



ДАЙДЖЕСТ

ПОЛЕЗНЫЕ НОВОСТИ

Выпуск №24
Декабрь 2025 г.



Читайте новости в нашем
Telegram - канале

Сегодня в выпуске:

НАШИ НОВОСТИ

XVIII Форум «Деловые партнеры Татарстана», Казань.....стр. 2

ДАЙДЖЕСТ

Налоговая ловушка для импортера: чем грозит договор с иностранным экспедитором.....стр. 3

Конец предсказуемости: «оптимизация» диспетчеризации может похоронить преимущества экономических операторов.....стр. 4

Грузооборот морских портов России за 10 месяцев 2025 г.....стр. 5

КОПИЛКА ЗНАНИЙ

Перечень наиболее часто встречающихся ошибок, допускаемых перевозчиками при таможенном оформлении грузовых транспортных средств и перемещаемых в них товаров.....стр. 6



НАШИ НОВОСТИ

Генеральный директор TL GROUP Ямалов Артур Вильевич 24-26 ноября принял участие в XVIII Форуме «Деловые партнеры Татарстана», проходившем в Казани.

Форум собрал более 400 предпринимателей из 10 стран и 60 регионов России. Насыщенная программа форума включала в себя поездку в Нижнекамский район Республики Татарстан, посещение промышленного парка "Нижнекамск", встречи с предприятиями-резидентами парка.

Участие в форуме позволило TL GROUP установить контакты с новыми партнерами и потенциальными клиентами, поделиться лучшими бизнес-практиками с компаниями-участниками форума.





Налоговая ловушка для импортера: чем грозит договор с иностранным экспедитором

Новая трактовка Налогового кодекса позволяет ФНС начислять платежи с полной суммы контракта

Федеральная налоговая служба (ФНС) России в одностороннем порядке ужесточила налоговую трактовку договоров с иностранными экспедиторами, обязав российских импортеров удерживать налог на прибыль с выплат перевозчикам. Данная позиция оспаривается в судах как не соответствующая Гражданскому кодексу. Об этой проблеме на форуме «ВЭД: риски и возможности – 2025» рассказала Елена Капранова, финансовый директор консалтинговой компании «Негоциант», аттестованный тренер Российского экспортного центра.

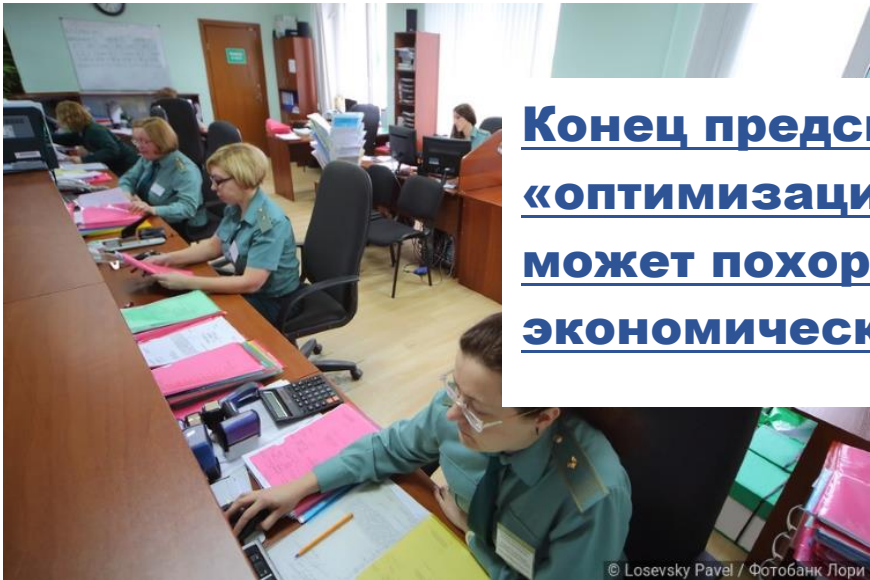
ФНС РФ сформировала новую правовую позицию, которая кардинально меняет налоговые обязательства российских компаний при работе с зарубежными логистическими партнерами. Налоговые органы теперь квалифицируют договоры транспортной экспедиции как посреднические. В рамках этой трактовки российский заказчик, нанимающий иностранного экспедитора, признается налоговым агентом. На него возлагается обязанность по удержанию налога на прибыль в размере 10% с доходов, которые экспедитор перечисляет конечному иностранному перевозчику.

