

ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ

ПУТИ И РЕШЕНИЯ

Интеграционные процессы в рамках Таможенного союза (ТС) набирают обороты. В июле 2010 года вступил в силу Таможенный кодекс ТС, а в июле 2011 года будет отменен контроль на внутренних границах стран Таможенного союза. Таким образом, термин «единая таможенная территория» практически полностью будет отвечать своему содержанию. О том, как идет работа по унификации подходов к осуществлению таможенного контроля, информационному взаимодействию, формированию единых оценок в системе управления рисками, а также о проблемах, с которыми сталкивается ФТС России и ее коллеги по ТС, рассказывает начальник Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля (ГУОТОиТК) Дмитрий НЕКРАСОВ.

КОНТРОЛЬ ТРЕБУЕТ ЗАТРАТ

- Дмитрий Викторович, как идет работа по унификации контроля в Таможенном союзе? С какими проблемами вы сталкиваетесь?

- Прошел почти год с тех пор, как с первого июля 2010 года вступил в силу Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС). Сегодня можно сказать, что Таможенный союз состоялся де-юре и де-факто. Он стал реальным интеграционным объединением.

От прежних попыток интеграции ТС отличает то, что он изначально базировался на едином ТК ТС и единых ставках Таможенного тарифа (ЕТТ). Конечно, есть определенные исключения, которые и раньше создавали проблемы и после первого июля 2011 года, когда будет снят контроль с казахстанско-российской границы, будут вносить определенные проблемы в наши отношения. Но в целом создано единое таможенное законодательство.

По большинству вопросов действуют соглашения, уточняющие некоторые положения ТК ТС по отдельным категориям товаров, по особенностям таможенных операций и так далее. Действуют единые ставки ввозных таможенных пошлин. Накоплен опыт взаимодействия между таможенными службами трех стран. Как в рамках подготовки материалов для Комиссии Таможенного союза (КТС), так и в рамках решения оперативно-управленческих вопросов.

- Расскажите подробнее о проблемах, которые возникают и, видимо, будут возникать в связи с исключениями. Как будут администрироваться эти исключения, когда будет снят контроль с казахстанско-российской границы?

- Речь в основном идет о Казахстане. Количество ставок единого таможенного тарифа, по которым есть различия, - более 400. В России ставки ввозных таможенных пошлин выше из-за масштаба экономики и того сегмента промышленности, который приходится защищать, регулировать. Конечно, в таких неравнозначных условиях имеются сигналы и признаки, что определенные участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) пытаются незаконно использовать эти различия. Пока до первого июля текущего года сохраняется так называемый «лобовой» контроль на границах Белоруссии и Казахстана, а после этой даты такого контроля на внутренних границах уже не будет, и проблема, актуальная сейчас, останется таковой и после этой даты.

Попытки разрешить ситуацию предпринимаются. Между экономическими ведомствами России и Казахстана идет активный переговорный процесс. Казахская сторона на последнем заседании КТС заявила о том, что готова добровольно отказаться от более 200 различий в ставках ввозных таможенных пошлин по тем позициям, которые не являются принципиальными для экономики страны и затраты по администрированию которых будут превышать экономический эффект от них. На сохранении некоторых различий в ставках ввозных таможенных пошлин Казахстан настаивает в силу их важности для экономики. Однако в целом казахстанские партнеры еще не предложили четких и эффективных механизмов контроля, чтобы эти товары не поступали с территории Казахстана на остальную часть единой таможенной территории.

- О каких механизмах идет речь?

- Пока казахстанские партнеры предлагают довольно затратные механизмы контроля, например, маркировку. Хотя, казалось бы, с первого взгляда, что это привлекательный

механизм. То есть на товары, предназначенные только для внутреннего казахстанского рынка, будут клеиться марки. Но если этот товар попадает в Россию, что с ним делать? А в том, что это произойдет, можно не сомневаться из-за большей привлекательности и платежеспособности российского рынка. Есть и другие предложения, которые в целом характеризуются тем, что проблема контроля мягко перекладывается на плечи России или Белоруссии.

