

Тимур Максимов, замглавы Федеральной таможенной службы: Порог беспошлинных интернет-покупок в РФ надо обнулять

МОСКВА, 26 сен – ПРАЙМ, Мила Кузьмич. Снижение порога беспошлинного ввоза покупок в зарубежных интернет-магазинах российские власти РФ обсуждают давно: планировалось, что уже с июля россияне будут платить пошлину с покупок, сумма которых превысит не тысячу, как сейчас, а 500 евро в месяц, но решение пока так и не приняли. Заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России Тимур Максимов рассказал в интервью агентству "Прайм", до какого уровня будет снижаться этот порог, заработает ли на этом бюджет, и почему бизнесу не стоит бояться дополнительных издержек из-за введения новых технологий контроля на таможне.

– Когда произойдет снижение порога беспошлинных покупок в зарубежных интернет-магазинах для россиян, есть ли такое решение в правительстве, и готова ли к этому таможня?

– Необходимо понимать, что формальные решения о том, как и когда произойдет снижение, насколько мне известно, еще не приняты. То есть было в свое время принято политическое решение на уровне межправительственного совета ЕАЭС, что порог должен составлять 1000, 500, 200 евро. Но вопрос о том, как быстро и какими шагами данные изменения будут осуществляться, пока остается открытым.

Свои предложения мы направили в Минфин России.

Основная цель ФТС России в этой ситуации – сделать переход максимально безболезненным для участников рынка. Для этого мы ведем активную совместную работу с Почтой России.

– А вы сами как видите эту систему?

– Главная задача – создать равные условия для российской и трансграничной интернет-торговли, иначе российским компаниям проще и выгоднее работать по модели иностранных интернет-площадок. Наше предложение и было призвано исправить существующие перекосы.

Мы понимаем, что единственное решение в данной ситуации – повысить требования для иностранцев. Бессмысленно выводить российскую интернет-торговлю из-под НДС, пошлины и документов, поскольку тогда вся остальная торговля переместится в интернет-сегмент. Речь может быть только о том, чтобы поднять иностранцев до заданного уровня.

Это вызывает определенный негатив со стороны потребителя, но на самом деле эффект на цены должен быть минимальным. Во-первых, платеж не такой большой.

– О каком платеже идет речь?

– Есть разные варианты. Текущая ставка – 30%. Наше предложение – снизить до 20%, то есть до суммы средневзвешенного НДС и средневзвешенной пошлины по широкой товарной номенклатуре. По идее, это приводит к идентичной ситуации, как если бы вы перевезли товар через границу, оплатили пошлины, доставили на склад, а потом продали через интернет-магазин с доставкой по России.

В данном случае мы создаем равные условия для развития бизнеса. А равные условия – это потенциально больше конкуренции. И вот резерв по снижению цен – в большей конкуренции и в отсутствии дисбаланса налогообложения, на наш взгляд.

– По этой логике никакого беспошлинного ввоза вообще не должно быть. Конечная точка – ноль?

– Мы и предлагали за конечную точку взять ноль по коммерческому обороту, то есть когда магазин продает напрямую физическому лицу. Отмечу, что в случае пересылки между физическими лицами ситуация иная.

Когда магазин продает напрямую человеку, ноль необходим, чтобы не создавать дисбаланса. Также планируется распространить на компании требования по качеству и безопасности товаров, создать один простой правовой режим и автоматизировать процесс контроля. Никаких задержек, никаких сложностей, всем все понятно и очень просто.

– А технически вы готовы это осуществить, чтобы это было понятно, просто и без задержек?

– С технической точки зрения переход вполне осуществим. Скорее важно обсудить вопросы о том, "как", "когда" и "что" будем внедрять.

При этом фискальный эффект не такой значительный. Когда говорят, что наше предложение ориентируется на увеличение поступлений, это не совсем верно. На сегодняшней базе снижение порога принесет порядка 25 миллиардов рублей в год.

Просто есть проблема, которую мы видим: те, кто не может конкурировать с иностранцами в таких условиях, меняют свою модель бизнеса. Например, российские компании-налогоплательщики понимают, что им проще перерегистрироваться, создать склад на границе, завозить туда продукцию, потом рассылать без уплаты пошлин и без документов, подтверждающих качество и безопасности продуктов, и работать по этой модели. То есть риск еще и в том, что многие, кто сейчас так работает, будут менять свою модель, если условия не уравнивать.

– Почему решение до сих пор не принято? Из-за коллег по ЕАЭС?

– Мы можем принять решение и в рамках страны, но обычно контр-аргумент такой, что, действительно, надо договариваться на уровне ЕАЭС. Это было бы идеальным вариантом.