Если сумма, уплачиваемая перевозчику, не выделена в договоре и документах экспедитора отдельно от его собственного вознаграждения, ФНС предлагает применять ставку 10% ко всей сумме договора экспедиции. Это существенно увеличивает налоговую нагрузку на импортера.

Ключевое противоречие заключается в том, что данная позиция ФНС напрямую конфликтует с Гражданским кодексом РФ, который определяет договор транспортной экспедиции как самостоятельный вид договора на оказание услуг, а не как посреднический. Экспедитор выступает исполнителем комплексной логистической услуги, а не просто агентом, передающим деньги перевозчику.

Однако ФНС продолжает настаивать на своем подходе. Это создает для российских импортеров правовую неопределенность и значительные финансовые риски. Компании вынуждены либо принимать требования ФНС, увеличивая свои затраты, либо оспаривать их в суде, неся судебные издержки и рискуя в случае проигрыша. При этом конкурентное преимущество получают те экспедиторы, которые игнорируют требования налогового агентства, предлагая более низкие цены, но их контрагенты рискуют столкнуться с блокировкой счетов и иными мерами со стороны ФНС.

Источник



Конец предсказуемости: «оптимизация» диспетчеризации может похоронить преимущества экономических операторов

Реформа диспетчеризации ФТС означает, что УЭО больше не смогут выбирать ЦЭД и будет вынуждена заключать соглашения со всеми таможенными органами без исключения

ФТС России инициировала кардинальную реформу диспетчеризации таможенных деклараций, которая грозит лишить уполномоченных экономических операторов (УЭО) одного из ключевых процессных преимуществ и создать значительные операционные риски, предупредил Александр Ступников, доцент кафедры таможенного дела Института внешнеэкономической безопасности и таможенного дела РУДН, на отраслевом форуме «ВЭД: риски и возможности – 2025».

Речь идет о проекте поправок в приказ Минфина № 45н ([ист.](#)), который уже опубликован на портале regulation.gov.ru. Общественные обсуждения документа завершаются 28 ноября 2025 года. Независимую антикоррупционную экспертизу документ уже прошел.

Согласно новой концепции, которую в ФТС ранее называли «единым регистрационным кодом» или «облаком подачи декларации», декларация на товары (ДТ) после подачи будет распределяться автоматически – не в заранее выбранный декларантом ЦЭД, как сейчас, а в любой центр электронного декларирования с наименьшей загрузкой и наибольшей технической доступностью в данный момент. Исключение составят лишь акцизный и энергетический ЦЭДы, которые сохранят свою специализацию.

Как пояснил Александр Ступников, это создает систему «правоприменительной рулетки», где компания абсолютно лишена предсказуемости. Она не сможет знать, в какой именно ЦЭД и, следовательно, к какому инспектору и по каким внутренним регламентам попадет ее декларация в следующий раз. С одной стороны, это теоретически дает шанс «попытать удачу», если в каком-то конкретном ЦЭД ранее были отказы. С другой стороны, на практике это означает полную потерю контроля над процессом и хроническую неопределенность в коммуникации.

Для уполномоченных экономических операторов (УЭО) данная новация порождает парадоксальную и практически нерешаемую задачу, считает эксперт. Согласно действующим требованиям, УЭО обязан заключить соглашение о взаимодействии с каждым таможенным органом, где осуществляется декларирование. В условиях новой системы, где декларация может случайным образом уйти в любой из ЦЭДов по всей стране, оператор будет вынужден заключать такие соглашения со всеми без исключения центрами, поскольку он заранее не может исключить ни один из них. Это делает административную нагрузку неподъемной и сводит на нет одно из ключевых упрощений статуса УЭО.

