

Представитель заместителя председателя со стороны деловых кругов – А.В. Захаров

Ответственный секретарь – А.В. Смеляков

Присутствовали:

От ФТС России:

К.Л. Чайка, Д.В. Некрасов, В.В. Ивин, А.Б. Струков,

П.А. Баклаков, В.К. Катушёнок, А.И. Рязанов,

М.В. Искоскова, И.А. Чижова, И.Н. Алексеева,

А.Г. Мурашев, Е.А. Жук, Д.В. Куринной, М.В. Богданова

От деловых кругов:

А.И. Борисов, А.В. Горелов, А.Р. Дабагов, М.М. Днепров,

Г.Н. Донцова, А.М. Зайцев, А.В. Кондратьев, Д.А. Коцюбинский,

С.С. Минц, В.Ю. Сурвилло, А.В. Поповичев, А.Б. Привалов,

Е.А. Самойлов, В.А. Саркисов, М.А. Сеньков, С.В. Совдагаров, В.А. Титов, Б.М. Фомин, М.Н. Щу

От органов ████████████████████ государственной власти

и приглашенные:

Н.А. Власов, О.Н. Скударева

А.М. Крупянская

Повестка дня:

1. Внесение изменений и (или) дополнений в декларацию на товары после выпуска товаров. Результаты практического применения положений ст. 191 ТК ТС и решения КТС от 20.05.2010 № 255.

- М.В. Искоскова, ВРИО заместителя начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля

2. О передаче таможенным органам полномочий по осуществлению в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации отдельных видов государственного контроля.

- Некрасов Дмитрий Викторович, начальник Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля

- Рязанов Андрей Иванович, первый заместитель начальника Управления торговых

ограничений, валютного и экспортного контроля

3. О разъяснении положений статей 107 и 215 Федерального закона от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (принятие решения по классификации и особенности декларирования товара в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, перемещаемого в течение установленного периода времени).

- Катушёнок Владимир Кузьмич, начальник Управления товарной номенклатуры

4. Предварительное информирование: европейский опыт и перспективы внедрения в Таможенном союзе.

- Донцова Галина Николаевна, представитель Консультативного совета по иностранным инвестициям в России

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Добрый день, уважаемые члены Совета!

Сегодня мы проводим очередное в 2011 году заседание Общественно-консультативного совета по таможенной политике при ФТС России.

Наша встреча проходит в очень важный момент. Вчера, как вы знаете, вступил в силу Федеральный закон № 394-ФЗ, в соответствии с которым таможенным органам передаются полномочия по осуществлению отдельных видов государственного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации. Федеральная таможенная служба широко освещала эту тему, проводились пресс-конференции, необходимая информация размещалась на нашем официальном сайте, были организованы семинары. Я не буду сейчас на этом останавливаться, мои коллеги ещё раз представят подробную информацию в своих выступлениях.

Кроме того, завтра предстоит ещё одно знаменательное событие – таможенный контроль переносится с российско-казахстанского участка Государственной границы Российской Федерации на внешнюю границу Таможенного союза.

Повестка дня сегодняшнего заседания включает четыре вопроса. Если предложений по изменению повестки нет, предлагаю приступить к работе.□

По первому вопросу с докладом на тему «Внесение изменений и (или) дополнений в декларацию на товары после выпуска товаров. Результаты практического применения положений статьи 191 Таможенного кодекса Таможенного союза и решения Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 № 255» выступит ВрИО заместителя начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля Искокова Марина Вячеславовна.

М.В. ИСКОКОВА

Уважаемый Андрей Юрьевич, уважаемые члены Общественного консультативного

совета.

Еще не многим более года назад проблема внесения изменений и дополнений в таможенную декларацию после выпуска являлась одной из самых актуальных и обсуждаемых буквально на каждой встрече с бизнесом. Пробел в российском таможенном законодательстве не позволял четко его урегулировать.

После вступления в силу Таможенного кодекса Таможенного союза и решения Комиссии таможенного союза № 255 ситуация коренным образом изменилась. Бизнес получил возможность исправлять ошибки, которые были выявлены уже после выпуска товаров, а таможенные органы вносить изменения в таможенные декларации по результатам проведения таможенного контроля после выпуска товаров.

Наиболее часто встречающимися ошибками, которые выявляются после выпуска, являются ошибки в реквизитах документов, номерах транспортных документов, номерах паспортов сделки и ряд других, которые связаны с человеческим фактором. Раньше выявление таких ошибок после выпуска товаров создавало немало трудностей. Теперь есть достаточно простая технология, позволяющая их исправить, но при этом не допустить каких-либо нарушений таможенного законодательства.

Таким образом, на сегодняшний день создана иерархически выстроенная правовая база, включающая в себя положения статьи 191 Таможенного кодекса Таможенного союза, решение Комиссии таможенного союза, определяющие случаи и порядок внесения изменения в декларацию после выпуска, и ведомственные правовые акты, регламентирующие действия должностных лиц таможенных органов при этом процессе.

Большинство проблемных вопросов, связанных с внесением изменений в декларацию после выпуска с 1 июля 2010 года удалось урегулировать. Таможенные органы и участники ВЭД работают по установленным правилам, процесс не сопровождается серьезными сбоями и проходит в рабочем режиме.

Ситуация тщательно отслеживалась в течение всего прошедшего года. Эксперты сторон уже не раз обсуждали эту тему и решением Комиссии таможенного союза от 19 мая 2011 года № 639 в Инструкцию были внесены отдельные изменения и дополнения, которые

как раз вступают в силу с 1 июля 2011 года.

Основные изменения связаны с расширением и детализацией случаев внесения изменений или дополнений в декларацию после выпуска. В частности такие изменения стали возможны при продлении срока действия таможенной процедуры, при выявлении несоблюдения условий, заявленной таможенной процедуры или ограничений по пользованию и распоряжению товарами, при возникновении оснований для возврата (зачета) уплаченных либо взысканных таможенных платежей.

И еще один интересный вопрос. Традиционно сложилось так, что внесение изменений в декларацию после выпуска в связи с корректировкой таможенной стоимости и по иным, не связанным с таможенной стоимостью причинам реализованы различными технологиями. Так, корректировка таможенной стоимости и тех показателей, которые влияют на ее величину, сейчас определены Решением Комиссии Таможенного союза № 376, а положения решения Комиссии Таможенного союза № 255 на эти случаи не распространяются. Таким образом, в настоящее время существуют несколько актов Комиссии Таможенного союза, регулирующих порядок внесения изменений или дополнений в декларацию на товары после выпуска. Более того, для этих целей используются документы различной формы.

В целях исключения подобной ситуации была инициирована и поддержана всеми государствами-членами Таможенного союза разработка проекта единого акта Комиссии Таможенного союза, который бы регулировал все случаи и порядок внесения изменений в декларацию на товары и объединил в себе положения нескольких решений Комиссии Таможенного союза.