Однако даже если не удастся прийти к единому мнению по данному вопросу, мое мнение, что риски перетока внутри ЕАЭС не столь существенны.

Интернет-магазины с устоявшейся репутацией уже давно ввели систему прослеживания. Это потребовало определенных затрат, но покупатель даже не заметил увеличения цены.

Уверен, что ни один из уважающих себя интернет-магазинов не откажется от трекинга просто потому, что может быть снижен порог. К тому же стоимость такого перетока приведет к еще более существенному удорожанию товара, чем простая оплата пошлины. Выстраивать серые схемы будет реально дорого, поэтому компаниям будет проще работать по новым условиям.

– Когда может быть принято решение, вступит ли оно в силу в следующем году?

– Это было предусмотрено решением Межправительственного Совета ЕАЭС: в 2019 году должен быть сделан первый шаг. Какой это будет шаг, и каким будет второй, третий, четвертый – должно быть решено на национальном уровне, и пока такого решения нет. Могу сказать только, что мы ждем его.

– Таможня, как и многие другие ведомства, идет по пути цифровизации и внедрения новых технологий контроля. Что это вам дает, и какова конечная цель всех этих нововведений, учитывая, что они часто бывают не бесплатны для бизнеса?

– Таможенная служба сегодня идет по пути автоматизации, перевода всех процессов в электронный вид. Действительно, в этой области мы достигли определенных успехов.

Но сегодня уже недостаточно того, что таможня или любой другой государственный контролирующий орган переходит на цифровые технологии, потому что получается некая разрозненная система: у всех участников свои технологии, между собой они зачастую не стыкуются. Важно изменить данный подход.

С нашей стороны работа по ускорению процессов завершится в ближайшие год-полтора. Далее необходимо, чтобы подключились транспортные компании, поставщики, производители – все процессы замкнулись в одну общую архитектуру. Это позволит существенно ускорить процессы оформления товаров и контрольные процедуры.

– Вы уже готовите с кем-то такую замкнутую систему?

– Мы встречались с крупной транспортной компанией. Она строит платформу на основе распределенных реестров, которая позволит увидеть документальную цепочку жизни товаров практически от момента создания: отгрузка, хранение на складе, погрузка на судно, транспортировка. Раскрытие цепочки для контрольного органа предоставляется как гарантия того, что документы не подвергались изменениям на всех этапах движения товара.

Когда таможенная служба видит всю эту цепочку, изменяется подход. Для бизнеса пропадает необходимость в сборе и передаче пакета документов: они видны сразу, и все участники обладают одинаковой информацией. Конечно, это революционная идея, которая в принципе может изменить всю систему мировой торговли.

– Но это пока только одна транспортная компания?

– Да. И в связи с этим возникает ряд вопросов практического свойства. Во-первых, это коммерческий проект. Во-вторых, данная компания – не монополист, и, соответственно, останутся другие неохваченные сегменты. Поэтому необходимо либо поднимать вопрос на глобальный уровень и строить единую масштабную систему, что, конечно, маловероятно, либо оставить на уровне отдельных фирм, встроенных в общую национальную архитектуру. Но тогда важно, чтобы разные подходы к разным компаниям не мешали общему процессу.

– И к чему вы склоняетесь?

– В настоящий момент у нас нет официальной позиции по этому вопросу. Поскольку речь идет о транснациональных перевозках, необходимо разрешить множество прикладных вопросов в части формата предоставляемых документов, состава сведений, которые там содержатся, и языковых особенностей. Также важно определить правовую значимость этих документов, потому что они будут применяться в целях государственного контроля. То есть, насколько обоснованно с точки зрения права, например, работать с ними в суде.

На все эти вопросы еще предстоит дать ответы.

Недавно вышло распоряжение, по которому ФТС России поручено провести эксперимент совместно с казахскими таможенными службами по такому проекту, как электронный навигационный план.

На автотранспортные средства российских и зарубежных транспортных компаний будут установлены специальные электронные пломбы, которые контролируются системой ГЛОНАСС. При этом в них зашивается вся информация о товаре. В результате вся цепочка перевозок будет видна как контролерам, так и грузоотправителям, грузополучателям.

– Кто будет участвовать в эксперименте?

– В эксперименте участвуют таможенные органы России и Казахстана, российские и зарубежные транспортные компании, осуществляющие транзитные перевозки товаров автомобильным транспортом между двумя странами. Электронная пломба на контейнере позволяет отследить, были ли какие-то попытки воздействовать на груз: все, что с ним происходит, фиксируется. Это, конечно, совершенно иная система отслеживания, мониторинга и контроля. Она избавляет от очень многих неэффективных действий на каждом этапе.