Источник



Картинка создана искусственным интеллектом GigaChat

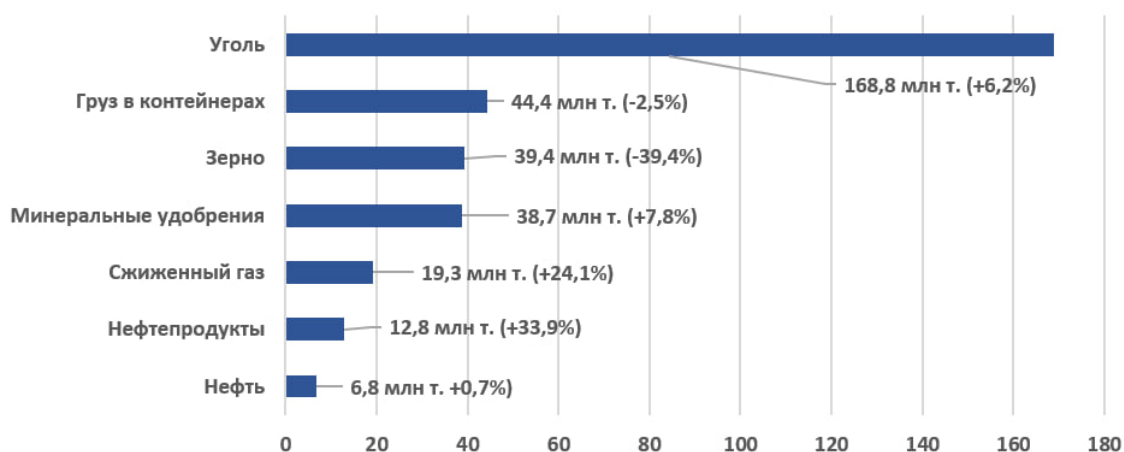
Грузооборот морских портов России за 10 месяцев 2025 г.

Грузооборот морских портов России за 10 месяцев сократился на 1,5% в годовом исчислении и составил 732,7 млн тонн, сообщает сайт Ассоциации морских торговых портов (АСОП).

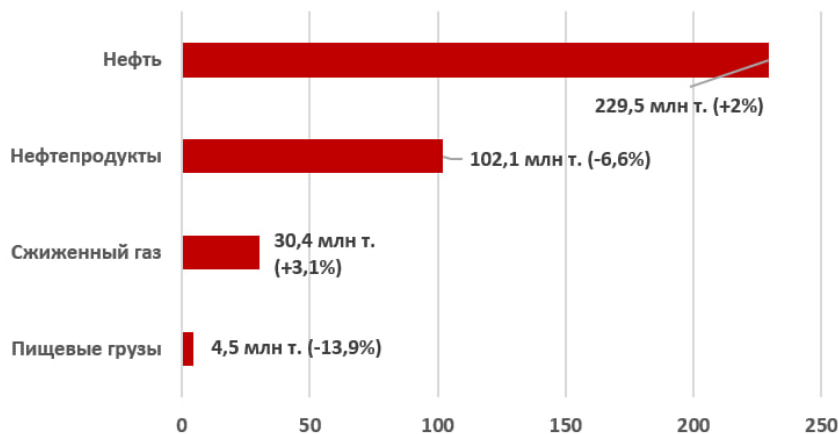
Объем перевалки сухих грузов составил 362,9 млн тонн (-2,1%).

