической эксплуатации морских судов операций, что является нарушением баланса частных и публичных интересов.

2. По правовой природе освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости ремонта и (или) технического обслуживания временно вывезенных российских морских судов относится к финансово-правовым льготам, обеспечивающим реализацию регулирующей функции таможенных пошлин. Действующее правовое регулирование освобождения от уплаты таможенных пошлин со стоимости ремонта и (или) технического обслуживания временно вывезенных российских морских судов не соответствует задачам реализации регулирующей функции таможенной пошлины.

3. Таможенная пошлина не является платой за предоставление права на ввоз (или вывоз) товаров, условием ввоза товаров, платой за совершение действий таможенным органом, а в широком смысле представляет собой плату за выпуск товаров в соответствии с таможенной процедурой, предусматривающей её уплату.

4. Таможенная пошлина – это обязательный платеж, взимаемый таможенными органами в случаях, установленных Таможенным кодексом ЕАЭС, необходимый для выпуска товаров в связи с их перемещением через таможенную границу Евразийского экономического союза.

5. Потребность в совершении в отношении транспортного средства международной перевозки операций по его текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию – это необходимость выполнения в отношении транспортного средства международной перевозки предусмотренных Таможенным кодексом ЕАЭС операций, обусловленная воздействием на него внешних обстоятельств, ухудшением состояния его элементов, отказом оборудования или иных технических средств, а также наступлением срока выполнения таких операций, установленного технической, эксплуатационной и иной документацией, определяющей периодичность их проведения.

6. Финансово-правовая льгота, освобождающая судовладельцев от уплаты таможенных пошлин со стоимости ремонта и (или) технического обслуживания транспортных средств международной перевозки, подлежит применению не только в случае возникновения потребности в таких операциях во время использования транспортных средств за пределами таможенной территории Союза, но и при её возникновении после таможенного декларирования временного вывоза транспортных средств или после начала их использования в международной перевозке.

Опроверяются сложившиеся в судебной практике подходы, согласно которым для освобождения судовладельцев от уплаты таможенных пошлин со стоимости ремонта и (или) технического обслуживания временно вывезенных транспортных средств международной перевозки, помимо установленных законодательством, также должны соблюдаться следующие условия:

- такие операции должны осуществляться в процессе международной перевозки;
- при возникновении потребности в этих операциях на судне должны находиться груз и (или) пассажиры;
- груз и (или) пассажиры также должны находиться на борту судна при его обратном ввозе.

7. Освобождению от обложения таможенными пошлинами подлежат операции по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна, выполняемые по результатам дефектации его элементов (или освидетельствования судна классификационным обществом) за пределами таможенной территории Союза, если срок их выполнения, согласно технической, эксплуатационной и иной документации, определяющей периодичность их проведения, до момента декларирования временного вывоза судна (начала международной перевозки) не наступил или не был установлен такой документацией.

8. Льгота по освобождению от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов должна применяться также

при выполнении регламентированных (плановых) операций по техническому обслуживанию и (или) текущему (среднему) ремонту морских судов, потребность в которых возникла после таможенного декларирования временного вывоза транспортных средств или после начала их использования в международной перевозке ввиду того, что техническая эксплуатация морских судов осуществляется по планово-предупредительной системе.

9. Условие подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС о выполнении в отношении морского судна операций, необходимых для обеспечения его сохранности, эксплуатации и поддержания в состоянии, в котором оно находилось на день таможенного декларирования временного вывоза (начала международной перевозки), соблюдается, если характер таких операций соответствует текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию. Эти операции, в отличие от капитального ремонта или модернизации, не влекут изменения состояния судна и соответствуют условиям применения льготы.

10. К условиям реализации права на освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости ремонта и (или) технического обслуживания временно вывезенных российских морских судов относятся: наличие необходимости совершения операций по техническому обслуживанию и (или) ремонту (за исключением капитального ремонта, модернизации) в целях обеспечения их сохранности, эксплуатации и поддержания в состоянии, в котором они находились на день таможенного декларирования временного вывоза (начала международной перевозки), при условии, что потребность в таких операциях возникла после таможенного декларирования временного вывоза транспортных средств или после начала их использования в международной перевозке.

