

Что изменил Таможенный союз?

С 1 июля 2010 года заработал Таможенный союз России, Казахстана и Беларуси. О первых результатах работы союза и о том, что изменилось в работе таможне, читателям GZT.RU рассказал начальник Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля Федеральной таможенной службы Дмитрий Викторович Некрасов.

Владимир: Расскажите, пожалуйста, как вы стали начальником Главного управления Федеральной таможенной службы? Нравится ли вам работать на таможне? Какое у вас звание?

Я родился и вырос в Новосибирске. Службу в таможенных органах начал сразу после института. По сути, вся моя трудовая биография связана с таможенными органами, и, конечно, если бы я не любил эту работу, то столько лет, 15 лет, не смог бы проработать в этой системе. Так что, люблю, ценю, уважаю свою работу и людей, которые меня окружают. Имею специальное звание – полковник таможенной службы.

Дмитрий: Чем занимается управление, которое Вы возглавляете?

Все, что связано с процедурой перемещения товаров через границу, оформлением документов, взаимоотношением с участниками внешнеэкономической деятельности, – все это в той или иной степени либо напрямую, либо косвенно проходит через наше управление. Оно находится на стыке практически всех проблем и вопросов, которые возникают в таможенной системе.

Наше управление является основным нормотворческим подразделением в структуре центрального аппарата. Большинство приказов, инструкций, положений и иных нормативных документов выходит именно из недр нашего управления. Активно работаем над законодательной базой. Это и документы Таможенного союза, это и законодательство Российской Федерации.

Иваныч: Что изменил Таможенный союз?

Этот вопрос настолько многогранный и всеобъемлющий, что, наверное, полностью ответить на него в рамках только таможенной службы невозможно. Таможенный союз тесно увязан с формированием Единого экономического пространства и другими интеграционными процессами, которые идут на пространстве бывшего СССР.

Таможенный союз на сегодня является наиболее ярким проявлением этих процессов. Конечно же, он задумывался и создавался для того, чтобы облегчить внутреннюю торговлю между нашими тремя странами, выровнять условия осуществления внешнеэкономической деятельности как на территории всех государств – членов Таможенного союза, так и на внешних границах союза.

В сближении позиций трех стран заключается большой плюс для тех, кто реально ведет экономическую деятельность. Унификация правил игры в перспективе даст, да уже и сейчас начинает давать эффект в виде экономии издержек, расширении конкуренции и стимулировании различных отраслей хозяйственной деятельности за счет притока новых товаров и услуг.

Таможенный союз и Единое экономическое пространство, конечно же, это еще незавершенное строительство, и в процессе этого строительства будут раскрываться новые горизонты, ставиться новые цели и новые задачи.

Сергей: Сохраняются ли сейчас таможенные границы между Беларусью, Казахстаном и Россией?

Граница, как физическое понятие, конечно же, существует и остается. Между белорусским и казахстанскими участками российской границы были различия и раньше, и сохраняются теперь. В частности, на белорусской границе уже давно нет пограничного контроля, как и определенных компонентов таможенного контроля, а на казахстанской границе пограничный контроль как существовал, так и продолжит существовать в обозримой перспективе.

Наверное тех, кто задает подобные вопросы, больше интересует не само по себе наличие столбиков, обозначающих пределы нашей страны, а процедуры, которые определяют пересечение границы ими лично, или их товарами, или их знакомыми и так далее.

Так вот, в процедурных вопросах после 1 июля, конечно же, произошли весьма существенные изменения, и можно говорить, что эти процедуры значительно упростились.

Начнем с белорусского участка границы. Раньше мы не заставляли платить таможенные пошлины только с тех товаров, которые произведены на территории Белоруссии. Сегодня мы любые товары, которые ввозятся из Белоруссии, не подвергаем сколько-нибудь значимому таможенному контролю, не производим таможенное оформление, не проставляем никаких отметок. Не только тех товаров, которые производятся на территории Белоруссии, но и товаров, которые были ввезены импортерами в Белоруссию, там прошли таможенное оформление, так называемую «таможенную очистку» включая оплату таможенных платежей, и затем были перепроданы российским покупателям на территории уже нашей страны или на территории Казахстана.

Правда, есть определенные небольшие, но исключения. Первое – это автомобили физических лиц. Второе – это те товары, которые в Белоруссии оформляются по более низким ставкам. Ввозя такие товары в Россию, получатель или перевозчик обязан заявить, что он везет такие товары, обязан продекларировать их и доплатить таможенную пошлину.

В Белоруссии таких товаров немного, например: – спирт, карамель, трубы. Это небольшой перечень товаров. Мы имеем право проверить, есть ли у заявителя такие товары, и если заявитель их не продекларировал, а мы их обнаружили, то он будет привлечен к ответственности. Несмотря на добровольность декларирования, угроза административного, уголовного или финансового преследования сохраняется.

Все остальные товары из Белоруссии не попадают на сегодня в поле нашего зрения, хотя незримо, путем оперативно-розыскных мероприятий, обмена информацией с

белорусскими коллегами или коллегами из других стран, мы все равно стараемся держать руку на пульсе, и при наличии оперативной информации мы можем, и будем применять определенные формы таможенного контроля.

Здесь не должно быть иллюзии вседозволенности и рая для контрабандистов. Просто реализация форм таможенного контроля происходит более тонко, незаметно, с использованием скрытых механизмов.