Ответственным разработчиком этого акта определена российская сторона. Проект соответствующего документа в установленные сроки был подготовлен и направлен в Секретариат Комиссии Таможенного союза.

Утверждение единого порядка внесения изменений в декларацию после выпуска с установлением унифицированной формы корректировки для всех указанных целей на наш взгляд выведет администрирование процесса внесения изменений в декларацию на товары после выпуска на качественно новый уровень.

Первое заседание экспертов для осуждения проекта данного документа состоится в период с 4 по 8 июля 2011 года. Спасибо.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

К Марине Вячеславовне есть вопросы?

А.В. ЗАХАРОВ

Можно замечание от представителей делового сообщества.

Дело в том, что мы провели опрос среди наших региональных торгово-промышленных палат и участников ВЭД. Он показал, что вопрос внесения изменений в декларацию на товары, связанный с корректировкой таможенной стоимости, вызывает определенную озабоченность и, по мнению участников ВЭД, требует дополнительного изучения и совершенствования практического применения.

Суть проблемы, по мнению участников ВЭД, среди которых осуществлялся опрос, состоит в следующем. Они полагают, что непрозрачность данной процедуры и определенный субъективный подход представителей таможенных органов в некоторых случаях при определении средней установленной стоимости товаров, в отношении которых производится корректировка стоимости, вызывает целый ряд проблем.

Участники ВЭД указывают на отсутствие у представителей таможенной службы понятных для них критериев определения такой стоимости.

В качестве примера нам предоставили статистику по Ростовской области. В арбитражных судах рассматривается большое количество дел с участием территориальных таможенных органов. Анализ практики разрешения споров участников ВЭД с таможнями в регионе Южного таможенного управления за прошлый год показал, что большинство споров, 67,7 %, связаны с определением таможенной стоимости товаров. Число споров по данному вопросу возросло в 3,4 раза по сравнению с 2009 годом. При этом статистика рассмотрения таких дел арбитражным судом Ростовской области в прошлом году показала, что более 90 % решений было вынесено в пользу участников ВЭД.

В связи с этим есть предложение. В целях повышения прозрачности и оперативности процедуры корректировки таможенной стоимости товаров, а также обеспечения участников ВЭД и таможенных органов достоверной информацией о средней стоимости товаров, целесообразно в рамках принятой Концепции интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза предусмотреть разработку и внедрение справочной системы, позволяющей получать информацию о текущей стоимости того или иного товара в режиме реального времени.

Первым шагом на пути решения данной проблемы, по мнению участников ВЭД, должна стать разработка методических рекомендаций по проведению и корректировке таможенной стоимости. Спасибо.

Д.В. НЕКРАСОВ

Здесь немножко вопрос не в самой процедуре внесения изменений в декларацию, а в основаниях и порядке корректировки таможенной стоимости.

А.Б. СТРУКОВ

Насколько я знаю, ГУФТДиТР на сегодняшний день разработаны методические рекомендации, которыми пользуются таможенные органы именно при корректировке таможенной стоимости.

В отношении статистических данных могу сказать, что в разных регионах существует различный процент соотношения выигранных и проигранных дел, но мы в этом направлении работаем.

Что касается получения в режиме он-лайн ценовой информации, мы заинтересованы в этом не меньше, но на сегодняшний день я не готов сказать, готовы ли сами участники бизнеса предоставлять такую информацию.

И.А. ЧИЖОВА

Я тоже хотела бы подчеркнуть, что у нас тема сегодняшнего обсуждения связана именно с внесением изменений в декларацию при наличии решения таможенного органа.

Что касается Вашего вопроса, могу сказать, что на сегодняшний момент в режиме он-лайн мы пытаемся получать такую ценовую информацию. Соответствующее техническое задание подготовлено и направлено разработчикам.

Хочу обратить внимание, что информация должна и участником ВЭД нам предоставляться. Поэтому проблема обоюдоострая. Без вас нам достаточно сложно этот вопрос урегулировать таким образом, чтобы удовлетворить обе стороны. Тем не менее, такая работа ведется.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Этот вопрос требует проработки, потому что прозрачность действий действительно необходима. Нужны такие справочники. Но у нас нет пока единых подходов с бизнесом по определению таможенной стоимости. Поэтому в ходе судебных разбирательств возникают разные решения.

Второй пункт повестки дня – «О передаче таможенным органам полномочий по осуществлению в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации отдельных видов государственного контроля». С содокладами выступят начальник Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля Дмитрий Викторович Некрасов и первый заместитель начальника Управления торговых ограничений, валютного и экспортного контроля Андрей Иванович Рязанов.

Д.В. НЕКРАСОВ

Добрый день, уважаемые коллеги.

Действительно, как подчеркнул Андрей Юрьевич, мы уже два дня живем в новой реальности. Многолетняя работа, которая проводилась по поручению Правительства Российской Федерации всеми министерствами и ведомствами, подошла к завершающему

этапу и со вчерашнего дня Федеральной таможенной службе переданы полномочия от Транснадзора, Роспотребнадзора и Россельхознадзора.

Закон был принят в декабре 2010 года. Вступил в силу 29 июня 2011 года. К этому закону подготовлены постановления Правительства Российской Федерации, которые определяют порядок и последовательность действий должностных лиц, как таможенных органов, так и наших коллег из других контролирующих органов.

Данные постановления Правительства Российской Федерации по нашей информации подписаны и в настоящее время готовятся к публикации. Но, тем не менее, исходя из прямых норм закона, мы уже второй день работаем в новом режиме.

Суть происходящих изменений сводится к тому, что в соответствии с законом № 394-ФЗ, те товары, которые из пунктов пропуска следуют для дальнейшего оформления на территорию Российской Федерации, проходят контроль, так скажем, в особом порядке. Таможенные органы осуществляют документальный контроль по тем перечням товаров, которые до нас довели наши коллеги из Роспотребнадзора и Россельхознадзора. Для фактического контроля эти товары направляются к специалистам этих служб. В том случае, если документы в порядке и товар не попал в упомянутые перечни, таможенный орган самостоятельно принимает решение о пропуске товаров на территорию Российской Федерации.

В части транспортного контроля таможенные органы осуществляют эту функцию, за исключением отдельных изъятий. Например, проверка режима труда и отдыха водителей. Такие вопросы были сохранены за Ространснадзором, и их выполнение было перенесено из пунктов пропуска на внутреннюю территорию Российской Федерации.

В рамках подготовительного процесса по передаче функций была проведена большая работа. Было установлено взаимодействие с министерствами и ведомствами, как на федеральном уровне, так и проведены совместные видеоконференции совместно с нашими коллегами из контролирующих служб. Это позволило сориентировать наши территориальные подразделения на взаимодействие, устранить большую часть конфликтных ситуаций и приступить к работе в нормальном режиме.

В целом прошедшие два дня прошли без серьезных сбоев. Конечно, по отдельным пунктам пропуска есть и технические моменты, не везде заработали программные средства, не везде какие-то пароли были предоставлены, но, тем не менее, по докладам, которые мы получаем с мест и по общению с нашими коллегами, можно сказать, что эта работа идет без серьезных отклонений.