11. Сформулированные теоретические положения позволили обосновать предложения о внесении изменений в подпункт 33 пункта 1 статьи 2 и в подпункт 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС; о внесении дополнений в пункт 1 статьи 2 ТК ЕАЭС; а также разработать Методические рекомендации по применению подпункта 1 пункта 1 статьи 277 Таможенного кодекса ЕАЭС (Приложение к диссертации).

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в комплексном рассмотрении освобождения судовладельцев от уплаты таможенных пошлин в отношении морских судов при выполнении за границей операций по их текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию как льготы, имеющей финансово-правовую природу и таможенно-правовую регламентацию. Выявлены особенности данной льготы, обусловленные ее включением в механизм реализации регулирующей функции таможенной пошлины. Сформулированные в работе выводы и положения развивают теорию финансового и таможенного права в части института финансово-правовых льгот по уплате обязательных платежей, являющихся доходами бюджета, их функций и реализации принципа баланса частных и публичных интересов при формировании правового регулирования их установления и взимания и могут служить основой для проведения дальнейших исследований финансово-правовой тематики.

Практическая значимость исследования проявляется в том, что полученные автором результаты могут составить основу совершенствования правового регулирования льготы, предусмотренной подпунктом 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, и практики ее применения. Выводы и положения диссертации обосновывают необходимость изменения сложившихся подходов к реализации данного права судовладельцев, приведение его нормативной регламентации в соответствие с требованиями баланса частных и публичных интересов. Материалы исследования и его результаты могут быть использованы таможенными органами и судебными инстанциями в процессе применения положений подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, а также законодателем при корректировке содержания этой правовой нормы. Выводы и положения также представляют интерес для судовладельцев и их представителей при защите прав и законных интересов в ходе реализации права на освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов.

Степень достоверности результатов исследования определяется избранной методологией исследования, выявленными аспектами актуальности;

сформулированными целью и задачами исследования, точно установленными объектом и предметом исследования; широким спектром использованных источников научной доктрины и эмпирической базы. Основные значимые положения финансово-правовой теории, касающиеся освобождения от уплаты таможенной пошлины со стоимости выполненных за пределами ЕАЭС операций по ремонту и (или) техническому обслуживанию морских судов, были исследованы и критически оценены с позиции их соответствия положениям правовой теории, законодательства и правоприменительной практики.

Апробация результатов исследования реализована в ходе обсуждения и одобрения диссертации на заседаниях кафедры финансового, банковского и таможенного права ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия», а также в выступлениях на международных научно-практических конференциях: «Экономика, управление и право: инновационное решение проблем» (Пенза, 2017 г.), «Теоретические, методологические и прикладные вопросы науки и образования» (Самара, 2017 г.), «Современные тенденции в науке» (Самара, 2017 г.), «Свобода и право» (Кемерово, 2017 г.), «Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия» (Москва, 2017 г.), «Актуальные вопросы научных исследований» (Иваново, 2017 г.), «Инновационные научные исследования: теория, методология, практика» (Пенза, 2017 г.), «Научные исследования: теоретико-методологические подходы и практические результаты» (Самара, 2018), «Современная юридическая наука и практика: актуальные проблемы» (Саратов, 2018).

Диссертация является логическим завершением работы автора, ключевые положения которой изложены в 12 научных статьях, из них 4 – в российских рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России для опубликования основных научных результатов диссертаций.

Структура диссертационного исследования включает в себя введение, три главы, в состав которых вошли восемь параграфов, заключение, библиографический список использованных источников и приложение.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении раскрыта актуальность темы исследования; отражена степень её научной разработанности; определены объект, предмет, цель и задачи диссертационного исследования, его методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы; обозначена научная новизна исследования и положения, выносимые на защиту; охарактеризованы теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования, а также перечислены сведения об апробации полученных результатов и структуре работы.

В главе первой **«Теоретические и законодательные основы финансово-правового регулирования освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов»** исследованы особенности становления финансово-правового регулирования освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении российских морских судов; указанное освобождение рассмотрено как средство обеспечения реализации функций таможенной пошлины, проанализированы его финансово-правовая природа и принципы.

В первом параграфе *«Становление финансово-правового регулирования освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении российских морских судов»* выявлено, что в результате упадка судоремонтной отрасли российской экономики, начиная с 90-х гг. XX в. судовладельцы вынуждены осуществлять ремонт и техническое обслуживание принадлежащих им морских судов за границей.

