

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 305-ЭС26-3182

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва

12 августа 2026 г.

дело № А40-282276/2021

Резолютивная часть определения объявлена 5 августа 2026 г.

Полный текст определения изготовлен 12 августа 2026 г.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда
Российской Федерации в составе:

председательствующего судьи
судей

Тютина Д.В.
Грачевой И.Л., Хатыповой Р.А.

рассмотрела в открытом судебном заседании кассационную жалобу
Внуковской таможни на решение Арбитражного суда города Москвы
от 22 мая 2025 г. и постановление Арбитражного суда Московского округа
от 22 января 2026 г. по делу № А40-282276/2021

по заявлению Общества с ограниченной ответственностью «АЙ ФЛАЙ» к
Внуковской таможне о признании незаконным решения,

при участии в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих

самостоятельных требований относительно предмета спора, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального автономного учреждения «Авиационный регистр Российской Федерации».

В заседании приняли участие представители:

- от Общества с ограниченной ответственностью «АЙ ФЛАЙ»: Амбарцумов А.А., Ганделян Н.С., Дулатова К.А.;
- от Внуковской таможни: Куликов А.П., Чикишева Е.А.;
- от Федерального агентства воздушного транспорта: Кресан В.С.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Тютин Д.В., выслушав объяснения представителей лиц, участвующих в деле, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

установила:

общество с ограниченной ответственностью «АЙ ФЛАЙ» (далее – общество) обратилось с заявлением в Арбитражный суд города Москвы к Внуковской таможне (далее также – таможенный орган) о признании незаконным решения от 9 сентября 2021 г. о внесении изменений (дополнений) в сведения, заявленные в таможенной декларации (далее – ДТ) № 10001020/271217/0009362.

К участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечены Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное автономное учреждение «Авиационный регистр Российской Федерации».

Решением Арбитражного суда города Москвы от 7 сентября 2022 г., оставленным без изменения постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 20 декабря 2022 г., заявленные требования удовлетворены. Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 4 августа 2023 г. решение суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции отменены, дело направлено на новое рассмотрение.

При новом рассмотрении дела решением Арбитражного суда города

Москвы от 22 мая 2025 г. заявленные требования удовлетворены. Постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 22 октября 2025 г. решение суда первой инстанции отменено, в удовлетворении требований отказано. Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 22 января 2026 г. постановление суда апелляционной инстанции от 22 октября 2025 г. отменено, решение Арбитражного суда города Москвы от 22 мая 2025 г. оставлено в силе.

В кассационной жалобе, поступившей в Верховный Суд Российской Федерации, таможенный орган просит отменить принятые по делу судебные акты, считая их незаконными и необоснованными.

Определением судьи Верховного Суда Российской Федерации от 1 июля 2026 г. кассационная жалоба с делом передана для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Основаниями для отмены или изменения судебных актов в порядке кассационного производства в Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации являются существенные нарушения норм материального права и (или) норм процессуального права, которые повлияли на исход дела и без устранения которых невозможны восстановление и защита нарушенных прав, свобод, законных интересов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также защита охраняемых законом публичных интересов (часть 1 статьи 291¹¹ Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, далее также – АПК РФ).

Как следует из судебных актов и материалов дела, 14 июля 2017 г. обществом под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) помещен товар – воздушное судно «самолет гражданский пассажирский тип ВС AIRBUS A330-200, модель AIRBUS A330-243, серийный номер 283, регистрационный номер EI-FNX, бывший в эксплуатации, 1999 года выпуска, максимальное количество посадочных кресел 237 мест» по ДТ № 10001020/140717/0003979. В соответствии с документами воздушное судно имело три салона: первый салон – 12 мест бизнес–класса, второй салон – 42 места бизнес–класса, третий

салон – 183 места эконом–класса, всего 237 мест.

В тот же день воздушное судно было выпущено таможенным постом Аэропорт Внуково (грузовой) Внуковской таможни в соответствии с заявленной таможенной процедурой временного ввоза (допуска) сроком по 13 июля 2022 г. с полным условным освобождением от уплаты таможенных платежей.