Также этому способствует то, что на данный момент значительная часть товаров по-прежнему подлежит фактическому контролю со стороны наших коллег. Будем внимательно следить за дальнейшим развитием этой ситуации, возможно, потребуется корректировка этих перечней.

Должностные лица таможенных органов уже принимают решения самостоятельно. В частности, за вчерашний день по Северо-Западному региону по линии санитарно-карантинного контроля по 25 товарным партиям приняты решения таможенными органами. По ветеринарному надзору – по 26 товарным партиям.

Статистика постоянно обновляется, и первое время небольшое количество товарных партий, попадающих под эти виды контроля, перемещалось. Я думаю, что в ближайшие 10-20 дней ситуация окончательно придет в рабочее русло, и мы сможем сказать о том, что закон № 394-ФЗ начал работать и приносить свои результаты.

Необходимо отметить, что к началу июля практически совпали два события – передача полномочий и перенос таможенного контроля с российско-казахстанского участка Государственной границы Российской Федерации на внешнюю границу Таможенного союза. Соответственно, с 1 июля начинается свободное перемещение товаров и пассажиров в рамках Таможенного союза. Мы к этому переходу также готовы. Спасибо.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Вопросы к Дмитрию Викторовичу?

Сегодня на заседании присутствует почетный гость – Николай Анатольевич Власов, первый заместитель руководителя Россельхознадзора. У Вас есть что-то добавить?

Н.А.ВЛАСОВ

На самом деле я хочу подтвердить сказанное, была проведена большая совместная работа. И, несмотря на то, что мы как ведомство были против этой передачи, мы сделали все от нас зависящее, чтобы помочь коллегам из таможенной службы освоить эту систему, чтобы не случилось коллапса в день перехода.

Конечно, риски переходного периода остаются. Участники ВЭД должны понимать, что в ближайшее время возможны локальные проблемы на границе. Это будет касаться как отдельных пунктов пропуска, так и отдельных видов товаров. Мы, естественно, будем стараться все решать оперативно. Для этого у нас создана горячая линия и с ее помощью мы постараемся свести риски переходного периода к минимуму.

Хотел бы обратить внимание одновременно и руководства ФТС России, и участников ВЭД на следующее. Риск переходного периода заключается, на мой взгляд, в следующем. Должностные лица таможенных органов на границе будут работать с автоматизированной системой «Аргус». И если инспектор забудет отметить некий груз, который должен быть отмечен в этой системе, то на СВХ внутри страны не получится оформить сертификат, и груз встанет. Просьба обращать внимание на эти моменты. Изменений в прохождении грузов произойти не должно. Если будут сложности, оперативно об этом сообщайте. Выясняйте в пункте пропуска, в наших территориальных управлениях, в региональных таможенных управлениях, пока товар находится в пункте пропуска.

Ничего катастрофического по нашим данным не намечается. По докладам с мест также все спокойно. Спасибо.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо, Николай Анатольевич.

Давайте тогда отпустим ситуацию на время. Посмотрим две-три недели практического применения.

Я тоже хотел бы отметить, что после того, как мы поняли, как мы можем работать вместе, сразу наладились взаимоотношения, и мы определили порядок и регламент передачи этих функций. Мне кажется, с наименьшими потерями для участников бизнеса.

Следующий выступающий по этому вопросу Рязанов Андрей Иванович, первый заместитель начальника Управления торговых ограничений, валютного и экспортного контроля.

А.И.РЯЗАНОВ

Уважаемый Андрей Юрьевич, уважаемые коллеги.

В дополнение к предыдущему докладу, хотелось бы сказать следующее. Понимая, что с 29 июня в связи с передачей функций, основная нагрузка будет на границе, мы совместно с нашими коллегами проводили параллельную работу по унификации требований как таможенных, так и взаимодействующих органов в местах назначения для того, чтобы снизить административный пресс на те товары, которые подверглись усиленному контролю на границе в связи со вступлением в силу Федерального закона № 394-ФЗ.

Проводился мониторинг обстановки, выявлялись те риски, о которых сейчас сказал Николай Анатольевич. И мы нашли определенные пути для минимизации этих рисков.

На сегодняшний день основное внимание должностных лиц таможенных органов в пунктах пропуска сосредоточено на тех случаях, когда таможенник самостоятельно может принять решение и когда он этого сделать не может. При этом, у него есть возможность согласовать свои действия, как с вышестоящим таможенным органом, так и с коллегами из Роспотребнадзора и Россельхознадзора.

Таким образом, основная задача, которая была поставлена перед нами руководством Федеральной таможенной службы, выполнена, и необходимые рекомендации территориальным таможенным органам направлены.

Наряду с этим подготовлены перечни подконтрольных товаров, в отношении которых фактически закон № 394-ФЗ не применяется. Данные перечни ФТС России согласованы в части кодов ТН ВЭД ТС и направлены соответственно в Минсельхоз и Минздравсоцразвития. То есть подготовительные мероприятия, связанные с обеспечением совершения таможенных операций в местах назначения, на наш взгляд, проведены полностью. За прошедшие два дня ситуация показывает, что пока неразрешимых вопросов у таможенных органов не возникает. Спасибо.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Вопросы есть? Пожалуйста.

А.И. БОРИСОВ

Андрей Юрьевич, есть предложение.

Может быть, попросим через секретариат Совета, разослать эту информацию, а мы среди своих членов распространим.

Понятно, что она где-то есть, но лучше, если мы сами дадим. Это облегчит всем работу.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Давайте посмотрим. Особого спокойствия внушать тоже не следует, ситуации бывают разные. Хотя июль не самый активный месяц для бизнеса, и это позволит нам перегруппироваться.

А в рабочем режиме мы будем оперативно реагировать на все угрозы, которые существуют.

С.Г.БУРЦЕВА

Скажите, пожалуйста, как будет решаться вопрос передачи весового оборудования в пунктах пропуска в связи с отменой контроля на внутренних границах Таможенного союза?

К.Л.ЧАЙКА

Этот вопрос действительно существует, но его надо рассматривать не с точки зрения передачи полномочий от Минтранса Федеральной таможенной службе, а в целом о передаче управляемости пунктов пропуска и передачи им на баланс всего имущества.

Этот процесс идет. Другой вопрос, что идет очень медленно. Есть недоработанные документы по земле, по строительству, по оборудованию. До тех пор пока мы не сформируем весь блок документов, мы полностью передачу осуществить не сможем.

На сегодняшний день процесс этот идет поэтапно. Есть планы передачи, которые, к сожалению, зачастую срываются не по нашей вине, но работа над этим процессом осуществляется. Мы планируем, в любом случае, до конца текущего года передать Росгранице оборудование, в том числе и находящееся на балансе в Минтрансе.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Применительно к сегодняшнему дню, все эти организационные мероприятия опережают

события, связанные с решением вопросов ответственности.