Таможенное регулирование освобождения от уплаты таможенных пошлин со стоимости операций по ремонту и техническому обслуживанию, выполненных за границей, развивалось неравномерно, часто при очевидном приоритете фискальных интересов государства. Это неоднократно приводило к значительным колебаниям в правоприменительной практике: от освобождения от обложения таможенными пошлинами любых выполненных за границей работ (за исключением модернизации, переоборудования и т.д.) до их взимания практически со всех совершенных в отношении судна операций.

Пробелы в правовом регулировании и непредсказуемость в правоприменении повлекли за собой массовую перерегистрацию отечественных морских судов в иностранных юрисдикциях, а также снижение количества судозаходов в российские порты, что негативно отразилось на состоянии морского флота России. Сравнительный анализ нормативно-правовой регламентации освобождения судовладельцев от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей в отношении морских судов операций по ремонту и техническому обслуживанию позволил сформулировать вывод о том, что существующее в подпункте 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС освобождение во многом дублирует действовавший ранее подпункт 1 пункта 1 статьи 347 ТК ТС. Поэтому можно предположить, что сохранятся и прежние проблемы его применения и подходы правоприменительной практики. По результатам анализа развития таможенного законодательства предложена авторская периодизация становления правового регулирования исследуемой финансово-правовой льготы.

Второй параграф *«Освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов как средство обеспечения реализации функций таможенных пошлин»* посвящён исследованию существующих научных позиций относительно правовой природы таможенной пошлины. Этот вопрос потребовал исследования в связи с отсутствием единообразия в научных оценках по этому поводу, наличия в финансово-правовой доктрине характеристик таможенной пошлины, не соответствующих законодательству, и необходимости разрешения спорных аспектов теории.

Развивается взгляд на таможенную пошлину как особый платеж в системе обязательных платежей, являющихся доходами бюджетной системы, поскольку её правовая природа характеризуется признаками, присущими как налогу, так и неналоговым платежам. Таможенное законодательство не позволяет утверждать, что она является платой за ввоз (вывоз) товаров, за возникновение такого права, условием ввоза товаров или платой за совершение таможенным органом тех или иных действий. Сформулирован вывод, что таможенная пошлина представляет собой плату за выпуск товаров в соответствии с та-

моженной процедурой, предусматривающей её уплату, в связи с чем, предложено внесение изменений в её дефиницию, содержащуюся в подпункте 33 пункта 1 статьи 2 ТК ЕАЭС.

Рассмотрение функций таможенной пошлины позволило обосновать, что помимо фискальной таможенная пошлина, взимаемая со стоимости выполненных за границей в отношении морских судов операций по ремонту и (или) техническому обслуживанию, должна выполнять регулируемую функцию. При этом необходимо выделять регулирование экономических процессов как цель, которая может быть достигнута посредством и фискальной, и регулирующей функции таможенной пошлины. Взимание таможенной пошлины способно обеспечить баланс экспорта/импорта товаров, защиту национального производства от иностранной конкуренции за счет удорожания ввозимых товаров (фискальная функция), а также способствовать развитию отдельных отраслей экономики, создавая условия для такого развития в виде предоставления соответствующих финансово-правовых льгот, снижения ставки таможенной пошлины или иных преференций (регулирующая функция).

Сложившееся в настоящее время преобладание фискальной функции таможенной пошлины над регулирующей не только отрицательно сказывается на поступлениях в бюджет и внебюджетные фонды, но и служит обстоятельством, препятствующим достижению установленной в Морской доктрине Российской Федерации цели по развитию судоремонтной отрасли и созданию благоприятной организационной и экономической среды, способствующей развитию и поддержанию флота.

Третий параграф *«Финансово-правовая природа освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов»* посвящён выявлению правовой природы освобождений от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за границей операций по ремонту и (или) техническому обслуживанию морских судов. Отмечено, что отношения, связанные взиманием и уплатой таможенной пошлины, входят в границы предмета финансового права и соответствуют его признакам, что позво-

ляет рассматривать их в качестве финансово-правовых. Освобождения от уплаты таможенных платежей также обладают финансово-правовой природой, поскольку являются элементом правовой конструкции таможенной пошлины. Установлено, что освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости заграничного ремонта (технического обслуживания) морских судов, предусмотренное подпунктом 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, обладает признаками, присущими особой разновидности таможенных льгот – таможенным тарифно-налоговым преференциям.