Ситуация с Казахстаном чуть более сложная, поскольку на границе с Казахстаном сохраняются пункты пропуска, пограничный и таможенный контроль. Соответственно, везти товар можно не там, где удобно, а только через определенные места – пункты пропуска. В этих пунктах пропуска также сохраняются определенные формы таможенного контроля, хотя мы не перепроверяем все подряд. Но на основании товаросопроводительных документов мы можем провести дополнительную проверку и выявить те товары, которые не могут свободно обращаться между Россией и Казахстаном. Таких товаров в торговле России с Казахстаном существенно больше чем с Белоруссией.

Казахстан сохранил 409 товарных позиций, по которым установлены более низкие ставки пошлин по сравнению с единым таможенным тарифом Таможенного союза. Это достаточно существенное количество товаров, и они для экономики России имеют весомое значение: там есть и пластмассы, и фармацевтика, и машинно-техническая продукция.

Кроме того, при вывозе из России в Белоруссию и Казахстан подлежат декларированию товары 27-ой группы – это энергоносители: нефть, газ и так далее.

Эти исключения не составляют сколько-нибудь значимого препятствия для перемещения товаров через внутренние границы России, Белоруссии и Казахстана. Поэтому с момента создания Таможенного союза и по мере совершенствования и упрощения механизмов таможенного контроля участники внешнеэкономической деятельности уяснили, что видимые, буквальные, «лобовые» барьеры, которые препятствовали нашему общению, устранены. Впрочем, повторюсь, что механизмы контроля все равно есть, они совершенствуются и будут дальше совершенствоваться.

Роман: Как происходит ваше взаимодействие с коллегами из Белоруссии и Казахстана?

Оно несколько различается. Мы с белорусской таможней уже много лет взаимодействуем в рамках Союзного государства. Именно совместная работа таможенных органов наших двух стран была всегда примером и образцом продвинутого взаимодействия между государственными органами.

У нас есть Таможенный комитет Союзного государства, в который входят две таможенные службы – России и Белоруссии. В рамках этого комитета у нас к моменту создания Таможенного союза было решено огромное количество технических вопросов, начиная от сближения информационных систем и заканчивая технологиями контроля за таможенным транзитом, подтверждением фактического вывоза для того, чтобы заявители могли возместить себе НДС в налоговой службе. То есть эти механизмы в рамках Союзного государства, по большому счету, обкатаны, и сегодня продолжается их насыщение новым содержанием в связи с тем, что в Таможенный союз теперь входят три страны.

Подготовлен проект договора об объединенной таможенной коллегии наших трех стран, которая, по сути, будет использовать наработанный опыт России и Белоруссии теперь уже в рамках трех таможенных служб. До того момента, когда этот договор вступит в силу, мы действуем в рамках рабочего общения. У нас практически несколько раз в месяц проходят встречи руководителей наших таможенных служб, где мы также закрепляем наши технологические решения, даем поручения соответствующим вертикалям в каждой из трех служб, например, по информационному взаимодействию, по подготовке или формированию согласованной позиции для выхода на переговоры.

Также заместители руководителей таможенных служб ведут определенные блоки вопросов. В рамках объединенной коллегии будут созданы рабочие группы по наиболее важным направлениям, в частности, системе управления рисками, информационному взаимодействию и так далее.

Валерий: Когда будет подписан договор об объединенной таможенной коллегии Таможенного союза?

На заседании Комиссии Таможенного союза 20 сентября этот договор был одобрен. В течение нескольких недель пройдут процедуры внутригосударственного согласования, и, возможно, на следующем заседании Комиссии Таможенного союза, которое будет в конце октября – начале ноября, мы его сможем подписать.

Комиссия Таможенного союза – это орган, который координирует и решает вопросы, выходящие за рамки компетенции таможенной службы. А объединенная коллегия создается для решения чисто технических вопросов, для выработки унифицированных подходов именно в рамках таможенных служб, то есть это чисто профессиональное общение именно таможенников. Комиссия же – это орган наднациональный, он решает вопросы, напомню, тарифного регулирования, установления ставок, запретов и ограничений, правил для участников внешнеэкономической деятельности. Это все-таки два различных органа.

Женя: Не сложится ли с появлением Таможенного союза такая ситуация, что та таможня, с которой работать удобней и приятней, - российская, белорусская или казахская - та и победит в конкуренции между таможенными службами трех стран?

Я думаю, что нельзя увязывать слова «удобней» или «приятнее» с работой таможенных органов и сравнивать по этому критерию таможенные службы России, Белоруссии и Казахстана. Вопрос этот носит более комплексный характер, поскольку все-таки определенные национальные особенности пока еще сохраняются в законодательстве государств-членов Таможенного союза, в технологиях и работе таможенных органов. Конечно, мы будем совместно с нашими коллегами искать пути унификации, но направленной не на приведение к более суровому, жесткому механизму работы, а к наиболее рациональному, который позволяет меньшими усилиями достигать нужного результата.

Светлана: В каком случае сейчас можно проходить по «зеленому» коридору? Что нужно обязательно декларировать?

Если в двух словах, то на сегодня Таможенный кодекс говорит о том, что через «зеленый» коридор можно идти в том случае, если у вас отсутствуют товары, подлежащие письменному декларированию.