Пока это только эксперимент. Мы предлагали летом на совете ЕЭК создавать единую систему транзита сразу на весь Евразийский Экономический Союз, но не все коллеги были готовы это делать. Договорились провести эксперимент; потом посмотрим на его результаты, проанализируем, доложим комиссии, после этого будем принимать

решение, насколько такая система нам нужна.

Но, в любом случае, в Российской Федерации система уже создается. В первом чтении был принят закон о контроле транзитных перевозок. Возможно, до конца года он будет принят окончательно и тогда система заработает по стране в целом.

– Интересно, кто заплатит за эту пломбу?

– Во время эксперимента пломбы устанавливаются на безвозмездной основе ООО "РТ-Инвест Транспортные Системы". В дальнейшем данная функция отойдет непосредственно бизнесу.

Это вопрос, который представители бизнеса всегда поднимают, воспринимая как дополнительные издержки. Мы же говорим иначе: действительно, это могут быть дополнительные издержки для бизнеса, но они должны стать выгодными издержками, потому что скорость и отсутствие потерь во времени при оформлении товаров, а также современные возможности контроля передвижения грузов должны сделать процесс более выгодным.

– Недавно прошел Восточный экономический форум, там обсуждались некоторые итоги работы свободного порта Владивостока. Этот режим предполагает создание благоприятных условий для резидентов, но есть и проблемы, которые мешают инвесторам все возможности. Расскажите о них.

– Действительно, в режиме свободного порта Владивосток функционирует с 12 октября 2015 года. Данный режим дает резидентам определенные выгоды, которые концептуально можно разбить на два блока: первый – налоговый, это всем известные льготы по налогам, а второй – упрощения администрирования. Одной из особенностей данного режима также является возможность применения свободной таможенной зоны (СТЗ). Действие таможенной процедуры СТЗ предполагает беспошлинный режим для иностранных товаров, перемещаемых в рамках зоны.

На текущий момент в свободном порту Владивосток зарегистрировано 855 резидентов, но из них, к сожалению, таможенную процедуру СТЗ применяют лишь пять.

Мы провели детальный анализ ситуации и пришли к выводу, что текущие требования к резиденту по обустройству зоны требуют существенных затрат с его стороны. Соответственно, это является демотивирующим фактором для тех, кто готов применять такой режим.

Учитывая мнение бизнес-сообщества, мы подготовили предложения по изменению требований по обустройству участков в рамках действия зоны.

Это требования к физической инфраструктуре, которую обязаны создавать резиденты зоны: требования по ограничению, по периметру, по видеонаблюдению, по физическому контролю и так далее. Все они прописаны в законодательстве и оказывают существенное влияние на бизнес-модель компаний, которые осуществляют свою деятельность в свободной таможенной зоне.

– Когда могут быть снижены эти требования?

– Рассчитываем, что изменения заработают с начала 2019 года. Кроме того, по закону о СПВ предполагается создание единой автоматизированной системы учета товаров, механизм которой пока не реализован.

– Почему?

– Изначально предполагалось, что реализация системы закрепится за федеральными органами исполнительной власти. Однако процесс, когда государство создает такие IT-продукты для бизнеса, сложный, долгий, и результат не всегда может полностью устраивать компании. Поэтому сейчас обсуждается идея, чтобы государство не создавало свою платформу, а предоставило возможность создавать такие IT-системы самим компаниям. Это концептуальные изменения.

Все предложенные нововведения должны стимулировать бизнес более активно использовать преимущества таможенной специфики режима порто-франко. Потому что сегодня внимание резидентов акцентировано больше на получении льгот по налогам, нежели на применении таможенных процедур.

Дальний Восток обладает огромным ресурсным потенциалом при сравнительно небольшом по емкости внутреннем рынке. Поэтому в потреблении необходимо ориентироваться, скорее, на таких гигантов, как Китай, Япония и Южная Корея. В связи с чем более оправданной была бы модель, когда используется режим СТЗ: завозится оборудование, осуществляется сборка и производство продукции, которая далее поставляется на внешний рынок. Потенциал роста такой модели практически безграничен.

– Но все-таки создание портовой зоны оправдало себя? Чего удалось добиться за время ее действия?

– Действительно, растут внешнеэкономические показатели, как по Дальнему Востоку, так и по стране в целом. Однако сложно вычлнить фактор влияния конкретных мер, поскольку все зависит от фазы, в которой находится экономика. С началом подъема произошло восстановление экономической активности, сразу вырос товароборот, повысились цены на наши основные экспортные товары. Далее динамика курса изменилась и запустился обратный процесс – в прошлом году стал восстанавливался импорт на фоне укрепления курса. Сейчас снова можно говорить об изменении курса, соответственно, по импорту, скорее всего, в 4 квартале устойчивого роста может не быть, а по экспорту, очевидно, – рост.

[Оригинал публикации](#)