- С точки зрения таможенной службы, есть какой-то реальный механизм, чтобы решить проблему контроля?

- Наверное - это лицензирование и квотирование, что казахстанская сторона, в частности, и предлагала по лекарственным препаратам. Здесь необходимо четко определиться, кто будет ввозить в Казахстан, в данном случае лекарства, по пониженным ставкам, в каком объеме и так далее. При таком подходе, по крайней мере, можно зафиксировать текущую годовую потребность экономики Казахстана в том или ином товаре и, уже, исходя из определенной квоты, Казахстан будет отслеживать товары, идущие в страну по пониженным ставкам, и те, которые идут по ставкам, общим для Таможенного союза.

Хочу заметить, что эти вопросы решаются в других ведомствах. Но поскольку ФТС России находится на острие проблем, то наши специалисты, безусловно, знают о них, участвуют в обсуждении и предлагают пути их решения.

ЕСТЬ БЕЛОРУССКИЙ ОПЫТ

- А как с первого июля 2011 года будут контролироваться запреты и ограничения во внутренней торговле между странами Таможенного союза?

- К сожалению, несмотря на то, что первое июля не за горами, министерства, в компетенцию которых входят эти вопросы, во всех трех странах пока не достигли договоренности. Как при полном отсутствии таможенного контроля на внутренних границах они будут контролировать запреты и ограничения во внутренней торговле? Речь идет о взаимном признании документов. Пока процесс незавершен. Его решение также находится вне компетенции таможенных органов. Однако с первого июля у

таможенных органов не будет возможности осуществлять такой контроль на внутренних границах.

- Что вы можете сказать о других механизмах контроля в Таможенном союзе, например, об информационном взаимодействии?

- По инициативе ФТС проведена активная работа по выработке соглашения об обмене информацией в рамках осуществления аналитических и иных контрольных функций. Соглашение, в частности, подразумевает, что основные сведения по каждой товарной партии будут доступны таможенным службам трех стран, что позволит взаимно оценивать ситуацию на таможенном пространстве в целом. О том, какие намечаются негативные или положительные тенденции, где необходимо вести переговоры, а где, может быть, необходимо совместными усилиями провести дополнительный контроль.

Реализация этого соглашения - большой пласт работы, которая нам предстоит в отсутствии «лобового» контроля на передовом рубеже, то есть на внутренних границах ТС. В этой связи хотелось бы отметить, что нами очень серьезно прорабатывался вопрос присутствия российских таможенников на внешних границах ТС вместе с коллегами по Таможенному союзу. Это для того, чтобы таможенные службы трех стран имели возможность отслеживать ситуацию в целом по периметру ТС. Мы полагаем, что такое сотрудничество повышает доверие друг к другу и сказывается на результатах работы. Соответствующее соглашение создано и практически готово к подписанию.

- Но этим информационное взаимодействие не исчерпывается?

- Есть несколько общих таможенных процессов, которые, собственно, и скрепляют ТС в единое таможенное пространство, начинаясь в одной стране и продолжаясь в другой, — это, в первую очередь, таможенный транзит. На начальном этапе было очень сложно. Но, тем не менее, с января 2011 были доработаны программные средства, и мы перешли на сквозную процедуру таможенного транзита.

В решении проблем таможенного транзита в рамках ТС помог опыт Союзного государства с Белоруссией. Информационные и таможенные технологии здесь отлажены давно, за прошедшие годы накоплен колоссальный опыт. Вначале, конечно,

наложение процессов дало некоторый сбой и выявилось много нестыковок и ошибок в программных продуктах. Но тесное взаимодействие трех таможенных служб привело к хорошему результату и ошибки были сведены к минимуму. В этом году технология таможенного транзита будет доработана и усовершенствована, в том числе путем расширения ее возможностей. То есть на уже отработанную технологию будут «нанизаны» новые блоки, такие как, например, обеспечение уплаты таможенных платежей. Уже в ближайшее время соответствующие документы будут подписаны.