Это товары достаточно ограниченного характера, перечень этих товаров находится на информационном стенде каждой таможни, в каждом пункте пропуска. Примерно можно обрисовать его так: оружие, наркотики, культурные ценности, драгоценные и полудрагоценные металлы, камни в определенных количествах, какие-то товары, подпадающие под контроль карантинных служб и так далее. Акцент можно сделать на то, что в информационной зоне каждого пункта пропуска этот перечень не меняется.

Игорь Кротов: Как повлияет создание Таможенного союза на численность сотрудников ФТС?

Вопрос численности тесно увязан с функциями. Если функции сокращаются, то численность оптимизируется. Но если функция ушла с границы, то это не значит, что она ушла вообще. Я в самом начале нашего разговора говорил о том, что механизмы контроля меняются. Если мы раньше стояли на границе, закрывали пункты пропуска и на границе пропускали товар, то сегодня мы вынуждены работать на пост-контроле, на анализе информации и так далее. Это потребует перераспределение численности на иные участки. Это, конечно, более аналитическая работа и более высокооплачиваемая.

ДИАНА: Работа главного таможенного инспектора очень напряженная, ответственная, но низкооплачиваемая. Есть ли вакансии с более высокой оплатой труда? Выплачиваю кредит за однокомнатную квартиру - тяжело с 25 000 рублей начисленными.

Вопрос оплаты труда – это извечный вопрос. Я думаю, что мало таких наемных работников, которые удовлетворены оплатой своего труда. Что касается таможенной службы, то здесь есть как проблемы, так и достижения. Наш руководитель Андрей Юрьевич Бельянинов, когда возглавил таможенную службу, пристальное внимание уделял повышению оплаты труда наших сотрудников.

Три года назад в этом отношении был достигнут существенный перелом, что позволило в тот момент привлечь на работу в таможенную службу новые кадры или вернуть тех, кто собирался уходить, будучи недовольным низкой заработной платой.

Зарплата таможенной службы на тот момент стала конкурентоспособной и

привлекательной для профессионалов если не самого высокого, то достаточно качественного уровня.

Но все течет, все меняется. Прошло три года, и постепенно инфляция, новые горизонты приводят к тому, что зарплата уже не выделяет таможенную службу из ряда других органов, а становится равной и, может, чуть ниже.

Я не смогу ответить на этот вопрос полностью, поскольку вопрос финансирования находится в компетенции правительства нашей страны, и те решения, которые будут приняты по итогам оптимизации штатной численности госслужащих окажут свое влияние и на таможенную службу.

Но стоит задача не только не допустить ухудшение положения наших сотрудников, но и, по возможности, его улучшить.

Что касается вакансий, о которых спрашивает Диана, то, конечно, есть более высокие должности, на которых зарплата чуть выше, но зависит всё от Дианы. Если она готова к переезду, к профессиональному росту, к повышенным требованиям, предъявляемым на новой должности, то все, как говорится, в ее руках. Проводится конкурс, все вакансии размещены в открытом доступе на сайтах как региональных управлений, так и Федеральной таможенной службы, все это доступно.

Егор: Возможно ли гражданину Российской Федерации въехать из Республики Казахстан в Российскую Федерацию на транспортном средстве, зарегистрированном в Республике Казахстан, при наличии генеральной доверенности? Как долго может оставаться это транспортное средство в Российской Федерации?

Вопросов по автомобилям поступает, как правило, много, и я, наверное, выскажу принципиальные подходы, связанные с автомобильным рынком.

Вопрос по пошлинам в отношении автомобилей был принципиальным для Российской

Федерации, пожалуй, единственной из трех стран, имеющей свою автомобильную промышленность. Ни Казахстан, ни Белоруссия развитой автомобильной промышленности не имеют, поэтому этот вопрос был в рамках переговоров по Таможенному союзу одним из самых острых.

В Казахстане и Белоруссии ставки пошлин при ввозе автомобилей физическими лицами были и ранее существенно ниже, и сохранили свое действие до сегодняшнего дня. Естественно, легко ориентирующиеся в каких-то неясностях и недоговоренностях между государствами граждане не преминули воспользоваться этой ситуацией. Анализ статистических данных, получаемых от наших представительств по линии официального статистического обмена, свидетельствует о том, что в ожидании создания Таможенного союза произошел массовый ввоз на территорию Белоруссии автомобилей по существенно более низким ставкам таможенных пошлин и налогов по сравнению с Российской Федерацией. В Казахстане ставки были ближе к российским, и там нет такой остроты и выгоды.

В этой связи, чтобы предотвратить угрозу российскому автомобильному рынку, были заложены некоторые ограничения по ввозу автомобилей из Белоруссии и Казахстана. Они заключаются в том, что автомобили, ввезенные после 1 января 2010 года, свободно в Российскую Федерацию ввозиться не могут. Для их ввоза с целью продажи, перепродажи или для использования российским лицом (то, с чего начался ваш вопрос) необходима доплата таможенных пошлин и налогов. И эта доплата делает бессмысленным такой ввоз, поэтому, наверное, не стоит искать каких-то обходных путей, маневров, а если вы хотите автомобиль – покупайте на внутрироссийском рынке. Если же автомобиль был ввезен в Казахстан до 1 января 2010 года, то тогда возможен его ввоз без доплаты.

Кирилл: Как российские власти могут проконтролировать ввоз автомобилей в Россию из Белоруссии и Казахстана?