В дальнейшем, 14 ноября 2017 г., воздушное судно помещалось под таможенную процедуру экспорта с целью проведения технического обслуживания по ДТ № 10001020/141117/0007545.

Письмом от 21 декабря 2017 г. № 860 общество уведомило таможенный орган о том, что на воздушном судне не производились: замена запчастей, модернизация воздушного судна и иное, к таможенной декларации были приложены файлы фотографий салона воздушного судна, сделанные 14 июля 2017 г.

На момент обратного ввоза, 27 декабря 2017 г., в ДТ № 10001020/271217/0009362 сведения о проведении каких–либо ремонтных работ или модернизации, не связанных с техническим обслуживанием, не заявлялись, соответствующие документы не представлялись.

По результатам камеральной таможенной проверки, проведенной Внуковской таможней в отношении общества, составлен акт от 21 июля 2021 г. № 10001000/210/210721/A000017/000 и принято оспариваемое решение от 9 сентября 2021 г. о внесении изменений (дополнений) в сведения, заявленные в ДТ № 10001020/271217/0009362.

Согласно данному решению декларант обязан уплатить таможенные пошлины, налоги в размере 18 871 022,29 рублей в связи с произведенной модернизацией воздушного судна на дату завершения специальной таможенной процедуры – 27 декабря 2017 г.

К такому выводу таможенный орган пришел, установив факт выполнения декларантом работ, связанных с изменением пассажироместимости спорного транспортного средства в результате увеличения количества посадочных мест до 345 мест.

Не согласившись с указанным решением таможенного органа, общество обратилось в арбитражный суд с заявлением, в котором просило признать его незаконным.

Удовлетворяя при повторном рассмотрении дела заявленные требования, суд первой инстанции (со ссылкой на результаты судебной экспертизы) исходил из того, что установочные работы по реконфигурации пассажирского салона возможно считать техническим обслуживанием.

К такой позиции эксперт пришел по результатам анализа пункта 21.91А Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденных Приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 (вступили в силу 8 декабря 2019 г., далее – ФАП-21).

Эксперт исходил из того, что под модернизацией понимается глобальное изменение характеристик и свойств объекта, которое может включать в себя большое количество модификаций и которое может быть произведено только держателем карты данных сертификата типа воздушного судна транспортной категории (общество таковым не является).

При рассмотрении апелляционной жалобы суд апелляционной инстанции, руководствуясь положениями статьи 371 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ), пришел к выводу, что целью технического обслуживания является поддержание летной годности, работоспособности, исправности и безопасности эксплуатации воздушного судна.

Суд апелляционной инстанции указал на то, что в широком смысле модернизация – изменения (улучшения) объекта, заключающиеся в повышении технического уровня и экономических характеристик объекта, а также в наличии по ее завершении положительных экономических последствий (повышение производительности).

Отменяя решение суда первой инстанции и отказывая в удовлетворении требований, Девятый арбитражный апелляционный суд исходил из того, что в рассматриваемом случае произведенная реконфигурация салона воздушного судна квалифицируется как его модернизация, поскольку единственной и

основной целью проведения таких работ являлось увеличение доходности эксплуатации воздушного судна за счет изменения такого качества (параметра) воздушного судна, как его провозная способность.

Согласившись с подходом, изложенным судом первой инстанции, суд округа отменил постановление суда апелляционной инстанции.

Судом округа по настоящему делу не учтено следующее.

Как следует из пункта 1 статьи 219 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС), процедура временного ввоза (допуска) применяется в отношении иностранных товаров и предусматривает, что такие товары временно находятся и используются на таможенной территории Союза при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру и их использования в соответствии с такой таможенной процедурой.

Допускается использование временно ввезенных товаров, являющихся транспортными средствами, за пределами таможенной территории Союза. При использовании временно ввезенных товаров, являющихся транспортными средствами, за пределами таможенной территории Союза в отношении таких товаров допускается совершение операций, предусмотренных пунктами 1 и 2 статьи 277 ТК ЕАЭС, в частности, операций 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 вывоза с таможенной территории Союза, если потребность в таких операциях возникла во время использования этих транспортных средств международной перевозки за пределами таможенной территории Союза (пункт 8 статьи 222 ТК ЕАЭС).