Выявлена специфическая цель таких освобождений – создание условий, позволяющих реализовать потребности судовладельцев, эксплуатирующих временно вывезенные транспортные средства международной перевозки, с учётом их особого статуса и правового положения, а также особенностей технической эксплуатации морских судов, которые не могут получить должного обеспечения и защиты в рамках общих правил.

В четвертом параграфе *«Принципы освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов»* на основе правовых позиций Конституционного Суда Российской Федерации и сложившихся в финансовой науке подходов выявлены основные принципы установления и взимания таможенных пошлин, а также сформулирован вывод о применимости к освобождениям от их уплаты концептуальных подходов, сложившихся относительно установления и взимания налогов в части обеспечения прав и законных интересов их плательщиков.

К числу таких принципов относятся: принцип толкования в пользу плательщика неустранимых сомнений, противоречий и неясностей актов законодательства, устанавливающих обязательность платежа; принцип экономической обоснованности таможенной пошлины; принцип баланса частных и публичных интересов при установлении и взимании таможенной пошлины. Констатировано, что эти принципы не в полной мере учтены как при формировании подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, предусматривающего основания освобождения судовладельцев от уплаты таможенных пошлин со стоимости выпол-

ненных за границей операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию морских судов, так и в практике применения данного положения.

Представлена аргументация низкой эффективности данного нормативного предписания как в части обеспечения доходов федерального бюджета, так и развития судоремонтной отрасли и морского флота России. Невозможность получения качественного ремонта (технического обслуживания) на территории России, а также дополнительные финансовые обременения в виде уплаты таможенных пошлин с них, вынуждают судовладельцев к регистрации в иностранных юрисдикциях, что не только снижает налоговые поступления от их деятельности в бюджеты Российской Федерации, но и препятствует формированию морского торгового флота. Между тем, думается, что именно последняя задача является основной, т.к. судоремонтная отрасль представляет собой инфраструктуру морского флота и не может функционировать при его отсутствии.

Сбалансированный с особенностями эксплуатации морских судов механизм реализации данной финансово-правовой льготы создаст большой экономический эффект и благоприятные для развития судоремонта условия (при наличии иных мер государственной поддержки). Это создаст предпосылки для возвращения флота под национальный флаг, привлечёт в страну доходы в виде публичных платежей и повысит спрос на работы отечественных судоремонтных предприятий, что, в целом, обеспечит реализацию принципа баланса частных и публичных интересов.

Высказано мнение, что более эффективным способом позитивного воздействия на указанные сферы экономики является совершенствование содержащейся в подпункте 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС финансово-правовой льготы с учётом особенностей технической эксплуатации морских судов, что в свою очередь не только позволит обеспечить реализацию принципа баланса частных и публичных интересов, но и достижение установленных в Морской доктрине Российской Федерации целей и задач в части развития морского флота.

Вторая глава «Условия реализации права на освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов» посвящена исследованию условий реализации льготы, предусмотренной в подпункте 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, и разработке предложений по корректировке ее правовой регламентации в этой части.

В первом параграфе *«Потребность в совершении операций по ремонту и (или) техническому обслуживанию, как условие освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов»* на основе действовавшего ранее подпункта 1 пункта 1 статьи 347 ТК ТС были выявлены правовые пробелы, которые с высокой долей вероятности могут возникнуть в процессе правоприменения льготы, предусмотренной в подпункте 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС.

Существенным недостатком является отсутствие нормативно-закрепленной дефиниции понятия «потребность в совершении в отношении транспортного средства международной перевозки операций». Его толкование, сложившееся в судебной практике, имеет противоречивый характер, не соответствует сформулированным в подпункте 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС условию и цели применения данной льготы. В связи с этим предложено закрепить дефиницию этого термина в пункте 1 статьи 2 ТК ЕАЭС, изложив её в следующей редакции: «Необходимость выполнения в отношении транспортного средства международной перевозки, предусмотренных Таможенным кодексом ЕАЭС операций, потребность в которых может быть вызвана воздействием на него внешних обстоятельств, ухудшением состояния его элементов, отказом оборудования или иных технических средств, а также наступлением срока выполнения таких операций, установленного технической, эксплуатационной и иной документацией, определяющей периодичность их проведения».