Можно проверить документы при ввозе, при использовании машины на территории России. Если кто-то захочет оформить эту машину в собственность или поставить на учет на себя – возникнут вопросы со стороны таможенных органов. Желающих таких много и я не исключаю, что кто-то может проскокить, но риск слишком большой, ведь за нарушением может последовать и административная ответственность, и вплоть до уголовной. Если сумма платежей, от которой уклонился автолюбитель, весьма существенна – то это уголовная ответственность, в противном случае – административная.

Я не могу рассказывать о всех наших внутренних способах контроля за этой проблемой. Безусловно, ее достаточно непросто администрировать, но мы это делаем. Ведется совместная и скоординированная работа с подразделениями ГИБДД, поэтому нарушитель не уйдет.

Темирлан: Жил в Алма-Ате, имею иномарку по доверенности. Могу я поставить ее на учет в России?

Если Темирлан постоянный житель Казахстана, то он может в России использовать эту машину, но в этом случае она будет поставлена на временный учет. Если Темирлан – житель Российской Федерации, то он может использовать этот автомобиль без доплаты, только если он был ввезен в Казахстан до 1 января 2010 года.

Виктор: Будет ли связано начало работы Таможенного союза с упрощением ввоза китайской продукции через территорию Казахстана? И как, по Вашему мнению, эта схема ввоза может ударить по дальневосточным компаниям, которые специализируются на импорте китайской продукции?

С Дальним Востоком сложно конкурировать. Я думаю, что прямой угрозы нет. Здесь необходимо отметить, что Таможенный кодекс Таможенного союза на переходный период сохраняет принцип резиденства, который подразумевает, что российский получатель товара может оформлять товары только в России, белорусский – в Белоруссии, казахстанский – только в Казахстане. Поэтому если Виктор является россиянином или его компания зарегистрирована в России, то его товары должны приходить именно сюда, в Россию, именно здесь они будут оформляться.

Но красной нитью в ходе нашего разговора проходила мысль о том, что таможенная служба и другие министерства и ведомства вырабатывают механизмы, направленные на то, чтобы уровень, глубина таможенного контроля, подходы к работе были максимально унифицированы в разных странах, с тем, чтобы не было заинтересованности у наших участников внешнеэкономической деятельности бегать из страны в страну, создавать «серые» «черные» и еще какие-то схемы, связанные с использованием специфики и особенностей, существующих на территории других стран.

Понятно, что российский рынок в силу его объема наиболее привлекателен для всех участников Таможенного союза, в том числе и тех, которые попытаются ввозить товары через территорию других стран, но механизмы контроля все равно сохраняются.

Борис: Я участник внешнеэкономической деятельности. Наш товар стоит дороже аналогичного в Казахстане на 20%. Могут ли теперь казахи свободно везти товар в Россию, минуя таможену, и передавать их российской фирме просто по накладной?

Ответ простой – могут. Таможенный союз и Единое экономическое пространство создаются для того, чтобы были равные условия конкуренции на нашем триедином рынке, и если чье-то производство является неэффективным, нерентабельным, неэкономичным, то... Это вопрос не к таможенной службе. Поскольку пересечение границы в той или иной степени связано с таможенной, то эти вопросы по-прежнему адресуются к нам. Так вот, ответ может быть один – повышайте свою эффективность работы.

За исключением тех случаев, которые я уже обозначал, все товары ввозятся на территорию Таможенного союза по единым ставкам пошлин и по единым правилам, и это приводит именно к добросовестной конкуренции. А серые схемы, я думаю, к сожалению, существуют во всех странах.

Светлана: Куда можно жаловаться на незаконные действия представителей таможенной службы?

Безусловно, работа с гражданами требует от наших сотрудников выдержки, спокойствия, уважения к человеку. К сожалению, не всегда наши сотрудники показывают себя с лучшей стороны, но, я думаю, что случаи, когда наши сотрудники ведут себя неподобающим образом, это все-таки исключение из правил. Если вы столкнулись с такой ситуацией, то, прежде всего, есть старший смены, который обязан на месте оперативно разрешить конфликт, максимально быстро не допустить того, чтобы конфликт разгорелся, и принять меры по решению вопроса и удовлетворению законных требований гражданина.

Второй уровень – это начальник таможенного поста. Как правило, он также находится недалеко от места события, исключая ночные и вечерние часы, он всегда готов к работе и приему граждан. Если решение вопроса не удовлетворило гражданина, есть упрощенный порядок обжалования у руководителя таможни. Ну, и письменное обжалование по инстанциям: начальник таможни, региональное управление, Федеральная таможенная служба. В любом случае, сохраняется право обратиться в суд, правоохранительные органы.

А если у вас сложилось впечатление, что имеет место проявление коррупционных моментов, то в таможенной службе имеется служба собственной безопасности, на всех информационных стендах имеются ее координаты, и ваше право и, наверное, гражданская обязанность сделать такое обращение.

Анна: Много ли в ФТС поступает жалоб на действия таможенников?

Ну, не сказать, что вал, но, безусловно, есть. Но обращения от жалоб надо отличать: обращение – это все-таки просьба разъяснить, помочь, определить порядок действия в тех или иных случаях, а жалоба – это конкретная ситуация, которая вышла на уровень конфликта, и интересы заявителя были существенным образом затронуты, и он пострадал в ситуации. Так вот, жалоб от граждан в ФТС России приходит немного за исключением некоторых всплесков. Была сложная ситуация с почтовыми отправлениями, когда на Московском почтамте (подчеркну, не по вине таможенных органов) возникли задержки с пропуском посылок через границу. Всплеск обращений и жалоб по этому поводу был. Или, например, изменились правила по взиманию пошлин в отношении автомобилей, установили какие-то дополнительные запреты и ограничения – новый всплеск жалоб.