Я вчера подписал письмо в адрес пограничной службы, о том, что мы готовы передать собак из наших кинологовических центров, расположенных на российско-казахстанском участке границы.

По российско-белорусскому участку границы мы также посмотрели, что можно оставить для нас. Часть имущества передали в Российскую таможенную академию для организации учебного процесса. Тем не менее, там какое-то имущество осталось. Есть опасение, что когда таможенники уйдут с границы, все может быстро прийти в негодность, все растащат и разворуют. Этого не хотелось бы допустить. Росграница должна обеспечить охрану, но опять-таки какими силами? Как я понимаю, эти вопросы еще до конца не решены. Спасибо, что подняли вопрос. Он шире, чем собственно весовое оборудование, хотя это тоже дорого.

Переходим к третьему вопросу повестки дня. С докладом о порядке принятия решения по классификации и особенностям декларирования товара в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, перемещаемого в течение установленного периода времени выступит начальник Управления товарной номенклатуры Владимир Кузьмич Катушёнок.

В.К. КАТУШЁНОК

С 2001 года до вступления в силу Федерального закона от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», действовал особый порядок классификации, таможенного оформления и таможенного контроля оборудования, ввозимого в виде отдельных компонентов, в течение определенного периода времени. Правовая основа этого порядка была достаточно уязвима, так как при отсутствии соответствующих норм в Таможенном кодексе Российской Федерации можно было опираться лишь на юридическую интерпретацию основных правовых принципов. По этой же причине совершенствование этого порядка было практически невозможно. В нормативном регулировании на уровне федерального закона

нуждалось как само право классификации единым кодом в соответствии с ТН ВЭД России оборудования, поставляемого в виде отдельных компонентов в разных товарных партиях, так и право установления особого порядка декларирования этих товаров.

В настоящее время данная проблема решена. В Таможенный кодекс Таможенного союза включены положения, позволяющие законодательству государств-членов Таможенного союза устанавливать особенности таможенного декларирования товаров при перемещении их в несобранном или разобранном виде в разных товарных партиях, статья 194.

В Федеральный закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» включены статьи, определяющие порядок принятия решения по классификации (статья 107), а также устанавливающие особенности декларирования товаров в несобранном или разобранном виде, статья 215.

Все вопросы, связанные с классификацией единым кодом в соответствии с ТН ВЭД России товаров, поставляемых в виде отдельных компонентов, и большинство вопросов, связанных с их декларированием, закреплены нормами прямого действия в Федеральном законе от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Оставались до конца неурегулированными только особенности заполнения заявлений на условный выпуск и декларации на товары. Для решения этой проблемы был издан приказ ФТС России № 206 от 4 февраля 2011 года «Об утверждении Инструкции об особенностях заполнения заявления на условный выпуск».

Основные изменения в порядке получения классификационного решения и декларирования следующие.

Более четко регламентирован порядок взаимодействия с участниками ВЭД при классификации товаров – установлены случаи, когда в решение о классификации могут быть внесены изменения, а также, когда решение о классификации прекращает свое действие.

Ограничены и унифицированы со сроками подготовки предварительных решений сроки классификации товаров – определены сроки для подготовки запроса о дополнительной информации, а также срок для представления заявителем запрошенной информации.

Исключены избыточные требования к участнику внешнеэкономической деятельности по представлению документов и сведений, а также убраны излишние административные барьеры при продлении сроков действия классификационных решений и при декларировании товаров – увеличен первоначальный срок декларирования оборудования до одного года, продление срока декларирования может осуществлять контролирующая таможня, а не центральный аппарат ФТС России, как ранее, порядок декларирования в соответствии с выданными решениями о классификации измен с разрешительного на уведомительный, исключено требование указывать при подаче документов в ФТС России в перечне компонентов товара страну их происхождения и фактурную стоимость.

Для вывозимых товаров появилась возможность декларирования товаров в нескольких таможенных органах.

Увеличена номенклатура товаров, на которые распространяет особый порядок декларирования товара в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, ввозимого или вывозимого в течение установленного периода времени. Это сделано с учетом потребности промышленности и строительства олимпийских объектов. Например, товары 7308, 7309, 9406 позиций ТН ВЭД ТС, такие как металлоконструкции и емкости, сборные строительные конструкции.

В странах Таможенного союза также реализована возможность особого порядка декларирования товара в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, ввозимого или вывозимого в течение установленного периода времени. В Республике Беларусь с 2003 года, в Республике Казахстан в конце 2010 года были приняты соответствующие нормативные акты.

Следует отметить, что если говорить о группах товаров, которые могут декларироваться в особом порядке, то в Российской Федерации перечень этих товаров значительно шире, чем в Республике Беларусь и Республике Казахстан.

Принцип применения особого порядка декларирования в России более демократичный – заявительный, в Республике Беларусь и Республике Казахстан принцип разрешительный.

Срок действия первоначального классификационного решения везде один год.

Возможность продления срока действия классификационного решения в России установлена до 3 лет, в Республике Беларусь – без права продления, в Республике Казахстан – без ограничения.

Орган, принимающий решение о классификации, везде центральный аппарат. В Республике Беларусь предусмотрено также принятие решений таможенными, но по поручению ГТК РБ.

Срок подготовки классификационных решений в России 90 дней, в Республике Беларусь – до 120 дней, в Республике Казахстан – до 30 дней. В беседе с казахстанскими коллегами мы задали вопрос, смогут ли они обеспечить принятие решения в эти сроки. Они сказали, что у них пока нет практики – появится первый опыт принятия таких решений, после этого они посмотрят.

Максимально возможный срок подготовки решений и получения разрешений с учетом принятых регламентов в России до 150 дней, в Республике Беларусь – без ограничения, в Республике Казахстан – до 75 дней.

Сравнительный анализ показывает, что в России особый порядок декларирования товара в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, ввозимого или вывозимого в течение установленного периода времени имеет более оптимальную структуру для обеспечения как технического перевооружения, так и реализации экспортного потенциала страны, обеспечивает минимальное административное давление на участников ВЭД при достаточной регламентации с целью обеспечения таможенного контроля. С помощью этого порядка идет в настоящее время перевооружение многих объектов промышленности.

Остановлюсь на некоторых проблемных вопросах.

Первое. Общий срок декларирования в соответствии со статьей 215 Федерального закона от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» составляет 3 года, и продлить этот срок при декларировании оборудования ни контролирующие таможи, ни ФТС России не сможет. Однако практика применения приказа ГТК России № 388 от 23 апреля 2001 года и того порядка, который реализуется сегодня показывает, что отдельные виды оборудования по объективным причинам не могут быть ввезены на территорию Российской Федерации за 3 года, особенно по тем решениям, которые были приняты ранее. По информации, поступающей от участников ВЭД, это связано с кризисными явлениями предшествующих нескольких лет, когда по сути дела экономическая активность была снижена, и они не могли найти денег для реализации тех контрактов, которые были заключены ранее.