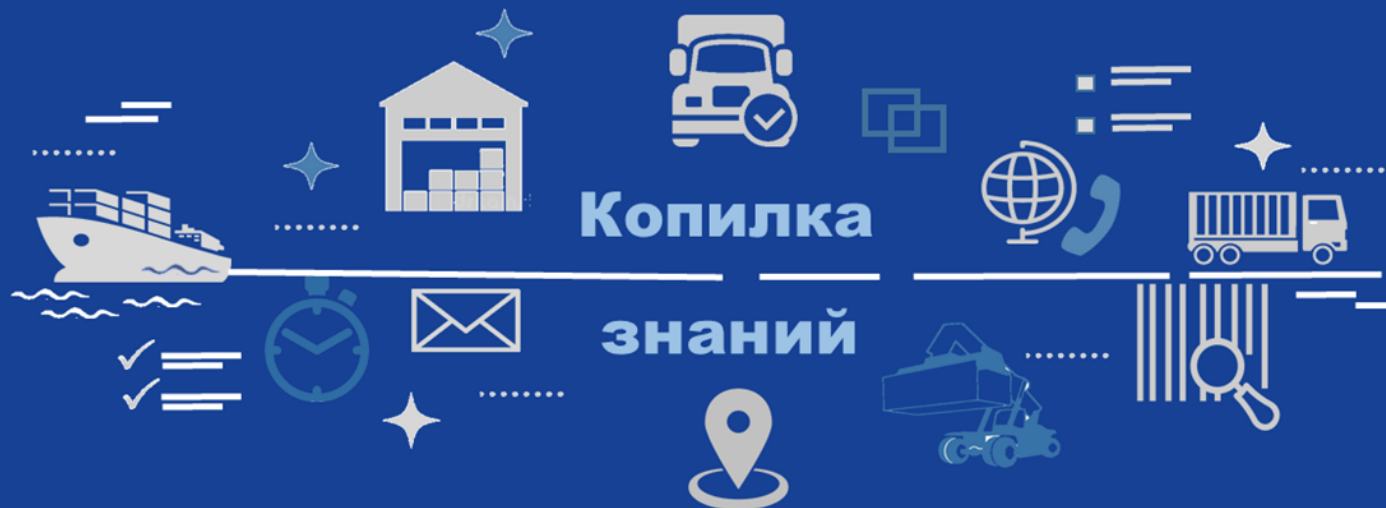
Объем перевалки наливных грузов составил 369,7 млн тонн (-0,7%).

Объем перевалки сухих грузов, млн. т.



Объем перевалки наливных грузов, млн т.





Перечень наиболее часто встречающихся ошибок, допускаемых перевозчиками при таможенном оформлении грузовых транспортных средств и перемещаемых в них товаров

I. При осуществлении таможенного контроля

В случае предоставления предварительной информации (далее – ПИ), электронной копии транзитной декларации (далее – ЭТД), а также при предъявлении товаросопроводительных документов на бумажном носителе представителями перевозчиков в большинстве случаев допускаются следующие нарушения:

- предоставление участниками внешнеэкономической деятельности ПИ, содержащей некорректные сведения о транспортном средстве международной перевозки;
- отсутствие документов, подтверждающих полномочия лица на совершение таможенных операций в отношении перемещаемого транспортного средства (далее – ТС);
- отсутствие на момент совершения таможенных операций товаросопроводительных (коммерческих) документов;
- непредставление (недостоверное предоставление) сведений о номере декларации на товары;
- отсутствие в товарно-транспортном документе печати перевозчика и/или отправителя товаров;
- отсутствие в товарно-транспортном документе сведений о количестве грузовых мест, перемещаемых в грузовом отделении ТС;
- отсутствие оригинала свидетельства о допуске ТС к перевозке грузов под таможенными пломбами и печатями;
- отсутствие у перевозчика трудового договора, доверенности на осуществление международной автомобильной перевозки или истечение срока действия указанных документов;
- подача транзитной декларации на таможенный пост отличный от поста, на который прибыло ТС;

