

ИИ «Диалог» 16.12.2014

Российским таможенникам могут разрешить проводить экспертный досмотр на границе

Сотрудникам Федеральной таможенной службы (ФТС) могут разрешить полностью проводить досмотр грузов, пересекающих границу с Россией, — даже экспертный. Однако, если эта мера будет введена, она будет носить экспериментальный характер. Проект соответствующего федерального закона одобрила комиссия правительства по законопроектной деятельности.

«Правительством принято решение о проведении в отдельных автомобильных и морских пунктах пропуска через государственную границу эксперимента по передаче таможенным органам полномочий по проведению ветеринарного, карантинного фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля в полном объеме», — сообщили во вторник в пресс-службе кабмина.

Как пояснили в правительстве, законопроект разработали, чтобы сократить количество контрольных органов на пограничных КПП. Таким образом в кабмине планируют ускорить продвижение грузов и транспорта на границе с Россией.

Отметим, эксперимент с полным досмотром таможенниками проведут не на всех пунктах пропуска.

«По итогам проведения эксперимента будут рассмотрены вопросы целесообразности распространения его результатов на другие пункты пропуска», — подчеркнули в Белом доме.

Добавим, законопроект планируют рассмотреть на ближайшем заседании кабинета министров. В случае, если он вступит в силу, подготовку к эксперименту планируют

завершить в течение года, а сам эксперимент провести в течение двух лет.

«РИА Новости», ИИ «РБК» 17.12.2014

Около 1,5 млн тонн угля скопилось на складах луганского Свердловска

При этом предприятия по добычи угля продолжают работать дальше, однако зарплата рабочим выплачивается не в полном объеме.

Около 1,5 миллиона тонн энергетического угля скопилось на складах Свердловска самопровозглашенной Луганской народной республики из-за прерванных торгово-экономических отношений региона, сообщил журналистам и. о. городского головы города Андрей Сухачев.

По его информации, Свердловский район является шахтерским. Так, ВРП региона в минувшем году составил 9 миллиардов рублей. Удельный вес угледобывающей отрасли — 97%.

"На сегодня 1,5 миллиона тонн энергетического угля находится на складах наших предприятий", — сказал Сухачев.

Он отметил, что, несмотря на экономическую блокаду со стороны Украины, предприятия продолжают работать, хотя зарплата работникам выплачивается не в полном объеме.

Как уточнил командующий юго-восточного направления из Свердловска Александр Гайдей, вывозить уголь из региона они пока не могут. "У нас непризнанная республика,

мы сами не имеем права вывозить. Мы хотели бы сделать это на законных основаниях, чтобы потом не говорили, что мы ограбили кого-то", — сказал он.

Кроме того, по его словам, таможенные посты на границе с Россией в настоящее время "закрыты для перемещения грузов". "Товары могут проходить границу, если будут оформлены в соответствии с действующим законодательством", — прокомментировал ситуацию начальник пресс-службы Южного таможенного управления Раян Фарукшин.

Ранее председатели Народных собраний самопровозглашенных ДНР и ЛНР Андрей Пургин и Алексей Карякин обратились к Москве с просьбой не поставлять Украине уголь тех марок, которые производятся в Донбассе и ранее закупались Киевом там. Губернатор Кемеровской области — главного угледобывающего региона России — обратился к собственникам угольных компаний Кузбасса с аналогичной просьбой. Глава области Аман Тулеев считает, что поставки угля должны осуществляться из тех угольных предприятий Донбасса, которые снабжали Украину топливом до начала вооруженного конфликта. По мнению Тулеева, поставка Украине угля тех марок, которые производятся в Донбассе, означает фактическую поддержку экономической блокады, которую Киев проводит в отношении населения ЛНР и ДНР.

В настоящее время Украина испытывает серьезные проблемы с электроэнергией, в стране наблюдается дефицит угля на ТЭС, так как большинство шахт Донбасса, оказались под контролем ополчения.

ИИ «TKS.ru» 15.12.2014

И вечный бой...

Виталий Сурвилло, руководитель рабочей группы Агентства стратегических инициатив по дорожной карте «Совершенствование таможенного администрирования», подводит итоги годичной работы по улучшению условий для бизнеса в таможенной сфере

– Ряд экспертов полагает, что реализация дорожной карты «Совершенствование таможенного администрирования» буксует. Какова Ваша оценка?

– На 1 ноября 2014 года должно быть выполнено 53 мероприятия дорожной карты. На сегодня 37 из них считаются выполненными, тринадцать находятся в процессе выполнения и три не выполнены, так что картина не столь мрачна, как может показаться на первый взгляд: процесс движения вперед есть, другой вопрос – с какой скоростью. Еще два пункта намечены на ноябрь, скорее всего они будут тоже признаны находящимися в процессе исполнения.

– Что Вы считаете наибольшими достижениями в реализации дорожной карты?