Еще один значимый процесс, объединяющий три страны - подтверждение фактического вывоза, то есть речь идет о возврате НДС. Это очень важно для экономик стран-членов ТС в рамках конкурентной борьбы предприятий на внешнем и внутреннем рынках. Даже в рамках Союзного государства мы не успели до конца сблизить позиции по этому процессу, а когда прибавился Казахстан, стало еще сложнее. Но работа идет, подготовлена нормативная база, и механизм подтверждения фактического вывоза достаточно стабильно действует, правда, главным образом путем пересылки бумажных документов.

И НАРУШИТЕЛЬ БОИТСЯ

- Как это происходит сейчас?

- Внутри каждая страна подтверждает фактический вывоз товара по своим правилам. Если же, например, какое-то российское предприятие осуществляет вывоз товара через Белоруссию, то необходимо получить подтверждение с белорусской границы, а если через Казахстан, то соответственно с казахстанской границы. Белоруссия или Казахстан изымают на границе необходимые документы, формируют реестры и пересылают документы в специально созданный таможенный орган как по белорусскому, так и по казахстанскому направлению. Там эти документы обрабатываются, а потом рассылаются в таможни, где оформлялся товар.

Механизм несложный, но, поскольку он завязан на многочисленные пересылки и бумажный процесс, то на первоначальном этапе были серьезные сбои, особенно по казахстанскому направлению. Наши сотрудники на внутренней границе с Казахстаном проявили личное рвение и стали изымать документы, которые должны были изъять казахстанские таможенники, и те, когда к ним пришли товары без документов, не смогли правильно их оформить. Однако сейчас процесс налажен и Южный пост Оренбургской

таможни, а также Западный пост Смоленской таможни вышли на стабильный график работы.

Тем не менее, нас не устраивает, что «горы бумаг» кочуют по просторам ТС. В таком виде – это очень уязвимая технология, необходимо переходить на электронное подтверждение фактического вывоза товаров. В России уже прошла опытную эксплуатацию система контроля за вывозом товаров (СКВВ), позволяющая решать многие задачи, в том числе не допускать двойное подтверждение и превышение при вывозе задекларированного количества товаров. Кроме того, СКВВ будет накапливать информацию о вывезенных товарах, которую таможенные органы смогут в упорядоченном и четком виде передавать налоговым органам.

Для того, чтобы налоговые органы не требовали предоставления информации в бумажном виде, необходимо внести изменения в Налоговый кодекс РФ. Это непростой вопрос. Но, консультации идут, и, полагаю, проблему удастся сдвинуть с мертвой точки, поскольку решение вопроса идет в русле поручений руководства страны по автоматизации и информатизации процессов в экономике. Это позволит сделать электронное декларирование более привлекательным для участников ВЭД.

- Как идет работа по унификации в рамках ТС? В частности, по сближению подходов в методологии системы управления рисками (СУР)?

- Конечно, для таможенного контроля важно не только иметь общую нормативную базу в Таможенном союзе, но и одинаковое ее использование во всех трех странах. Наша задача – обеспечение «равной глубины» таможенного контроля, для того, чтобы у участника ВЭД не было соблазна бегать из России в Казахстан и обратно или в Белоруссию и искать прорехи в нашей обороне. Там, где подходы различаются или ситуация распадается на какие-то местечковые сегменты, появляются такого рода возможности. Поэтому с первых дней создания Таможенного союза ФТС России приложила много усилий для того, чтобы убедить своих коллег в необходимости скоординированных подходов к работе, проводимой в рамках системы управления рисками (СУР).

СУР – это основной механизм контроля, избавляющий от избыточных контрольных функций со стороны таможни. Мы не можем, да и не должны охватить контролем все сферы торговли, тем более, что затраченные на это средства намного превысят эффект

от полученных результатов. Вместе с тем, контроль должен быть эффективным, а наносимые точечные удары целевыми. СУР поддерживает определенный уровень напряжения, достаточный для того, чтобы потенциальные нарушители боялись нарушать законодательство.