На основе анализа используемой в процессе эксплуатации морских судов документации сформулирован авторский перечень документов, которые могут подтверждать возникновение потребности в совершении в отношении морского судна операций, к числу которых относятся: ремонтные ведомости; рапорты

капитана судна; служебные записки (акты) судоремонтной верфи (исполнителя работ); протоколы (акты) постановки судна в док, ремонт и модернизацию; договор (контракт) на выполнение в отношении судна операций и предшествующая его заключению переписка сторон; документы, выдаваемые судовладельцам органами государственной власти, разрешающими выход судна из порта; судовой журнал; акты осмотра и фотографии; план ремонта флота, план технического обслуживания (планы-графики технического обслуживания) морского судна и т.д.

Существующая редакция подпункта 1 пункта 1 ст. 277 ТК ЕАЭС вводит необоснованные территориальные ограничения в отношении момента возникновения потребности в операциях с судном, которые впоследствии могут быть освобождены от обложения таможенными пошлинами. В связи с этим предложено изложить подпункт 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС в следующей редакции: «...операции по техническому обслуживанию и (или) ремонту (за исключением капитального ремонта, модернизации), необходимых для обеспечения их сохранности, эксплуатации и поддержания в состоянии, в котором они находились на день таможенного декларирования временного вывоза (начала международной перевозки), если потребность в таких операциях возникла после таможенного декларирования временного вывоза транспортных средств или после начала их использования в международной перевозке».

В рамках второго параграфа *«Операции, необходимые для поддержания судна в состоянии, в котором оно находилось на день вывоза, как условие освобождения от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов»* рассмотрено второе условие, необходимое для реализации подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС. На основе анализа нормативных правовых актов, технических документов, регламентирующих особенности эксплуатации морских судов, опровергнут подход, сложившийся еще при применении подпункта 1 пункта 1 статьи 347 ТК ТС, согласно которому состояние морского судна, в отношении которого за границей были выполнены операции по ремонту (техническому обслуживанию), на момент обратного ввоза

должно быть идентично («один в один») его состоянию на момент вывоза. Сформулирован вывод, что при рассмотрении вопроса о правомерности применения судовладельцами подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, закрепляющего возможность освобождения от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненных за пределами таможенной территории Союза операций по техническому обслуживанию и (или) ремонту транспортных средств международной перевозки (за исключением капитального ремонта, модернизации), необходимых для обеспечения их сохранности, эксплуатации и поддержания в состоянии, в котором они находились на день таможенного декларирования временного вывоза (начала международной перевозки), следует учитывать, что соблюдение данного условия подтверждается характером выполненных в отношении транспортных средств международной перевозки работ – техническое обслуживание и (или) текущий (средний) ремонт. Иные виды работ, такие как: капитальный ремонт или модернизация транспортного средства международной перевозки, не могут быть отнесены к подпункту 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС. Для установления характера выполненных в отношении транспортных средств международной перевозки работ может быть организовано проведение таможенной экспертизы в порядке, предусмотренном главой 53 ТК ЕАЭС.

В третьей главе **«Проблемы реализации права на освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении временно вывезенных российских морских судов»** исследованы проблемы реализации права судовладельцев на освобождение от уплаты таможенных пошлин со стоимости выполненного за пределами ЕАЭС текущего (среднего) ремонта и (или) технического обслуживания и аргументирована необходимость расширения перечня операций, совершение которых должно освобождаться от уплаты таможенных пошлин на основании подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, поскольку они являются обычными для технической эксплуатации морских судов.

В первом параграфе *«Освобождение от уплаты таможенных пошлин при совершении плановых операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию временно вывезенных российских морских судов»*

на основе анализа нормативных и технических документов установлено, что ремонт и техническое обслуживание морских судов осуществляются по планово-предупредительной системе, на основе разрабатываемых судовладельцами планов-графиков технического обслуживания и планов ремонта флота. Остальные выполняемые в отношении морских судов операции, в основном, относятся к числу аварийных.