ФТС России при согласовании проекта федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» выступала за установление более длительного срока декларирования, однако при согласовании данного срока с другими федеральными органами исполнительной власти он был ограничен именно тремя годами. Следует отметить, что при обсуждении этого проекта с деловыми кругами ни один представитель бизнес-сообщества не выступил за увеличение этих сроков. Поэтому предлагаем бизнесу проанализировать критичность данного срока и при необходимости инициировать работу по внесению изменений в Федеральный закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации». Со своей стороны ФТС России такие усилия в настоящее время предпринимает.

Второе. Учитывая, что при подготовке Федерального закона от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» необходимо было исключить все отсылочные нормы из текста закона, в статью 107 включены нормы прямого действия. Это то, что касается принятия решения о классификации. Однако в целях дополнительного разъяснения участникам ВЭД порядка подачи документов и принятия решения о классификации ФТС России подготовлены и размещены на официальном сайте ФТС России в разделе «Информация для участников ВЭД» Методические рекомендации по подготовке заявления ФТС России о принятии решения о классификации товара в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, ввозимого или вывозимого в течение установленного периода. Эта информация была размещена 15 июня 2011 года.

Третье. В Инструкцию об особенностях заполнения заявления на условный выпуск и декларации на товар, утвержденную приказом ФТС России № 206 от 4 февраля 2011 года, был включен пункт 24. В соответствии с данным пунктом не допускается декларирование частей компонента в разных заявлениях на условный выпуск. Данное требование было включено исходя из анализа сложившейся негативной практики в период действия приказа ГТК России № 388 от 23 апреля 2001 года. Один, указанный в приложении к классификационному решению компонент, ввозился в течение достаточно длительного времени в разных товарных партиях, и провести надлежащий таможенный контроль в отношении таких поставок было крайне затруднительно.

Следует отметить, что приказ ФТС России № 206 от 4 февраля 2011 года в декабре 2010 года – январе 2011 года был размещен на официальном сайте ФТС России. Однако замечаний от деловых кругов по редакции данного пункта не поступало.

А в последнее время мы столкнулись с большим количеством запросов в отношении применения пункта 24. Оказалось, что ввоз оборудования точно в соответствии с компонентным составом, первоначально заявленным участниками ВЭД, приводит к срыву сроков поставок и дополнительным издержкам. Это даже при условии, что Управление товарной номенклатуры готово оперативно вносить изменения в спецификацию классификационных решений.

В целях разъяснения порядка декларирования оборудования в соответствии с решениями о классификации и урегулирования этого вопроса подготовлены и до сведения региональных таможенных управлений доведены письмами ФТС России от 10 июня 2011 года и от 14 июня 2011 года. Последнее называется «О пункте 24 Инструкции об особенностях заполнения заявления на условный выпуск и декларация на товар». В соответствии с этими письмами пункт 24 не применяется, если решение о классификации было выдано до вступления в силу Федерального закона от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации». Спасибо за внимание.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо, Владимир Кузьмич. Коллеги, есть вопросы? Пожалуйста.

С.Г. Бурцева

Скажите, пожалуйста, в дальнейшем в пункт 24 будут вноситься какие-то изменения?

В.К.КАТУШЁНОК

Да, планируется внести изменения в Инструкцию в соответствии с теми письмами, которые были выпущены. В частности, предлагается сделать развернутую формулировку пункта 24, чтобы действия по декларированию отдельных компонентов распространялись только на те компоненты, которые условно нельзя разорвать. Например, если идет поставка 2 тыс. метров труб, то можно допустить ситуацию, когда в одной декларации будет указано что поставляется, как компонент, 100 м труб, в другой 1000 метров, а в третьей 900 метров. Это можно проконтролировать. Когда же идет какой-то сложный компонент, который условно нельзя разорвать, и декларируется, скажем, в одной декларации часть компонента номер такой-то, в другой декларации – часть компонента номер такой-то. То понять, что именно ввозится, понять не возможно и проконтролировать довольно сложно. Поэтому изменения будут внесены для того, чтобы сделать максимально удобным ввоз компонентов, которые действительно можно декларировать по частям. Новую редакцию пункта 24 планируется также разместить на официальном сайте ФТС России в том же разделе, где размещены Методические рекомендации, для того, чтобы бизнес посмотрел и принял активное участие в его подготовке.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Коллеги, в проекте решения есть предложение членам Совета проработать вопрос о выходе с законодательной инициативой по изменению положения статьи 215 Федерального закона от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» в части увеличения общего срока подачи итоговой таможенной декларации. Все согласны с этим предложением? Принимается.

Последний вопрос повестки дня «Предварительное информирование: европейский опыт и перспективы внедрения в Таможенном союзе». С докладом выступит Галина Николаевна Донцова, представитель Консультативного совета по иностранным инвестициям в России.

Г.Н. ДОНЦОВА

Добрый день, Андрей Юрьевич!

Добрый день, уважаемые участники Общественно-консультативного совета!

Тема обязательного предварительного информирования давно витает в воздухе. Мы обсуждали ее, в том числе, и на заседаниях нашей рабочей группы по таможенному регулированию, которая в рамках Консультативного совета по иностранным инвестициям проходит с участием ФТС России. Иностранные инвесторы предложили поделиться опытом, как компании-члены КСИИ работают в Европейском союзе, какие в связи с этим есть предложения, что можно было бы улучшить до введения обязательного предварительного информирования в Российской Федерации.

Прежде всего, цели предварительного информирования в ЕС. Мы постарались их обобщить и выделить самые главные. В Европе целями были признаны упрощение таможенных процедур, прежде всего, улучшение условий деятельности торгующих организаций всех стран ЕС, надежный контроль на внешних границах ЕС и защита общественной безопасности, а также обеспечение полного взаимодействия в информационных системах во всех странах ЕС. Кроме того, очень важным было использование единообразного подхода ко всем видам контроля, таким как таможенный контроль, налоговый, санитарный, карантинный, фитосанитарный. И главная цель – улучшение бизнес-среды за счет более быстрых и предсказуемых таможенных процедур при одновременном повышении уровня безопасности.

Сроки введения предварительного информирования в ЕС следующие. Первые сведения о предварительном информировании были введены в Таможенный кодекс Европейского союза в 2003-2005 гг. В 2010 году был проведен первый пилотный проект. И только с 1 января 2011 года обязательное предварительное информирование было введено в отношении всех грузов, въезжающих в ЕС. То есть Европа 7 лет шла к этому знаменательному событию.

Кто представляет сведения при предварительном информировании – это либо участник ВЭД, либо перевозчик, либо их представители.

Сведения представляются в различном объеме, в различном наборе, в зависимости от статуса компании, которая представляет предварительную информацию.

Уполномоченные экономические операторы представляют сокращенный набор сведений. Этот институт в Европе работает уже несколько лет и доказал свою эффективность. Хочется обратить внимание, что все компании-члены КСН с нетерпением ждут утверждения положения и административного регламента для уполномоченного экономического оператора в России.