В ТС работа по сближению позиций и поиску подходов к формированию единой системы СУР складывалась непросто. Однако путем взаимных убеждений, поиска компромиссов удалось создать рабочую группу по вопросам унификации национальных СУР. В нее входят основные подразделения в странах-членах ТС, занимающиеся этим направлением. Рабочая группа готовит методологическую основу для дальнейшего развития СУР, а также конкретные профили рисков, которые будут применяться в ТС. Мы видим ее в качестве одного из элементов Объединенной коллегии Таможенного союза в виде коллегиального органа. Надеемся, что рабочая группа по СУР выработает механизмы, которые позволят на площадке Объединенной коллегии искать, формулировать и исполнять согласованные подходы по всем вопросам, находящимся в компетенции таможенных служб.

В конечном итоге, унификация национальных систем управления рисками позволит обеспечить единообразное применение таможенными администрациями стран-членов ТС законодательства с безусловным соблюдением соответствующих норм и требований, а также обеспечит взаимодействие между их таможенными администрациями при таможенном контроле, чтобы не допустить нарушений в области внешней торговли. Кроме того, это позволит также скоординировать контроль на внешних границах ТС, в том числе осуществлять взаимный мониторинг за таможенными операциями и таможенным контролем на территориях иностранных государств.

Завершая разговор о Таможенном союзе, хочу подчеркнуть, что первое июля – это очередной шаг на пути интеграции. Однако и после этой даты будет продолжено технологическое и техническое сближение наших стран.

- Дмитрий Викторович, результаты, достигнутые по СУР в 2010 году, отмечались на коллегии ФТС России, посвященной итогам работы в прошлом году. Что бы вам особо хотелось отметить?

- В целом работа по применению СУР в 2010 году была ориентирована на обеспечение ее эффективности. В ЦТУ и ЮТУ проводились эксперименты, в ходе которых

отрабатывались модели оценки уровня риска для того, чтобы оценить возможности их внедрения во всех таможенных органах. Региональным таможенным управлениям (РТУ) в прошлом году было делегировано право самостоятельного издания профилей риска на постоянной основе. В целом же была проведена актуализация общероссийских профилей рисков, позволившая оптимизировать степень выборочности таможенного контроля с использованием СУР путем более тонкой настройки индикаторов риска.

В 2010 году под действие профилей рисков попало более 830 тысяч ввозимых партий товаров (18 процентов от общего числа оформленных при ввозе партий), из них досмотр был поведен менее чем по 270 тысячам (5,7 процента от общего числа оформленных партий). При вывозе под действие профилей рисков попало немногим более 133 тысяч оформленных партий товаров и транспортных средств (5 процентов от общего числа оформленных при вывозе партий), из них по 22 тысячам партий был произведен таможенный досмотр (0,9 процента от общего числа оформленных партий). В результате применения СУР было возбуждено более 9,5 тысяч дел об административных правонарушениях и около 300 уголовных дел.

- Как идет работа по категорированию участников ВЭД? Каковы критерии категорирования?

- Категорирование участников - одна из составляющих СУР. В соответствии с внутриведомственным планом ФТС России по развитию и применению СУР до июля 2011 года, должны быть подготовлены соответствующие проекты приказов. В частности, должен быть сформирован перечень лиц перемещающих товары, в отношении которых не применяются меры по минимизации рисков, содержащиеся в профилях рисков. Для ускорения совершения таможенных операций также должен быть определен порядок проведения контроля при ввозе автомобильных комплектующих и другой сопутствующей продукции, используемой при производстве автомобилей, которые поступают в адрес автопроизводителей для промышленной сборки моторных транспортных средств. Кроме того, вместе с ФНС России должна быть сформирована технология взаимодействия налоговых и таможенных органов по проведению совместных проверочных мероприятий в отношении организаций, занимающихся ввозом и торговлей иностранными товарами на российской территории.