– Из достижений я бы назвал прежде всего переход на электронный документооборот, введение системы категорирования участников ВЭД (пункт 60 ДК), совершенствование института уполномоченного экономического оператора (пункт 67 ДК). При всех недостатках сегодняшнего состояния института УЭО компании, которые получили этот статус и отшлифовали свою логистику, довольны. Думаю, здесь надо продолжать работу, во-первых, над совершенствованием критериев для получения статуса УЭО, во-вторых, над распространением этого статуса на территорию всего союза (хотя против этого есть возражения). Положительную оценку заслуживает и категорирование участников ВЭД по отраслевому признаку (пункт 59 ДК), поскольку при этом также вводятся упрощения. Мы считаем своей заслугой запрет подведомственному Федеральной таможенной службе ФГУП РОСТЭК заниматься предпринимательской деятельностью в области таможенного дела (пункт 66 ДК), хотя присутствие на этом рынке аффилированных с ФТС людей и организаций в той или иной форме наблюдается до сих пор, но в дальнейшем эта проблема будет, видимо, решена. Нам кажется, что сделан шаг вперед в совершенствовании механизма уплаты таможенных платежей – автоматизированная система по учету обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов (пункты 49–51 ДК) стала работать более эффективно, хотя здесь мы также видим возможность дополнительного прогресса.

– Чего не удалось сделать?

– Из негативного отмечу удаленный выпуск товаров (пункт 13 ДК, признанный

невыполненным). Вроде он и провозглашен, но на практике часто сопровождается введением особых профилей риска или просто не допускается отдельными приказами и телетайпограммами ФТС, ограничивающими компетенцию таможенных органов.

– Кстати, выступая на круглом столе Клуба лидеров, Андрей Бельянинов выразил недовольство работой центров электронного декларирования и заявил, что в январе ФТС проведет анализ, по итогам которого в марте примет решение об их дальнейшей судьбе. Не означает ли это, что удаленный выпуск товаров вообще будет отменен?

– Я слышал, что ФТС недовольна работой ЦЭДов и пытается изменить эту систему, но, не думаю, что это будет означать отказ от удаленного выпуска. Это – один из ключевых элементов дорожной карты, да и ФТС никогда в открытую против него не выступала. Что касается непосредственно ЦЭДов, то ведь это компромисс, на самом деле они участникам ВЭД тоже особо не нужны, предпринимателю важно иметь возможность оформить товар в любом месте, а удаленный выпуск товаров и удаленную уплату таможенных платежей вряд ли уже возможно отменить, поскольку это основное завоевание бизнеса.

– Как решается вопрос с созданием единого окна?

– Мое личное ощущение: проблема единого окна – это черная дыра, которую преодолеть невозможно. До сих пор не обеспечено даже электронное взаимодействие между федеральными органами исполнительной власти (пункты 32, 33 ДК). 36 ведомств, участвующих в контрольных операциях при осуществлении внешней торговли, не могут между собой договориться, и несмотря на бодрые рапорты Минкомсвязи и других ФОИВ межведомственного электронного взаимодействия практически не существует. Более того, по-прежнему разные госорганы работают с разными программными средствами, не хотят делиться своей информацией, непонятно, кто будет финансировать соединение ведомственных программ в единую систему. В результате существует разлаженность межведомственного взаимодействия в проведении не только документального, но и фактического контроля: один и тот же контейнер могут сегодня смотреть представители одного госоргана, завтра другого, послезавтра третьего и т.д., и добиться того, чтобы проверка осуществлялась всеми контролирующими структурами сразу и вместе по принципу «один контейнер – одна проверка», пока невозможно, здесь еще работать и работать.

– Особенно болезненна эта проблема в морских пунктах пропуска...

– Один из ключевых пунктов дорожной карты – «разработка плана мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах» (пункт19). Этот план составлен, как я не раз говорил, обтекаемо, амебообразно, многие пункты его сформулированы с указанием в качестве срока 2014-2018 гг. Но даже по тем пунктам, в отношении которых срок обозначен четко, результатов практически никаких. Количество документов, которые требуются при судозаходах, запредельно. Я присутствовал на совещании Минтранса, на котором была представлена сводная таблица документов, требуемых различными портами, – руководство самого министерства присвистнуло и сказала: с этим надо что-то делать. Это было месяца три назад, но ничего не сделано. На днях состоится очередное совещание в Минтрансе по этому вопросу, но, думаю, и оно закончится ничем. Так что в отношении ситуации в морских портах ничем похвастаться не можем.

– Дорожная карта связывает сокращение срока совершения таможенных операций в пунктах пропуска, в том числе морских, с наличием предварительной информации. Каковы перспективы введения обязательного предварительного информирования для морских перевозок?

– Сейчас идет борьба предпринимателей за то, чтобы освободить от обязательного предварительного информирования авиа- и морские перевозки. По нашему мнению, в том формате, в котором ПИ предлагается сегодня, оно будет вредить делу. Морские перевозки защитить удалось – здесь обязательное предварительное информирование вводится пока не будет. До тех пор пока ПИ не будет сопровождаться реальным ускорением обработки грузов в портах, особенно транзитных, вводит его особого смысла нет. Вопрос транзита мы поднимаем на всех площадках. Мало того, что невозможно подать транзитную декларацию в электронном виде, нельзя подать предварительную транзитную декларацию, из-за чего при транзитных перевозках возникает масса проблем практически на всех видах транспорта.

