

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

№ 9 (238) 2018

ПРОВЕРЯТ
И ОСАГО – с. 3

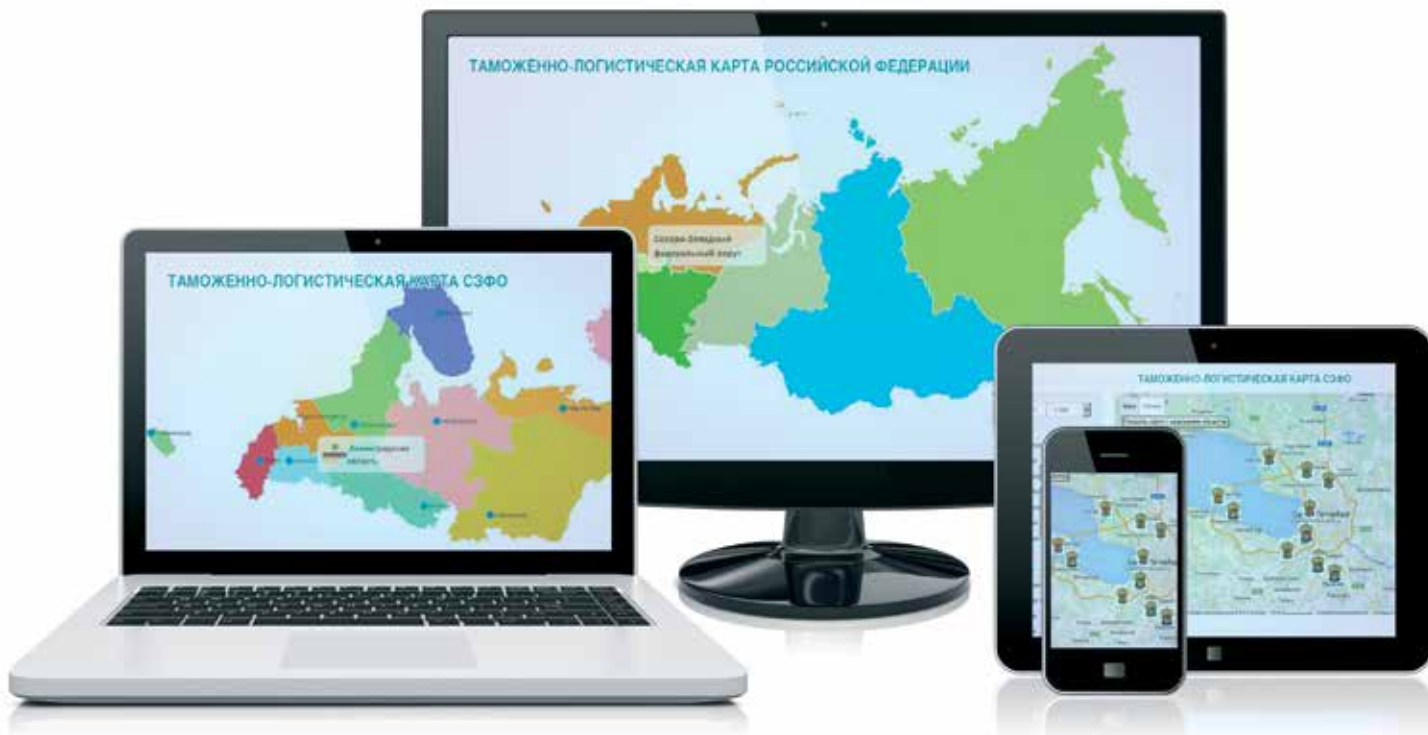
СОЮЗ ДЕЛИТСЯ
ОПЫТОМ – с. 5

ПОДДЕРЖАТ
МИЛЛИАРДАМИ – с. 7

АУДИТ: СВЕТИТ, НО
НЕ ГРЕЕТ – с. 11-13

УЗО ПО НОВЫМ
ПРАВИЛАМ – с. 16-18

ЭКСКЛЮЗИВНАЯ ИНТЕРАКТИВНАЯ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КАРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ВНИМАНИЮ УЧАСТНИКОВ ВЭД, ИНЫХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ ЛИЦ!

Теперь эксклюзивный интерактивный интернет-проект Таможенно-логистическая карта Российской Федерации (далее – Карта), подготовленный редакцией журнала «Таможенные новости» (издатель ООО «Паллада-медиа») с партнерами, находится в свободном доступе в Сети по адресу: tamnews.ru. На Карте, наряду с Министерством финансов и Федеральной налоговой службой, в привязке к федеральным округам РФ визуализированы точные места размещения Федеральной таможенной службы и всех подчиненных ей структурных подразделений: таможен, таможенных постов, отделов таможенного оформления и контроля (ОТО и ТК), которые имеют код, – всего свыше 650 объектов.

Проект ориентирован на участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), таможенных представителей, перевозчиков, владельцев складов временного хранения и таможенных складов, а также иных заинтересованных лиц, занимающихся внешней торговлей, включая экспортеров/импортеров. С помощью Карты они могут в интерактивном режиме не только сообщить потенциальным клиентам свою профессиональную специализацию в сфере ВЭД, но и указать точное место работы на территории Российской Федерации в привязке к конкретному таможенному органу. Карта призвана облегчить поиск новых партнеров и клиентов, довести информацию о компаниях, разместивших на ней свою информацию, до широкого круга пользователей.

Для этого следует разместить свою интерактивную ссылку в виде логотипа или текстового наименования организации на Визитке нужного таможенного органа. После «клика» на ссылку пользователь будет попадать на ту страницу сайта компании, которую она укажет в заявке при заключении договора. С принципом работы размещаемых на Карте интерактивных ссылок можно познакомиться на примере журнала «Таможенные новости» и компании «ИНОТЕК», чьи интерактивные логотипы размещены на всех Визитках.

ССЫЛКИ И РЕКЛАМА РАЗМЕЩАЮТСЯ НА КОММЕРЧЕСКОЙ ОСНОВЕ

Об условиях, порядке и стоимости размещения интерактивной ссылки и рекламы на Таможенно-логистической карте Российской Федерации можно узнать по телефонам: (812) 973-2181, 717-7125.

Заявки на размещение ссылок направлять по e-mail: tamnews@yandex.ru.

**Адрес редакции журнала «Таможенные новости»:
191036, Санкт-Петербург, Гончарная ул., д. 23, лит. А, пом. 11 Н.**

В НОМЕРЕ:



Эксперимент по мониторингу автомобильных транзитных перевозок иностранных товаров через Казахстан и Россию с использованием навигационных пломб пройдет с 20 сентября по 1 ноября 2018 года.

Стр. 3

Минпромторг завершает подготовку национального плана развития отечественного несырьевого экспорта, который предполагает выделение до 2024 года на поддержку экспортеров 800 млрд рублей.

Стр. 7



В последнее время среди экспертов набирает силу мнение, что одним из перспективных направлений в сфере таможенного администрирования может стать внедрение института таможенного аудита.

Стр. 8–9

Минкультуры хочет освободить музеи, библиотеки и иные культурные учреждения от уплаты таможенных пошлин при временном ввозе/вывозе культурных ценностей. Уже готов проект постановления правительства.

Стр. 14



Премьер-министры поручили Евразийской экономической комиссии проработать возможность государств, входящих в Евразийский экономический союз, совместно вводить экономические меры против третьих стран.

Стр. 19

Минфин предложил увеличить стоимость акцизных марок для импортной табачной продукции до 200 рублей за 1000 штук без учета НДС. Сейчас тысяча марок стоит 150 рублей.

Стр. 25



ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ



Издается во взаимодействии с Северо-Западным таможенным управлением

Генеральные партнеры:



Санкт-Петербургская
торгово-промышленная
палата



Ленинградская
торгово-промышленная
палата



Ассоциации Деловых
партнеров в сфере ВЭД



НП «Гильдия
профессионалов ВЭД
«ГЕРMES»



Ассоциация международных
автоперевозчиков Эстонии



Группа компаний
«ТРАНСБАЛТ»



АССОЦИАЦИЯ ИПП

Ассоциация Импортёров Плодовоовощной Продукции

Учредители:

«Паллада-медиа», «СЗРЦ «РУСИЧ»

Издатель:

«Паллада-медиа»

Главный редактор: Чумаков А.А.
тел.: (812) 973-2181, тел./факс: 717-7125
e-mail: tamnews@yandex.ru

Директор по развитию: Калинин Е.В.
тел.: +7 (921) 972-9025
e-mail: evgenkalin@mail.ru

Ответственный секретарь: Смирнов В.В.
тел.: +7 (921) 905-8944
e-mail: basilio0101@mail.ru

Компьютерная верстка и цветоделение:
Дмитрий Сазонов

Адрес редакции и издателя:
191036, Санкт-Петербург, Гончарная ул., д. 23,
лит. А, пом. 11Н
тел.: (812) 973-2181, тел./факс: 717-7125
e-mail: info@customsnews.ru
tamnews812@gmail.com
www.customsnews.ru

Издание зарегистрировано Министерством Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ №77-16647 от 31.10.2003.

Издание распространяется в действующих в регионе представительствах федеральных и местных органов законодательной и исполнительной власти, консульствах, таможенных структурах, банках, центрах международного делового сотрудничества, гостиницах, на крупнейших форумах и выставках.

Все права на материалы, опубликованные в номере, принадлежат «Таможенным новостям». Перепечатка без разрешения редакции запрещена. При использовании материалов ссылка на «Таможенные новости» обязательна.

Редакция не несет ответственности за достоверность информации и сведений, содержащихся в рекламных объявлениях. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов публикуемых материалов.

Представитель «ТН» в Финляндии:

фирма «Elvinat tmi» (Леонид ЛААКСО)

Тел.: +358 45 121 0046

e-mail: elvinat1@yandex.com

Mantsalantie 99a, 07230 Monninkyla, Finland

Цена свободная

Подписано в печать 28.09.2018

Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «ДЕВИЗ», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корп. 2, лит. А, пом. 44.

Заказ № ТД – 5560

Установочный тираж 20 000 экз.



Разделят на всех

Президент России Владимир Путин внес в Государственную думу проект закона о ратификации протокола о внесении изменения в Договор о присоединении Киргизии к Договору о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) от 29 мая 2014 года. Полноправным членом Союза Киргизия стала 6 августа 2015 года, когда вступил в силу указанный договор.

Данный документ продлевает до 31 декабря 2019 года срок применения действующих нормативов распределения сумм ввозных таможенных пошлин, уточняет нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин для каждого государства – члена ЕАЭС. Так, на долю Армении из общего объема собранных средств приходится 1,220%, Беларусь может рассчитывать на 4,560%, Казахстан – на 7,055%; Киргизия – на 1,900%. На Россию придется 85,265%.

Владимир Путин также назначил заместителя главы Минфина Илью Трунина своим официальным представителем при рассмотрении парламентом вопроса о ратификации протокола.

Алексей ШИТИКОВ



Проект продолжают

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) решил обеспечить непрерывность реализации проекта по маркировке меховых изделий. Для этого недавно были внесены изменения в некоторые решения Совета ЕЭК, касающиеся этого проекта.

Это необходимо было сделать в связи с тем, что после вступления в силу Соглашения о маркировке товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), которое сейчас проходит внутригосударственные процедуры в странах Союза, прекратит действовать принятое ранее Соглашение о реализации пилотного проекта по маркировке меховых изделий.

Согласно новому документу требования к структуре и формату информации, передаваемой эмитентами контрольных (идентификационных) знаков и участниками оборота маркируемых товаров в уполномоченные органы государств-членов, а также сроки передачи такой информации будут устанавливаться не Советом Комиссии, а законодательством стран ЕАЭС.

В минимальный состав сведений о маркированном товаре, доступ к которым должен предоставляться потребителям и иным заинтересованным лицам, войдут: наименование товара, его разновидность (вид меха, цвет, размер, модель), бренд, изображение товара, идентификатор контрольного знака и страна происхождения.

Наталья ГЛЕБОВА

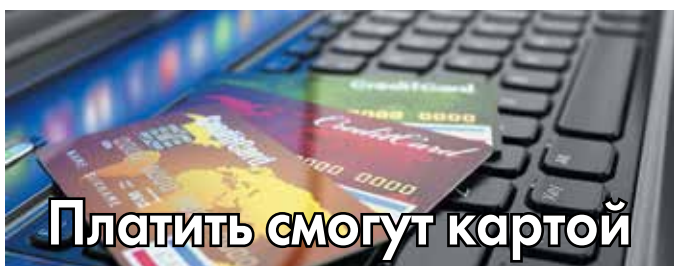
Еще плюс 30 лет

Сроки работы Особой экономической зоны технико-внедренческого типа (ОЭЗ) «Санкт-Петербург» продлили до 2054 года. Об этом сообщил председатель комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга Максим Мейксин. Ранее срок действия зоны распространялся до 2025 года.

Возможность до указанного года пользоваться налоговыми и таможенными льготами станет существенным бонусом для резидентов ОЭЗ, которая была создана 21 декабря 2005 года. До конца года на ее территории откроются еще пять предприятий, что свидетельствует о наличии спроса на работу здесь. Как отметил вице-губернатор города Сергей Мовчан, продление срока действия ОЭЗ даст импульс для прихода на территорию зоны новых инвесторов. Сейчас в очереди на получение статуса резидента стоят 25 компаний.

На конец августа резидентами ОЭЗ «Санкт-Петербург» зарегистрировано 47 компаний, объем их инвестиций превысил 35,5 млрд рублей, выручка – 48,4 млрд рублей. Площадь двух площадок ОЭЗ – «Новоорловской» и «Нойдорф» – составляет 182,32 га.

Максим ИСАЕВ



Платить смогут картой

Интернет-магазины хотят обязать принимать оплату с помощью банковских платежных карт. Соответствующий законопроект по этому вопросу уже разрабатывают депутаты Государственной думы.

Документ предусматривает, что вся интернет-торговля должна обслуживаться с помощью платежных карт. Изначально парламентарии хотели поддержать только карту «Мир». Однако сейчас законопроект пересматривается с учетом замечаний правительства. Кабинет министров указал депутатам, что не следует «создавать преференции только одной платежной системе».

Напомним, что сейчас по закону все торговые точки обязаны принимать карты национальной системы платежных карт «Мир», если их годовая оборот достигает 40 млн рублей. В новом законопроекте планируется с 1 июля 2020 года поэтапно понизить порог этого оборота до 5 млн рублей.

Как уточнили специалисты, в июле 2018 года Комитет по бюджету и налогам Госдумы исключил из текста уже вступившего в силу законопроекта «О таможенном регулировании в РФ» пункт, который допускал введение пошлин за покупки в зарубежных онлайн-магазинах.

Александр ПОНОМАРЕВ

Как и обещали

Ставки ввозных таможенных пошлин для промсборки приведут в соответствие с обязательствами России во Всемирной торговой организации (ВТО).

В соответствии с решением Совета Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) наша страна должна будет применять одинаковые ставки ввозных таможенных пошлин для автокомпонентов, ввозимых в режиме «для промышленной сборки», а также в обычном режиме для иных целей.

Напомним, что в ходе присоединения к ВТО Россия получила право в течение переходного периода использовать индивидуальные преференциальные ставки ввозных пошлин на коды Единого таможенного тарифа ЕАЭС, в наименовании которых содержится «для промышленной сборки». Срок действия данных изъятий истек 1 июля 2018 года, после чего они должны быть подняты в соответствии с обязательствами. Для этого их придется поднять на 3–10%.

Евгений КАЛИНИН

Проверят и ОСАГО

Минфин предложил наделить таможенные органы правом проверять наличие полисов «автогражданки» у владельцев автомобилей, въезжающих на территорию РФ из других стран. Об этом сообщил заместитель министра финансов Алексей Моисеев.

Напомним, что Россия является участницей международной системы «Зеленая карта», которая позволяет страховать ответственность иностранных владельцев автомобилей, въезжающих в РФ. Она предусматривает урегулирование убытков в соответствии с национальным законодательством страны, где произошло ДТП.

«Мы хотели бы привести наше ОСАГО в соответствие с международными договорами, в частности, по «Зеленой карте». Нужно, чтобы иностранные граждане могли покупать ОСАГО в электронном виде, тогда они будут подъезжать к границе, уже имея этот полис, проверять его наличие у всех въезжающих должны таможенники», – пояснил Алексей Моисеев.

Такие меры, по его мнению, позволят предотвратить ситуацию, когда иностранцы, будучи виновниками ДТП, не имеют полиса и пострадавший человек не может получить возмещения. В частности, случаи въезда в Россию без страховок фиксировались в отношении автомобилей, прибывающих с территории Финляндии.

Сергей ПАШКОВ

В режиме эксперимента

Правительство РФ проведет эксперимент по маркировке навигационными пломбами транзитных автогрузов, следующих в пределах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – в основном из Беларуси в Казахстан и обратно. Это позволит точно узнать, куда именно проследовал товар.

Цель эксперимента, который продлится до 1 ноября этого года, – исключить поставки санкционных товаров в Россию и «серые» перевозки иностранных транспортных компаний. При этом будет отработано взаимодействие между таможенниками и оператором системы «Платон», который разработал данную технологию. На данный период установка пломб на грузы будет добровольной и безвозмездной. Однако грузоперевозчикам придется вставать на учет для того, чтобы получить допуск на дороги. Уточним, что вопрос о введении допусков поднимается не первый раз. Предлагались различные варианты, но окончательный пока не принят.

В Минтрансе считают, что электронная пломба в разы сократит время доставки товаров и проверок на таможне. Начало ее применения рассматривают как своевременное решение для формирования «зеленого коридора» для транзита, следующего через Россию. В перспективе к электронному пломбированию может быть подключен Китай.

Маргарита НОВИКОВА

По новым расценкам

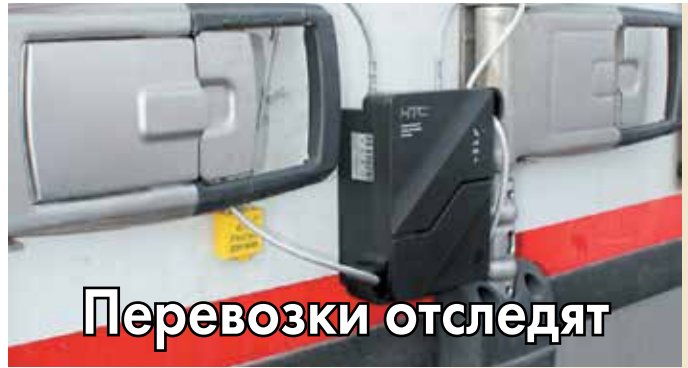
Определен размер ставок для исчисления таможенных сборов за таможенное сопровождение и хранение. Утвердившее их постановление Правительства РФ от 11.09.2018 № 1082 начало действовать с 21 сентября 2018 года.

В документе четко указано, во что клиенту обойдется сопровождение каждого автотранспортного средства и каждой единицы железнодорожно-подвижного состава на конкретное расстояние.

Если речь идет о расстоянии до 50 км включительно, то придется заплатить 2000 рублей, от 51 до 100 км – 3000 рублей, от 101 до 200 км – 4000 рублей, свыше 200 км – 1000 рублей за каждые 100 км пути, но не менее 6000 рублей. Таможенное сопровождение каждого водного или воздушного судна обойдется в 20 тыс. рублей независимо от расстояния перемещения.

Размещение на складе временного хранения (СВХ) таможенного органа отныне стоит 1 рубль с каждых 100 кг веса товаров за каждый день хранения. Если товар находится в специально обустроенных и оборудованных для хранения отдельных видов товаров помещениях, заплатить придется 2 рубля с каждых 100 кг веса товаров за каждый день хранения. При этом неполные 100 кг веса приравниваются к полным, а неполный день – к полному.

Петр ЕРШОВ



Перевозки отследят

В российских и казахстанских таможенных органах с 20 сентября до 1 ноября 2018 года будет проводиться эксперимент по мониторингу автомобильных транзитных перевозок иностранных товаров через Казахстан и Россию с использованием навигационных пломб.