Наталья: Кто виноват в задержке посылок на Московском почтамте?

Я думаю, что эта проблема носит комплексный характер. Основная причина в том, что мощности основного почтамта, который обрабатывает почту в стране (а это Московский почтамт), и большинства международных почтамтов в регионах не справляются с возросшим в разы потоком товаров, перемещаемых в виде посылок.

Таможня при необходимости прикомандировывает туда дополнительных сотрудников, но для того, чтобы сотрудники могли работать, их необходимо обеспечить рабочими местами, обеспечить ритмичную подачу посылок на таможенный досмотр, создать хотя бы элементарные гигиенические условия на объекте для того, чтобы наши сотрудники не гробили там свое здоровье.

Рамиль: Вместе с Таможенным союзом появилось много новых законов, подзаконных актов. Удалось ли уже принять все необходимые документы?

Нормативная база Таможенного союза стала более разветвленной и структурированной. Если раньше был Таможенный кодекс Российской Федерации, и на основе его норм и в их развитие выходили постановления Правительства и достаточно большое количество приказов и инструкций Федеральной таможенной службы, то на сегодня Таможенный союз подразумевает несколько уровней законодательства.

Участникам внешнеэкономической деятельности, то есть специалистам, которые работают в этой отрасли, необходимо изучать все нормативные документы всех уровней.

Только тогда понимание новых правил, начавших действовать с 1 июля 2010 года, сложится в единый, заверченный пасьянс.

Основой всей нормативной базы является Таможенный кодекс Таможенного союза. Он вступил в силу с 1 июля 2010 года, в процессе его подготовки оттачивались формулировки, направленные на устранение каких-то неясностей, неточностей. В него были включены дополнительные упрощения. Конечно, сжатые сроки, в которые шло формирование Таможенного союза, не всегда позитивно сказывались на качестве подготовки нормативных актов, однако мы постарались максимально учесть замечания заинтересованных сторон, и все три страны постарались договориться о единых подходах.

Таможенный кодекс Таможенного союза – это значительная часть фундамента

нормативного здания союза. К нему прилагаются и одновременно с ним должны применяться ряд международных соглашений, более детально регламентирующих те или иные вопросы, например, свободные экономические зоны, принципы определения таможенной стоимости, таможенный транзит. Таких соглашений достаточно много – около двух десятков.

Следующий вид нормативных актов, которые ранее никогда не существовали – это решения Комиссии Таможенного союза. Это новый координирующий орган, устанавливающий единые правила таможенно-тарифного регулирования, во многих случаях – нетарифного регулирования. Это орган, в рамках работы которого решаются все основные вопросы и устраняются противоречия и недопонимания между позициями трех стран.

Так вот, решения Комиссии регулируют достаточно много направлений в таможенном законодательстве, начиная с заполнения таможенных документов, в частности, деклараций на товары, транзитной декларации, и заканчивая частными вопросами, например, взимание таможенных пошлин и налогов, классификация тех или иных видов товаров.

Кроме международных нормативных актов, которые я уже обозначил, по-прежнему сохраняет свою актуальность российская нормативная база, активная переработка которой сейчас идет. В Госдуме находится законопроект «О таможенном регулировании в Российской Федерации» который должен в ближайшее время, уже этой осенью, пройти второе и третье чтение и поступить на подпись руководителю государства.

В этом законе реализуются отсылочные нормы Таможенного кодекса Таможенного союза. Кодекс, к сожалению, не может учесть всех национальных особенностей, поскольку помимо таможенного законодательства существует еще налоговое, уголовное, административное законодательство об интеллектуальной собственности и так далее. Все остальные отрасли законодательства несколько отстают в направлении формирования единых подходов в рамках союза, соответственно, Таможенный кодекс Таможенного союза вынужден делать отсылки на определенные особенности, установленные в каждой из трех стран. Наш закон «О таможенном регулировании» закрывает эти отсылки из Кодекса Союза и установит правила для российских участников внешнеэкономической деятельности.

Влад: Новый закон «О таможенном регулировании» пока еще не принят. Создает ли это какие-то сложности в работе российской таможни?

Продолжают действовать нормы Таможенного кодекса Российской Федерации, в части не противоречащей Таможенному кодексу Таможенного союза. Я думаю, что на определенный переходный период мы закрываем вопросы таким, может быть, не самым лучшим путем, но, тем не менее, обходимся без «белых пятен» в нормативной базе.

Также остаются постановления Правительства Российской Федерации, правда, по немного сократившемуся кругу вопросов. Они будут в отдельных случаях регулировать те или иные особенности, отнесенные к национальному законодательству.

Ну, и ФТС России, естественно, своими инструкциями и положениями будет детализировать действия наших должностных лиц. В ведении нашей службы остаются установление различных форм документов, необходимых для таможенных целей, и другие технические вопросы, отнесенные законодательством к компетенции таможенных органов.