В условиях активизации экономики, роста товарооборота, объявленного сокращения штатной численности всех государственных органов, в том числе и таможенных, мы ищем пути рационального и эффективного таможенного контроля. Понятно, что нарушают таможенное законодательство не все. А тех, кто нарушает, условно можно

разделить на две группы: те, кто делает это целенаправленно, осознано создавая определенные схемы, и те, кто в силу незнания или невнимательности допускает нарушения, похожие на ошибки. При этом, у всех разные таможенные и налоговые истории, разная репутация. Важно не только, какие нарушения допускает участник ВЭД, но и как он реагирует на нарушения законодательства, а также насколько эти нарушения критичны для экономики страны.

По сути, мы возобновляем работу, которая когда-то начиналась в таможенной службе, но оказалась достаточно уязвимой для негативных факторов, например, коррупции. Поэтому, с учетом накопленного опыта, идет поиск рациональных механизмов таможенного контроля, а категорирование участников ВЭД – один из таких механизмов, хорошо зарекомендовавший себя в других странах.

Де-факто такой механизм существует у нас и у наших соседей по Таможенному союзу. Сотрудники постов и таможен прекрасно знают, как происходит оформление одними и теми же участниками ВЭД в течение многих лет по одному и тому же товару, по одному и тому же контракту, по одному и тому же заводу. Они знают о репутации руководства и сотрудников этих предприятий. Конечно, в этом случае они стараются не усложнять процесс таможенного контроля. Так что, категорирование участников ВЭД – это способ сделать такой подход прозрачным, понятным, предсказуемым для участников ВЭД и наших сотрудников.

Предполагаем, что нам удастся заложить разные ступени - степени доверия. Для тех, кто только начинает работу и имеет небольшую историю, упрощения будут одни. Кто уже долгие годы стабильно работает - другие, и в случае нарушений, они будут откатываться на ступень ниже. В тех случаях, когда нарушения станут критичными, они должны просто исключаться из числа добросовестных участников ВЭД. Но если эти нарушения не критичны, то достаточно будет понижения степени доверия на одну-две ступени. В таможенной службе идут горячие дискуссии по механизму категорирования. Ведь необходимо максимально оградить его от разных рисков, в том числе от коррупционной составляющей.

ЗАКОН ВАМ В ПОМОЩЬ

- Участники ВЭД с нетерпением ждут, когда заработает норма, предусмотренная законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации», об

уполномоченном экономическом операторе.

- Эта норма направлена на упрощение таможенных формальностей. Однако, если категорирование участников ВЭД это выборочные и простые механизмы таможенного контроля, то институт уполномоченного экономического оператора предусматривает специальные упрощения. Они касаются порядка декларирования и выпуска товаров, завершения таможенного транзита, дают возможность временного хранения товаров не на складах временного хранения, а на своих площадях. Это особенно востребовано крупными производственными предприятиями, хотя формально закон не ограничивает права на применение специальных упрощений юридических лиц, не осуществляющих производственную деятельность.

Но для производственных предприятий, которые станут уполномоченными экономическими операторами, делается чуть большее послабление в рамках завершения процедуры транзита. Критерии для уполномоченных экономических операторов, осуществляющих производственную деятельность, сейчас вырабатываются. Идут дискуссии между тремя странами и о результате говорить преждевременно.

Закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» вступил в силу в конце 2010 года. И в нем уже заложен институт уполномоченного экономического оператора. Во избежание правового вакуума до выхода подзаконных нормативных правовых актов, в Федеральном законе предусмотрен переходный период. Этот новый институт своего рода приемник института лиц, в отношении которых были установлены специальные упрощенные процедуры. До начала включения экономических операторов в реестр, из почти 300 организаций, которые уже работали с применением специальных упрощенных процедур, больше половины изъявили желание продолжать работать в переходный период. Впоследствии они намерены стать уполномоченными экономическими операторами, о чем и уведомили ФТС России. Сейчас они работают с применением ранее установленных специальных упрощенных процедур.