Предполагается, что на грузовые отсеки транспортных средств будут накладываться навигационные пломбы, функционирующие на основе технологии навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. Таможенные органы в режиме реального времени смогут обмениваться информацией о регистрации транзитной декларации и завершении таможенного транзита, а также отслеживать перемещение товаров и оперативно реагировать на изменение маршрута транзита и вскрытие грузовых мест.

Основной целью эксперимента является отработка механизмов взаимодействия и информационного обмена между таможенными органами двух стран через национальных операторов систем отслеживания транзитных перевозок путем использования навигационных пломб, функционирующих на базе технологии навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

В эксперименте примут участие изъявившие желание российские и казахстанские перевозчики, а также таможенные органы, определенные руководством таможенных ведомств двух стран.

Дмитрий МУРАВЦОВ



БелАЗ поедет на нуле

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) продлил до 30 сентября 2019 года действие нулевой ставки ввозной таможенной пошлины на отдельные виды поршневых двигателей внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелей или полудизелей).

Они используются в моторных транспортных средствах с рабочим объемом цилиндров двигателя не менее 18 500 куб. см, мощностью не менее 500 кВт. Аналоги агрегатов у нас не производятся. Ранее ставка на них была снижена с 5% до 0% на период с 3 октября 2014 года по 30 сентября 2018 года включительно. Продление льготы позволит потребителям карьерной техники приобретать самосвалы по более низким ценам за счет удешевления импортных двигателей. Так, решение поможет белорусскому ОАО «БелАЗ» улучшить условия развития, повысить конкурентоспособность на внутреннем и внешнем рынках.

БелАЗ – одно из крупнейших в мире и единственный в СНГ производитель карьерной техники. Ему принадлежит до 30% мирового рынка карьерных самосвалов. Создание условий для роста производства на ОАО «БелАЗ» даст мультипликативный эффект – увеличит производство и занятость в смежных отраслях промышленности.

Иван ЖДАНОВИЧ

Работать нужно быстро и надежно

Таможенное ведомство пока не может точно сказать, как отразится на собираемости платежей снижение в два раза порога беспошлинного ввоза в Россию посылок с товарами, приобретенными в зарубежных интернет-магазинах, которое должно произойти с 1 января 2019 года. Такое уточнение дал в интервью RNS на Восточном экономическом форуме руководитель ФТС России Владимир Булавин.

При этом он сказал, что служба ожидает некоего увеличения таможенных платежей, перечисляемых в федеральный бюджет, но, с другой стороны, сейчас 84% из 300 млн почтовых отправок с товарными вложениями приходится на товарные партии стоимостью менее 20 евро. Сегодня сложно прогнозировать, каким окажется следующий год, когда льготный лимит снизится вдвое: с нынешних 1000 до 500 евро.

Глава ведомства был предельно осторожен в прогнозах по тому, как изменится количество товаров свыше 500 евро. Он ушел от обозначения точной суммы платежей, которая может быть получена дополнительно, но отметил, что эксперты оценивают ее где-то на уровне 25 млрд рублей в год. При этом Владимир Булавин сказал, что поддерживает полную отмену беспошлинных посылок из-за рубежа.

Чтобы реализовать это, таможенному ведомству вместе с «Почтой России» предстоит провести определенную работу, в том числе по модернизации своих информационных ресурсов. Если руководство страны поставит такую задачу, то она будет выполнена за год, заверил глава службы.

Он также обозначил ближайшие структурные изменения в ФТС России, которые связаны с созданием системы электронных таможен. Они словно сеть накроют всю территорию страны. «Сейчас у нас 672 места таможенного оформления, и, как правило, они находятся на частных площадях со всеми возможными издержками», – уточнил Владимир Булавин. – В этом случае присутствует контакт декларанта и выпускающего таможенника. Появляются коррупционные риски и возможность влияния собственника этих площадей на таможенные органы. Поэтому в соответствии с решением президента и главы правительства мы переместим все таможенное декларирование на государственные площадки и сосредоточим его в 16 центрах электронного декларирования (ЦЭД). Первую электронную таможню мы символически запустим на площадке Международного таможенного форума, который состоится 24–25 октября».

Глава ФТС России убежден, что «появление нового таможенного органа позволит разорвать физический контакт выпускающего инспектора и декларанта, а принятие решений по декларации больше не будет зависеть от чьих-то мнений». При этом будут унифицированы подходы к таможенному оформлению, в ЦЭДах создадут специальные режимы: декларант не будет знать, кто его выпускает.

Кроме снижения коррупционных рисков, удастся равномерно распределять деклара-



ции для оформления и довести этот показатель в среднем до 10 деклараций в день на одного выпускающего инспектора. Сейчас по отдельным таможенным постам цифры могут достигать 20 деклараций, что сильно влияет на качество принятия решения при оформлении товаров.

Всего в службе будут созданы 8 электронных таможен и 8 ЦЭДов. Первые разместят в столицах федеральных округов. Специализированные ЦЭДы заработают в Калининградской областной, Московской областной, в Центральной акцизной, Центральной энергетической таможнях с учетом их специфики. Отдельный ЦЭД будет обслуживать московский авиаузел, аналогичные таможенные органы сформируют в Санкт-Петербурге, Новороссийске и на Дальнем Востоке. Введение в действие перечисленных электронных таможенных органов произойдет с 2018 по 2020 год включительно. В этом году будут запущены электронные таможни в Приволжском и Северо-Кавказском федеральном округе, центры – в Калининградской областной и Московской областной таможнях, а также в Новороссийске.

Владимир Булавин уточнил, что на этот год на фоне последних изменений курса доллара и цен на нефть службе повышен контрольный показатель по перечислению таможенных платежей в госбюджет с 4,808 трлн (за прошлый год) до 5,375 трлн рублей. Это не окончательная сумма. Глава службы отметил, что вскоре будут новые корректировки, но пока окончательной цифры нет. За 9 месяцев в бюджет перечислено 3,707 трлн рублей, это 102,6% от задания.

Из интервью также стало известно, что на границе с Финляндией, с точки зрения таможенных администраций, для бизнеса вскоре может быть открыт «зеленый коридор». Для этого со стороны ФТС России и таможенной службы Финляндии все готово: заключено соглашение, оговорены условия согласования технологических карт по автоматическому обмену информацией и порядок этого обмена.

«Там есть одно обстоятельство: Евросоюз запретил входящим в него странам прямой обмен с госорганами РФ, – пояснил Владимир Булавин. – Этот запрет ввели, когда создание «зеленого коридора» уже готовилось. Поэтому в цепочке взаимоотношений таможенных ад-

министраций двух стран был найден вариант привлечения некой третьей негосударственной организации. Ее нашли сами операторы, они решают между собой эти вопросы. Сейчас с ней ведутся работы, как и с операторами, которые будут уполномочены и с финской, и с российской стороны. Будем надеяться, что «зеленый коридор» мы сможем запустить в этом году».

При этом глава службы подчеркнул, что «таможенные организации стран ЕС по-разному относятся к этому запрету, все немного опасаются. С рядом коллег за рубежом в Европе у нас неплохие информационные взаимоотношения и по таможенной стоимости, и по правоохранительной линии. Сейчас достаточно активно работаем с коллегами из Нидерландов. С ними также налажен обмен информацией о перемещаемых товарах, транспортных средствах. Посмотрим, как будут развиваться отношения. Всякое может быть, поскольку все они так или иначе действуют с оглядкой».

В международном плане основным направлением является Китай. Контакты с его таможней активно развиваются: проведено достаточно экспериментов по признанию результатов таможенного контроля, по обмену снимками инспекционно-досмотровых комплексов, по синхронной настройке систем управления рисками, по взаимному признанию уполномоченных экономических операторов, есть даже первый опыт получения от них таможенной стоимости выпускаемых в Россию товаров.

Говоря о возможных перспективах дальнейшего снижения времени оформления деклараций, Владимир Булавин подчеркнул, что это возможно, но не должно быть в ущерб качеству и интересам государства. При безрисковых поставках уже широко применяют процедуру автоматической регистрации, которая занимает 3 минуты, а автоматический выпуск – 5 минут. В этом году существенно сократилось количество досматриваемых товарных партий.

Сейчас информационная система ФТС России работает в режиме онлайн. Средняя проектная пропускная способность пункта пропуска – условные 300 машин в сутки: за 1 час выпускается 15 машин, на каждую машину отведено 4 минуты. Если представить, что произошел сбой программы, то выпуск останавливается. За сутки вырастает очередь в несколько сотен машин, многие из которых везут скоропортящиеся продукты. С ними нужно что-то делать, причем как можно быстрее.

Поэтому к информационным системам таможенных органов предъявляются самые высокие требования с точки зрения надежности и безопасности. Здесь следует отметить, что с учетом часовых поясов декларирование идет безостановочно круглые сутки. Чтобы минимизировать последствия сбоев, которых не избежать, введена круглосуточная техподдержка.

Применительно к Дальнему Востоку Владимир Булавин сообщил, что здесь «ФТС России внедряет ряд инструментов по упрощению таможенных процедур. В частности, считаем

возможным расширить практику применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны (СТЗ) и повысить ее привлекательность. С учетом позиции деловых кругов подготовлен законопроект о приведении положений федеральных законов «О свободном порте Владивосток» и «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» в соответствие с ТК ЕАЭС».

Законодательные инициативы службы призваны снизить административную, финансовую и временную нагрузку на компании – резиденты ТОСЭР и свободного порта Владивосток. В законопроекте предусмотрена возможность упрощения оборудования и обустройства участков

резидентов ТОСЭР и СПВ. Упрощение будет применяться, если резидент помещает под таможенную процедуру СТЗ исключительно оборудование; предоставил обеспечение исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов; применяет автоматизированную систему учета товаров.

Также предполагается, что резиденты ТОСЭР и СПВ смогут применять таможенную процедуру СТЗ при ведении деятельности, связанной с выращиванием растений и животных, рыболовством, геологоразведкой, добычей полезных ископаемых, строительством объектов недвижимости.

Изменение законов позволит снизить требования по оборудованию и обустройству участков

резидентов для создания зон таможенного контроля – без снижения эффективности контроля. Минфин уже направил законопроект на рассмотрение в Минэкономразвития и Минвостокразвития. Ожидается, что его примут в начале 2019 года.

Владимир Булавин добавил, что «помимо портовых и логистических особых экономических зон, процедура СТЗ может применяться на участках свободного порта Владивосток, в морских портах и аэропорту, на территориях, прилегающих к автомобильным и железнодорожным пунктам пропуска. Это позволит дать серьезный импульс развитию транспортно-логистического потенциала Дальнего Востока».

Василий СМЕРНОВ

Союз начал делиться опытом

Наработки Евразийского экономического союза (ЕАЭС) впервые включены в новую редакцию Рамочных стандартов безопасности и упрощения международной торговли и некоторые входящие в них документы, опубликованные Всемирной таможенной организацией (ВТМО).

Как уточнили эксперты, Рамочные стандарты – это важнейший международный документ в области таможенного дела, общепризнанный ориентир для мировых таможенных администраций. В частности, в их обновленной редакции нашли отражение новые упрощения, ставшие доступными для компаний, работающих в статусе уполномоченного экономического оператора (УЭО), со вступлением в силу нового Таможенного кодекса (ТК) ЕАЭС.

Напомним, с началом его действия с 1 января 2018 года на территории Союза была запущена новая программа УЭО, открывающая дополнительные возможности для экономических операторов, в том числе взаимное признание их правового статуса внутри ЕАЭС, возможность такого признания в других странах и интеграционных объединениях.

При этом ТК ЕАЭС более чем в четыре раза увеличил количество упрощений для УЭО, а также предоставил возможность предпринимателям, исходя из предъявляемых требований и предоставляемых преимуществ, выбрать один из трех типов свидетельства УЭО.

Так, в частности, у бизнеса появилась возможность экономить, завершая транзит и осуществляя хранение иностранного товара, еще не выпущенного в оборот, на своем складе, распоряжаться товаром до подачи декларации на него, пользоваться отсрочкой по уплате

таможенных платежей, ежегодно снижать сумму финансового обеспечения для деятельности и ряд других привилегий.

«Институт уполномоченного экономического оператора занимает центральное место в Рамочных стандартах и является самой развитой современной формой партнерства таможни и бизнеса. В ЕАЭС мы рассматриваем его как опору таможенных органов, бизнес, в отношении которого таможенный орган может минимизировать таможенный контроль, тем самым сэкономить ресурсы и перенаправить их на проблемные участки, – отметил директор Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Дмитрий Некрасов. – Мы видим в институте УЭО большую перспективу. Исходя из этой логики, в новом ТК Союза мы предоставили бизнесу ЕАЭС, работающему в статусе УЭО, большое количество возможностей для оптимизации ресурсов».

Еще одно нововведение данного института в ЕАЭС – показатель финансовой устойчивости УЭО – легло в основу Руководства по оценке уполномоченных экономических операторов (Customs AEO Validator Guide). При работе над Рамочными стандартами ЕЭК поделилась с иностранными коллегами наработками в сфере финансовых гарантий по исполнению обязательств для УЭО.

«В новом таможенном законодательстве ЕАЭС уменьшена финансовая нагрузка на бизнес. Было предложено вместо предоставления обеспечения предоставить подтверждение своей финансовой устойчивости, – подчеркнул Дмитрий Некрасов. – Это абсолютно новый для нас инструмент. В старом Кодексе



понятия «финансовая устойчивость» не существовало. Наши эксперты разработали Порядок определения финансовой устойчивости юридического лица, претендующего на включение в реестр УЭО, и значений, характеризующих финансовую устойчивость и необходимых для включения в него».

По сути, это формулы, которые позволяют объективно математически оценить финансовую устойчивость юридических лиц, претендующих на статус УЭО. Данный порядок обеспечивает переход на новый принцип покрытия финансовых рисков и впервые дает возможность уйти от необходимости предоставления обеспечения в виде банковской гарантии, денежного залога и т. д. при включении лица в реестр УЭО. Нововведение высоко оценили зарубежные коллеги. В итоге механизм уже нашел отражение в международном руководстве по оценке УЭО для государств – членов ВТМО.

Рамочные стандарты безопасности и упрощения международной торговли являются важнейшим международным документом в области таможенного дела. Основной их посыл заключается в необходимости обеспечения участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) высокой степени безопасности и контроля за перемещаемыми товарами для получения максимального содействия таможенными органами и упрощения таможенных операций.

Представители таможенного блока ЕЭК присоединились к работе органов ВТМО на постоянной основе после подписания Меморандума о взаимопонимании между ЕЭК и ВТМО в 2016 году. Нынешняя фиксация стандартов и опыта ЕАЭС в международных документах ВТМО стала первым официальным признанием опыта ЕАЭС в мировом таможенном сообществе.

Пресс-служба ЕЭК

Изучаем новое законодательство



Первый месяц осени для российских участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) проходит под знаком изучения норм вступившего в силу Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Документ разработан в связи с началом действия с 1 января 2018 года Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС). Он предусматривает базовые условия для упрощения таможенных процедур. Как уточнили эксперты, закон вводит приоритет автоматизированных, электронных технологий над бумажным документооборотом, стимулирует применение механизмов «единого окна», повышает эффективность института уполномоченного оператора (УЭО), допускает возможность переноса момента уплаты таможенных платежей на этап после выпуска товаров.

Одновременно документ направлен на повышение эффективности таможенного администрирования и повышение собираемости таможенных платежей. Что особенно важно, в нем предусмотрено упрощение таможенных процедур. Так, закон предусматривает возможность применения отсрочки при уплате таможенных платежей в первый месяц для любых категорий товаров при условии внесения соответствующего обеспечения, расширены возможности для автоматической регистрации таможенных деклараций и автоматического выпуска товаров. Сроки принятия предварительных решений по классификации товаров сокращены с 90 до 60 дней, а время проведения таможенного досмотра – с 10 до одного дня.

Кроме того, установлены предельные сроки проведения таможенных экспертиз (4 месяца)

и камеральных таможенных проверок (90 дней). По аналогии с законодательством о налогах и сборах проверяемые лица по результатам проверок смогут предъявлять возражения проводившим их таможенным органам и обжаловать не устраивающие их решения.

Законом определены условия, при которых таможенный представитель сможет использовать часть своего собственного обеспечения в счет исполнения обязательств клиентов по конкретной таможенной декларации. Введена норма, допускающая исполнение обязанности по уплате таможенных платежей третьими лицами. Таможенный представитель получил право уплачивать таможенные платежи в отношении товаров, ввозимых физлицами. Это относится как к гражданам РФ, так к иностранным туристами специалистами, работающим в РФ.

Теперь в интернет-торговле можно использовать новый механизм уплаты таможенных платежей с помощью единого оператора и в отношении всех товаров. Требования к операторам таможенных платежей будет устанавливать Правительство РФ. Наконец-то урегулирован вопрос, касающийся приостановки деятельности таможенного представителя. После устранения им нарушений Минфин может в кратчайший срок включить его обратно в реестр.

Закон привел в соответствие с нормами ТК ЕАЭС вопрос о ввозе многокомпонентных товаров в рамках одной внешнеэкономической сделки и требования, предъявляемые к российским УЭО. Напомним, что Кодекс Союза кардинально изменил подходы к институту уполномоченных УЭО. Одно из его главных нововведений – расширение круга лиц, которые могут получить статус оператора.

По старым правилам он был доступен только импортерам и экспортерам, теперь претендовать на него могут таможенные представители, владельцы складов временного хранения, перевозчики, экспедиторы. В отношении УЭО, имеющих разные степени доверия, установлена градация, введен новый институт оценки их финансовой устойчивости.

Эксперты обратили внимание на изменения, коснувшиеся применения процедуры «таможенный транзит». Статьей 119 Закона № 289-ФЗ уточнен порядок исчисления срока совершения таможенных операций, связанных с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием. Так, в отношении товаров, перевозимых автомобильным транспортом, на эти операции отводится не более 8 часов рабочего времени таможенного органа после регистрации подачи документов таможенным органом назначения.

Для товаров, перевозимых воздушными и водными судами, а также железнодорожным транспортом, этот срок определен в 12 часов, а в при осуществлении разгрузки (перегрузки) товаров все должно быть осуществлено не позднее 12 часов после завершения операций, связанных с разгрузкой (перегрузкой) товаров.

При этом срок совершения указанных таможенных операций исчисляется с момента завершения таможенного транзита.

Кроме того, в соответствии с нормами ТК ЕАЭС статьей 119 закона закреплен приоритет ответственности лиц, которые могут выступать декларантом товаров, за своевременное совершение таможенных операций, связанных с помещением товаров на временное хранение. В случае нарушения срока помещения товаров на временное хранение наступает административная ответственность по статье 16.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Среди прочего изменен порядок таможенного декларирования товаров для личного пользования, пересылаемых в международных почтовых отправлениях (МПО) и направляемых с уведомлениями о проведении таможенного контроля из мест международного почтового обмена. Частью 6 статьи 203 закона определено, что лица – получатели данных товаров являются декларантами, которым необходимо заполнять и подавать таможенному органу пассажирскую таможенную декларацию (ПТД).

Она заполняется при получении уведомления о проведении таможенного контроля из мест международного почтового обмена. Для заполнения ПТД требуются полные и достоверные сведения о качественных, количественных и стоимостных характеристиках декларируемых товаров. В качестве ПТД теперь можно использовать документы, предусмотренные актами Всемирного почтового союза (ВПС), сопровождающие МПО, но только при наличии в них сведений, достаточных для принятия решения о выпуске товаров.

Однако практика деятельности таможенных органов показывает, что в большинстве случаев сведения, содержащиеся в документах, предусмотренных актами ВПС, не являются достаточными для целей таможенного контроля. При необходимости уплаты таможенных платежей возможно применение платежного терминала, установленного на таможенном посту и принимающего карты международных платежных систем, оформленные на имя плательщика.

Наталья ГЛЕБОВА

ТАМОЖЕННЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
СОДРУЖЕСТВО
Транспортно-логистические услуги
плодово-овощной продукции

+7 (812) 243 17 60
SDRZ.RU

Поддержат миллиардами

Минпромторг завершает подготовку национального плана развития отечественного несырьевого экспорта, который предполагает выделение до 2024 года на поддержку экспортеров 800 млрд рублей. Они указаны в проекте национальной программы «Международная кооперация и экспорт».