Эта нормативная база на сегодняшний день либо уже создана, либо создается. Но есть определенные сложности и не стоит этого скрывать. По ряду вопросов, соглашений, которые должны быть уже приняты, возникли серьезные разногласия между сторонами, и в этой связи их принятие несколько затянулось. Комиссия Таможенного союза сейчас интенсивно работает и постепенно эти вопросы решает.

Самым острым до последнего времени был вопрос по свободным экономическим зонам. Но, тем не менее, на сегодняшний день решение по нему найдено, соответствующее соглашение подписано и вступило в силу. Пока остаются актуальными вопросы по таможенным платежам, они находятся в завершающей стадии согласования. Вопросы остаются, но продолжают постепенно закрываться по мере продвижения согласительной работы.

Александр: Как ФТС взаимодействует с бизнесом при разработке и внедрении нового таможенного законодательства?

Конечно, разработка любого закона требует его обсуждения и разъяснения с тем, чтобы этот закон был воспринят обществом, чтобы в нем были отражены реалии современной жизни, и в итоге, чтобы закон стал рабочим, востребованным социумом, нормативным актом.

В ФТС России есть Общественный консультативный совет (ОКС) – это такая активно действующая площадка для обсуждения тех вопросов, которые накапливаются во взаимоотношениях между таможенными органами и различными сегментами околотаможенного бизнеса, операторами внешней торговли, получателями и отправителями товаров.

Практически на каждом заседании ОКС, а он проходит, как минимум, раз в квартал, обсуждается ход формирования Таможенного союза, развитие его нормативной базы. Это на уровне ФТС России.

Кроме того, продолжаются встречи и совещания с представителями деловых ассоциаций, бизнес-структур, крупными участниками внешнеэкономической деятельности.

Более, может быть, массовая работа организована в регионах, на местах, поскольку там происходит непосредственный контакт и соприкосновение заинтересованных лиц с таможенными органами.

Маргарита: Где участник внешнеэкономической деятельности может получить разъяснения нового Таможенного кодекса?

Совершенно правильно поставлен вопрос. Мы понимаем, что Таможенный союз вносит определенные новеллы в работу как таможенных органов, так и декларантов, перевозчиков, владельцев складов временного хранения, таможенных представителей, физических лиц и так далее. В наиболее острый период – это первые месяцы после 1 июля, в ФТС России и многих других министерствах и ведомствах были созданы «горячие линии» которые работали круглосуточно, и в первое время мы ощущали если не

шквал, то достаточно большое количество звонков с вопросами конкретного плана – не рассуждения о судьбе Таможенного союза в целом, а вопросы, как поступать или действовать в той или иной ситуации.

Наиболее активным месяцем был июль. В частности, через наше управление в день проходило до 200-250 звонков за смену. Большая часть вопросов касалась физических лиц: какие квоты на сегодняшний день установлены, как оформлять автомобильный транспорт, какие установлены ограничения, как действует «зеленый» или «красный» канал и так далее. Все эти вопросы мы активно освещали не только через СМИ, но и в беседе практически с каждым, кто позвонил.

В начале нашего разговора я отметил, что наше управление является головным по большинству вопросов таможенного оформления и таможенного контроля, поэтому и здесь удар был принят нами, наибольшее количество звонков в ФТС России было принято сотрудниками нашего управления.

В течение двух месяцев «горячая линия» работала в круглосуточном режиме, сейчас она работает в течение рабочего дня. Количество звонков существенно сократилось, и это говорит о том, что произошла стабилизация, сформировалось понимание предъявляемых требований у заинтересованных участников внешнеторгового бизнеса и граждан, которые едут через границу. Более профессионально стали отвечать на вопросы и наши сотрудники на местах, поскольку для них у нас есть своя ветка консультирования, внутренняя, когда любое подразделение, любое управление может задать вопрос в центральный аппарат, и мы в течение короткого времени даем ответ на тот или иной вопрос.

Хочу отметить, что количество звонков на «горячую линию» резко пошло на убыль. В ближайшее время она просто потеряет свою актуальность и не будет смысла держать сотрудников в привязке к телефону, но мы не оставим работу по разъяснению таможенного законодательства.

У нас достаточно информативен сайт таможенной службы. Кроме того, все таможи, большинство таможенных постов, все региональные управления обязаны вести работу по информированию и консультированию. Любой человек, любая компания могут обратиться за бесплатной устной или письменной консультацией в эти подразделения. Всем им будет дан ответ.

Единственное, существуют определенные ограничения в том, что мы не можем консультировать по классификации товаров и по вопросам конкретных значений таможенной стоимости – это установленные законом ограничения. А порядок оформления документов, порядок пересечения границы, различные особенности в зависимости от таможенных процедур, обязательно будут разъяснены.

Дмитрий Анатольевич: Почему на таможне нет логичных, ясных инструкций? А то каждый играет по своим правилам. Закон есть, а практика не расписана.

Проблема единообразного применения законодательства существует в любой структуре, в любом ведомстве. Наверное, система норм таможенного права Российской Федерации отличается разветвленностью, структурированностью, детализацией и формализацией, что в свою очередь создает у многих граждан впечатление запутанности и зарегулированности.

Не скрою, что в определенных случаях присутствует избыточность нормативного регулирования. Но, во-первых, мы достаточно серьезно и массово ведем работу по отмене различных устаревших документов, различных писем, разъясняющих телеграмм, которые в свое время, в 90-е годы, в начале 2000-х, закрывали ту или иную частную проблему или вопрос, которые не носили системного характера. Постепенно мы этот пласт устаревшего законодательства по кусочкам ликвидировали. За последние несколько лет счет отмененных нормативных актов идет на тысячи.