Фактически в Российской Федерации уполномоченный экономический оператор появится тогда, когда будут изданы все необходимые приказы. Регламент, который определит порядок включения в этот реестр, разработан, завершается его согласование. После подписания он будет направлен в Минэкономразвития. К сожалению, весь процесс займет еще несколько месяцев. Однако параллельно ФТС России разрабатывает другие документы, необходимые для функционирования института экономического оператора. Они менее громоздки, поэтому, я думаю, что они вступят в силу одновременно с регламентом. Обозначенный законом срок – конец 2011

года. Но мы делаем все, чтобы завершить работу как можно раньше.

- С первого июля 2011 года, после передачи таможенным органам некоторых функций других ведомств, на границе останутся только пограничники и таможенники. Начнет действовать принцип «одного окна», о чем так долго говорилось. Кто от этого выиграет, что это будет означать для таможни?

- На самом деле закон № 394-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с передачей полномочий по осуществлению отдельных видов государственного контроля таможенным органам Российской Федерации» вступает в силу с 29 июня 2011 года. Законом предполагается сокращение административных барьеров путем передачи таможенным органам полномочий по осуществлению в пунктах пропуска транспортного контроля, а в специализированных пунктах пропуска – документального санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля. Это обусловлено отсутствием благоприятных условий для пересечения государственной границы РФ, несоответствием системы пропуска международным стандартам, дублированием отдельных функций и технологических операций органами государственного контроля, что приводит к длительному проведению контроля в пунктах пропуска. Закон позволит ускорить прохождение товаропотока через границу, поскольку большая часть легального товарооборота не будет подвергаться фактическому контролю.

Этот нормативный акт много лет «прорывался» сквозь межведомственные барьеры. Были жесткие дискуссии, дебаты на различных уровнях. Если с передачей транспортного контроля все ясно, то с другими видами контроля дела обстоят сложнее. Все карантинные грузы сопровождаются определенным набором документов. Как правило, большинство законопослушных грузополучателей заранее оформляют необходимые разрешения, лицензии, свидетельства и этих документов для контроля достаточно. Но не всегда все бывает гладко. И если в документах будут расхождения, а также, если у таможенников есть информация о возможных нарушениях законодательства, содержащаяся в ориентировках, из курирующих министерств (Минсельхоз, Минздрав и т.д.), фактический контроль должен будет проводить специалист одной из этих служб - ветеринарной, санитарной и т.д.

Нужны документы, которые будут определять последовательность действий сотрудников таможенных органов в специализированных пунктах пропуска при проведении этих видов контроля. Кроме того, нужны документы по принятию решения о возможности ввоза подконтрольных товаров, об их немедленном вывозе, либо о

направлении подконтрольных товаров в специально оборудованные и оснащенные места для проведения проверки должностными лицами Роспотребнадзора или Россельхознадзора.

К сожалению, несмотря на то, что до вступления в силу закона осталось совсем мало времени, отдельные министерства и ведомства заняли неконструктивную позицию, которая тормозит решение конкретных вопросов, связанных с реализацией закона. Нужны, как я уже сказал, подзаконные акты: постановления Правительства России, инструкции, а также технологии взаимодействия. ФТС России многократно направляла на согласование разработанные ею документы, однако результата пока нет. Кстати, в течение 2010 года на базе РТА было организовано обучение сотрудников таможни в связи с передачей им новых полномочий. Однако для полноценной организации и завершения этого процесса необходимо получить от соответствующих министерств образцы выдаваемых ими разрешительных документов, подписей и штампов, оформляемых по результатам контроля документов.

По сути, у таможенной службы появилась новая функция, а это – дополнительные нагрузка и ответственность. Но ФТС России – исполнительный орган и мы выполняем поручение Правительства России, не находя почему-то понимания в тех ведомствах, которые передают нам свои функции. А ведь от того, насколько качественно они организуют нашу работу, зависит и общий результат. Однако пока преобладают узковедомственные интересы, что затрудняет реализацию закона.