Сейчас государство в рамках поддержки компенсирует экспортерам часть затрат на транспортировку продукции и на соответствие товаров юридическим требованиям стран-покупателей. Уже составлен проект нацпрограммы на 998 млрд рублей из пяти разделов. Они касаются поддержки экспорта промышленных товаров, продукции агрокомплекса, услуг и системных мер развития международной кооперации и экспорта, логистики международной торговли.

Документ разработан для выполнения майского указа президента. Напомним, что в нем поставлена задача увеличить к концу 2024 года объем несырьевого экспорта до 250 млрд долларов. По итогам прошлого года этот показатель составил 134,3 млрд. Нацпрограмма предусматривает разработку Стратегии развития экспорта услуг на шесть лет.

До конца этого года примут новое положение о деятельности правительственной комиссии по импортозамещению. Ее наделят новыми полномочиями. Она будет заниматься вопросами международной конкурентоспособности

промышленной продукции и ее выводом на внешние рынки. Для развития экспорта агропромышленных товаров к концу 2022 года внедрят систему маркирования и учета животных.

Как отметил глава Российского экспортного центра Андрей Слешнев, «необходимо качественно увеличить количество экспортеров, привлечь к этому малый и средний бизнес, провести системную работу по масштабному снижению административных барьеров. В частности, смягчить валютный контроль и отменить уголовную ответственность за его нарушение. Также предлагается изменить правила предоставления господдержки компаниям с учетом их ориентации на зарубежные поставки, а в агросекторе развивать экспортную логистику».

Одна из глав проекта посвящена экспорту услуг. Президент поручил к концу 2024 года увеличить их объем до 100 млрд долларов. Для этого к апрелю 2019 года Минэкономразвития подготовит Стратегию развития экспорта услуг. Она, в частности, будет содержать параметры по оценке перспектив глобального спроса, прогнозные сценарии развития, перспективные отраслевые и географические направления. Экспорт услуг также учитывает и российские товары, которые покупают нерезиденты.

Согласно проекту нацпрограммы до 1 декабря этого года должен быть утвержден план либерализации визового режима с целевыми



странами на паритетной основе. Это позволит иностранцам посещать Россию в туристских, медицинских, образовательных, деловых, культурных и спортивных целях. Для лечения или «особых случаев» срок выдачи российской визы могут сократить до 3 дней. По результатам анализа упрощенного визового режима в свободном порту Владивосток аналогичные электронные визы могут быть внедрены и в Калининградской области.

Нацпрограмма также предусматривает модернизацию пограничных пунктов пропуска. Из-за их архаичного состояния товар на границе задерживается на несколько часов. Чтобы увеличить несырьевой экспорт малым бизнесом и индивидуальными предпринимателями, для них хотят компенсировать затраты на участие в ярмарочно-выставочной деятельности и бизнес-миссиях. Сейчас проект нацпрограммы предполагает участие только в крупных выставках, для малых предприятий это слишком дорого.

Евгений КАЛИНИН

Объединив средства и возможности

На российском рынке онлайн-торговли в ближайшей перспективе может появиться новый достаточно серьезный игрок. О планах создать совместное предприятие (СП) в этой сфере объявили четыре компании: Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Alibaba Group, Mail.ru Group и «Мегафон».

Оно будет называться AliExpress Russia. Сроки закрытия сделки по его созданию пока не называются. Вероятно, это произойдет не раньше первого квартала 2019 года. У сторон еще есть много вопросов, требующих согласования.

Основным владельцем компании с долей в 48% станет Alibaba Group, «Мегафон» получит 24%, Mail.Ru Group – 15%, РФПИ – 13%. Alibaba Group передаст в СП свой бизнес в России – AliExpress и Tmall и денежные средства. В обмен на долю в предприятии РФПИ внесет до 300 млн долларов. «Мегафон» передаст Alibaba Group в обмен на 24% акций AliExpress Russia свои 10% акций в Mail.Ru Group. Четвертый участник СП внесет свой вклад деньгами и передаст в него маркетплейс китайских товаров Pandoa.ru.

Стороны уточнили, что СП получит доступ к стомиллионной аудитории Mail.Ru Group в соцсетях, мессенджерах, электронной почте и онлайн-играх. Среди прочего СП намерено через платформу AliExpress продвигать на внешние рынки российские товары. Ожидается, что со временем для пользователей будет доступно более сотни наших брендов.

Создание российско-китайской платформы в сфере онлайн-торговли Президент РФ Владимир Путин назвал сопряжением предложенного Китаем проекта «Один пояс – один путь» и Евразийского экономического союза. Он напомнил, что с Китаем действует соглашение о сотрудничестве, которое предусматривает работу по облегчению таможенных процедур, защите интеллектуальной собственности, развитию электронной торговли.

Маргарита НОВИКОВА

обучение проводится в соответствии с новым Таможенным кодексом ЕАЭС - 2018

Экзамен ФТС на получение КАСТО

Начальная подготовка специалистов по таможенным операциям

• очно в Петербурге

Полное соответствие требованиям ФТС, предъявляемым к претендентам на сдачу квалификационного экзамена. Дневная форма обучения.

- 02.04.18 - 20.04.18
- 21.05.18 - 08.06.18

Оборудованные классы Высококвалифицированные преподаватели из таможенных органов Удостоверение установленного образца Обучение в центре Санкт-Петербурга

Продление КАСТО в 2018 году

Повышение квалификации специалистов по таможенным операциям

• очно в Петербурге

Подробное изложение материала в форме лекций, живое общение с преподавателями и другими учащимися. Вечерняя форма обучения.

- 07.04.18 - 14.04.18
- 26.05.18 - 02.06.18

• дистанционно через Интернет

Повышение квалификации в дистанционной форме. Всё, что нужно - компьютер, подключение к сети Интернет. Свободный график занятий.

Доступ к учебным материалам в день оплаты Продолжительность обучения 4 недели Тестирование online Удостоверение о повышении квалификации установленного образца



Санкт-Петербург, ул. Петропавловская, 40
t@tkts.ru, www.tkts.ru, +7 812 448 3531

+7 812 449-50-61 доб. 230

D.TKS.RU

Лучше строить мосты, а не стены

В последнее время среди экспертов набирает силу мнение, что одним из перспективных направлений в сфере таможенного администрирования может стать внедрение института таможенного аудита.

В связи с актуальностью темы журнал «Таможенное регулирование. Таможенный контроль» провел интервью с генеральным директором Ассоциации Таможенных Аудиторов и Консультантов (АТАиК) Марией СЕРЕБРОВОЙ. С согласия коллег редакция «ТН» в данной статье приводит его ключевые моменты.

Мария Сереброва пояснила, что таможенный аудит – это и самостоятельный институт

в части таможенного законодательства. Разнится только качественный подход. Аудитор анализирует вероятность совершения ошибок и их тиражирования, исходя из оценки корректности работы всей системы учета и отчетности компании. Таможенная проверка направлена на выявление недостоверных сведений по конкретным ДТ, попавшим в выборку для проверки. Кроме того, аудит позволяет комплексно оценить полноту уплаты налогов, а не только таможенных платежей.

Для наглядности часто приводится аналогия с производством автомобилей, когда при выборочном контроле качества у нескольких машин обнаружили идентичный брак. Метод таможен-

стипули таможенные администрации Японии, Финляндии), а вот широкие возможности метода таможенного аудита сводить исключительно к функционированию постконтроля было бы расточительно».

Она уточнила, что в Евросоюзе широкое применение таможенного аудита, помимо постконтроля, в таких ключевых сферах таможенного регулирования, как СУР и категорирование участников ВЭД, позволило создать эффективную систему взаимодействия между таможенными, причем всех 27 входящих в ЕС стран. Указанная технология может являться инструментом сопряжения и интеграции информационных баз данных на уровне межведомственного и межнационального взаимодействия.

На сегодня 17 тыс. зарегистрированных в ЕС участников ВЭД сочли для себя выгодным сделать свою деятельность абсолютно прозрачной для таможенной службы и получили статус уполномоченного экономического оператора (УЭО). Исчерпывающим основанием для их включения в реестр УЭО послужили заключения, выданные сотрудниками подразделений посттаможенного аудита. При этом таможенный аудит способствует развитию института УЭО.

«Однако постконтроль необязательно сводить к постаудиту. Хотя опыт Японии и доказал эффективность такого слияния: самообеление экономики за год привело к двукратному увеличению сбора таможенных платежей при одновременном снижении нагрузки на бизнес, – отметила Мария Сереброва. – При этом в Китае и США специальные отделения ПТА (посттаможенного аудита) функционируют наряду с другими формами контроля после выпуска. В числе прочего институт таможенного аудита позволяет эффективно снимать риски при автовыпуске».

Рассматривая вопрос о том, кто должен осуществлять таможенный аудит: непосредственно таможенные органы совместно с налоговиками или независимые аудиторы, эксперт предлагает обратить внимание на ряд документальных предписаний. Так, в пункте 5 статьи 7 протокола 2014 года к Соглашению об упрощении торговли ВТО (The WTO Agreement on Trade Facilitation, 2013) указано, что каждая страна – участник Соглашения должна адаптировать или разработать систему аудита после выпуска товаров для проверки соответствия деятельности участников ВЭД требованиям таможенного и иного применимого законодательства. Результаты такого аудита должны быть применены при доработке или усовершенствовании СУР.

Кроме того, международный стандарт Всемирной таможенной организации (ВТамО) от июня 2012 года «Руководство по проведению таможенного контроля после выпуска товаров», часть 1 (Post-clearance audit. The World Customs Organisation guidelines, 2012) прямо предписывает для упрощения методов и достижения большей эффективности при проведении таможенного контроля после выпуска товаров формировать законодательную базу, которая позволила бы



в сфере таможенно-налогового регулирования, и передовая технология совершенствования работы разных таможенных направлений, таких как система управления рисками (СУР), категорирование участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), контроль после выпуска товаров.

В международной практике таможенный аудит используется в качестве инструмента упрощения таможенных формальностей и гармонизации отношений между контролирующим органом и бизнесом и/или другим контролирующим органом (например, между таможенной и налоговой службой или таможенных администраций разных государств). Методологически он помогает осуществить адаптацию высоких общепризнанных стандартов аудита для целей таможенного контроля.

Эксперт указала на методическое сходство предметной аудиторской проверки по таможенным вопросам на коммерческой основе с проверкой таможенных органов после выпуска товаров. Дело в том, что в обоих случаях изучается и анализируется весь документооборот компании, взаимосвязанный со сведениями, заявленными в декларации на товары (ДТ).

Цель обеих форм проверок – выявление ошибок и/или нарушений законодательства

ной проверки будет аналогичен решению – в дальнейшем отслеживать все автомобили из данного модельного ряда и штрафовать виновников по каждому выявленному факту. Метод аудита позволяет сделать объектом внимания не автомобиль, а конвейер, и в итоге устранить погрешность на уровне производственного процесса.

По мнению руководителя АТАиК, преимущества очевидны для всех сторон проверки: вместо постоянно затрачиваемых ресурсов на борьбу с проблемой в конечном итоге происходит радикальное искоренение ее первопричины. Таможенный аудит позволяет выявлять нарушения, чтобы бороться с ними, а не только брать деньги с клиента. Благодаря такому свойству, таможенный аудит играет ключевую роль в смещении объекта государственного контроля с каждой отдельной партии товара, перемещаемой участником ВЭД, на общую организацию работы отдела ВЭД в его компании.

Постконтроль, но не совсем

Мария Сереброва считает, что «контроль после выпуска товаров можно целиком свести к постаможенному аудиту (например, так по-

таможенным органам получить возможность признавать результаты внутреннего аудита организации и не проводить таможенную проверку.

При таком подходе госорганы экономят ресурсы на проведение контрольных мероприятий, не снижая эффективности таможенного контроля, а участники ВЭД минимизируют риск несоблюдения законодательства и избегают потерь от наложения мер административной ответственности за неумышленные нарушения. Кроме того, в Стандарте указано, что по сравнению с остальными проверками таможенный аудит является наиболее эффективным механизмом контроля соответствия деятельности участников ВЭД требованиям таможенного законодательства.

Наиболее актуальное решение Совета таможенного сотрудничества ВТО датировано 20 сентября 2017 года и касается стандартов сертификации для претендентов на получение статуса УЭО: «Чтобы обеспечить сертификацию УЭО, экономические операторы должны провести всестороннюю самооценку своих международных цепочек поставок на основе управления рисками. Информация, представленная в рамках самооценки, используется таможенными органами в процессе авторизации УЭО и обеспечивает эффективное проведение этого процесса».

Таким образом, международные стандарты не содержат жестких предписаний в отношении организации проведения таможенного аудита. Однозначно указывается лишь на необходимость активного участия таможенной администрации в разработке института таможенного аудита.

Неужели опять платить?!

Главный вопрос, который беспокоит участников ВЭД применительно к становлению таможенного аудита, – это перспектива дополнительного финансового обременения, к которому может привести покупка услуг сторонних таможенных аудиторов, работающих на аутсорсинге.

Ссылаясь на нормы «Закона о правах потребителя», защищающего от навязывания услуг, Мария Сереброва утверждает, что институт таможенного аудита, основанный на аутсорсинге, просто не сможет функционировать, если в нем не будут заинтересованы представители бизнес-сообщества. Задача таможенной администрации в том и состоит, чтобы сделать данный институт невыгодным только для недобросовестных участников рынка и коррумпированных элементов системы.

Государству выгодна готовность участника ВЭД за счет собственных ресурсов легитимным образом сделать свою деятельность прозрачной для таможенной службы, причем в такой же мере, как и введение в отношении добросовестного участника ВЭД стабильных упрощений таможенных формальностей.

«У построенного на аутсорсинге таможенного аудита есть своя ахиллесова пята, – считает директор АТАиК. – Хотя, как уже отмечалось выше, у таможенной администрации нет особых правовых ограничений по вопросу организации института таможенного аудита, некоторых представителей ФТС России смущает идея строительства такого института с опорой на аутсорсинг».

В этой связи у представителей службы возникают вопросы: правомерно ли использовать заключения некой третьей стороны в интересах государственного контроля, если работу дорогостоящих экспертов по проведению таможенного аудита будет оплачивать участник ВЭД? Не создаст ли такая практика условия для недопустимой торговли упрощениями?

По мнению эксперта, все перечисленное «дает ответственным лицам почву для размышления и проработки различных деталей в экспериментальном режиме, но не является непреодолимым барьером на пути к реализации предписаний ВТО».

Напомним, что в 2015-2016 годах ФТС России проводила эксперимент по использованию аудиторских заключений по таможенному аудиту. Его итоги, которые были опубликованы на официальном сайте службы, в целом оправдали ожидания и дали положительный ответ на основной вопрос: можно ли таможенным органам использовать заключения по таможенному аудиту?

Также был сделан вывод, что нужно создать институт таможенного аудита для проработки конкретных задач, которых очень много. Помимо формирования системы подготовки и аккредитации специалистов, выдачи свидетельств, следует разработать стандарты проведения таможенного аудита, продумать законодательную базу, а главное – выстроить четкий алгоритм взаимодействия между всеми заинтересованными участниками процесса: таможенной службой, таможенными аудиторами, участниками ВЭД.

Оно нам надо!

При этом нет ощущения, что ФТС России горит желанием на деле внедрять таможенный аудит. Свою позицию служба аргументирует тем, что к 2020 году 95% нарушений таможенного законодательства должно будет выявляться именно в процессе декларирования товаров. Такой показатель имеется в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года.

В отношении сложившейся в России практики преимущественного контроля на этапе декларирования Мария Сереброва считает, что «удар уже нанесен активным внедрением технологий авторегистрации и автовыпуска деклараций, а также сокращением времени на таможенное оформление».

Как подчеркнула эксперт, «если основной целью действующего с начала этого года Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) было сделать законопослушным участникам рынка как лучше, а нарушителям не оставить никакого шанса на успех, то первые месяцы работы по новому законодательству уже показали, что без надежных и «обкатанных в веках» методов аудита корректно отделить одних от других весьма проблематично».

Кодекс Союза не оставил путей к отступлению: таможе и бизнесу придется оптимизировать свою работу в условиях стремительного переноса контроля на этапы до и/или после выпуска товаров в соответствии с международными стандартами. К счастью или сожалению, но альтернативы построению системы таможенно-

го аудита международными стандартами не предусмотрено.

Ибо в Соглашении Всемирной торговой организации (ВТО) об упрощении процедур торговли сказано: «С целью ускорения выпуска товаров каждое государство-член должно создать или применить аудит после таможенной очистки».

Реальное же положение дел в РФ сегодня таково: хотя эксперимент в рамках приказа ФТС России от 14.10.2015 № 2053 пока никто не отмечал, работа по нему уже более года не ведется. При этом в мае прошлого года вышел приказ об обновлении состава рабочей группы по проведению эксперимента по таможенному аудиту с целью вывода самого эксперимента на новый этап. Однако дальше дело не двинулось, а обновленная группа до сих пор так ни разу и не собралась.

До этого в разделе «Публичная декларация целей и задач на 2017 год» на сайте ФТС России одним из основных инструментов для решения приоритетной задачи, какой называлось повышение качества таможенного контроля до и после выпуска товаров, провозглашалась именно система таможенного аудита после выпуска товаров. Хотя, как уже отмечалось, цель достигнута не была, данная установка, к сожалению, не переключалась в план на 2018 год.

Здесь следует уточнить, что в настоящее время Государственный таможенный комитет (ГТК) Беларуси проводит «работу, направленную на инициирование создания системы проведения уполномоченными организациями профессионального аудита по таможенным вопросам». Это указано в письме, направленном в феврале этого года российским коллегам. В нем белорусская сторона в рамках обмена опытом на уровне таможенных служб двух государств попросила осветить текущий ход упомянутого ранее эксперимента.

Суть отправленного в марте ответа российской стороны достаточно неожиданно свелась к констатации наличия прогресса в данном вопросе и выражению оптимистичных прогнозов на дальнейшее развитие темы использования заключений по таможенному аудиту в РФ.

Поэтому, завершая разговор, Мария Сереброва считает, что не следует однозначно говорить о «нежелании» ФТС России внедрять таможенный аудит. Возможно, по этому поводу у службы есть объективные причины или временные факторы, тормозящие развитие указанной темы на данном этапе.

Кроме того, уточнила директор АТАиК, ситуация вокруг эксперимента в РФ никак в целом не определяет будущую судьбу таможенного аудита в пространстве всего ЕАЭС. Дело в том, что четыре из пяти входящих в него стран, включая Россию, являются участниками Киотской конвенции. Значит, как следует из ее статьи 12, «...соглашаются на обязательность Генерального приложения» к ней. Эксперт напомнила, что в главе 6 приведен стандарт, прямо предписывающий «системам там женного контроля включать в себя контроль на основе методов аудита». Следовательно, «рано или поздно, требование соответствия международным стандартам возьмет верх над преградами любого рода», – убеждена Мария Сереброва.

Иннокентий ГРЯЗЕВ



СПРАВОЧНИК ВСЯ ТАМОЖНЯ 2018

УВАЖАЕМЫЕ УЧАСТНИКИ ВЭД, РЕКЛАМОДАТЕЛИ!

ВЫШЕЛ В СВЕТ НОВЫЙ ВЫПУСК СПРАВОЧНИКА!

Редакция журнала «Таможенные новости» (издатель – ООО «Паллада-медиа») издала новый выпуск справочника «ВСЯ ТАМОЖНЯ – 2018» (формат А-5, мягкий переплет). Сборник ориентирован на участников внешнеэкономической деятельности; компании, оказывающие околотаможенные услуги; других лиц, занимающихся внешней торговлей, перемещением через границу товаров и транспортных средств.

В нем, наряду со сведениями об органах власти (федеральных и субъектов Северо-Запада), в максимально возможном объеме представлена актуализированная контактная информация о таможенных органах государств – членов Евразийского экономического союза.