Также стоит отметить, что в ЕС информационные системы предварительного информирования таможни настолько синхронизированы с бухгалтерскими системами предприятий, что практически позволяет отображать предварительную информацию автоматически.

Перечень обязательных сведений, представляемых уполномоченным экономическим оператором, включает общие сведения о поставке: номер транспортного документа, наименование лица ответственного за представление предварительной информации, перевозчик, номер и страна регистрации транспортного средства, код первого места назначения, дата и время первой поставки в ЕС, место загрузки, количество мест, идентификационный номер поставки, грузоотправитель, грузополучатель, код страны транзита, описание товаров, код товара на уровне 4 знаков.

Те компании, которые не являются уполномоченными экономическими операторами и, соответственно, обладают меньшей степенью доверия со стороны таможенных органов, представляют еще дополнительные сведения. Количество единиц товара, код упаковки, сведения о маркировке, общий вес, номер печати, дату декларации, сведения об особых обстоятельствах, место разгрузки, код опасного груза по классификации ООН, сведения о транспортных расходах, подпись.

Что касается ответственности. Очень приятный факт и, надеемся, что в законодательстве Таможенного союза будет принята аналогичная норма, – в Европейском союзе не установлено никаких специальных санкций за непредставление предварительной информации. Негативные последствия для участников ВЭД в случае непредставления предварительной информации – это срабатывание профиля риска, обязательный досмотр и, как следствие, задержки при таможенном оформлении в связи с более длительными процедурами таможенного контроля и оформления.

Мы постарались обобщить опыт, который наработан за те несколько месяцев представления предварительной информации в условиях Таможенного союза, и позволили себе выработать некоторые предложения, которые, надеемся, могут быть учтены при разработке решений по введению обязательного предварительного информирования в России и в Таможенном союзе с тем, чтобы избежать тех неприятностей и ошибок, которые уже отработаны в ЕС.

Прежде всего, следует отметить, нестыковку систем предварительного информирования в России и на внешних границах Таможенного союза. В Республике Беларусь сейчас действует собственная система предварительного информирования, поэтому российские коды не считываются. В результате перевозчики вынуждены обращаться в обязательном порядке в посреднические организации, такие как «Белтаможсервис», которые за отдельную плату вносят информацию из документов перевозчика в форму белорусской системы предварительного информирования. Естественно, было бы удобнее, чтобы при введении предварительного информирования

в Таможенном союзе процедуры подачи информации были бы гармонизированы.

Следующее замечание – на портале ФТС России, которым сейчас можно пользоваться, многие классификаторы обновляются несвоевременно, и часть информации приходится вводить в ручном режиме, при этом в готовом уведомлении не отражаются введенные сведения.

Поэтому, когда это придется делать в обязательном порядке, хорошо было бы своевременно обновлять и синхронизировать классификаторы с базами данных, которые будут принимать эту информацию.

Ещё одна острая тема – это избыточное количество данных, запрашиваемых при предварительном информировании. В перечень тех сведений, которые по практике требуются подавать, входит наименование грузоотправителя и получателя с их ИНН и адресам, и прочими кодами, наименование перевозчика, фамилия, имя и отчество водителя, номер и дата выдачи его паспорта. Больше всего беспокоят сведения о стоимости товаров. Потому что на этапе предварительного информирования они зачастую не известны отправителю, особенно когда идут сборные грузы, и на этапе декларирования у участников ВЭД, у импортеров, естественно, возникают существенные проблемы. Таким образом, есть предложение определить ограниченный минимально необходимый перечень представляемой предварительной информации, с учетом того, что в транзитной декларации уже все сведения будут появляться.

Что касается состыковки предварительной информации с последующим таможенным оформлением, то на момент, пока все работает в пилотном режиме, сведения, которые подаются в качестве предварительной информации, не применяются при таможенном оформлении, при заполнении электронных деклараций и при подаче транзитных деклараций. Насколько мы понимаем, это техническая проблема, которую не так сложно решить, и, надеемся, что с введением обязательного предварительного информирования эти системы состыкуются, так как это упростит жизнь не только импортерам и перевозчикам, но и таможенным органам тоже. Пока же приходится вручную повторно все сведения набирать.

Суммируя опыт и предложения, которые поступали от компаний-членов КСИИ, предлагаем следующее.

Прежде всего, предусмотреть введение обязательного предварительного информирования одновременно или после полноценной реализации электронного декларирования, включая электронную поддержку всех дополнительных видов контроля, в том числе санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля и надзора.

Реализовать применение единого банка данных разрешительных документов и принцип «одного окна».

Естественно, хотелось бы полной унификации предварительного информирования во всех странах Таможенного союза с использованием единых информационных систем и интерфейсов. Чтобы уведомление и тот уникальный номер, который присваивается после введения сведений в базу, отображался и на белорусском и на казахстанском участках внешней границы Таможенного союза.

И, конечно же, хотелось бы избежать применения административных санкции за непредставление предварительной информации. Пока мы не видели предложений о внесении изменений в КоАП и, надеемся, что этого не последует. Предварительное информирование, упрощая и ускоряя процедуры таможенного контроля, должно быть выгодным и удобным как для участников ВЭД, так и таможенных органов. Спасибо.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо, Галина Николаевна. Коллеги, есть вопросы?

В.В. ИВИН

Андрей Юрьевич, разрешите небольшие дополнения сделать. Мы тоже изучали европейский опыт, в том числе, и, находясь в Брюсселе. Я хотел бы расставить небольшие акценты с учетом того, что было сказано в выступлении Галины Николаевны.

Первыми ввели обязательное предварительное информирование американцы, Европа была уже во втором эшелоне. Основной предпосылкой введения было обеспечение соблюдения требований именно безопасности. Реализация предварительного информирования осуществлялась в соответствии с рамочными стандартами безопасности, как составляющая компонента одновременно с введением института уполномоченного экономического оператора. И для целей введения предварительного информирования в Европе были предприняты определенные меры по усилению контроля. Таким образом, не хотелось бы, чтобы эти действия в Европе воспринимались, как меры по улучшению бизнес-климата, как следовало из доклада. Система предварительного информирования изначально была придумана и реализована исключительно для целей безопасности.

Примерно за 18 месяцев до введения, в Европе началась кампания по перерегистрации участников ВЭД. Каждый из них получил, если можно так сказать, ИНН для таможни. Это специальный код, который, фактически, является идентификационным номером как раз для целей предварительного информирования, для подачи информации в таможню. Одновременно с этим была проведена ревизия этих участников ВЭД, и распределены роли между уполномоченными экономическими операторами и обычными получателями и отправителями.

По поводу санкций. Да, действительно, сейчас санкции не применяются, но по информации, которую давали нам наши коллеги из Европы, они специально сделали переходный период в течение полугода до 1 июля, когда предварительное информирование обязательно, но санкции пока не применяются. И они позволяли товарам, которые уже прибыли в пункт пропуска, находясь в пункте пропуска, подать предварительную информацию. То есть обязательность не исключалась, но давалась возможность подать информацию прямо в пункте пропуска.