На основании пункта 3 статьи 277 ТК ЕАЭС в случае совершения операций, не предусмотренных пунктами 1 и 2 данной статьи, без помещения временно вывезенных транспортных средств международной перевозки под таможенную процедуру переработки вне таможенной территории при ввозе на таможенную территорию Союза такие транспортные средства международной перевозки подлежат помещению под таможенную процедуру выпуска для

внутреннего потребления с уплатой ввозных таможенных пошлин, налогов в соответствии со статьей 186 ТК ЕАЭС.

Статьей 186 ТК ЕАЭС (пункты 1 – 2) предусмотрено, что при помещении продуктов переработки под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления ввозные таможенные пошлины исчисляются исходя из стоимости операций по переработке вне таможенной территории Союза. Стоимость операций по переработке вне таможенной территории Союза определяется как совокупность фактически понесенных расходов на: 1) операции по переработке (ремонту); 2) иностранные товары, использованные в процессе переработки (ремонта), если они не включены в расходы на операции по переработке (ремонту).

Аналогичные по сути последствия совершения работ по модернизации воздушного судна за пределами таможенной территории Союза предусмотрены решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. № 329 «О перечне категорий товаров, в отношении которых может быть установлена специальная таможенная процедура, и условий их помещения под такую таможенную процедуру», в абзаце втором пункта 5 которого установлено, что иностранные товары, помещенные под таможенную процедуру временного ввоза (допуска), вывозимые за пределы таможенной территории Союза с целью капитального ремонта и (или) модернизации и ввозимые обратно после такого капитального ремонта и (или) модернизации, помещаются под специальную таможенную процедуру с уплатой таможенных пошлин и налогов от стоимости капитального ремонта и (или) модернизации, без применения мер нетарифного регулирования.

Из приведенных положений таможенного законодательства вытекает, что в отношении товара, фактически вывезенного за пределы таможенной территории для переработки, но впоследствии возвращенного на таможенную территорию, в качестве таможенной стоимости принимается не стоимость самого товара, а стоимость его переработки, отражающая экономическую ценность произведенных в товаре улучшений.

Экономическим основанием взимания таможенных платежей в такого рода

случаях выступает то, что владелец товара (воздушного судна) получает возможность извлечения дополнительной выгоды от использования товара на таможенной территории Союза вследствие того, что товар был модернизирован.

Принимая во внимание изложенное, для целей отграничения технического обслуживания (ремонта) товара от его модернизации, юридическое значение имеет то, направлено ли проведение соответствующих работ на поддержание товара (воздушного судна) в технически исправном и годном к эксплуатации состоянии, либо работы проводились для увеличения эффективности эксплуатации товара, например, для расширения возможности извлечения дохода от использования воздушного судна в качестве средства международных перевозок.

В пункте 1 статьи 50 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено, что юридическими лицами могут быть организации, преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности (коммерческие организации) либо не имеющие извлечение прибыли в качестве такой цели и не распределяющие полученную прибыль между участниками (некоммерческие организации).

Общество является коммерческой организацией, преследующей извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности. Соответственно, презюмируется, что общество действовало разумно и произвело рассматриваемые действия со спорным воздушным судном именно в целях извлечения (увеличения) прибыли, при том, что обществом иного не обосновывается.

Согласно ВК РФ (пункт 6 статьи 37¹ в редакции, действовавшей на момент совершения обществом соответствующих операций с судном) техническое обслуживание гражданского воздушного судна – комплекс работ, необходимых для поддержания летной годности гражданского воздушного судна, включая проведение проверок гражданского воздушного судна, замену его частей, устранение неисправностей, а также осуществление изменения конструкции гражданского воздушного судна или выполнение его ремонта.