Пользователи справочника найдут в нем контактные данные:

- Федеральной таможенной службы РФ и ее основных подразделений;
- Северо-Западного таможенного управления, включая таможи и посты;
- таможен, непосредственно подчиненных ФТС России, включая посты;
- всех региональных таможенных управлений ФТС России, включая их таможи и посты;
- Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, включая таможи и посты;
- Комитета государственных доходов Минфина Республики Казахстан, включая его центральный аппарат и департаменты на места;
- Государственной таможенной службы при Правительстве Кыргызской республики;
- Комитета государственных доходов при Правительстве Республики Армения и его подразделений.

В разделе «Таможенные органы иностранных государств», как и раньше, опубликована обновленная информация о таможенных ведомствах Латвии, Литвы, Финляндии и Эстонии.

В разделе «Деловая информация» приведены сведения о таможенных представителях, таможенных перевозчиках, функционирующих в регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления.



ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ОБРАЩАТЬСЯ:

в редакцию журнала «Таможенные новости» –
телефон: (812) 973-2181; телефон/факс: (812) 717-7125,
письменные заявки посылать на адрес: tamnews@yandex.ru, info@customsnews.ru
www.customsnews.ru

Адрес редакции: 191036, Санкт-Петербург, Гончарная ул.,
дом 23, литера А, помещение 11 Н.

Информацию по справочнику также можно получить на сайте www.customsnews.ru

Приглашаем к сотрудничеству по реализации издания организации, занимающиеся оптово-розничной торговлей печатной продукцией.

Оптовым покупателям предоставляются скидки.

Таможенный аудит: светит, но не греет

Даже непримиримые критики российской таможни вряд ли будут отрицать, что в последние годы в таможенной службе России происходят кардинальные перемены. Как результат, доля рискованных деклараций уменьшилась до 10–15%, выпуск безрисковых товарных партий происходит в считанные часы, а автоматический выпуск становится повсеместным явлением.

Многие ли из участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) сейчас помнят, что по действовавшему до 2003 года порядку досмотру подвергалась каждая импортная партия товара? Лишь единицы помнят имевшую место в свое время таможенную новацию, когда решение о выпуске каждой декларации на товары групп 84 и 85 после всех функциональных отделов принимал лично начальник таможни. Сравнение приведенных фактов с нынешней практикой работы таможенных органов делает бесполезным спор о наличии прогресса в их деятельности.

Планы, которые ФТС России недавно представила широкой аудитории, говорят о намерении ведомства продолжить этот тренд. В Комплексной программе развития таможенной службы на период до 2020 года поставлена суперамбициозная задача: к указанной дате 80% деклараций должны подавать участники ВЭД, отнесенные к «зеленому сектору» (низкому риску нарушения таможенных правил), а из них в автоматическом режиме будут выпускаться 80% поданных деклараций. Как говорится: «счастье уже не за горой». Однако на этом позитивном фоне самое время разобраться в том, насколько действующие таможенные технологии реально готовы к достижению указанных выше амбициозных целей.

Проверить после выпуска

Логическим продолжением задач, поставленных в Программе, стал курс на перенос акцента в таможенном контроле на этап после выпуска товаров. Такой подход не распространяется на участников ВЭД из «красного сектора», что вполне понятно: раз доверия к недобросовестному бизнесу нет, то и контролировать его таможня будет «здесь и сейчас» – то есть в момент, когда принадлежащий ему товар пересекает таможенную границу.

Контроль остальных поставок ФТС России планирует постепенно передвинуть на неопределенное время, то есть «на потом». Чтобы отделить «агнцев» внешнеэкономического бизнеса от его «козлиц», в помощь инспекторам таможни, как известно, даны система управления рисками (СУР) и технология категорирования участников ВЭД. Оба инструмента базируются на изощренных математических алгоритмах и используют всю вычислительную мощь таможенной службы.

Казалось бы, при таком высокотехнологическом подходе за федеральный бюджет можно быть спокойным. Однако последние события, самое громкое из которых имело место в Дальне-



восточном таможенном управлении, указывают на обратное. Оказалось, что именно в этих самых совершенных технологиях недобросовестные участники ВЭД сумели найти весьма изощренные технологические лазейки. Вновь подтверждена народная мудрость: «на каждую хитрую гайку есть болт с резьбой».

После вскрытия очередной «технологической дырки» в таможенной границе России с самых высоких трибун полились потоки возмущенных слов о «корыстных бизнесменах», «продажных чиновниках», «несовершенных математических алгоритмах» и т. п. При этом, как мне представляется, корень главной проблемы находится совсем в другом месте – в концептуальном отставании применяемой нынче системы контроля после выпуска товара от требований и задач, которые с ней связывают и таможня, и бизнес.

Проблемы остаются

Пока совершенствовались и развивались подходы, технологии и информационное обеспечение собственно процесса таможенного контроля в ходе декларирования товара, порядок и правила его осуществления после выпуска товара оставались фактически неизменными. Подход, на базе которого реализована данная процедура, был разработан в середине 1990-х годов. Кратко его суть можно описать так: «что таможня не успела проверить при ввозе, проверит на постконтроле».

В результате сейчас таможенная проверка после выпуска товаров принципиально не отличается от проверки декларации при ее оформлении. Различие лишь в том, что чаще всего проверяется некий совокупный массив деклараций

и, соответственно, товарных партий. Иногда объем проверки сокращается до одной конкретной декларации. Тогда постпроверку вовсе не отличить от штатной проверки документов и сведений при ввозе товаров.

Однако подчеркнем, что условия, в которых проходит постконтроль, иные: с одной стороны, над таможенными инспекторами не висит дамоклов меч необходимости соблюдения сроков выпуска декларации, минимизации расходов бизнеса, связанных с хранением товара. С другой стороны, если под такую проверку попадает недобросовестный участник ВЭД, то потом, как показывает практика, и его, и товар придется искать «как ветра в поле». Из сказанного следует, что подходы таможни к собственно таможенному оформлению и контролю после выпуска товара должны иметь принципиальные отличия.

По моему мнению, одно из них должно касаться объекта таможенного контроля. При обычном декларировании в качестве такового должен выступать сам товар, а заключение о том, добропорядочен участник ВЭД или нет, априори должно быть в информационной системе таможни. В той или иной мере такой подход реализован при стандартном таможенном администрировании. При таможенном контроле после выпуска товаров все происходит с точностью до наоборот: основным объектом внимания должен стать сам участник ВЭД, а точнее – его предпринимательская практика. Конкретные товарные партии, перемещенные через таможенную границу, следует рассматривать как объективный материал, из которого сотрудник таможни может сделать вывод о том, насколько применяемые в данной компании правила и регламенты способствуют или препятствуют нарушению таможенных правил. При таком подходе любые ухищрения недобросовестного бизнеса, направленные на введение таможни в заблуждение, будут практически безрезультатными.

Отойти от прежних догм

По моему мнению, главная цель таможенного контроля после выпуска – возможность сделать вывод о том, насколько практика ведения предпринимательской деятельности конкретного участника ВЭД позволяет снизить риски нарушения с его стороны таможенных правил. В этом случае задача таможни должна сводиться к тому, чтобы проанализировать:

- условия и обстоятельства заключения внешнеэкономических сделок и внутренних договоров;

- добросовестность и репутацию контрагентов (иностранных поставщиков и российских покупателей);

- степень прозрачности и устойчивости бухгалтерского и управленческого учета компании с точки зрения таможенного контроля;

- уровень компетентности специалистов, осуществляющих ВЭД;

– влияние перечисленных факторов на снижение рисков нарушения таможенных правил.

При таком подходе, помимо общего заключения о достоверности ведения учета ВЭД компании, таможенный орган сможет дать ей рекомендации по совершенствованию предпринимательской практики, причем с позиции снижения рисков нарушения таможенных правил.

Отмечу, что такой подход никак не отменяет необходимость фактической проверки документов и сведений, которые декларант представил и заявил при таможенном оформлении. Проверка же после выпуска должна делать вывод о соблюдении бизнесом правил и норм таможенного регулирования, причем в том же объеме, как это делается сейчас.

В первую очередь имею в виду приоритеты и конечные цели: речь идет о необходимости выдать заключение о добросовестности ведения бизнеса конкретным участником ВЭД. Только после этого следует проверять правильность декларирования им конкретных партий товаров. Такая расстановка приоритетов может стать некой базой для смены всей парадигмы построения работы таможенных органов.

Если сейчас они в большей мере ориентированы на борьбу «с недостоверным декларированием», то в идеальной модели таможенного администрирования их приоритетом должно стать противодействие «системным источникам недостоверного декларирования», то есть недобросовестному бизнесу.

Чтобы пояснить этот постулат, приведу два противоположных примера из реальной практики. В первом случае при проверке Участника ВЭД № 1 таможенный орган выявил в одной из деклараций ошибку в заявленном количестве товара: декларант не умножил число елочных шаров в розничной упаковке. По остальным параметрам компания подпадала под категорию добросовестного участника ВЭД.

В другом случае таможня проверяла массив деклараций Участника ВЭД № 2 после выпуска и не нашла нарушений таможенных правил, но выявила ряд странностей: компания не пользовалась услугами таможенного представителя, декларации подписывает лично директор, а сама фирма с многомиллионными оборотами ютится в небольшом офисе. При этом поставки разнообразных товаров осуществляются лишь по одному контракту. Любой человек, даже с небольшим опытом в международной торговле, скажет, что так не бывает, а данный участник ВЭД лишь изображает предпринимательскую деятельность.

Итог непредсказуем

Возникает вопрос, каким в действующей парадигме таможенного контроля после выпуска товаров будет итог этих двух проверок? Поскольку у Участника ВЭД № 1 выявили нарушения, то он, что закономерно, может оказаться в «красном секторе», а успешно прошедший проверку Участник ВЭД № 2 достоин категории «с низким риском нарушения таможенных правил».

Для меня очевидно, что будет дальше: первому участнику «светят» издержки, обусловленные всей тяжестью и суровостью таможенного

контроля, а его визави и дальше сможет пользоваться послаблениями, которые дает нахождение в «зеленом секторе», в том числе и в решении вопросов по «оптимизации» таможенных платежей.

В новой парадигме таможенного контроля после выпуска товара при принятии решения по результатам проверки в отношении Участника ВЭД № 1 таможня должна ограничиться лишь предупреждением о недопустимости подобных ошибок в будущем, обязать компанию повысить контроль над правильностью заявления сведений в декларации и рекомендовать ее для включения в «зеленый сектор».

В отношении Участника ВЭД № 2 следует сделать однозначный вывод о том, что его деятельность сопряжена с рисками нарушения таможенных правил, даже если в ходе проверки их не выявили. Место такой компании – «красный сектор», то есть применение к ней при оформлении товаров полного объема мер таможенного контроля. Считаю, что проверка после выпуска должна выявлять не столько таможенные нарушения, хотя и их тоже, сколько обстоятельства, которые могут привести или указывают на возможность возникновения таких нарушений.

При таком подходе таможенный контроль начинает использовать подходы и методы налогового аудита. Теперь, как говорилось в советские времена, «обратимся к Марксу». Глава 6 «Таможенный контроль» рекомендаций Всемирной таможенной организации (ВТамО) к Генеральному приложению Киотской конвенции (далее – Рекомендации) говорит: «Чтобы справиться с растущим объемом мировой торговли и обеспечить еще более благоприятные условия для участников внешней торговли, таможенные службы все более опираются на контроль на основе методов аудита, используя коммерческие системы участников торговли. Такой контроль может варьироваться от простой проверки после выпуска (постаудит) до аудита системы внутреннего контроля участника внешней торговли. Контроль на основе аудита не исключает фактической проверки товаров».

В пункте 7.2.2 «Аудит систем участников внешней торговли» Рекомендаций увязано применение льготных мер таможенного контроля, в нашей терминологии – отнесение к «зеленому сектору», с выводом о достоверности и точности управленческих и учетных систем компании: «Если установлено, что сам процесс надежен и точен и что управляющие им механизмы контроля качественные и отвечают требованиям, можно сделать верные предположения в отношении качества выходных данных и льготные меры могут быть предоставлены».

Из сказанного следует, что представленная модель таможенного контроля после выпуска товара по сути основана на применении в таможенной практике методов аудита и полностью коррелируется с рекомендациями ВТамО, которые опираются на опыт и практику передовых таможенных администраций.

Развитие такого подхода, безусловно, потребует внесения существенных изменений во все аспекты таможенного контроля после выпуска: в компетенции таможенников, в методологии их работы, в содержании программных средств и вычислительных мощностей, которыми они пользуются. Эти изменения затронут огромный пласт разносторонней работы таможни. С учетом заявленных ФТС России планов по срокам и объему внедрения автоматического выпуска необходимо признать, что времени на введение данных новаций у службы крайне мало.

В поисках своего места

С недавних пор для совершенствования таможенного контроля за счет активного применения технологий аудита у ФТС России появилось большое подспорье – ее включили в структуру Минфина. Именно в этом федеральном ведомстве накоплен максимальный опыт применения инструментов аудита при налоговом и бухгалтерском контроле.

Федеральная налоговая служба (ФНС) широко и активно применяет их в ходе налоговых

Административное делопроизводство
Таможенная стоимость
Таможенный аудит
Классификационное решение
Комплект документов для таможни

+7 (985) 436 53 44
 consulting@customsexpert.ru
 www.consulting.customsexpert.ru

CUSTOMSEXPERT
КОНСАЛТИНГ
ВЫБОР ОЧЕВИДЕН

проверок и налогового мониторинга. Помимо собственно проверок, неотъемлемой частью налогового контроля нынче является и система налогового аудита. Ее цель определена Федеральным законом от 30.12.2008 № Ф3-307 «Об аудиторской деятельности» и звучит она так: «...независимая проверка бухгалтерской (финансовой) отчетности аудируемого лица в целях выражения мнения о достоверности такой отчетности».

На деле это значит, что ФНС в случаях, когда, по ее мнению, контроль налогового агента с ее стороны является избыточным, доверяет его проведение независимому и лицензированному лицу – аудитору. По моему мнению, подобный подход можно в полной мере использовать и в таможенном контроле. Причем в случаях, которые, по мнению ФТС России, не окажут критического влияния на его эффективность. Право давать заключение по отдельным аспектам предпринимательской деятельности участника ВЭД можно доверить сертифицированным таможенным аудиторам.

Отмечу, что в ряде случаев служба уже применяет такой подход на практике. Так, в приказе ФТС России от 11.04.2016 № 733 «Об утверждении Порядка действий должностных лиц таможенных органов при сборе и анализе информации для определения категории уровня риска лиц, осуществляющих ввоз товаров, классифицируемых в товарной группе 02 ТН ВЭД ЕАЭС» среди документов, необходимых для категорирования участника ВЭД, значится аудиторское заключение.

Согласно требованиям пункта 6 части 3 статьи 90 Федерального закона от 27.11.2010 № Ф3-311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации» аудиторское заключение необходимо представлять, если участник ВЭД намерен получить статус уполномоченного экономического оператора (УЭО).

Из приведенных примеров видно, что де-факто институт таможенного аудита в России действует. Однако то, что не зафиксировано и не регламентировано де-юре, может в любой момент дать сбой. Это доказал упомянутый ранее инцидент на Дальнем Востоке, когда устойчивый канал контрабанды наладила компания-УЭО. Очень хочется посмотреть, что написано в представленном ею в таможенно-аудиторском заключении, а также узнать, кто из аудиторов его выдал? Страна должна знать своих героев в лицо!

Следует признать, что таможенная служба уже попыталась институтировать статус таможенного аудитора. Для этого приказом ФТС России от 14.10.2015 № 2053 был запущен эксперимент по установлению возможности использования таможенными органами аудиторских заключений. Однако, к большому сожалению, пока окончательный итог этого эксперимента не подведен и, самое главное, стоит на месте внедрение механизмов и технологий аудита для целей таможенного контроля, как для работы таможенных органов, так и для независимых аудиторов.

Евгений КОШКАРОВ,
генеральный директор ООО «Аривист»,
специально для «ТН»

Снизил лимит – имеешь потери

Снижение порога беспошлинного ввоза товаров в международных почтовых отправлениях, на которое пошло руководство Беларуси, как показывают итоги 2017 года, обернулось для РУП «Белпочта» потерей доходов.

Напомним, что с 2016 года при получении по почте приобретенных для личного пользования в иностранных онлайн-магазинах товаров с недавних пор белорусам приходится платить таможенные платежи, если суммарная стоимость покупок превышает 22 евро, вес – 10 кг. В этом случае за излишек адресат должен заплатить 30% от суммы (но не менее 4 евро за килограмм), а также таможенный сбор в 5 евро. Ранее лимит на посылки для личного пользования составлял 200 евро и 31 кг в месяц.

Напомним, что в течение трех лет в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) должен начать действовать единый беспошлинный порог максимальной стоимости и веса посылок

из-за рубежа. В связи с этим Россия и Казахстан снизят свои лимиты с 1000 евро до 200, а Беларусь, наоборот, их может повысить с нынешних 22 до 200 евро.

Согласно принятому решению, не воздушным транспортом без уплаты таможенных платежей на территорию ЕАЭС разрешено ввозить:

- по 31 декабря 2018 года включительно – товары, стоимость и (или) вес которых не превышают сумму, эквивалентную 1500 евро и 50 кг;
- с 1 января по 31 декабря 2019 года включительно эти показатели составят 1000 евро, и (или) 50 кг соответственно;
- с 1 января по 31 декабря 2020 года включительно лимит опустится до уровня 750 евро, и (или) вес 35 кг;
- после 1 января 2021 года ввозимые товары не должны будут стоить дороже 500 евро, и (или) быть тяжелее 25 кг.

Иван ЖДАНОВИЧ



Армянским товарам помогут

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) ищет возможности облегчения административной нагрузки для Армении по линии таможенного контроля в связи с отсутствием у страны общих границ с единой таможенной территорией. Об этом заявил член Коллегии (министр) по экономике и финансовой политике ЕЭК Тимур Жаксылыков.

Как известно, Армения, которая отделена от единой таможенной территории и не имеет с ней прямого контакта, вынуждена контактировать с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) через транзитные страны. Поэтому грузы, которые отправляются из Армении или на ее территорию, попадают под процедуру таможенного транзита, чего нет при торговле между другими странами ЕАЭС.

«Есть определенные процедуры, которые касаются грузов, покинувших пределы единой таможенной территории – по морю, транзитом через третью страну. К тем процедурам, которые сейчас распространяются на армянский экспорт, тяжело применить отдельную, не ту процедуру, применяемую к импорту из третьих стран, – сказал министр ЕЭК. – Для этого нужны отдельные профили рисков, отдельное взаимодействие с отдельными таможенными администрациями, которые работают по общеустановленным правилам.

В связи с этим нужно внимательно посмотреть и, возможно в общеустановленных правилах постараться создать для Армении отдельные профили рисков, отдельный механизм контроля, который позволил бы облегчить эту административную нагрузку, связанную с таможенным дозором. Сейчас этот вопрос регулируется так, как это отражено в Таможенном кодексе ЕАЭС, то есть товар попадает под процедуру таможенного транзита».

В ЕЭК намерены исправить ситуацию, сделать так, чтобы впредь армянские товары не попадали под такую же процедуру, как и товары, не имеющие статуса произведенных в ЕАЭС. По мнению министра, глобально проблему может решить цифровизация, «когда товар будет меченый, будет понятен его жизненный цикл, история прохождения через транзит, история поступления под процедуры таможенного контроля».

«Сейчас такие пилотные проекты уже запущены, например, Россия и Казахстан реализуют пилотный проект на железной дороге, связанный с процедурой прослеживаемости товаров во взаимной торговле. Впоследствии к ним подключатся и другие страны», – отметил Тимур Жаксылыков.

Мargarита НОВИКОВА

УЭО ждут от таможенности определенности



Теперь даже российские компании, которые за время осуществления внешнеэкономической деятельности (ВЭД) имели факты привлечения к административной ответственности, могут рассчитывать на получение в перспективе статуса уполномоченного экономического оператора (УЭО).