- В числе приоритетных задач на этот год, которые были озвучены на итоговой коллегии ФТС России 2010 года, упрощение таможенных операций и совершенствование таможенного контроля на территориях ОЭЗ. Как идет работа по этому направлению?

- На территории Российской Федерации в соответствии с законом № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» от 22 июля 2005 года созданы 24 ОЭЗ: четыре промышленно-производственные, четыре технико-внедренческие, три портовые и 13 туристско-рекреационных. Президент и Правительство России уделяют большое внимание особым экономическим зонам, и их число будет расти. Планируется создание ОЭЗ промышленно-производственного типа в Рязанской области, а также две региональные ОЭЗ в Магаданской и Калининградской областях.

Кроме того, на создание этих зон и их правовое регулирование в нашей стране оказывают влияние и те процессы, которые идут в рамках ТС. У наших коллег по тройке тоже есть ОЭЗ, и где-то регулирование более мягкое, чем в России. В рамках ТС действует соглашение по ОЭЗ, но полной унификации законодательства в этой области пока нет. Тем не менее, ФТС России готовит и находит пути упрощающие таможенные процедуры, исключить, некоторые избыточные операции. Подготовлен проект федерального закона по внесению изменений в законы № 116-ФЗ, № 16-ФЗ и № 104-ФЗ (принят в первом чтении Госдумой и дорабатывается для его рассмотрения во втором чтении). Этим проектом предполагается упростить порядок уничтожения товаров и упаковки, пришедших в негодность, непосредственно на территории ОЭЗ или за ее пределами, без помещения таких товаров и упаковки под таможенную процедуру уничтожения. Проектом предполагается определение территорий ОЭЗ промышленно-производственного и технико-внедренческого типов в качестве мест временного хранения, что позволит осуществлять временное хранение товаров резидентов ОЭЗ.

Подготовлен проект приказа, направленный на упрощение и ускорение совершения таможенных операций, связанных с ввозом и вывозом товаров на (с) территорию (и) ОЭЗ. Он предусматривает автоматизацию обмена документами между резидентами ОЭЗ (нерезидентами) и таможенным органом, находящимся в ОЭЗ, при совершении таможенных операций при ввозе и вывозе товаров на (с) территорию (и) ОЭЗ. Также подготовлен проект приказа, определяющего порядок представления резидентами ОЭЗ в таможенный орган отчетности о товарах, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны. Он предусматривает сокращение форм отчетности и предоставление отчетности в отношении отдельных категорий товаров только по требованию для проведения таможенного контроля.

Планируется разработать проект приказа, определяющего требования к оборудованию и обустройству территории ОЭЗ, на которой применяется таможенная процедура свободной экономической зоны. Будет предусмотрена возможность оборудования и обустройства отдельных земельных участков, выделенных резидентам ОЭЗ органами управления ОЭЗ для проведения таможенного контроля. Это позволит применять таможенную процедуру свободной таможенной зоны на отдельном участке территории ОЭЗ, исключив необходимость создания объектов таможенной инфраструктуры на всей территории ОЭЗ.

ЧТО ТАКОЕ КАЧЕСТВО?

- Какие новые задачи поставлены в нынешнем году для развития электронного декларирования и предварительного информирования?

- В предыдущие годы таможенная служба в основном работала над созданием условий для того, чтобы электронное декларирование стало массовым. Поэтому главной задачей были количественные показатели и устранение препятствий для внедрения массового электронного декларирования. Конечно, начиналось все, в какой-то степени, в лабораторных условиях. Нам важно было понять, насколько этот механизм работоспособен. И можно сказать, что в 2010 году был совершен прорыв в этом направлении.

Доля грузовых таможенных деклараций, выпускаемых в электронной форме в общем количестве деклараций, на сегодня составила 64 процента, при этом более 61 процента были поданы с использованием Интернета. Для сравнения в январе 2010 года этот показатель не превышал 2,5 процентов. Количество участников ВЭД применявших электронную форму декларирования в 2010 году, составило около 52 процентов от общего количества (более 23,5 тысяч участников ВЭД).