Поэтому регламентированные (плановые) операции по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию должны также подпадать под действие подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС и освобождаться от обложения таможенными пошлинами. Были сформированы Методические рекомендации по применению подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС, в которые предложено внести следующее: «Выполненные за пределами таможенной территории Союза в отношении транспортных средств международной перевозки регламентированные (плановые) операции по техническому обслуживанию и (или) текущему (среднему) ремонту (за исключением капитального ремонта, модернизации), потребность в которых возникла после таможенного декларирования их временного вывоза или после начала их использования в международной перевозке, подлежат освобождению от уплаты таможенных пошлин в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС.

Под возникновением потребности в совершении перечисленных выше регламентированных (плановых) операциях следует понимать наступление срока выполнения таких операций, установленного технической, эксплуатационной и иной документацией, определяющей периодичность их проведения после таможенного декларирования временного вывоза транспортных средств или после начала их использования в международной перевозке.

Льгота, предусмотренная указанной правовой нормой, не распространяется на выполненные в отношении судна регламентированные (плановые) операции, потребность в которых возникла до наступления перечисленных выше обстоятельств».

Второй параграф *«Освобождение от уплаты таможенных пошлин при*

совершении операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию по результатам дефектации и освидетельствования временно вывезенного морского судна» посвящен рассмотрению таких неотъемлемых для технической эксплуатации морских судов операций, как дефектация элементов судна и его освидетельствование компетентным органом, осуществляющим надзор за эксплуатацией судов, а также возможности отнесения выполняемых по результатам их проведения операций к числу освобождаемых от обложения таможенными пошлинами в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС. Данный вопрос не был урегулирован на законодательном уровне, а в судебной практике по этому поводу сложились противоречивые подходы.

Выполнение дефектации элементов судна является обязательной стадией, проводимой с целью установления наличия (отсутствия) тех или иных дефектов, определения содержания объёма и технологии ремонта, а освидетельствование – обязательной процедурой, проводимой ФАУ «Российский морской регистр судоходства» с целью проверки состояния судна на соответствие техническим требованиям, действующим на территории России. Проведение указанных мероприятий являются обязанностью, а не правом судовладельцев, при этом основной целью проводимого ремонта (технического обслуживания) судна является поддержание его технико-эксплуатационных характеристик в заданных пределах с заменой и (или) восстановлением отдельных быстроизнашивающихся элементов, но не обеспечение прохождения им освидетельствования.

Сделан вывод, что факт совмещения операций по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию с освидетельствованием судна Регистром не может расцениваться как обстоятельство, исключающее возможность их отнесения к подпункту 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС. В связи с этим было обосновано, что выполняемые по результатам дефектации или освидетельствования судна (перед его осуществлением) операции по текущему (среднему) ремонту и (или) техническому обслуживанию должны подпадать под действие указанной финансово-правовой льготы и освобождаться от обложения таможенными пошлинами.

Сформулированы методические рекомендации по применению подпункта 1 пункта 1 статьи 277 ТК ЕАЭС в случаях совершения операций, осуществляемых по результатам проведённой за пределами таможенной территории Союза дефектации и (или) освидетельствования судна классификационным обществом, а также совершения операций, потребность в которых возникла в процессе освидетельствования судна классификационным обществом, если срок выполнения таких операций, согласно технической, эксплуатационной и иной документации, определяющей периодичность их проведения, до момента декларирования временного вывоза судна (до начала международной перевозки) не наступил или не был установлен такой документацией.

В заключении подведены итоги проведенного исследования, сформулированы основные выводы и предложения, имеющие теоретическое и практическое значение, а также обозначены направления дальнейшего научного развития проблематики исследования.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора:

- статьи в рецензируемых научных изданиях, перечень которых утвержден ВАК при Минобрнауки России:

1. *Маслий, А. И.* Проблемы толкования и формы выражения потребности в совершении операций по текущему ремонту и техническому обслуживанию транспортного средства международной перевозки [Текст] / А. И. Маслий // Юридические исследования. – 2016. – № 12. – С. 1-8 (0,6 а.л.).

2. *Маслий, А. И.* Способы фиксации и подтверждения момента возникновения потребности по текущему ремонту или техническому обслуживанию морского судна для целей применения пп. 1 п. 1 ст. 347 ТК ТС [Текст] / А. И. Маслий // Юридические исследования. – 2017. – № 2. – С. 1-13 (1 а.л.).