Это стало возможно после вступления в силу с 4 сентября сего года основной части положений Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Среди прочего он делает реальным присвоение статуса УЭО компаниям, которые на момент подачи в ФТС России заявления о

его получении и включении в Реестр УЭО имели в своем послужном списке случаи привлечения к административной ответственности.

Напомню, что ранее запрет на включение в Реестр УЭО автоматически применялся, если сумма наложенных на желающую попасть в него компанию штрафов превысила 500 тыс. рублей. Отныне механизм получения заветного статуса учитывает масштабы совершенных ею внешне-торговых операций. По мнению экспертов, такой подход является более справедливым. При этом компания может забыть о статусе УЭО, если величина наложенных на нее за предшествующий год административных штрафов превышает 1% от общей суммы таможенных платежей, уплаченных в бюджет за тот же период. Данная норма предусмотрена статьей 383 Закона № 289-ФЗ.

Кроме изменения механизма определения суммы штрафов, влияющих на исход рассмотрения заявления о включении в Реестр УЭО, документом существенно расширен перечень статей Кодекса об административных правонарушениях РФ (КоАП), штрафы по которым «идут в общий зачет». Также введены два дополнительных условия запрета на получение статуса УЭО: многократные случаи (три и более) конфискации «орудия или предмета административного правонарушения товаров» в течение предшествующего года и несвоевременная оплата штрафа – в срок более 60 дней с момента вступления в силу постановления о его наложении.

Однако данное новшество не решило главную проблему, которая с начала 2018 года бес-

покоит и действующих УЭО, и тех, кто только планирует получить такой статус, – правила игры, к сожалению, пока не определены.

Свою позицию по этому вопросу представители ФТС России сформулировали на встрече с УЭО, которая прошла в Москве 30 августа. В службе отметили, что пока лишь единицы из тех, кто имеет свидетельства УЭО «старого образца», начали переоформлять свой статус в соответствии с нормами действующего с начала этого года Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС).

Как уточнили в ведомстве, на конец августа трансформацию статуса под требования Кодекса Союза провели лишь две компании. В ФТС России обеспокоены перспективой, что нынешнее «неактивное отношение к своим правам и обязанностям» со стороны УЭО в итоге приведет к ситуации, когда в конце 15-месячного переходного периода службу накроет массивный вал обращений на переоформление документов. В этом случае будет сложно обеспечить своевременную обработку поданных заявлений.

Однако для выжидательной позиции у компаний-УЭО есть серьезная причина. Дело в том, что пока (по состоянию на 17 сентября) ФТС России не сформулировала четкие требования о том, к каким именно сведениям в своей системе учета УЭО должны предоставить таможен удаленный доступ. При этом в последнее время представители ФТС России, выступая на различных площадках, делали заявления о желании иметь возможность влиять на формат сведений



Минкультуры предлагает освободить музеи, библиотеки и другие культурные учреждения от уплаты таможенных пошлин при временном ввозе или вывозе культурных ценностей. По этому вопросу уже подготовлен соответствующий проект постановления правительства.

«Согласно подпункту 4 пункта 1 статьи 47 Закона № 289-ФЗ культурные ценности при их помещении под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) или таможенную

процедуру временного вывоза государственными, негосударственными и муниципальными музеями, государственными и негосударственными архивами, библиотеками, иными государственными и муниципальными хранилищами культурных ценностей в целях их экспонирования и при завершении действия указанных процедур помещения товаров под таможенную процедуру реэкспорта и реимпорта товаров соответственно, а также культурных ценностей, помещаемых под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, освобождаются от уплаты таможенных сборов», – говорится в пояснительной записке к проекту постановления.

Отмечается, что по нормам таможенного законодательства государственные музеи и другие государственные организации, находящиеся в ведении Минкультуры, обязаны перечислять на счета таможенных органов обеспечение в размере суммы НДС от общей

страховой оценки ввозимых из-за рубежа экспонатов при осуществлении своей уставной деятельности по организации временных выставок и при пополнении музейных коллекций.

«Учитывая размер страховой оценки культурных ценностей, временно ввозимых/вывозимых в рамках международных культурных обменов, реализация выставочной деятельности с участием иностранных партнеров может полностью остановиться, что неизбежно негативно отразится и на культурном межгосударственном сотрудничестве и на международном культурном обмене», – считают в ведомстве. Там предлагают считать основанием для непредоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов договор, заключенный музеями в целях экспонирования культурных ценностей на выставках.

«Таким образом, культурные ценности, временно ввозимые на

территорию Российской Федерации, освобождены от уплаты таможенных пошлин, налогов, государственные учреждения культуры в силу действующего законодательства освобождены от уплаты таможенных сборов при перемещении культурных ценностей в рамках организации временных выставок, и обязанность по предоставлению обеспечения таможенным органам при помещении культурных ценностей под таможенные процедуры таможенного транзита, временного ввоза (допуска) и временного вывоза, при ввозе в Российскую Федерацию (выпуска для внутреннего потребления) представляется не оправданной с точки зрения отвлечения бюджетных средств», – говорится в пояснительной записке. Авторы документа отмечают, что принятие проекта постановления не повлечет дополнительных расходов из федерального бюджета.

TACC

в системе учета УЭО и определять особенности и порядок ведения компаниями учета хозяйственных операций.

Такое право, по мнению таможи, ей предоставляет ТК ЕАЭС, в котором определены условия получения статуса УЭО на союзном уровне. Одно из них предусматривает, что претендующая на него компания обязана применять систему учета товаров, отвечающую требованиям, которые установлены законодательством государств – членом Союза о таможенном регулировании. Она должна позволять сопоставлять сведения, представленные таможенным органам при совершении таможенных операций, со сведениями о проведении хозяйственных операций.

Единственным требованием нового таможенного законодательства РФ к системе учета УЭО в части установления его особенностей является давно существующее требование о раздельном учете иностранных товаров и товаров Союза. Однако это не мешает представителям ФТС России публично заявлять об обязанности УЭО вести учет всех хозяйственных операций с указанием номера таможенной декларации не только при приемке и реализации иностранных товаров, но и при проведении с ними любых хозяйственных операций.

По сути, ФТС России требует, чтобы операторы организовали сквозную прослеживаемость и идентификацию товаров, причем такую же, как, например, обеспечивают компании, использующие таможенные процедуры переработки. Однако если в случае с последними законность и необходимость подобных мер контроля не вызывает сомнений, то абсолютно не понятно, за-

чем предъявлять аналогичные требования к УЭО. К сожалению, на встрече с бизнесом 30 августа внятного и четкого ответа на этот вопрос со стороны ФТС России не прозвучало.

Представляется, что такая неясная позиция ведомства, которая при этом не основана ни на какой норме закона, как минимум является некорректной, в том числе и по форме. Операторам не понятно, почему ФТС России доводит свои требования до их сведения только на публичных мероприятиях, подобных прошедшему в конце лета. По нашему мнению, они должны быть четко сформулированы и изложены в письменном документе, доступном для изучения заинтересованными сторонами.

Пожоже, что такой же логики в ФТС России, к сожалению, придерживались при подготовке проекта приказа «Об утверждении форм отчетов, порядка заполнения, способов и сроков представления отчетности уполномоченными экономическими операторами». Уточню, что он еще официально не принят. Однако ход его рассмотрения и, самое главное, результаты обсуждения наглядно демонстрируют складывающуюся тенденцию: ФТС России намерена получать из систем учета УЭО максимум сведений, причем невзирая на затраты компаний на выполнение таких требований и на полную невозможность для ряда производственных компаний представлять сведения в запрашиваемом таможенном объеме.

Как и в случае с требованиями к системе учета УЭО, в вопросе о форматах отчета компаний со стороны ФТС России превалирует идея прослеживаемости. По мнению бизнеса, такая жесткая позиция службы в данном вопросе в итоге может привести к тому, что значительная часть

компаний откажется от обновления свидетельства УЭО по правилам ТК ЕАЭС.

В результате к концу 2019 года, когда закончится переходный период, число операторов в России может резко сократиться. Чтобы этого не случилось и институт УЭО продолжил развитие, необходим не просто диалог между ФТС России и компаниями-УЭО, важно, чтобы заинтересованные стороны приложили усилия и постарались услышать аргументы друг друга, а для достижения компромисса были готовы делать шаги навстречу.

Отмечу, что в последнее время позиция многих УЭО претерпела некоторые изменения. От резкого неприятия идеи удаленного доступа таможи к своей системе учета некоторые компании начали размышлять над техническими вариантами решения этой задачи и определением объема сведений, к которым таможня может получить доступ.

Ради справедливости стоит отметить, что ФТС России приглашает бизнес к участию в пилотном проекте по выработке требований к УЭО, в том числе в части отчетности и системы учета. О том, поможет ли эта несомненно позитивная инициатива выработать взаимоприемлемые решения, мы узнаем в ближайшее время. Также уточню, что вступление в силу нового закона о таможенном регулировании в РФ запустило процесс завершения формирования комплекса норм, регулирующих деятельность УЭО, имею в виду принятие ФТС России соответствующих правовых актов.

Дмитрий МАЙОРОВ,
генеральный директор ООО «Лакор»,
специально для «ТН»

Будем сотрудничать



Государственная дума ратифицировала соглашение о финансировании и реализации программы приграничного сотрудничества «Россия – Латвия» на период 2014–2020 годов. Соглашение было подписано в Москве 29 декабря 2016 года.

Программа направлена на решение общих вызовов приграничных территорий посредством реализации совместных проектов Санкт-Петербурга, Ленинградской и Псковской областей и регионов Латвии Латгале и Видземе. Соглашением установлены размеры финансовых взносов сторон, порядок перечисления средств и условия приостановления сторонами платежей.

Также определены основы налогового и таможенного регулирования, согласно которому применяется режим наибольшего благоприятствования (РНБ) в соответствии с законодательством каждой из стран. Кроме того, введен порядок раскрытия информации и передачи персональных данных участвующих в программе физических лиц в базы данных органов управления программой и по обоснованному требованию – в контрольные органы ЕС.

Как отмечается в финансово-экономическом обосновании законопроекта, «предварительная оценка проектных предложений Санкт-Петербурга, Ленинградской и Псковской областей позволяет сделать вывод о том, что финансовое участие России в программе будет способствовать достижению целей стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года».

РИА «Новости»

Банки договорились



Председатели центральных (национальных) банков стран – членом Евразийского экономического союза (ЕАЭС) подписали Соглашение о гармонизации законодательства стран Союза в сфере финансового рынка. Церемония прошла 17 сентября в Ереване (Республика Армения) на заседании Консультационного совета по валютной политике центробанков государств ЕАЭС.

Ранее, 14 сентября, документ одобрили члены Совета ЕЭК – вице-премьеры стран Союза. В нем

определены направления и порядок гармонизации союзного законодательства в банковском, страховом секторах и секторе услуг на рынке ценных бумаг на основе международных принципов и стандартов либо наилучшей международной практики в сфере регулирования финансового рынка.

Соглашение призвано создать в рамках ЕАЭС общий финансовый рынок, обеспечить взаимное признание лицензий на деятельность в секторах финуслуг (банковском, страховом, на рынке ценных бумаг) и недискриминационный доступ на финансовые рынки государств Союза.

Вскоре центробанками будет разработан План гармонизации законодательства в рамках ЕАЭС с указанием этапов и сроков ее проведения. Он станет «Дорожной картой» по сближению норм и требований, предусмотренных национальным законодательством в финансовой сфере.

Валерий ПРОКОФЬЕВ

УЭО по новым правилам: перспективы и проблемы

Вступление в силу с 1 января 2018 года Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (Кодекс Союза) на территории пяти государств – членов указанного международного объединения внесло существенные изменения в порядок и правила работы института уполномоченных экономических операторов (УЭО).

О наиболее важных нововведениях будет рассказано в серии статей, которые для редакции «ТН» подготовил начальник отдела анализа рисков и постконтроля Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Вадим КОЗАЕВ. Первая из них представлена в данном номере.

Напомню, что в начале сентября в Российской Федерации вступил в силу Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 289-ФЗ). Поэтому можно в целом констатировать, что с точки зрения нормативной базы созданы все условия для собственно практических действий по получению статуса УЭО по новым правилам.

Правда, со стороны российского бизнеса, к сожалению, по данному направлению пока не наблюдается сильной активности, хотя изначально проявлялся значительный интерес и в Рабочей группе по развитию института УЭО непосредственное участие принимали представители бизнеса, особенно Российской Федерации. Всего по Союзу появилось не более десятка новых УЭО, что не отражает ожиданий, которые возлагались на обновленный институт УЭО. В России цифры тоже пока не обнадеживают.

Данный факт несколько настораживает, так как на фоне вступления в силу Таможенного кодекса Таможенного Союза 2010 года (ТК ТС) интерес к получению этого статуса был заметно выше. Прямую параллель в данном случае проводить некорректно, так как в тот период институт УЭО в принципе только вводился и, несомненно, это порождало некий ажиотаж. Исходя из этого посыла, считаю целесообразным проанализировать причины, которые привели к такому положению дел.

Сразу отмечу, что это может быть связано с рядом обстоятельств, как объективных, так и субъективных. К первым можно отнести переходные положения Кодекса Союза в отношении УЭО, получивших такой статус по утратившему силу ТК ТС (далее – УЭО первого поколения), предоставляющие право применять упрощения до 1 января 2020 года. Наличие такого временного лага несколько расслабляет УЭО первого поколения, действующих по старым правилам.

Однако 2018 год уже заканчивается, и у УЭО первого поколения на принятие решения фактически остается немногим более года. При этом надо принимать во внимание, что процесс включения в Реестр УЭО занимает до 4 месяцев, поэтому фактически на подготовительные мероприятия остается уже менее года.

Окончательное принятие государствами – членами Союза нового законодательства о таможенном регулировании (в России это Закон № 289-ФЗ) при отсутствии полной картины оказывает влияние на участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) при принятии решений.



Среди субъективных причин можно назвать: – осторожное отношение к новым условиям работы УЭО (появление принципиально новых положений и их сравнительное ужесточение);

– некоторое разочарование или неоправдание ожиданий, связанных со сложившейся негативной практикой и тенденцией в отношении УЭО первого поколения, работающих по старым правилам;

– различное толкование новых положений, в том числе в части условий присвоения статуса УЭО;

– неверное понимание сути отдельных положений и комментарии отдельных экспертов о серьезном ухудшении регулирования работы УЭО.

На наднациональном уровне

Поступающие к нам с мест комментарии свидетельствуют о том, что к новой программе УЭО есть ряд вопросов, отмечают ее плюсы и минусы. В серии статей, подготовленных для «ТН», постараюсь осветить наиболее интересные положения и ответить на ряд вопросов, обозначить шаги, которые, на мой взгляд, помогут оживить интерес участников ВЭД к новой программе УЭО.

Теперь остановлюсь на основных положениях Кодекса Союза и наиболее принципиальных вопросах. Напомню, что Кодекс Союза переместил основной акцент на наднациональное регулирование данного вопроса. Это во многом предопределило возможность применения его положений с 1 января 2018 года независимо от полной готовности положений национального таможенного законодательства стран ЕАЭС.

Глава 61 «Уполномоченный экономический оператор» Кодекса Союза включает 14 статей. В них максимально сконцентрированы все по-

ложения, касающиеся УЭО, и по возможности минимизировано количество ссылок к другим главам Кодекса Союза и национальному законодательству. При этом предусмотрено порядка 12 отсылочных норм на решения ЕЭК, из которых уже реализовано 7 компетенций. Это в первую очередь порядок определения финансовой устойчивости (решение Совета ЕЭК от 15.09.2017 № 65), формы заявления и свидетельства УЭО (решение Коллегии ЕЭК от 26.09.2017 № 128 и 129), требования к территориям, работникам и транспортным средствам УЭО (решение Коллегии ЕЭК от 03.10.2017 № 131).

Эти четыре решения сделали фактически возможным запуск новой программы УЭО с 1 января текущего года, то есть позволили участникам ВЭД подавать заявления о включении в реестр УЭО уже с 1 января 2018 года, не дожидаясь вступления в силу Закона № 289-ФЗ.

С учетом приоритетности готовились и продолжают готовиться другие решения Комиссии в части УЭО, в том числе описывающие информационно-технические аспекты и касающиеся в основном таможенных органов. Так, в первой половине этого года вступили в силу акты ЕЭК, касающиеся форм Реестра УЭО, и общего перечня статей административного и уголовного законодательства (решения Коллегии ЕЭК от 19.12.2017 № 186, 187 и 181). Первые два решения обеспечивают ведение реестра, то есть внесение информации об УЭО и ее наличие в нормативно-справочной информации (НСИ) для предоставления упрощений.

Дальнейшая поступательная реализация всей компетенции ЕЭК, в том числе необязательной, наряду с приведением в соответствие национальных правовых актов Кодексу Союза, обеспечит максимальную прозрачность и предсказуемость всего процесса. Кроме того, существует ряд взаимосвязанных актов ЕЭК, необходимых для полноценного применения отдельных упрощений. Так, сейчас ЕЭК готовит проект решения о внесении изменений в Инструкцию о порядке заполнения декларации на товары (далее – Инструкция, ДТ), в части особенностей заполнения ДТ при выпуске товаров до подачи ДТ.

Параллельно в соответствии Кодексу Союза приводится законодательство государств – членов ЕАЭС о таможенном регулировании. Как уже отмечал, соответствующий закон уже принят в РФ. Таким образом, правовая база, необходимая для полноценной реализации нового института УЭО, создана и теперь дело в инициативе и мотивации самих участников ВЭД к получению нового статуса УЭО.

Бизнес чего-то ждет

Здесь еще раз приходится с сожалением констатировать, особого энтузиазма в этом вопросе у участников ВЭД пока не наблюдается, хотя существующие объективные факторы должны подогревать интерес к новой программе УЭО даже у лиц, которым ранее это было недоступно либо по каким-то причинам неинтересно.

Стирая границы

Сразу хочу обратить внимание, что потенциальный круг заинтересованных в программе УЭО лиц, участвующих в международной торговле, расширился либо, правильнее отметить, не ограничен. Это в первую очередь необходимо для создания безопасной и надежной цепи поставок. Понятно, что компании по-разному подходят к процессу организации своей деятельности. Одни самостоятельно осуществляют все внешнеэкономические операции, другие пользуются услугами сторонних организаций, в том числе на основе аутсорсинга.

Особенно это актуально для групп компаний, где может существовать четкое разделение по направлениям деятельности. Поэтому даже в рамках одной группы каждая организация может самостоятельно претендовать на получение статуса УЭО, независимо от того, производственное это подразделение либо специализированная организация, занимающаяся таможенным оформлением товаров, – таможенный представитель.

Подчеркну, что Кодекс Союза создал возможность для включения в реестр УЭО и, самое главное, – для применения специальных упрощений перевозчиками, таможенными представителями, экспедиторами, владельцами складов временного хранения (СВХ) и иными лицами. Такой подход позволяет двигаться к созданию безопасной цепи поставок. Охват УЭО всех этапов перемещения товаров, начиная от погрузки в стране отправления и заканчивая реализацией в стране назначения, обеспечивает постоянный контроль и, соответственно, создает максимальный эффект от данной программы.

При этом таможенные представители сетуют, что в Кодексе Союза сделаны определенные изъятия в применении отдельных упрощений. Вместе с тем для лиц, включенных в иные реестры и изъявивших желание получить статус УЭО, сделаны беспрецедентные шаги в части возможности внесения максимальной суммы обеспечения при одновременном включении в несколько реестров, например в реестр УЭО и реестр таможенных представителей. Уверен, что новые положения должны были позитивно сказаться на популярности программы УЭО, прежде всего у таможенных представителей и таможенных перевозчиков.

К сожалению, отсутствие практики порождает проблемные вопросы, в том числе связанные с проверкой соблюдения ряда условий, что, наверное, сдерживает оптимизм названных выше категорий лиц. Повторяю, резерв для их привлечения огромен, а предусмотренные упрощения, даже с учетом изъятий, могут быть востребованы и таможенными представителями, и перевозчиками, и владельцами СВХ.