Схожие положения отражены в действующей редакции названного пункта, в силу которого техническое обслуживание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов – выполнение работ на беспилотных авиационных системах и (или) их элементах, гражданских воздушных судах, авиационных двигателях, воздушных винтах по поддержанию летной годности беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, включая контрольно–восстановительные работы, проверки их частей, замены их частей, устранения дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление изменений их типовых конструкций или ремонта.

Следовательно, по общему правилу работы по изменению пассажировместимости воздушного судна не могут быть отнесены к техническому обслуживанию.

При рассмотрении дела таможенным органом последовательно указывалось, что обществом произведена именно модернизация воздушного судна. Проведение работ по реконфигурации салона не было связано с износом пассажирских кресел и необходимостью устранения дефектов, препятствующих нормальной эксплуатации воздушного судна.

В широком смысле модернизация – изменения (улучшения) объекта, заключающиеся в повышении технического уровня и экономических характеристик объекта, а также в наличии по ее завершении положительных экономических последствий (повышение производительности).

Аналогичное толкование указанному понятию дается в положениях Налогового кодекса Российской Федерации (далее – НК РФ). Так, в силу пункта 2 статьи 257 НК РФ к работам по достройке, дооборудованию, модернизации относятся работы, вызванные изменением технологического или служебного назначения оборудования, здания, сооружения или иного объекта амортизируемых основных средств, нематериальных активов, повышенными нагрузками и (или) другими новыми качествами. К реконструкции относится переустройство существующих объектов основных средств, связанное с

совершенствованием производства и повышением его технико–экономических показателей и осуществляемое по проекту реконструкции основных средств в целях увеличения производственных мощностей, улучшения качества и изменения номенклатуры продукции.

Как отмечал таможенный орган, судебные эксперты подготовили заключение в рамках своей ограниченной специальной технической компетенции (ФАП-21) с целью оценки влияния изменений на летную годность и безопасность. Однако данные лица не компетентны и не уполномочены осуществлять правовую квалификацию произведенных с воздушным судном действий для целей таможенного, налогового или гражданского права.

Дефиниции, применяемые в целях, определенных в ВК РФ, сами по себе не могут изменять смысл терминов, используемых в таможенном (налоговом) законодательстве, что следует, в том числе, из правовых позиций, изложенных в постановлениях Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 29 октября 2013 г. № 6480/13 и от 12 ноября 2013 г. № 8090/13.

Как верно отмечено в постановлении Девятого арбитражного апелляционного суда, в данном конкретном случае увеличение количества кресел на воздушном судне не влияло на безопасность воздушного судна, его летную годность, не было связано с износом пассажирских кресел и необходимостью устранения дефектов, препятствующих нормальной его эксплуатации, а преследовало цель извлечь положительные экономические последствия в виде повышения производительности, получения прибыли, что характеризует спорные работы как модернизацию для целей таможенного регулирования и установления оснований для начисления таможенных платежей, исходя из стоимости операций по переработке судна вне таможенной территории Союза.

Соответственно, у суда первой инстанции не было оснований для признания незаконным оспариваемого решения таможенного органа от 9 сентября 2021 г., а у суда округа – для отмены постановления суда апелляционной инстанции.

В связи с тем, что судом округа допущены существенные нарушения норм

материального права, которые повлияли на исход дела и без устранения которых невозможны восстановление и защита нарушенных прав и законных интересов, обжалуемый судебный акт суда округа подлежит отмене с оставлением в силе акта суда апелляционной инстанции.

Руководствуясь статьями 176, 291¹¹ – 291¹⁵ Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

определила:

постановление Арбитражного суда Московского округа от 22 января 2026 г. по делу № А40-282276/2021 отменить.

Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22 октября 2025 г. по указанному делу оставить в силе.

Настоящее определение вступает в законную силу со дня его вынесения и может быть обжаловано в порядке надзора в Верховный Суд Российской Федерации в трехмесячный срок.

Председательствующий судья

Д.В. Тютин

Судья

И.Л. Грачева

Судья

Р.А. Хатыпова