- в товаросопроводительных документах не указываются полные и необходимые сведения об отправителях /получателях/перевозчиках грузов (как правило, отсутствуют сведения о юридическом адресе, указывается только страна либо город). Соответственно, сведения о местонахождении участников внешнеэкономической сделки в электронном пакете документов указываются с аналогичными нарушениями;
- в случаях, когда товарная партия состоит из нескольких различных наименований товаров (10 и более наименований), в товаросопроводительных документах отсутствует разбивка по количеству мест, весу брутто и весу нетто, стоимости по каждому наименованию товаров;
- в товаросопроводительных документах отсутствуют сведения о кодах товаров в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС) либо отсутствует разбивка по кодам ТН ВЭД ЕАЭС в случае, если товарная партия неоднородная;
- при заполнении товаротранспортных документов в графу 8 книжки МДП не вносятся сведения о прилагаемых документах (инвойс, свидетельство о допущении, упаковочный лист), сопровождающих перевозку по книжке МДП;
- отсутствует перевод на русский язык (в случае, если документы представлены на иностранном языке), некорректный перевод товаросопроводительных документов при совершении таможенных операций в отношении «сложных» товаров, либо большого количества наименований товаров, что требует значительных временных затрат при осуществлении таможенного контроля;
- внесение некорректной информации о типе перевозки и не заполнение графы 9 «таможенный представитель» ЭТД;
- в электронных документах сведения о товарах не соответствуют сведениям, представленным на бумажных носителях, либо данные сведения указываются обобщенно и приблизительно;
- несоблюдение порядка заполнения и подачи в таможенный орган иностранными перевозчиками таможенной декларации на транспортное средство в соответствии с инструкцией, утвержденной Решением Комиссии Таможенного союза (далее – КТС) от 14 октября 2010 г. № 422.

Основные ошибки, допускаемые перевозчиками и таможенными представителями при таможенном оформлении ТС и перемещаемых товаров, которые не позволяют успешно реализовать алгоритм автоматической регистрации и автоматизированного выпуска ЭТД, связаны с некорректным заполнением электронной транзитной декларации и формированием электронного архива документов декларанта (ЭАДД).

К числу таких ошибок относятся:

- несовпадение сведений в ЭТД и ЭАДД. Отсутствие документов в ЭАДД, несовпадение количества товаров или грузовых мест, заявленных в ЭТД, с данными транспортных документов из архива;
- использование сканированных сопроводительных транспортных документов. Программное средство не может определить и проверить срок транзита и место доставки в транспортных накладных;
- отсутствие или некорректность данных о количестве и весе товара;

- ошибки в заполнении граф 44 и 52 ЭТД. Наличие неверных номеров документов (например, свидетельства таможенного представителя, сертификата обеспечения, доверенности) или их отсутствие;
- ошибки в реквизитах договоров между декларантом и таможенным представителем (номера, ИНН, даты).

II. При осуществлении карантинного фитосанитарного, ветеринарного и транспортного контролей

Не предоставление разрешительных документов или сведений о них (фитосанитарные или ветеринарные сертификаты) при ввозе на таможенную территорию ЕАЭС товаров, в отношении которых действуют установленные запреты и ограничения (меры карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля) в соответствии Решением КТС от 18 июня 2010 г. № 318 и Решением КТС от 18 июня 2010 г. № 317.

В соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ, международные автомобильные перевозки иностранными перевозчиками по территории Российской Федерации осуществляются в соответствии с российскими разрешениями, со специальными разрешениями и с многосторонними разрешениями.

При заполнении вышеуказанных разрешений водителями ТС допускаются следующие типичные ошибки:

- представление разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок несоответствующих виду выполняемой ими перевозки;
- заполнение разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок в нарушение Правил заполнения российских разрешений и специальных разовых разрешений на осуществление международной автомобильной перевозки с территории или на территорию третьего государства, регламентированные Приложением № 8 к приказу Минтранса России от 28 июля 2020 г. № 261.;
- наличие помарок и исправлений в товарно-транспортных, товарносопроводительных документах и разрешениях, предъявляемых иностранными перевозчиками для осуществления таможенного и проведения транспортного контроля (надзора).

Источник