С 1 июля, во всяком случае, как нас информировали европейские коллеги, мы будем наблюдать ситуацию, когда не санкции применяются, а просто ввоз будет запрещен. То

есть не будет разрешен ввоз транспортного средства на территорию пункта пропуска, если эта предварительная информации не подана в установленные сроки.

Как вы знаете, в Америке эта ситуация реализована таким образом, что в береговую линию нельзя войти кораблю, если из нескольких тысяч контейнеров, которые находятся на его борту, хотя бы по одному нет предварительной информации. Береговая охрана просто его не пускает в прибрежную зону.

Поэтому, еще раз повторю, в предварительном информировании реализованы принципы как раз рамочных стандартов – усиление безопасности с одновременным созданием механизмов, позволяющих осуществлять внешнюю торговлю. Оба компонента идут вместе, но безопасность все-таки в первую очередь.

Н.А. ВЛАСОВ

Всегда, пока доклад слушаешь, вопросов нет, а когда начинается обсуждение, они возникают. Я бы хотел не согласиться с коллегой в смысле такого противопоставления. Конечно, требования безопасности учитываются, и они важны. Но что касается американцев и европейцев, то кого угодно можно подозревать в игнорировании интересов бизнес-сообщества, кроме них.

Я думаю, что даже не надо разделять, для безопасности или для улучшения условий ведения бизнеса, необходимо предварительное информирование. Полагаю, что нужно ставить четкое «и» между этими задачами.

Я приведу простой пример по части Россельхознадзора. Допустим, везет предприниматель самолетом груз, инкубационные яйца, из Италии в Российскую Федерацию, или же лошадь в фургоне, или ввозятся из Гонконга аквариумные рыбки – я намеренно привожу случаи, когда речь идет о живых животных. Когда они придут в пункт пропуска, естественно, счет пойдет на часы, потому что товар может повредиться.

В чьих это интересах? В интересах безопасности? Да. В интересах бизнеса? Тоже да.

Соответственно, нам, учитывая опыт наших зарубежных коллег, нужно изначально дело ставить так, чтобы не противопоставлять одну составляющую в ущерб другой и создавать соответствующие технологии.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо. Кто еще хочет выступить? Пожалуйста.

А.И. КОНДРАТЬЕВ

Хотелось бы уточнить. Какой критерий использовался для определения того или иного статуса компании, представляющей предварительную информацию, и каким образом выбирались критерии для уполномоченного экономического оператора? Спасибо.

В.В. ИВИН

В Европе есть три вида лицензий для уполномоченного экономического оператора в зависимости от того, за что именно несет ответственность уполномоченный

экономический оператор. За всю цепочку поставки, либо только за декларирование уже внутри страны, и третий вид лицензии – это смешанный вариант первого и второго видов.

Наибольшее количество лицензий, сейчас их в Европе выдано больше 9 тысяч, – это первый вид, когда уполномоченный экономический оператор несет ответственность за всю цепочку поставки, включая подачу предварительной информации. В отношении таких товаров система управления рисками минимизирована.

Подводя полугодовой опыт применения предварительного информирования в отношении уполномоченных экономических операторов, европейские коллеги констатируют, что в ряде случаев они вынуждены выходить на ужесточение критериев допуска к такому виду лицензии. Потому что начали выявляться нарушения, а механизм влияния очень слабый. Поэтому сейчас критерии допуска пересматриваются.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Есть ещё замечания? Пожалуйста.

Представитель Ассоциации авиационных грузовых операторов

Небольшой комментарий к выступлению. Понятно, что в основном речь идет об автомобильных пунктах пропуска и соответствующем информировании. Что же касается авиации, то большая просьба учесть, что 1988 году Международная ассоциация авиаперевозчиков и Custom Consul Comity разработали специальное соглашение, специальный интерфейс и специальные сообщения. Они уже функционируют и в

Евросоюзе. И я знаю, что в подразделениях ФТС России, занимающихся IT-технологиями, они были в свое время восприняты. То есть не надо изобретать велосипед, можно использовать то, что уже создано.

Другое замечание. Система не обязательно должна быть единой у стран. Они могут быть разные. Понятная идеология, понятный интерфейс, а системы, наверное, разные.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Ещё комментарии? Пожалуйста.

В.А. ТИТОВ

Я представляю ОАО «РЖД». Хотел бы обратить внимание, что при внедрении системы предварительного информирования необходимо учитывать специфику транспорта, которым перемещаются товары. Это предложение созвучно предыдущему оратору, который говорил об авиации. Дело в том, что на сегодняшний день для того, чтобы предоставить предварительную информацию, требуется ее собрать из нескольких документов. То есть не достаточно, например, одной поездной ведомости, одной накладной, счета-фактуры. Кроме того, в поезде следует одновременно целая группа транспортных средств, что отличает железнодорожный транспорт от автомобильного транспорта. И эта группа транспортных средств формируется фактически уже в непосредственной близости к границе. И даже физически не хватает времени формировать предварительную информацию, потому что поезд уже иногда прибывает в

пункт пропуска, а документы были фактически поданы за полчаса, за 40 минут. Эти аспекты не позволяют выполнять требования предварительного информирования в том виде, в котором они существуют на сегодняшний день. Поэтому я бы хотел ещё раз обратить внимание, что специфика транспорта важна.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо. Трудно возразить. Кто-то еще хочет прокомментировать. Пожалуйста.

О.А. ПЕРШАКОВ

Компания «Пепсико». Есть предложение вводить обязательное предварительное информирование поэтапно, и если возможно, не с 1 января 2012 года, а с 1 февраля 2012 года.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Почему?

О.А. ПЕРШАКОВ

Чтобы избежать скопления транспортных средств на внешних границах Таможенного союза. Потому что, как вы знаете, вся Европа будет на рождественских каникулах до конца декабря, а в начале января вся Россия будет на новогодних каникулах.

Второе предложение. По некоторым видам предварительной информации обеспечить возможность представлять информацию на латинице. Например, наименование иностранных компаний, паспортные данные водителей, уникальные наименования товаров.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо за предложения. А можно Вам задать вопрос? Во взаимоотношениях с российской таможней у Вас есть какие-либо проблемы? С оформлением, с предварительным информированием, с электронным декларированием?

О.А. ПЕРШАКОВ

У нас хорошие отношения, но, думаю, как и у всех, есть определенные проблемы с таможенной стоимостью.

А.Ю.БЕЛЬЯНИНОВ

Какого характера проблемы? Системного или частного?

О.А. ПЕРШАКОВ

Скорее, системного. Мы ввозим товар много лет практически по одной цене и много лет отстаиваем свою позицию. Если мы не доказываем таможенную стоимость на уровне таможни, мы уже который год выигрываем дела в судах.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Андрей Борисович, обратите внимание, пожалуйста. Для нас это крайне болезненный вопрос.