Кроме того, нельзя забывать, что ЕЭК может предусмотреть дополнительные специальные упрощения, но это уже предмет дополнительных консультаций. Пока для большей вовлеченности в процесс перечисленных лиц предлагаю оперировать действующими преимуществами и упрощениями. Далее рассмотрю преимущества, пока без специальных упрощений, которые закреплены в Кодексе Союза, у УЭО первого поколения их сейчас нет.

Одним из самых ключевых нововведений является то, что статус новых УЭО теперь признается на всей таможенной территории Союза. Что это практически дает участнику ВЭД? Возможность применения отдельных упрощений и у себя в стране, и в других государствах – членах Союза, если компания, например, ввозит товар через белорусский либо казахстанский участок таможенной границы Союза.

Конечно, с учетом сохранившегося «принципа резидентства» ограничения в применении отдельных упрощений остаются. Это в первую очередь упрощения, сопряженные с подачей ДТ, такие как выпуск товаров до ее подачи. В то же время целый ряд упрощений, в частности связанных с прибытием и транзитом, можно будет применять без ограничений на всей территории Союза. Кроме того, границы признания статуса УЭО также могут расширяться за счет заключения с другими странами соглашений о взаимном признании (СВП) УЭО.

В международной практике такие соглашения активно используются для продвижения своего экспорта. Поэтому для наших экспортеров и производителей посредством заключения подобных документов мы сможем упростить доступ на зарубежные рынки. Для примера отмечу, что в Новой Зеландии институт УЭО развивался именно для обеспечения выхода своего бизнеса, прежде всего агропромышленного, на иностранные рынки. Пока многие участники ВЭД скептически относятся к этому, принимая во внимание долгосрочную перспективу данного процесса, но бизнес, имеющий долгосрочные планы по наращиванию экспорта товаров, по достоинству оценит потенциал указанной нормы.

Однако данный вопрос целесообразно поднимать только при наличии достаточного количества УЭО, осуществляющих экспорт товаров. Только тогда СВП будет отвечать нашим интересам. Однако пока мы не можем похвастаться сопоставимыми цифрами по количеству УЭО в целом и объему перемещаемых ими товаров

на экспорт. Для примера отмечу, что в ЕС порядка 15 тыс. УЭО, которыми перемещается более 50% товаров. Поэтому такие соглашения у них распространены, так как дают конкретные преимущества в виде снижения издержек УЭО. Цифры по ЕАЭС уже обозначил. Экспортеры, судя по имеющейся информации, пока не видят особой целесообразности получения статуса УЭО, хотя вышеуказанные доводы могут быть ими услышаны. Надеемся, что ситуация кардинально изменится и у нас будет достаточно серьезный пул УЭО, в том числе ориентированных на экспорт.

Снижая риски

В качестве неоспоримого преимущества можно выделить отнесение УЭО к низкому уровню риска. Как известно, сама природа УЭО заключается в минимальном риске этой категории лиц, что вполне соответствует духу партнерства таможни и бизнеса. К сожалению, долгое время данный принцип не удавалось воплотить в жизнь даже теоретически. В теории это положение впервые зафиксировано непосредственно в Кодексе Союза в качестве базового посыла и в отношении конкретной категории лиц. Это беспрецедентный шаг. Практическая ценность для участника ВЭД такой нормы неоспорима, так как в современном таможенном администрировании система управления рисками (СУР) занимает центральное место.

В международной практике УЭО рассматриваются как лица, представляющие минимальный риск несоблюдения законодательства. Основной смысл программы УЭО – выделить самых надежных для того, чтобы сконцентрироваться на остальных. Сегодня в развитых странах (ЕС, США, Австралия, Япония и т. д.) УЭО – это добросовестные лица, имеющие минимальный уровень риска. Поэтому страны на взаимной основе признают их статус УЭО, рассматривая иностранных УЭО как лиц, представляющих низкий риск.

У нас долгие годы складывалась совсем иная практика, когда УЭО не относились к низкому уровню риска, что подрывало авторитет



АИПП

Ассоциация Импортёров Плодоовощной Продукции



Представительство членов ассоциации



Взаимодействие с ФТС России



Регулирование поставок овощей и фруктов



Проверка надежности партнеров



Помощь членам Ассоциации



Защита российского рынка



+ 7 (921) 948 60 80
ika@a-ipp.ru

www.a-ipp.ru



Перекресток

Верный

Виктория

Пятерочка

Лента

Дикси

Карусель

Азбука Брода

Апельс

Тюльпан

Мария-РА

Окей

Магнит

Магнит

Монетка

Монетка

такой программы, так как это фундаментальный принцип, заложенный в Рамочных стандартах без-опасности и облегчения международной торговли Всемирной таможенной организации (ВТамО). Системно изменить подход удалось в Кодексе Союза с учетом его ориентированности на передовые международные стандарты, прежде всего ВТамО. Также удалось зафиксировать три категории риска (высокая, средняя, низкая), в последнюю УЭО попали автоматически.

С учетом того, что аспекты, касающиеся СУР, в том числе реализация процесса управления рисками, осуществляются в соответствии с законодательством государств – членом Союза, то, соответственно, технические аспекты реализации такой нормы в соответствии с Законом № 289-ФЗ будут определяться в ведомственных актах Минфина и (или) ФТС России.

При этом низкий уровень риска не предполагает освобождение от контроля, и участники ВЭД должны быть к этому готовы. Однако отнесение к нему является неким дополнительным ориентиром для таможи при организации процесса управления рисками, и участники ВЭД на практике должны ощущать, что они не подвергаются излишним контрольным мероприятиям.

Возможности выбора

Дифференцированный подход к различным типам свидетельств УЭО органично дополняет расширение субъективного состава потенци-

альных УЭО, так как позволяет, исходя из своей сферы деятельности и интересов, выбрать подходящий тип свидетельства УЭО.

Напомним, Кодексом Союза предусмотрены 3 типа свидетельств УЭО, каждый из них предполагает различный объем условий и упрощений. Первый и второй тип свидетельств участник ВЭД может получить при соблюдении условий сразу, а вот третий тип доступен только при наличии двухлетнего стажа в статусе УЭО по новым либо по старым правилам. При этом его обладатель получает больше всех привилегий.

Данное новшество интересно как отдельным участникам ВЭД, так и группам компаний. Например, у одной организации в группе компаний могут быть площадки для временного хранения товаров, тогда как другая производит таможенное оформление товаров. В этом случае одна может претендовать на получение свидетельства первого типа, где нет требований по наличию в собственности либо аренде таких площадок, а другая – на свидетельство второго типа, что обеспечит применение компанией упрощений, связанных с ее направлением деятельности.

Для получения всех упрощений одновременно участник ВЭД также может получить свидетельство УЭО 1-го и 2-го типа, но, в отличие от обладателя 3-го типа, ему придется вносить обеспечение и соответствовать требованиям финансовой устойчивости, которые рассмотрим в следующей статье. В ней также разберемся с новыми условиями получения статуса УЭО.



Теперь для турфирм

Новый режим получения виз для организованных туристических групп, приезжающих в Японию из РФ, вводится с 1 октября этого года.

«Для членов российских тургрупп, приезжающих по пакетным турам, запланированным туристическими компаниями, ведущими деятельность в России, вводятся новые одноразовые визы на срок не более 30 дней. Для их оформления достаточно иметь паспорт и заявление», – сообщили в МИД Японии.

Информацию об этом новшестве премьер-министр Японии Синдзо Абэ передал Владимиру Путину во время встречи во Владивостоке 10 сентября в рамках Восточного экономического форума. В январе 2017 года, через две недели после визита Президента РФ, Япония облегчила режим получения виз для россиян. Отличие новой меры в том, что она касается туристических групп.

РИА «Новости»

ГРУППА КОМПАНИЙ

ТРАНСБАЛТ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС

NEW!!

ПОРУЧИТЕЛЬ ПО ТАМОЖЕННОМУ ТРАНЗИТУ

30 марта 2018 года

ЗАКЛЮЧЕН ПРЯМОЙ ДОГОВОР С ФТС РОССИИ

РАБОТАЕМ КРУГЛОСУТОЧНО!

ПРЕДОСТАВЛЯЕМ ПОЛНЫЙ СЕРВИС
ПО СОПРОВОЖДЕНИЮ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА
ВО ВСЕХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА РОССИИ:

- обеспечение уплаты таможенных платежей, налогов
- электронные транзитные декларации
- предварительное информирование

ГК ТрансБалт работает с НДС

+7 911 013 03 30 • ott@tblt.ru

ДЛЯ ОПЕРАТИВНОЙ СВЯЗИ КРУГЛОСУТОЧНО

+7 981 351 82 10, +7 811 403 54 14, tranzit@tblt.ru



Отвечать на вызовы хотят коллективно

Премьер-министры поручили Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) проработать возможность государств, входящих в Евразийский экономический союз (ЕАЭС), совместно вводить экономические меры против третьих стран. Инициатором в этом вопросе выступила российская сторона.

В ЕАЭС считают, что коллективные меры в первую очередь нужны для синхронного повышения пошлин на импортные товары. Премьер-министры поручили проработать вопрос о том, чтобы в случае ущемления экономических интересов одной из участниц Союза ответные меры вводили все страны ЕАЭС, а не только та, что понесла ущерб.

«Пока мы не говорим про конкретные меры, а только рассматриваем возможность наличия у Союза такого инструмента в принципе... Пока мы в общем системном плане обсуждаем возможность введения коллективных мер в случае ущемления экономических интересов одного из участников ЕАЭС. Накопилась критическая масса, которая нас заставляет смотреть на возможность реагировать Союзом. Но пока это системное изучение», – подчеркнула в беседе с «Известиями» министр по торговле ЕЭК Вероника Никишина. Она добавила, что практически у каждой страны ЕАЭС есть ситуации, в которых ее «дискриминируют вне правовых точек».

В ЕЭК отметили, что речь в первую очередь идет о совместном увеличении пошлин на товары той страны, которая ущемила интересы одной из участниц ЕАЭС. В этой связи напомним, что недавно США повысили пошлины на товары из России, из-за чего она ввела ответные меры, также увеличив импортные ставки на американскую продукцию. При этом подчеркивается, что на территории всех стран ЕАЭС должны действовать одинаковые ставки пошлин.

Как сообщили «Известия», сославшись на свой источник в ЕЭК, постановление Правительства РФ работает только на границах со странами, которые не состоят в Союзе. При этом из государств ЕАЭС – Казахстана и Беларуси, которые граничат с Россией, американские товары попадают на отечественный рынок свободно, причем по более низким ставкам пошлин ЕАЭС. Дело в том, что в эти страны американские товары завозятся по ставкам Союза, а оттуда уже беспрепятственно попадают на наш рынок. Казахстан и Беларусь не могут, да, в принципе, не должны на своих границах соблюдать постановление Правительства РФ.

При нынешних правилах России сложно и долго вводить ответные повышенные пошлины в рамках Союза, например, на американские товары. Для этого требуется согласование. Как считают эксперты, наиболее проблематично по данному вопросу будет договариваться с Казахстаном и Беларусью. Сложности переговорного процесса по этому вопросу будут заключаться в личной заинтересованности остальных стран ЕАЭС. У их предпринимателей в этом деле могут быть свои интересы, что затруднит принятие единого решения.

Оценивая ситуацию в международных отношениях, руководство стран ЕАЭС решило начать работу над формированием законодательной базы, которая позволит в случае необходимости выступать консолидированно и совместно отстаивать интересы как отдельного члена, так и Союза в целом.

Дмитрий МУРАВЛЕВ

От утильсбора могут освободить

В Минпромторге считают, что предназначенные на экспорт автомобили российского производства следует освободить от необходимости уплаты утилизационного сбора (УС). Причем данную норму необходимо закрепить в законе.

Министерство предлагает добавить в состав правил взимания утильсбора новые пункты для закрепления указанной инициативы. Как известно, сейчас транспортные средства, произведенные для использования в России, обязаны получать ПТС с отметкой об уплате утилизационного сбора. Для экспортируемых транспортных средств этого не требуется, а период подачи бумаг об уплате сбора остается неопределенным.

Оплату УС производят автопроизводители, как импортирующие свою продукцию в Россию, так и локализованные в стране. Изначально местные и локализованные производители не предоставляли утильсбор, учитывая обязательства в сфере самостоятельной утилизации транспорта. При этом присоединение нашей страны к Всемирной торговой организации (ВТО) привело к тому, что властям России пришлось уравнивать производителей по условиям работы на внутреннем рынке. Плата указанного сбора представляет собой гарантию того, что авто после завершения срока службы утилизируют.

В настоящее время УС уплачивается за каждое транспортное средство (ТС), за исключением тех, что установлены пунктом 6 статьи 24.1 Федерального закона от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», ввозимое в РФ или произведенное на ее территории с учетом его технических характеристик и износа для обеспечения экологической безопасности, защиты здоровья человека и окружающей среды от вредного воздействия эксплуатации ТС.

Перечень соответствия классификатора видов налогов, сборов и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, утвержден приказом ФТС России от 17.08.2018 № 1297. При перечислении УС и пеней за его неуплату в платежном документе (в поле – 104) необходимо проставлять следующие коды бюджетной классификации (КБК):

Наименование вида платежа	Код бюджетной классификации (КБК)
УС, уплачиваемый при ввозе в РФ:	
колесных ТС (шасси) и прицепов к ним, кроме ввозимых из Беларуси	153 1 12 08000 01 1000 120
колесных ТС (шасси) и прицепов к ним, ввозимых из Беларуси	153 1 12 08000 01 3000 120
самоходных машин и прицепов к ним, кроме ввозимых из Беларуси	153 1 12 08000 01 5000 120
самоходных машин и прицепов к ним, ввозимых из Беларуси	153 1 12 08000 01 7000 120
Пени за просрочку уплаты УС, уплачиваемого при ввозе в РФ:	
колесных ТС (шасси) и прицепов к ним, кроме ввозимых из Беларуси	153 1 12 08000 01 1010 120
колесных ТС (шасси) и прицепов к ним, ввозимых из Беларуси	153 1 12 08000 01 3010 120

По материалам Минпромторга



Машины иностранцев на границе пересчитают

Вступление Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» в силу с 4 сентября сего года уже почувствовали на себе не только наши участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД), но и иностранные компании и граждане.

Документ изменил правила временного ввоза на территорию России зарегистрированных за рубежом автомобилей. Пунктом 5 статьи 193 Закона № ФЗ-289 определено, что при вре-

соблюдение срока временного ввоза. Автомобиль мог находиться в России не более одного года, после его окончания машину следовало вывезти из РФ или растаможить.

Этим правилом иностранцы зачастую пренебрегали, а некоторые даже построили на нем полулегальный бизнес: оформив временный ввоз своей машины в Россию, иностранец ее затем по дешевке продавал нашим гражданам. Нередко это делали по поддельным документам, о чем новый владелец узнавал, когда ставил автомобиль на учет. При этом ни продавец, ни покупатель не оформляли ТС на таможне и не вносили причитающиеся платежи.

В этом случае закон нарушали оба участника сделки: первый не имел права продавать автомобиль, второй незаконно ездил на неоформленной иномарке. По закону пользоваться временно ввезенным в Россию автомобилем мог только его владелец.

Правда, пункт 8 статьи 264 Таможенного кодекса (ТК) ЕАЭС допускает передачу ТС, временно ввезенных для личного пользования, другим лицам без разрешения таможенного органа и без таможенного декларирования. Это можно сделать, если иномарка передается: родителям, детям, супругу (супруге); во владение иному лицу для хранения и для проведения технического обслуживания, ремонта (за исключением капитального ремонта, модернизации); иным иностранным физлицам (тем, кто постоянно проживает за пределами государств – членов ЕАЭС).

Эксперты подчеркивают, что изменение правил временного ввоза позволяет минимизировать нелегальный бизнес с реализацией данной категории иномарок. Правда, для иностранцев, в том числе транспортных компаний, возникла проблема иного рода. Они столкнулись с ситуацией, когда при одновременном нахождении на территории России нескольких принадлежащих им машин, например осуществляющих международную перевозку грузов, бесплатно пересечь границу может лишь одно ТС, за другие нужно вносить обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов. Сделать это нужно при въезде в Россию. Если деньги не внесены, таможенный орган отказывает в выпуске автомобиля, а водитель вынужден возвращаться за границу.

Уточним, что размер обеспечения равен сумме платежей, которые должны уплачиваться при ввозе автомашин без обязательства об обратном вывозе, то есть полной таможенной очистке ТС по расценкам, установленным для данной категории автомобилей.

Размер обеспечения зависит от года выпуска и объема двигателя. В среднем за автомобиль нужно внести 800–900 тыс. рублей, или немногим более 10 тыс. евро. После вывоза иномарки деньги возвращаются владельцу, для этого он должен подать требование.

Нужно сказать, что новые правила стали неожиданностью для въезжающих иностранцев. Как результат, в первые дни их применения на пунктах пропуска скопились десятки автомоби-

лей, которые не могли пересечь границу. С проблемами столкнулись и лизинговые автомобили (их собственником считается банк), и те, на кого оформлено несколько машин. Если в ходе проверки, которая занимает время (это и стало главной причиной возникновения очередей), таможенники выясняли, что сейчас хоть одно из принадлежащих иностранцу ТС уже находится в России, то ему предлагали внести залог или вернуться обратно.

Из-за ситуации, с которой при перевозке товаров на территорию России столкнулись транспортные компании, власти Финляндии обратились к российской стороне с просьбой пересмотреть новые правила. Дело в том, что нередко в техпаспорте нескольких авто в качестве собственника указан один и тот же владелец – банк или коммерческая компания. Так, у крупного финского перевозчика в России, как правило, может находиться до десяти принадлежащих ему машин. Внести залог сразу за девять из них не в состоянии ни одна компания.

При этом финская сторона признает, что российские власти действовали законно и не планировали сознательно создавать трудности для работы на территории РФ иностранных транспортных компаний путем введения в отношении них новых таможенных ограничений. Принимая новое таможенное законодательство, Россия лишь желала оградиться от ввоза на льготных условиях одним иностранным владельцем в страну сразу нескольких транспортных средств.

Следует отметить, что обращение не осталось без внимания. Как сообщила ФТС России, по данному вопросу 18 сентября прошли консультации с советником по таможенным делам Посольства Финляндской Республики в России Марикой Валтонен. На них стороны договорились о согласовании мер по урегулированию проблемы въезда в Россию финских граждан на автомобилях, находящихся в собственности у юрлиц.

Представители ФТС России разъяснили порядок действий иностранцев с учетом новых российских норм, а также порядок внесения и возврата залога за временно ввозимое транспортное средство. Также были обозначены практические шаги, предпринимаемые российской таможенной для урегулирования ситуации на российско-финляндской границе.

Ранее ФТС России предложила финским коллегам представить перечень лизингодателей и кредитных организаций Финляндии, относящихся к категории низкого уровня риска нарушения законодательства. В качестве критериев отнесения к ней названы: отсутствие задолженности по уплате таможенных платежей и штрафов, фактов привлечения к уголовной и административной ответственности. На основе полученной информации таможенные органы РФ смогут принимать решение и не требовать у граждан Финляндии внесения обеспечения уплаты платежей по автомобилям, владельцами которых являются приведенные в списке организации.

Василий СМИРНОВ



менном ввозе в РФ для личного пользования физическим лицом, не имеющим постоянного места жительства в государстве – члене Евразийского экономического союза (ЕАЭС), транспортного средства (ТС), зарегистрированного в иностранном государстве и принадлежащего на праве собственности физическому или юридическому лицу, в собственности которого уже находятся автомобили, ранее ввезенные на территорию ЕАЭС и находящиеся под таможенным контролем, наступает возникновение обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов.

Иными словами, если на родине на физическое или юридическое лицо зарегистрировано несколько ТС, то для личного пользования без внесения обеспечения на территорию ЕАЭС может захватить только одно из них. Второй и последующие автомобили без исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов могут пересечь границу только в случае выезда первого.