Во-вторых, в ходе нормотворческой деятельности мы по возможности максимально учитываем пожелания как участников внешнеэкономической деятельности, так и наших таможенников. Подразумевается, что наряду с новым таможенным законодательством все равно остаются инструкции, положения и иные нормативные акты ФТС России. И мы их, конечно же, перерабатываем. Как только вступит в силу закон «О таможенном регулировании» под этот закон будут изданы и вступят в силу новые нормативные акты ФТС России, других министерств и ведомств. И мы закладываем себе такую установку, что надо все-таки упрощать как законодательство, так и порядок действий наших должностных лиц.

Постепенно, в процессе диалога с бизнес-сообществом, я думаю, мы сможем

значительную часть неясностей закрыть или, как минимум, снизить остроту проблемы.

Надо также учитывать, что не все упреки должны быть адресованы таможенным органам. Хотелось бы напомнить о том, что мы, к сожалению, не определяем правила игры по большинству задач, контроль выполнения которых возложен на нас. Классический пример – это различные сертификаты, разрешительные документы, лицензии. Ведь не таможенная служба их придумала! На нас лежит обязанность просто потребовать их в нужный момент, проконтролировать их наличие.

А в результате получается, что под огонь критики попадают таможенные органы, которые являются просто механическим элементом реализации других государственных задач, может быть, более существенных, более важных. Например, контроль за военно-техническим сотрудничеством основывается на жесткой и принципиальной позиции государства, которая не допускает расхлябанности и неоднозначности понимания.

Контроль соблюдения порядка лицензирования также не менее важен, но несовершенство механизмов взаимодействия министерств и ведомств, приводит к тому, что таможенная служба, которая непосредственно общается с участником внешнеэкономической деятельности, вынуждена выслушивать все претензии по этому поводу.

Хотелось бы, чтобы у всех сформировалось понимание факта, что во многих случаях таможенная служба – просто механизм реализации государственных функций, идеологию которых определяют другие государственные органы.

Дмитрий: Сколько нормативных актов ФТС сейчас действует? Вырастет ли их число с появлением Таможенного союза?

Я последнюю цифру не назову, но в пределах 6 тысяч. Выход новых документов одновременно подразумевает, что отменяются старые, которые регулируют тот же блок вопросов. Кроме того, новые документы издаются в новых условиях, когда круг полномочий таможенной службы изменился.

Сергей: 16 августа президент России на совещании по инвестиционному климату в России поставил задачу таможене с 1 января 2011 года перейти на электронное декларирование без бумажных документов. Сложно ли убрать бумажные носители из процессов таможенного оформления? Почему?

Поручения президента будут выполняться, но здесь необходимо отметить следующее. Введение электронного декларирования не имеет прямого отношения к процессам формирования Таможенного союза. Таможенная служба работает над электронным декларированием уже несколько лет.

И у нас уже есть неплохие результаты. Например, в прошлом году у нас электронное декларирование составило порядка 10% от общего объема поданных деклараций. В конце прошлого года мы начали интенсивно внедрять интернет-декларирование, и за прошедшие несколько месяцев мы добились того, что на сегодня 28%, а в отдельные недели до 30% деклараций у нас подается в электронном виде. То есть это весьма существенный сегмент всего декларационного массива. Если говорить в абсолютных цифрах, я думаю, что на конец года это будет до 1,5 млн. электронных деклараций в рамках нашего общего декларационного массива.

Мне кажется, что у многих как участников внешнеэкономической деятельности, так и государственных органов, которые готовят какие-то решения, поручения, существуют иллюзия того, что в таможенной службе процветают застой и архаика. Эти аргументы мы можем легко нейтрализовать, предъявив реальные цифры: 30% – это весьма существенный объем деклараций.

Следующий момент. На сегодня у нас 96% таможенных постов готовы принимать декларации в электронном виде. То есть в таможенной службе осталось всего 15-20 таможенных постов, где нам надо подготовить, протестировать и запустить процесс электронного декларирования до конца октября. В результате, к концу октября таможенная служба будет готова принять декларацию в электронном виде и работать с ней на любом таможенном посту.

Вопрос в том, что участники внешнеэкономической деятельности почему-то не идут к нам с этой электронной декларацией. Да, у нас есть определенные сложности, наши

технологии не всегда совершенны. Внутри таможенной службы мы сейчас завершаем анализ этих проблем и будем их устранять, корректировать в оперативном порядке. Ну, 10-15% наших таможенных барьеров мы можем дополнительно устранить.

Но основная причина лежит все-таки за пределами ФТС России, потому что все те разрешительные документы, которые декларант получает в лицензирующем органе, в органе по сертификации, в ветеринарном, санитарном ведомстве, выдаются и имеют юридическую силу только на бумаге, в «твердой копии». И несмотря на то, что декларант подает электронную декларацию, по большому счету, у него на руках должен существовать, а по сути дублировать электронный, бумажный экземпляр этих разрешительных документов.

Пока мы (я имею в виду не исключительно таможенную службу, а государство, общество) не устраним наличие бумажных документов во взаимоотношениях между госорганами, участниками внешнеэкономической деятельности, декларант не будет заинтересован подавать электронную декларацию.