В.В. ИВИН

Разрешите по срокам пояснить. Тот вариант решения Комиссии Таможенного союза, который нами предложен, предполагает мягкий переход к обязательному предварительному информированию по той модели, по которой это было реализовано в Европе. А именно, обязательность устанавливается с 1 января 2012 года, но в течение полугода никаких санкций и запретов на пропуск груза в пункт пропуска за непредставление предварительной информации применяться не будет. Таким образом, будет применяться такая же технология, как и в Европе, чтобы в течение полугода все успели подготовиться.

Д.В.НЕКРАСОВ

Уважаемые коллеги! Само по себе введение обязательного предварительного информирования это, конечно, не самоцель. Цель – это использование информации, которая будет представляться в процессе предварительного информирования для выполнения той или иной задачи. Как правильно было отмечено, на сегодняшний день, в основном, предварительная информация используется только для заполнения документов для таможенных целей. В этой связи и такой завышенный, может быть, объем той информации, которую требуется предоставлять в качестве предварительной. Он соответствует объему транзитной декларации, поскольку товары в дальнейшем в основном помещаются под процедуру транзита.

Но, тем не менее, работая и с железной дорогой, и с морскими перевозчиками, мы действительно, пришли к выводу, что целесообразно разделить этапы прибытия и помещения под процедуру транзита. В том случае, если перевозчик или получатель останавливается на процедуре прибытия, значит, информацию предоставлять в объеме, установленном для прибытия. Данные возможности сейчас заложены в новых приказах, которые изданы в течение последнего месяца и в ближайшее время вступают в силу.

После технической реализации, на которую потребуется некоторое время, будет возможно на основе предварительной информации в объеме, установленном для прибытия, принимать определенные решения. Например, решение о разгрузке транспортного средства. Это уже следующий этап, важный особенно для морских перевозчиков, для авиационных перевозчиков. Но есть определенная оговорка, связанная с требованиями законодательства, в частности, законодательства об

электронной цифровой подписи. Такая информация должна быть юридически значимой. То есть, для того, чтобы принять решение, таможенные органы должны получить информацию, заверенную электронной цифровой подписью.

Следующий шаг, который предстоит, это то, с чего Европа начала, а мы к нему подходим в конце – использование предварительной информации в рамках системы управления рисками.

Поскольку в период создания системы управления рисками в России наиболее важной процедурой, чтобы навести порядок, считалась и, пожалуй, пока остается процедура декларирования, то и весь ресурс системы управления рисками был направлен на эту процедуру. Сейчас мы постепенно дорабатываем систему управления рисками для этапов транзита и прибытия, и тогда предварительная информация получит новое звучание и новый результат.

В докладе была важная пометка про взаимодействие с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан. Действительно, каждая таможенная служба государств-членов Таможенный союз имела и пока еще имеет свои информационные системы. Они сейчас по большинству позиций стыкуются в «выходных» форматах. Но все равно это собственные системы. Решение Комиссии Таможенного союза, проект которого в целом одобрен, позволяет сделать в важный шаг – сформировать единые технические условия, в которые заложить те аспекты, о которых говорила Галина Николаевна. В том числе, это возможность использования предварительной информации каждой из стран-участниц Таможенного союза из некоего единого информационного ресурса или через ступени пересылки. Таким образом, этот вопрос будет отработан и решен.

И ещё один важный момент. Предварительная информация, по большому счету, нужна не только таможенным органам. Должны иметь соответствующие информационные системы для ее использования и другие службы, которые сосредоточены в пунктах пропуска. И пограничная служба, и Роспотребнадзор, и Россельхознадзор. Поскольку, обработав информацию в рамках таможенной службы, мы определенную часть информации должны будет передавать каким-то образом, если не будет бумаги, нашим коллегам. А возможности для этого пока есть не везде. Система МИАИС, к сожалению, до сих пор пока не создана. Это очень сильно тормозит использование предварительной информации в пунктах пропуска на межведомственном уровне.

А.Ю. БЕЛЬЯНИНОВ

Спасибо. Кто-то хотел бы еще выступить по этой теме?

Галина Николаевна, Вы своим рассказом о европейском опыте спровоцировали обсуждение уже применительно к российской площадке.

Я хотел вас проинформировать, коллеги. Недавно состоялось совещание в Министерстве экономического развития России под председательством Набиуллиной Эльвиры Сахипзадовны с привлечением 4 общероссийских некоммерческих организаций «ОПОРА России», «Деловая Россия», РСПП, ТПП России. Вывод на этом совещании был сделан крайне неутешительный для Федеральной таможенной службы.

Минэкономразвития России вместе с бизнесом провели собственный анализ применения электронного декларирования и предварительного информирования и пришли к заключению, что электронное декларирование – это профанация, его фактически не существует, а ФТС России некорректно докладывает в Правительство Российской Федерации о готовности таможенных органов работать в электронном формате. Общественные организации, которые присутствовали на совещании, не опровергли и не подтвердили те выводы, которые были сделаны на встрече. На просьбу привести хотя бы один подтверждающий пример, нам сказали, что негативных примеров огромное количество, но нам их не покажут.

Поэтому у меня просьба ко всем членам Совета. Если есть примеры, которые свидетельствуют о том, что где-то есть проблемы, в том числе с применением информационных технологий, сообщайте. ФТС России готова выслушать всех, обсудить и сделать для себя серьезные выводы. Если есть негативные ситуации, а они, безусловно, есть, то хотелось бы их детально разобрать, чтобы потом принимать системные решения.

Тем не менее, работа в рамках предварительного информирования уже идет. Мне кажется, мы должны сделать много зеленых коридоров с учетом разных групп товаров, направлений деятельности, каких-то региональных особенностей. Сегодня тоже

прозвучало в обсуждении, что универсальных рецептов нет. Европа шла семь лет к этому, мы чуть быстрее с разной степенью успеха.

Последний свежий пример. Мы встречались с Ассоциацией производственных и торговых предприятий рыбного рынка. Мы договорились о создании своего рода зеленого коридора, но обязательное условие для такой работы, чтобы члены этой ассоциации работали с нами в режиме предварительного информирования. Такую работу мы будем продолжать и по другим направлениям с учетом различных особенностей, потому что страна большая и товаров много.

Коллеги, все вопросы повестки дня рассмотрены. Мы будем вас оперативно информировать о тех проблемах и тех возможных изменениях, которые связаны с событиями 29 июня и 1 июля. Я так понимаю, это действительно волнует и органы федеральной исполнительной власти и участников бизнеса. Поэтому считаю, что в повестку следующего заседания следует добавить пункт об итогах работы за период с 1 июля по 30 сентября.

Сегодняшнее заседание закончено. Спасибо всем за работу. Я буду рад увидеть всех 30 сентября 2011 года.

Ответственный секретарь

Общественно-консультативного совета

по таможенной политике при ФТС России

А.В. Смеляков