При одновременном нахождении в России двух и более автомобилей, принадлежащих одному иностранцу, беспошлинно может быть только одна иномарка. За другие теперь нужно внести залог, который по размерам сопоставим с суммой платежей, причитающихся к уплате при таможенной очистке. Ранее таких требований не было: прежние правила предусматривали лишь

ГРУППА КОМПАНИЙ
ТРАНСБАЛТ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ
ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА
КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ
ТАМОЖЕННЫЕ ТЕРМИНАЛЫ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР
ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ
АУТСОРСИНГ ВЭД
СЕРТИФИКАЦИЯ
УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

Услуги, предоставляемые в «ГК ТрансБалт»
всегда качественные, эффективные и
максимально выгодные.

Мы гарантируем высокий уровень
обслуживания и гибкую ценовую политику.



25 ЛЕТ НА РЫНКЕ

350 ОПЫТНЫХ СОТРУДНИКОВ

35 ФИЛИАЛОВ

3500 ПОСТОЯННЫХ КЛИЕНТОВ

65 000 ДЕКЛАРАЦИЙ НА ТОВАРЫ ЕЖЕГОДНО



Санкт-Петербург, ул. Гончарная, 23В
+7 (812) 325-6671 info@tblt.ru

tblt.ru



Таможня: шлагбаум или коридор



Уверен, что по результатам опроса с целью выяснить восприятие таможни в понимании бизнеса и простых граждан большинство сравнит ее с неким «шлагбаумом». У нас с давних пор так исторически сложилось, что при пересечении границы даже необходимость томиться в очередях при прохождении пограничного контроля люди почему-то связывают с якобы плохой работой таможенников.

Интересно было бы посмотреть на реакцию простых обывателей, когда они узнают, что после завершения таможенного оформления таможенный контроль только начинается, и длиться он будет еще целых три года. Справедливости ради стоит уточнить, что к такому еще до сих пор не привыкли и многие бизнесмены, решившие попробовать свои силы на ниве внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Далее попробую на реальных примерах доказать, почему ввоз товаров на территорию России сравним с неким коридором, в ходе движения по которому импортера поджидают опасности, а возникнуть они могут как сегодня, так и спустя 3 года. Получается что-то вроде армейского постулата на все времена: «копать от забора и до обеда».

Пример первый: ООО «Ингредиенты. Развитие» ввезло на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и оформило в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления товар «измельченные жмыхи, получаемые при извлечении соевого масла». В данном случае это была соевая клетчатка Insoy в виде порошка светлого-бежевого цвета, расфасованного в мешки по 25 кг.

Произведена она из измельченного в порошок жмыха (твердые отходы, полученные при извлечении соевого масла), содержала 66,5% пищевых волокон, 19,1% белка, 5,4% зольности, имела влажность 7,4% и не содержала ГМО. При ввозе в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС декларант заявил ее кодом 2304 00 000 9 (товарная позиция 2304 «Остатки и отходы пищевой промышленности»), в отношении которого применяет-

ся ставка ввозной таможенной пошлины 0%. По информации импортера, данный товар используется как нейтральный наполнитель в пищевой промышленности.

В своем роде товар довольно специфический, но его не сравнить с «умными часами» Apple Watch, которые при ввозе таможня упорно классифицировала как «часы наручные». Чтобы признать их гаджетом, потребовалось специальное решение Верховного суда. Однако соевая клетчатка чем-то не глянулась таможне, и та решила проверить правильность ее классификации, причем за все три года, что компания поставляла данный товар.

В итоге, на основании экспертных заключений было принято решение о его классификации в подсубпозиции 2106 90 920 0 ТН ВЭД ЕАЭС (товарная позиция 2106 «Пищевые продукты, в другом месте не поименованные; ставка ввозной таможенной пошлины 11,7%). На этом основании по всем зарегистрированным за указанный срок декларациям на товары (ДТ) сумма довысканных платежей составила около 19 млн рублей, плюс пени за несвоевременную уплату таможенных платежей. Теперь представьте состояние получившего такое предписание предпринимателя, который уже давно продал весь товар, зафиксировал прибыль и отчитался по ней перед бюджетом, заплатив причитающиеся налоги.

Даешь бюджет!

К сожалению, приведенный пример не единичный случай. Подобных фактов в практике отечественной внешней торговли в последнее время становится все больше и больше.

Это косвенно подтверждают и данные из статистических отчетов ФТС России. Так, в ее итоговом докладе за 2017 год указано, что общая сумма доначисленных таможенных платежей, пеней, штрафов составила 10,2 млрд рублей, в отчете за 2016 год значатся 8,4 млрд рублей. Основной источник доначислений таможенных платежей – это контроль правильности классификации товаров, который принес в казну 7,9 млрд рублей.

Еще один пример, который более понятен с точки зрения обывателя: в 2016–2017 годах ООО «Шарп Электроникс Раша» ввозило на таможенную территорию ЕАЭС и выпускало в свободное обращение для внутреннего потребления «очистители воздуха, бытовые, с функцией увлажнения...» различных моделей под товарным знаком SHARP. Импортер (декларант) заявлял их кодом ТН ВЭД ЕАЭС 8421 39 200 9 (оборудование для фильтрации или очистки жидкостей или газов; ставка ввозной таможенной пошлины 0%).

Как и в случае с клетчаткой, весной 2017 года таможня проверила правильность классификации указанного товара и на основе полученных результатов приняла решение о переклассификации под код 8509 80 000 0 (машины бытовые со встроенным электродвигателем; ставка ввозной таможенной пошлины – 5%),

то есть некое комплектующее фактически приравнивали к полноценному бытовому агрегату.

На этом основании, как и следовало ожидать, по всем выпущенным ДТ провели корректировку кода ТН ВЭД ЕАЭС с соответствующей доплатой таможенных платежей. В итоге только за 2017 год ущерб импортера превысил 3 млн рублей, причем без учета пеней. Ранее аналогичная история произошла с другими крупными импортерами, среди них ООО «Филипс», ООО «Гросмар» и т. д. Сумма взысканных с них за 2016 год платежей превысила 5 млн рублей.

Конечно, к счастью, это пока не идет ни в какое сравнение с объемами налогов, доначисленных Федеральной налоговой службой (ФНС), которая отчиталась, что «в 2017 году по результатам контрольной и аналитической работы в бюджет дополнительно поступило 279,2 млрд рублей, что на 16,2% больше, чем в 2016 году». Поэтому сегодня некоего подвоха от налоговой ждут многие. При этом стоит учесть, что внешнеэкономической деятельностью занимаются далеко не все предприниматели.

Постконтроль как экзотика

Пока бизнес в большинстве воспринимает приход таможенников с проверкой после выпуска как некий неприятный сюрприз. На мой взгляд, каждый участник ВЭД должен хоть разочек почувствовать на себе все «прелести» таможенного постконтроля и сполна испить его горькую чашу. После этого он точно научится заблаговременно и очень тщательно проверять, что и как он оформляет.

Правда, в моем арсенале есть и истории с относительным хеппи-эндом. Так, декларант ООО «НТС «Градиент» в 2016 году ввозило «санитарно-гигиенические изделия детские одноразового использования на целлюлозно-бумажной основе (распушенная целлюлоза и бумага полностью заделана в нетканый материал из полиолефина) в ассортименте», проще – детские подгузники. Считаю уместным уточнить состав слоев товара: верхний – полиолефин и нетканый полиэстер; абсорбирующий – целлюлоза (хлопковый пух), бумага, абсорбирующий полимер; обратная сторона – полиолефиновая пленка, нетканый полиолефин. Товар заявлялся классификационным кодом ТН ВЭД ТС 9619 00 210 0, ставка ввозной пошлины – 5% от его таможенной стоимости; ставка налога на добавленную стоимость (НДС) – 10%.

Как и в предыдущих случаях, таможня усомнилась в правильности заявленного кода ТН ВЭД и провела допроверку. В итоге товар выпустили в соответствии с заявленной таможенной процедурой «выпуск для внутреннего потребления» под обеспечение путем внесения денежного залога на сумму 44 132 920 рублей 01 копейка.

Затем таможенный орган принял решение о классификации данного товара и отнес его к товарной подсубпозиции 9619 00 900 1 ЕТН ВЭД ТС: женские гигиенические прокладки и тампо-

ны, детские пеленки и подгузники и аналогичные изделия, из любого материала: – из прочих материалов: – детские пеленки и подгузники. Ставка ввозной таможенной пошлины по ней – 10% от таможенной стоимости товара, ставка НДС – 18%. Импортёр с таким решением таможенного органа не согласился и обратился в Арбитражный суд с заявлением о признании его недействительным.

В ходе его рассмотрения в трех судебных инстанциях было отмечено, что «в соответствии с товаросопроводительной документацией, заключениями таможенного эксперта, абсорбирующий слой состоит в том числе из целлюлозных волокон ~ 47%, абсорбента ~ 7%». Суды также учли сведения из заключений таможенных экспертов. Из них следует, что «преобладающим по массе компонентом в составе абсорбирующего слоя являются целлюлозные волокна». На этом основании был сделан вывод, что «основную функцию абсорбирующего слоя выполняет полотно из целлюлозных волокон». После рассмотрения дела в трех судебных инстанциях решения таможенного органа о классификации товара признали незаконными.

Однако столь счастливое завершение судебных тяжб на деле обернулось для декларанта замораживанием денежных средств на 1,5 года, именно столько времени заняли суды в трех инстанциях. В этой связи возникает вопрос, как можно подстраховаться при неоднозначности классификации ввозимого товара и потенциальных рисках при таможенном оформлении?

Подстелите соломку, господа!

Практика показывает, что в большинстве случаев избежать возникновения приведенных выше коллизий позволила бы своевременно и грамотно проведенная экспертиза ввозимого товара и полученное на ее основе предварительное решение о его классификации. При таком раскладе у декларанта есть реальный шанс решить вопрос на уровне проводимой таможенным органом дополнительной проверки по классификации.

Однако, к сожалению, как показывает практика, и это не панацея. Так, ООО «ЛГ Электроникс РУС» в 2016 году оформило 7 предварительных классификационных решений на товар «сетевой фильтр для подавления радиопомех». Северо-Западное таможенное управление (СЗТУ) присвоило код 8543 70 900 0 «аппаратура электрическая, в ином месте не поименованная»; ставка пошлины 0%. Однако в 2017 году это же управление приняло решение о прекращении действия выданного им класс-решения в связи с тем, что для его принятия «заявитель представил неполные сведения о товаре». Товару присвоили новый код: 8536 30 100 0 («аппаратура для защиты электрических цепей»; ставка пошлины 7,5%).

Сейчас по этому вопросу идут судебные споры, в первой инстанции победила компания, но, зная готовность таможенных органов в судебных спорах идти до конца, можно с уверенностью говорить о том, что до окончательного решения вопроса еще далеко.

Поэтому даже предварительное классификационное решение далеко не всегда служит надежным провожатым в темном коридоре трехлетнего таможенного контроля. Почему же столь высоки риски неправильного оформления, грозящего впоследствии штрафами и пенями? Одна из причин возникновения ошибок – низкий уровень профессиональной подготовки сотрудников импортёра (если он оформляет свой товар сам) или таможенного представителя.

Зачастую это обусловлено экономией на профессиональном и дополнительном образовании своих кадров. В погоне за победой на тендерах таможенные представители нередко максимально снижают издержки, для этого экономят на всем, прежде всего на аналитиках. Импортёры и вовсе не понимают, зачем они им нужны. При этом аргумент у всех один: «Мы сами свой товар знаем». Ну-ну, расскажите об этом сотрудникам таможи!

Вторая причина – полное отсутствие обязанности таможенных органов по проверке ДТ на момент таможенного оформления. То есть при ее выпуске таможенный инспектор, конечно, обязан проверить код ТН ВЭД, таможенную стоимость и меры нетарифного регулирования, ведь за пропущенную ошибку его даже могут наказать, но импортёру это не поможет. Как показывают приведенные выше примеры, аргументы о том, что товар долгие годы оформлялся по такому коду и ни у кого не вызывал сомнений, во время таможенной проверки контролерами во внимание не принимаются.

Третья причина – постоянно увеличивающееся плановое задание таможенных органов по доначислению платежей при проверках после выпуска, отсутствие дисциплинарной ответственности должностных лиц, необоснованно начисливших платежи. Что сейчас происходит при таможенных проверках? При малейших сомнениях в правильности заявленного кода товара должностное лицо выносит спорное классификационное решение (на кону ведь выговор за невыполненный контрольный показатель).

Практика свидетельствует, что вышестоящий орган крайне редко его отменяет – берегут честь мундира. Суды более объективны, но у таможенников есть негласное распоряжение – в любом споре идти по всем трем инстанциям. В итоге, спустя 1,5–2 года тяжб спорное решение отменяется, незаконно начисленные платежи с издержками и расходами на адвокатов из бюджета возвращаются, а заварившее эту кашу должностное лицо остается ни при чем. Напомним, что на привлечение к дисциплинарной ответственности дано всего 6 месяцев. Для уголовного дела по превышению должностных полномочий фактуры, как правило, не хватает.

Поскольку заканчивать статью на пессимистичной ноте не хочется, предположу, что светом в нынешнем темном таможенном коридоре может стать проведение таможенного аудита. Сегодня многие сомневаются, что он позволит помочь в таких случаях. В ответ уточню, что квалифицированный эксперт, как правило, может указать на спорный код товара и совместно с импортёром принять правильное решение.

Надежда на таможенный аудит

Если код товара заявлен неправильно, импортёр может добровольно внести изменения в ДТ, доплатить платежи и избежать административной ответственности, которая, на минутку, составляет от 50% до 200% от недоплаченных платежей. Если код заявлен верно, но есть основания полагать, что таможня может необоснованно переклассифицировать товар, не его следует заблаговременно получить предварительное классификационное решение. Хотя пример с LG показывает, что и это не дает 100-процентную гарантию.

Как ни странно, региональные управления за редким исключением принимают адекватные предварительные класс-решения. Правда, если с тем же самым вопросом к ним приходишь для отмены ранее принятого необоснованного решения, отводят глаза и говорят: «Ну вы же понимаете, коллеги же обидятся». Типа ведомственная солидарность, пусть на кривой основе.

Поэтому советую обязательно проводить превентивную работу и заранее определять спорные коды. Для этого в серьезных компаниях и существуют аналитические отделы, которые отслеживают все принятые в системе ФТС России классификационные решения и штудируют судебную практику. Обычный декларант на предприятии или специалист по ВЭД не может себе этого позволить. Да и его зарплата не соответствует таким задачам.

Вот здесь-то и нужны профессиональные таможенные аудиторы. Ведь, кроме пласта вопросов по классификации товаров, есть, например, еще и правила в таможенную стоимость включения роялти (лицензионных платежей). При выборе органа для сертификации своего товара следует заблаговременно выяснить его область аккредитации, а не бежать за нужным документом к тому, кто за его выдачу берет наименьшую плату.

Здесь имеет место что-то вроде бесплатно-го сыра и мышеловки. Как показывает опыт, зачастую законопослушные импортёры даже не подозревают, что в итоге де-факто у них на руках могут оказаться, например, недействительные декларации соответствия. Однако в финале следует отметить, что хотя реально работающего таможенного аудита у нас в стране пока нет, но уже есть все предпосылки, необходимые для его появления.

Юрий КОВАЛЕВ,
член правления НП «Гильдия «Гермес»,
специально для «ТН»



Открой Москву с Maxima Hotels

Maxima Hotels – это гостиницы Москвы бизнес-класса, объединенные высокими стандартами обслуживания и атмосферой гостеприимства. На сегодняшний день под брендом Maxima Hotels успешно функционируют 4 отеля в Москве: Максима Заря Отель, Максима Ирбис Отель, Максима Славия Отель и Максима Панорама Отель.

Центральный офис Maxima Hotels:
Почтовый адрес: 127106, г. Москва,
ул. Гостиничная, д. 4, корп. 9

Единый call-центр:
Тел.: +7 (495) 132-02-93

Почта: booking@maximahotels.ru
Сайт: www.maximahotels.ru
★ ★ ★

ТАРИФЫ



Длительное проживание

Для тех, кто любит долгие поездки!
Вкусный завтрак,
гладильная комната,
свежая пресса, бесплатный
WIFI



от
1600
руб.

Тариф «Для двоих»

Для него и для неё
Скидка 20% на номер Люкс*
Вкусный завтрак,
фрукты, шампанское,

Лучшая цена дня

Для тех, кто любит экономить!
Скидка
15% на номер любой
категории.



Макси-мальный тариф

Для любителей выходных!
2+1 Третья ночь
в подарок
*Тариф действует
в выходные дни.



Адресы

Максима Заря Отель,
ул. Гостиничная, д. 4, корп. 9

Максима Ирбис Отель
Москва, ул. Гостиничная, д. 1

Максима Славия Отель
Москва, Ярославское шоссе, д. 44

Максима Панорама Отель
Москва, ул. Мастеркова, д. 4

Максима Парк Отель
д. Горки Сухаревские

К вашим услугам 511 уютных номеров различных категорий, площадью от 14 до 55 кв.м.- любой категории - от стандартных до категории люкс. В отелях имеются номера для спортсменов, семейные номера, апартаменты, номера с джакузи. Вы обязательно найдете для себя комфортный номер, идеально подходящий именно Вам, по оптимальной цене!

За качество придется отвечать

За последние три месяца увеличилось число претензий стран-импортеров к качеству и безопасности российского зерна. Россельхознадзор уже получил по этому поводу нотификации от Вьетнама, Египта, Индонезии, Израиля и некоторых других государств, являющихся покупателями нашего зерна.

В связи с этим Россельхознадзор усиливает контроль качества и безопасности отправляемого на экспорт зерна. В настоящее время ведомство также проводит встречи с экспортерами для разъяснения своих требований и требований стран-импортеров. Территориальным управлениям дано указание усилить контроль за соблюдением карантинных фитосанитарных требований стран – импортеров российского зерна к его качеству и безопасности.

При этом служба подчеркивала, что усиление контроля не ограничивает экспорт зерна, а несоблюдение требований стран-импортеров влечет репутационные риски для России и возможный запрет ввоза российского зерна в ряд стран. Так, Вьетнам уже предупредил, что с 1 ноября 2018 года будет возвращать его в случае обнаружения сорняка – полевого бодяка.

В числе мер усиления контроля названо строгое соблюдение сроков рассмотрения заявок на выдачу карантинных, фитосанитарных сертификатов и реэкспортных фитосанитарных сертификатов. В соответствии с приказом Минсельхоза, заявки должны рассматриваться в течение трех дней. Контроль будет усилен как по карантину растений (наличие в зерне сорняков и возбудителей болезней), так и со стороны Центра оценки качества зерна и продуктов его переработки (структура Россельхознадзора).

В этих условиях при планировании поставок экспортерам необходимо заранее уточнять требования стран-импортеров, поскольку они постоянно обновляются и/или дополняются. Например, Вьетнам недавно установил, что число проросших зерен в партиях зерна не должно превышать 15%. Египет ужесточил требования по зараженности зерна вредителями. В соответствии с ними зараженность не допускается.

По данным Минсельхоза, с 1 июля по 13 сентября этого года из РФ экспортировано 12,1 млн тонн зерна, что на 32,9% выше, чем за такой же период прошлого года (9,1 млн тонн).

Максим ИСАЕВ



Предлагают госмонополию

Для прекращения нелегального вывоза древесины за рубеж в России нужно ввести госмонополию на ее экспорт. С такой инициативой выступил Общероссийский народный фронт (ОНФ). Свое предложение он уже направил в правительство.

ОНФ считает, что экспортом должна заниматься специально созданная госкорпорация «Леспром». На нее следует возложить таксацию – учет лесов по качеству и количеству, санитарные рубки и восстановление лесов, контроль за открытыми электронными аукционами по продаже необработанной древесины.

Свое предложение ОНФ мотивирует тем, что в Европе происхождение леса строго контролируется. У нас его нелегальные рубки и продажа приняла огромный размах. В основном левая древесина идет в Китай. По официальной статистике, объем экспорта составляет 20 млн кубометров, а по неофициальным оценкам, он в два раза выше. Из-за этого государство ежегодно недополучает до 100 млрд рублей. В целом потери в лесной отрасли, включая упущенные доходы, эксперты оценивают почти в 1 трлн рублей в год.