Сейчас в системе электронного декларирования реализованы девять таможенных процедур, под которые помещается более 99 процентов товаров (экспорт, выпуск для внутреннего потребления, свободная таможенная зона, временный ввоз, реэкспорт и прочие). При этом на процедуру выпуска для внутреннего потребления приходится около 66 процентов товаров, а под процедуру экспорта – более 28 процентов.

Если коротко сформулировать задачу на 2011 год, то это переход количества в качество. Во-первых, качество в нашем понимании - это устранение суррогатных явлений, когда электронная декларация в некоторых случаях подтверждается еще и на бумажном носителе. Таможенники вынуждены это делать, поскольку не получают от министерств и ведомств необходимые для таможенного контроля документы в электронном виде. К сожалению, в большинстве ведомств электронные технологии находятся на начальной стадии развития, и межведомственное взаимодействие не налажено. Поэтому нередки случаи, когда получив в электронном виде декларацию, таможенный инспектор видит, что необходим, например, ветеринарный контроль. Значит, участник ВЭД должен предоставить ветеринарное свидетельство. Так что, в определенной степени ФТС России заложник ситуации.

Во-вторых, качество – это рационализация при формировании пакета документов, на основании которых заполнена таможенная декларация. ФТС России не расценивает электронное декларирование как автоматический перевод бумажного пакета документов в электронный вид. Это бессмысленное занятие, ставящее участника ВЭД в нелепое положение. Поэтому необходимо пересмотреть этот пакет документов, сократив ненужные бумаги.

И, в третьих, качество – это сохранение эффективности таможенного контроля при переходе на электронное декларирование. Поскольку мы понимаем, что при такой массовости могут найтись недобросовестные участники ВЭД, которые захотят воспользоваться какими-то недоработками технологии.

В 2010 году ФТС России провела большую работу, итогом которой стало создание 14 специальных таможенных постов – центров электронного декларирования (ЦЭД), с компетенцией по приему деклараций только в электронном виде, использующих в своей деятельности преимущественно технологию удаленного выпуска. ЦЭД взаимодействуют со 181 таможенным органом, в регионе деятельности которых могут находиться товары, в том числе и расположенных в местах, приближенных к госгранице. В первом квартале 2011 года ими было оформлено 2365 деклараций на товары в электронной форме. С начала проведения этого эксперимента наблюдается положительная динамика как роста количества оформленных деклараций, так и количества участников ВЭД, использующих технологию удаленного выпуска.

Таможенные органы заинтересованы в своевременном получении достоверной информации, необходимой для проведения таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, прибывающих на территорию ТС. При этом источниками наполнения информационной базы ФТС России являются сведения, представленные таможенными администрациями стран мира, иными федеральными органами исполнительной власти, а также информация, полученная от заинтересованных участников ВЭД.

Если рассматривать предварительную информацию, поступающую от заинтересованных лиц, как элемент системы предварительного информирования, то сейчас российские участники ВЭД имеют возможность представлять предварительную информацию в отношении товаров, перемещаемых автомобильным и железнодорожным транспортом. В дальнейшем предполагается расширить эту возможность, включив в систему предварительного информирования морской и авиационный транспорт.

Рассматривается возможность введения обязательного предварительного информирования в отношении товаров, перемещаемых автомобильным транспортом. Но это не станет неприятной неожиданностью для заинтересованных лиц. После подписания всех необходимых документов информация будет доведена до всех заинтересованных лиц в сроки, установленные законом (№ 304-ФЗ от 15 ноября 2010 года). Также предполагается адаптационный переходный период к вновь введенной норме по аналогии с Европейским союзом. В условиях ТС, по предварительным оценкам, этот период будет составлять около полугода.

Завершая разговор, хочется отметить, что ФТС России стремится не только своевременно реагировать на текущие потребности экономики, но и работать на перспективу.

Валентина ДУДКОВА