3. *Маслий, А. И.* Актуальные проблемы применения условия о возникновении потребности по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию во время использования транспортного средства в международной перевозке

(пп. 1 п. 1 ст. 347 ТК ТС) [Текст] / А. И. Маслий // Юридические исследования. – 2017. – № 2. – С. 14-23 (0,7 а.л.).

4. *Маслий, А. И.* К вопросу о понятии, правовой природе и назначении таможенной пошлины [Текст] / А. И. Маслий // Финансы и управление. – 2018. – № 2. – С. 1-12 (1 а.л.).

- статьи в сборниках материалов конференций:

5. *Маслий, А. И.* Эволюция правового регулирования отношений, связанных с освобождением судовладельцев от уплаты таможенных пошлин и налогов со стоимости выполненных за границей операций по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна [Текст] / А. И. Маслий // Теоретические, методологические и прикладные вопросы науки и образования : сб. тр. конф. (28 февраля 2017 г.). – Самара : ООО «Офорт», ООО НИЦ «Поволжская научная корпорация», 2017. – С. 54-55 (0,1 а.л.).

6. *Маслий, А. И.* Актуальные вопросы применения льготы, освобождающей судовладельцев от уплаты таможенных пошлин и налогов со стоимости выполненных за границей операций по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна [Текст] / А. И. Маслий // Экономика, управление и право: инновационное решение проблем : сб. ст. VII междунар. науч.-практ. конф. (5 марта 2017 г.). – Пенза : Наука и просвещение, 2017. – С. 104-106 (0,2 а.л.).

7. *Маслий, А. И.* Проблемы подтверждения момента возникновения потребности по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна с целью применения пп. 1 п. 1 ст. 347 ТК ТС [Текст] / А. И. Маслий // Современные тенденции в науке : сб. ст. междунар. науч.-практ. конф. (9 марта 2017 г.). – Самара : Центр научных исследований и консалтинга, 2017. – С. 76-79 (0,2 а.л.).

8. *Маслий, А. И.* Актуальные проблемы реализации льготы, предусмотренной пп. 1 п. 1 ст. 347 Таможенного кодекса Таможенного союза [Текст] / А. И. Маслий // Свобода и право : сб. докл. студентов, аспирантов и профессор-

ско-преподавательского состава по результатам VIII междунар. науч. конф. (11 марта 2017 г.). – Кемерово : ИД «Плутон», 2017. – С. 42-45 (0,2 а.л.).

9. *Маслий, А. И.* Вопросы применения пп. 1 п. 1 ст. 347 Таможенного кодекса Таможенного союза к операциям по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна, выполненным за границей по результатам дефектации [Текст] / А. И. Маслий // Актуальные вопросы научных исследований : сб. науч. тр. по матер. X междунар. науч.-практ. конф. (15 марта 2017 г.). – Иваново : ИП Цветков А.А., 2017. – С. 50-52 (0,2 а.л.).

10. *Маслий, А. И.* К вопросу об освобождении от обложения таможенными пошлинами и налогами операций, выполненных за границей в отношении морских судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов [Текст] / А. И. Маслий // Инновационные научные исследования : сб. ст. VII междунар. науч.-практ. конф. (20 марта 2017 г.). – Пенза : Наука и просвещение, 2017. – С. 143-145 (0,2 а.л.).

11. *Маслий, А. И.* Проблемы применения пп. 1 п. 1 ст. 347 ТК ТС в отношении плановых (регламентированных) операций по текущему ремонту и (или) техническому обслуживанию морского судна за границей [Текст] / А. И. Маслий // Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия : сб. ст. по матер. IV междунар. заоч. науч.-практ. конф. (13-23 марта 2017 г.). – М. : Международный центр науки и образования, 2017. – С. 71-75 (0,2 а.л.).

12. *Маслий, А.И.* Таможенная пошлина как условие ввоза товаров на таможенную территорию: спорные аспекты теории [Текст] / А.И. Маслий // Научные исследования: теоретико-методологические подходы и практические результаты : матер. междунар. науч.-практ. конф. (30 марта 2018 г.) / [Ред. кол.: Р.Р. Галлямов, М.Л. Ньюшенкова, А.А. Бельцер, Ю.А. Кузнецова, О.А. Подкопаев]. – Самара : ООО НИЦ «Поволжская научная корпорация», 2018. – С. 171-173 (0,1 а.л.).