Большинство ценных лесов в стране до сих пор не поставлено на кадастровый учет. Этим пользуются чиновники, например, для незаконной застройки участков. В результате, хотя у России самые большие лесные ресурсы (до 20% мировых запасов), вклад отрасли в ВВП всего 0,5%. Для повышения этого показателя и прозрачности рынка древесины весь круглый лес, по мнению ОНФ, еще на этапе рубки нужно снабжать чипами, а информацию о том, кто и где провел рубку и восстановил ли он лес, вносить в единую базу, действующую по технологии блокчейн. Технику лесозаготовителей предлагается оснащать системой ГЛОНАСС, чтобы можно было точно узнать происхождение древесины.

Реакция правительства на идею о госмонополии на экспорт леса пока неизвестна. Однако ее вряд ли поддержат представители отрасли.

Артем БЕЛОУСОВ



Табачок опять подорожает

Минфин предложил увеличить стоимость акцизных марок для импортной табачной продукции до 200 рублей за 1000 штук без учета налога на добавленную стоимость (НДС). Сейчас тысяча марок стоит 150 рублей.

В проекте постановления по этому поводу сказано, что на увеличение стоимости изготовления марки оказали влияние следующие факторы: инфляция, рост курса валют, увеличение стоимости услуг естественных монополий и индексация заработной платы. Планируемая прибыль от производства акцизных марок для маркировки табачной продукции, по данным ведомства, составит 9,8%.

Кроме удорожания марок, импортеры табачной продукции ждут еще один неприятный сюрприз: Государственная дума приступила к рассмотрению законопроекта, в котором предлагается установить повышающий коэффициент для налогоплательщиков, которые ввозят в Россию сигареты, папиросы, сигариллы и другие табачные изделия. Сейчас налоги с повышающим коэффициентом платят юри-

ца, которые производят указанную продукцию в нашей стране.

Действующая редакция Налогового кодекса предоставляет преференции импортерам табачных изделий, особенно из государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС), где на табачную продукцию нет ввозных таможенных пошлин. Теперь всех импортеров сигарет могут обязать платить повышенные налоги.

Авторы инициативы указывают, что ряд организаций, которые производят табачную продукцию в России, имеют производственные площадки в других странах. В итоге, чтобы создать товарный запас на следующий год, они, как правило, ввозят продукцию без дополнительной фискальной нагрузки. При этом остальные производители, у которых нет производственных возможностей за пределами России, вынуждены платить более высокие налоги. Чтобы подкорректировать ситуацию, для импортеров сигарет предлагается ввести повышающий коэффициент при исчислении акцизов.

Сергей ПАШКОВ

Теперь можно не учиться

Региональные таможенные управления распространили информацию об отмене всех запланированных ранее квалификационных экзаменов на получение аттестатов специалистов по таможенным операциям (СТО).

Это обусловлено последними изменениями в таможенном законодательстве нашей страны. Так, теперь вступивший в силу 4 сентября текущего года Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» больше не требует обязательного наличия аттестованного СТО в штате таможенного представителя. В новом документе нет понятий «специалист по таможенным операциям» и «аттестации на соответствие квалификационным требованиям к специалистам по таможенным операциям».

Как пояснили в ФТС России, отсутствие в законе положений о СТО касается лишь требований к условиям включения юридических лиц в реестр таможенных представителей. При этом сотрудники могут получать знания в сфере таможенного дела по собственному желанию или по инициативе работодателя. Полученные ранее квалификационные аттестаты специалистов по таможенным операциям (до истечения срока их действия) и другие документы, подтверждающие прохождение соответствующего обучения (дипломы, удостоверения, сертификаты), их владельцы могут при желании использовать при трудоустройстве.

У занимавшихся подготовкой СТО образовательных организаций и учебных центров осталось право обучать тех, кто намерен работать в таможенной сфере. Вопрос в другом: будет ли у уже занятых в ней желание покупать услуги, которые не нужны? Ранее им приходилось платить, так как переподготовка была обязательной.

Отметим, что ФТС России с 14 сентября 2018 года отменила приказы, которыми утверждены программа и график квалификационных экзаменов для получения квалификационных аттестатов СТО.

Петр ЕРШОВ

По льготной ставке



При ввозе и при реализации на территории РФ кормовые добавки подлежат обложению налога на добавленную стоимость (НДС) по ставке 10%. Такое разъяснение дано в письме Минфина от 04.09.2018 № 03-07-07/63085.

Сказано, что Правительство РФ утверждает перечни кодов конкретных видов товаров в соответствии с Общероссийским классификатором продукции и Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД), реализация которых облагается по ставке 10%. Согласно подпункту 1 пункта 2 и пункту 5 статьи 164 Налогового кодекса в перечень продовольственных товаров, в частности, включена

позиция «зерно, комбикорма, кормовые смеси, зерновые отходы».

По постановлению Правительства РФ от 31.12.2004 № 908 к ней относятся продукты, используемые для кормления животных (кроме корма для декоративных рыб, декоративных и певчих птиц, кошек и собак), с кодом ТН ВЭД ЕАЭС 2309 90. По мнению Минсельхоза и Минфина, кормовые добавки можно отнести к продуктам, используемым для кормления животных.

Согласно письму Минсельхоза от 28.10.2016 № ИЛ-25-23/11799 корма и кормовые добавки – это продукты растительного, животного, минерального, химического и микробиологического происхождения, включая их смеси, используемые для кормления животных всех видов или как компоненты для производства кормов.

Поэтому их можно скормить животным или использовать для приготовления кормов. В отношении них можно применять пониженную ставку НДС в размере 10% и при ввозе, и при реализации в России.

Валерий ПРОКОФЬЕВ



ОРГАНИЗАТОР ФОРУМА:
АНО «Развитие транспортного потенциала»



XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
**ТРАНСПОРТНЫЙ
ПОТЕНЦИАЛ**

18-19 октября 2018 года

**CROWNE PLAZA ST.PETERSBURG AIRPORT
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. СТАРТОВАЯ, Д. 6 ЛИТЕР А**



forumrtp.ru

ОПЕРАТОР ФОРУМА:



ConferencePoint
www.confspb.ru

телефон/факс:
+7 (812) 327-93-70

Севморпуть: открыли, чтобы закрыть?!

Судно-контейнеровоз VENTA Maersk крупнейшего в мире морского грузового перевозчика, датской компании Maersk Line, успешно совершило тестовый переход по Северному морскому пути (СМП) в сопровождении атомного ледокола «50 лет Победы».

Компания сообщила, что рассматривала данный рейс как тестовый переход по СМП с целью оценки безопасности мореплавания и наличия грузовой базы (российской рыбопродукции). Стартовав 8 сентября, караван в сопровождении атомхода благополучно проследовал от кромки льдов Восточно-Сибирского моря до кромки льдов в море Лаптевых кратчайшим путем через пролив Санникова. Средняя скорость проводки составила 11 узлов. Нареканий со стороны капитана и компании-судовладельца по качеству проводки не было.

Затем судно-контейнеровоз продолжило путь самостоятельно. Часть груза VENTA Maersk доставила в порт Бремерхаузен (Германия), а завершился маршрут в Санкт-Петербурге.

Однако данная, хоть и успешная, проводка рискует стать для компании Maersk Line единственной и последней. Как стало известно, с 1 января 2019 года Россия намерена ввести ограничения на использование Севморпути. Они коснутся прохода по маршруту судов иностранной постройки. Об этом сообщил вице-премьер РФ Юрий Борисов.

Он считает, что это является «естественной мерой защиты судостроения и будет стимулировать загрузку российских верфей». По мнению чиновника, Северный морской путь – это российские прибрежные воды и ходить там должны только суда российской постройки или под российским флагом.

Вводя ограничение на проход судов иностранной постройки, Россия в первую очередь защищает своих судостроителей. Он добавил, что идея отдать приоритет использованию судов отечественной постройки не нова, в 1920 году США уже вводили подобную меру в отношении судов, курсирующих в прибрежных водах, для защиты американских судостроителей.

При этом Юрий Борисов подчеркнул, что Россия не вводит жесткие ограничения на суда иностранного производства, СМП не закроют полностью для таких судов. Чтобы не сдерживать бизнес-процессы, по решению правительства будет дано разрешение на проход судов другой постройки, других стран. Тем более что не весь типаж судов Россия сможет перекрыть в первое время.

Напомним, что для международного судостроения Северный морской путь, являющийся самой короткой дорогой из Европы на Дальний Восток, открыт с 1991 года. Однако в официальных российских документах он определен



как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация».

Однако, учитывая состав и состояние отечественного арктического флота, способного перевозить многотоннажные грузы в северных широтах, если озвученная Юрием Борисовым идея будет реализована на практике, о дальнейшем развитии СМП можно будет забыть на долгие годы, если не навсегда. Можно себе представить, с чем столкнутся иностранные судовладельцы, которые решатся обратиться за разрешением на проход своих судов по СМП. Они, скорее всего, рискуют надолго отдать швартовые в кабинетах наших чиновников или вообще потонуть в ворохе бумаг, которые от них могут потребовать представить. О возможной коррупционной составляющей мы лучше умолчим.

Виталий НИКИФОРОВ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

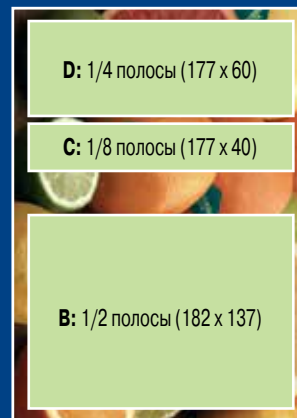
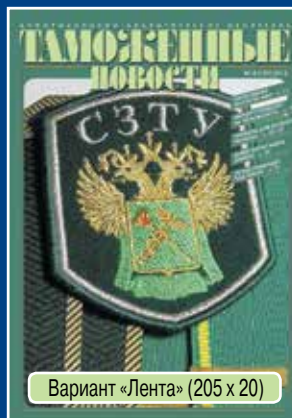
ПРЕЗЕНТУЙТЕ СЕБЯ НА ЛУЧШИХ МЕСТАХ

Варианты и стоимость размещения модулей на обложках

РАЗМЕР (в миллиметрах)	Стоимость	Размер (в миллиметрах)	Стоимость
1-Я СТРАНИЦА		3-Я СТРАНИЦА	
Логотип на подложке (57 x 20)	9971-00	В: 1/2 полосы (182 x 137)	28000-00
Вариант «Лента» (205 x 20)	25350-00	А: вся обложка (205 x 290)	54162-00
С: 1/8 полосы (177 x 40)	35400-00	4-Я СТРАНИЦА	
Д: 1/4 полосы (177 x 60)	47200-00	Вариант «Лента» (205 x 20)	12685-00
А: по размеру «окна» (182 x 230)	129800-00	С: 1/8 полосы (205 + 40)	18880-00
2-Я СТРАНИЦА		Д: 1/4 полосы (205 + 60)	29500-00
В: 1/2 полосы (182 x 137)	32450-00	А: вся обложка (205 x 290)	66080-00
А: вся обложка (205 x 290)	59000-00		

Стоимость размещения рекламы указана с учетом НДС 18%. При многократном размещении предусмотрены скидки.

РЕДАКЦИЯ ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ЛЮБЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПАРТНЕРСТВУ



Услуги Визайта и Полиграфии

**ТАМОЖЕННЫЕ
НОВОСТИ**

РОССИЯ

Визитки
Бланки
Листовки
Плакаты
Пакеты
Календари
Конверты

Брошюры
Буклеты
Журналы
Каталоги
Книги
Справочники
Сувениры

191036, Санкт-Петербург, ул. Гончарная, 23, лит. А, пом. 11Н
Тел.: (812) 973-21-81, факс: 771-71-25
e-mail: tamnews@yandex.ru, tamnews812@gmail.com,
info@customsnews.ru
on-line заказ: www.customsnews.ru

**-10 %
на Все Услуги**

Рекламодателям "Таможенных Новостей"

Таможня расширяет сервисы

Федеральная таможенная служба с 13 сентября 2018 года начала осуществлять перенос лицевых счетов в новый программный ресурс «Единый лицевой счет» (ЕЛС) всех участников ВЭД, которые уже открыли счета в нем, а также лицевые счета таможенных представителей.

Как пояснили в службе, дальнейшее администрирование лицевых счетов плательщиков будет осуществляться региональными таможенными управлениями в соответствии с местом налогового учета плательщика исходя из кода причины постановки на учет – КПП:

- Центральное таможенное управление будет администрировать единые лицевые счета в отношении юридических лиц, КПП которых в ЕГРЮЛ начинается с 31, 32, 33, 36, 37, 40, 44, 46, 48, 50, 57, 62, 67, 68, 69, 71, 76, 77;
- Северо-Западное таможенное управление будет работать с юрлицами, КПП которых начинается с 10, 11, 29, 35, 47, 51, 53, 60, 78, 83;
- Южное таможенное управление: с КПП на 01, 08, 23, 30, 34, 61, 91, 92;
- Приволжское таможенное управление: с КПП на 02, 12, 13, 16, 18, 21, 43, 52, 56, 58, 59, 63, 64, 73, 81;
- Уральское таможенное управление: с КПП на 45, 66, 72, 74, 86, 89;
- Сибирское таможенное управление: с КПП на 03, 04, 17, 19, 22, 24, 38, 42, 54, 55, 70, 75, 80, 84, 85, 88;
- Дальневосточное таможенное управление: с КПП на 14, 25, 27, 28, 41, 49, 65, 79, 82, 87;
- Северо-Кавказское таможенное управление: с КПП на 05, 06, 07, 09, 15, 20, 26;
- Калининградская областная таможня: с КПП на 39.

С указанной даты перечисленные таможенные органы в соответствии с местом налогового учета плательщика осуществляют возврат авансовых платежей юрлицам, использующим единый лицевой счет, на основании поданных заявлений о возврате, а также представляют отчеты о расходовании денежных средств, внесенных в качестве авансовых платежей, и подтверждения уплаты таможенных пошлин, налогов.

Заявления о возврате денежных средств, поступившие до 13 сентября 2018 года в таможенные органы от плательщиков, использующих единые лицевые счета в соответствии с положениями приказа ФТС России от 22.08.2016 № 1617, а также обращения о представлении отчетов о расходовании денежных средств, внесенных в качестве авансовых платежей и подтверждений уплаты таможенных пошлин, налогов подлежат рассмотрению таможенными органами, в которые они поступили.

В ФТС России уточнили, что новый порядок администрирования ЕЛС позволит осуществлять возврат плательщикам излишне уплаченных или взысканных сумм таможенных платежей, а также денежного залога в форме их зачета в счет авансовых платежей без представления заявления. С момента переноса лицевых счетов на новый ресурс ЕЛС отпадает необходимость указывать в графе «В» декларации на товары реквизиты платежных документов. Подробная информация об изменениях в порядке администрирования ЕЛС размещена на официальном сайте ФТС России в разделе «Информация для участников ВЭД».

Напомним, что порядок администрирования ЕЛС регламентирует приказ ФТС России от 24.08.2018 № 1329 «Об апробации администрирования единого ресурса лицевых счетов плательщиков таможенных пошлин, налогов, открытых на уровне ФТС России, с применением комплекса программных средств «Лицевые счета – ЕЛС».

При этом служба призывает юрлиц активнее использовать возможности «Личного кабинета участника ВЭД» на сайте ФТС России. Данный сервис направлен на ускорение совершения таможенных операций, требующих информационного обмена с участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и получения сведений, имеющихся у таможенных органов. Баннер «Личный кабинет участника ВЭД» расположен в правом верхнем углу на главной странице ФТС России www.customs.ru.

Каждый сервис «Личного кабинета участника ВЭД» снабжен описанием, алгоритмом действий, нормативными документами и полезными ссылками. Наиболее популярными уже стали сервисы: «Электронное декларирование товаров», «Электронный архив», «Предварительное информирование», «Статистическое декларирование», «Валютный контроль», «Разрешительные документы, запрос статуса задекларированного товара».

По материалам ФТС России

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Подписку на журнал «Таможенные новости» вы можете осуществить через ООО «Северо-Западное агентство «ПРЕССИНФОРМ», которое находится по адресу: 198095, Санкт-Петербург, ул. Зои Космодемьянской, д. 26, лит. Д. Подробную информацию об условиях и стоимости подписки можно получить в Отделе по работе с подписчиками ООО «СЗА «ПРЕССИНФОРМ» по телефонам: (812) 786-8119, 786-9298, 335-9752, 335-9751. Секретарь: 337-1626.



ДЛЯ ПОЧТЫ:
podpiska@crp.spb.ru.
Подписаться также можно по Интернету через сайт: www.pinform.spb.ru, пинформ.рф.
Индекс издания по каталогу: 15377

ПРЕДЛАГАЕМ РАЗМЕСТИТЬ ВАШУ РЕКЛАМУ В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ

Издание выходит ежемесячно, распространяется на всех официальных мероприятиях, которые проводятся Северо-Западным таможенным управлением и региональными таможенными совместно с участниками внешнеэкономической деятельности, таможенными брокерами.

Журнал получают организации, входящие в Торгово-промышленные палаты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Ассоциацию международных перевозчиков (АСМАП), Гильдию профессиональных участников ВЭД «Гермес», другие профессиональные объединения. Он направляется в федеральные и региональные органы власти, таможенные органы, ведомства и организации, финансовые учреждения, центры делового сотрудничества.

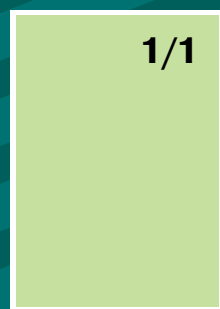
Среди его читателей руководители и ведущие специалисты компаний, которые осуществляют внешнеэкономическую деятельность, оказывают транспортные, околотаможенные и иные услуги. Часть тиража направляется в Москву, крупные города Северо-Запада России, а также в Финляндию, Швецию и страны Балтии.

РАЗМЕСТИВШИМ РЕКЛАМУ НЕОДНОКРАТНО –
ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ СКИДКА ОТ 15%.

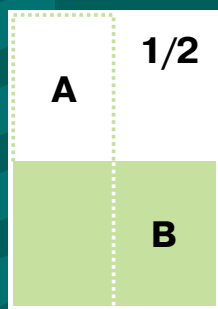
ИНФОРМАЦИОННО - АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

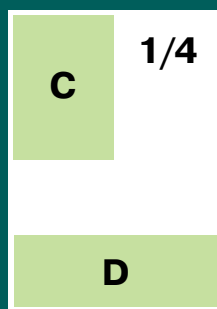
РАЗМЕЩЕНИЕ
И СТОИМОСТЬ
РЕКЛАМЫ



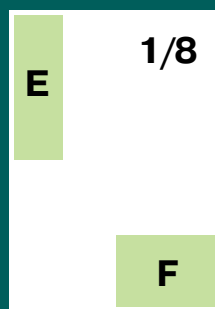
205x290



A 88x252
B 183x124



C 88x124
D 183x60



E 42x124
F 88x60

На обложках
2-я пол. – 59000-00
3-я пол. – 54162-00
4-я пол. – 66080-00

На внутренних полосах
1 пол. – 39412-00
1/2 пол. – 24426-00
1/4 пол. – 16048-00
1/8 пол. – 10856-00

Рекламные статьи
1+1 (разворот) –
48439-00
1 пол. – 32450-00
1/2 пол. – 18998-00

Стоимость размещения логотипа на первой
полосе обложки: 9971-00

Цены даны с учетом НДС 18%

При многократном размещении рекламы предусмотрены
скидки!

191036, г. Санкт-Петербург, ул. Гончарная, д.23
лит. А, пом. 11Н

тел.: (812) 973-2181, тел./факс: (812) 717-7125

tamnews@yandex.ru, tamnews812@gmail.com

www.customsnews.ru

WWW.EXPOCUSTOMS.RU

ОРГАНИЗАТОР



Федеральная
таможенная служба

ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР



МКВ

Международные
конгрессы и выставки



**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ТАМОЖЕННЫЙ
ФОРУМ-2018**

24–25 ОКТЯБРЯ

ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