Конечно же, мы своих коллег из смежных министерств и ведомств настраиваем на то, что для выполнения рассматриваемых поручений президента необходимо, чтобы и у них была проведена работа по устранению бумажного документооборота.

Как я уже говорил, к концу октября таможенные органы будут готовы принимать декларации в электронном виде на всех таможенных постах. Но ясно, что в любом случае останутся такие товары, которые физически не могут быть продекларированы в электронном виде. Например, это грузы, которые перемещаются Министерством по чрезвычайным ситуациям, товары, перемещаемые в рамках упрощенного порядка, когда декларирование происходит по документам и не требует заполнения сложной декларации. Для того чтобы у участников внешнеэкономической деятельности были понимание и определенность в каких случаях электронная декларация обязательна, а в каких она является добровольной, эти особенности мы постараемся предусмотреть в постановлении правительства, проект которого подготовлен в соответствии с проектом закона «О таможенном регулировании» и находится в процессе согласования.

Игорь: Не станет ли введение обязательного электронного декларирования новым административным барьером, например, для малого бизнеса?

Конечно же, обязательность электронного декларирования может быть реализована только в том случае, если для него созданы необходимые условия. Первое условие выполнено: таможенная служба в состоянии принимать электронные декларации практически на всех таможенных постах. Что касается дальнейшего устранения барьеров, по данному вопросу состоялось совещание в Правительстве Российской Федерации, где мы доложили ситуацию. Дискуссии по проблемам внедрения электронного декларирования продолжаются.

Безусловно, решение этого вопроса возможно только в том случае, если не будет нанесено ущерба интересам участников внешнеэкономической деятельности. Но здесь надо учитывать, что многие из них уклоняются от работы по предварительному информированию, по электронному декларированию, поскольку в этом случае появляется прозрачность во взаимоотношениях между ними и таможенными органами. Этот момент нельзя не принимать в расчет, говоря о том, почему далеко не все горят желанием подавать электронные декларации.

Фатех Айнетдинов: Нельзя ли получить постоянное разрешение на ввоз товаров по долгосрочному контракту с фиксированными ценами, если товары ввозятся регулярно? При каждой поставке следуют запросы; теряем время и мы, и вы.

Наверное, это будет пока невозможно, поскольку каждую товарную партию все равно нужно продекларировать. Существуют механизмы, упрощающие эту процедуру в процессе декларирования, например, временная периодическая декларация. Это те способы, которые позволяют при долгосрочных контрактах, которыми охватывается однотипная номенклатура товаров, упростить процедуру таможенного оформления.

Я думаю, что участников внешнеэкономической деятельности, таможенных представителей и перевозчиков больше волнует процедура таможенного контроля. Конечно же, тотальный контроль невозможен, и такой задачи у таможенных органов нет. Более того, и наш руководитель на коллегии, которая была в начале года, и руководство страны ставят задачу по максимальному упрощению и облегчению контрольных процедур с тем, чтобы они были максимально рациональны, достигали наибольшего эффекта с минимальными затратами таможенных органов, и каких-то расходов со стороны участников внешнеэкономической деятельности.

И такие механизмы вырабатываются. В ближайшее время мы уже начнем работу по дифференциации участников ВЭД с тем, чтобы отделить тех, кто работает долго и заслужил хорошую налоговую и таможенную репутацию, имеет хороший бренд на внутреннем и внешнем рынке, от тех, кто привык работать через фирмы-однодневки, через случайных или так называемых «серых» таможенных брокеров.

Такой механизм создается в таможенной службе, и мы надеемся, что в ближайшее время мы сможем его запустить. Это будет серьезным шагом вперед, навстречу участникам внешнеэкономической деятельности и облегчению контрольных процедур. Конечно, невозможно сразу снять все барьеры, отказаться от всех контрольных процедур. Только по мере накопления таможенной истории как таковой, можно будет говорить о том, чтобы снимать все более важные и сложные контрольные процедуры. Лишь постепенно мы с участниками внешнеэкономической деятельности сможем перейти на выборочный таможенный контроль.

Кроме того, в новом законе «О таможенном регулировании» заложен очень важный институт – это институт уполномоченного экономического оператора. Суть новеллы – уполномоченный экономический оператор – это тот, кто работает действительно сам, на своем производстве, получает свои товары, сам ведет внешнеэкономическую деятельность.

Этот институт будет полезен для большинства промышленных предприятий, для тех, кто получает большие и систематические объемы товаров. Это нововведение снимает большую часть организационных проблем в момент доставки товара, в момент размещения его на складе, здесь появляется колоссальный элемент доверия к участникам внешнеэкономической деятельности, получившим такой статус.

При этом необходимо учитывать, что получение такого статуса сопряжено с внесением финансового обеспечения деятельности, в зависимости от направления – от 150 тысяч евро до миллиона евро. Сочетая эти два механизма, я думаю, мы сможем существенно продвинуться по пути упрощения таможенных процедур и процедур таможенного контроля.

Мы надеемся запустить механизм дифференциации участников ВЭД уже в этом году. А институт «экономического оператора» получится, скорее всего, в следующем году, потому что закон еще не принят, еще не вступил в силу, под него необходимо будет

принять ряд постановлений правительства и приказов ФТС России. Я думаю, что в реальности эта новелла сможет заработать в начале следующего года.