– Перейдем к вопросам ответственности. Как обстоит дело с поправками в Кодекс об административных правонарушениях?

– Пункт 71 дорожной карты – «проведение инвентаризации составов административных правонарушений, предусмотренных главой 16 КоАП, и установленных санкций для

исключения неоднозначности описания диспозиции правонарушений и уточнения санкций исходя из принципов их соразмерности и адекватности совершенным правонарушениям и их последствиям» – мы признали исполненным, но при определенном условии. Сейчас в Госдуме находится на рассмотрении законопроект об освобождении декларанта либо таможенного представителя от административной ответственности в случае самостоятельного выявления после выпуска товаров нарушений, допущенных при таможенном декларировании товаров (законопроект № 611997-6 «О внесении изменений в статьи 16.2 и 29.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» принят в первом чтении 18.11.2014. – ред.). А на портале оценки регулирующего воздействия размещен законопроект «О внесении изменений в главу 16, статьи 23.1, 29.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Оба законопроекта в полной мере бизнес не устраивают, поэтому мы договорились с ФТС, что если в ближайшее время в текст одного из этих законопроектов будут включены нормы об отмене конфискации и санкций, предусмотренных частью 3 статьи 16.1, частью 2 статьи 16.2 и статьей 16.7 КоАП, а также дополнения формальных составов, предусмотренными частью 1 статьи 16.1, частью 1 статьи 16.6, статьями 16.7, 16.8 и 16.11 предупреждением в качестве альтернативного вида санкции, то мы согласимся считать этот пункт закрытым. К сожалению, практика показывает отсутствие стопроцентной гарантии, но в аппарате правительства нам обещают, что ФТС выполнит свои обещания. Надеемся, что КоАП после исключения неадекватного наказания, выходящего за рамки здравого смысла, хотя и останется дубинкой по бизнесу, но по крайней мере перестанет быть бездумной дубинкой.

– Много ли еще предстоит сделать, и что является наиболее сложным?

– Поскольку 37 из 53 пунктов дорожной карты считаются выполненными, а всего их 72, понятно, что осталось не так много мероприятий, подлежащих реализации. Есть один ключевой пункт, по которому сейчас происходят сражения на всех площадках, включая ЕЭК, – это перенос сроков уплаты таможенных платежей на этап после выпуска товаров (пункт 48 ДК). Почему мы держимся за этот пункт? Если из-за вопросов в ходе документального контроля груз не выпускают, участники ВЭД теряют время и средства (товар надо помещать на СВХ, и в морских портах суммы достигают значительных величин), и получается, что заявления о сокращении сроков выпуска товаров до нескольких часов и минут на практике не выполняются. Поэтому хотелось бы сделать принципом: если СУР не выдает никаких рисков, кроме относящихся к документам (что связано, как правило, с корректировкой таможенной стоимости или классификацией), товар должен быть выпущен, а споры либо даже автоматическое списание таможенных платежей должны происходить на этапе после выпуска, естественно, при наличии обеспечения со стороны участника ВЭД. Однако этот вариант пока не проходит. Более того, даже внутри бизнес-сообщества к нему неоднозначное отношение: одни участники ВЭД решили эту проблему, получив статус уполномоченного экономического оператора,

другие говорят: «мы привыкли». Правда, срок исполнения этого пункта еще не наступил, но вопрос висит дамокловым мечом над общими попытками кардинально ускорить процесс таможенного администрирования.

– Дорожная карта закончится, и работа над улучшением таможенного администрирования прекратится?

– Когда мы говорим, что заканчивается перечень мероприятий дорожной карты, надо понимать: да, некоторые проблемы мы решили, но, во-первых, развивается таможенное администрирование в других странах, во-вторых, в рейтинге Всемирного Банка DoingBusiness Россия по итогам прошлого года по новой методологии опустилась на одну ступеньку (на 155-е место с 154-го) несмотря на то, что определенные и существенные шаги вперед сделаны.

– В России многие скептически оценивают объективность этого рейтинга...

– По количеству документов и времени совершения операций при госконтроле Россия находится в приемлемом диапазоне, но проигрывает по стоимости обработки одного контейнера: поскольку оценивается ситуация в морском порту Санкт-Петербурга, из-за многочисленных перестановок контейнеров, за каждую из которых с участника ВЭД берут по 200 долларов, и из-за транспортных расходов получается сумма, отбрасывающая нас далеко назад. Тем не менее позиция в рейтинге ВБ свидетельствует о наличии все еще не решенных проблем. В течение года мы проводили опросы, собирали и систематизировали информацию и представили в ФТС новые дополнения в дорожную карту из 21 пункта. ФТС долго молчала, наконец неделю назад мы получили ответ: из 21 пункта 19 отказов и 2 пункта не касаются деятельности таможенников. Причем отказы порой смешные. Например, по пункту, предполагающему распространение упрощенного порядка обработки грузов в порту на товары, которые поступают железнодорожным транспортом, ответ был такой: мы ведем переговоры по этому вопросу с Минтрансом и, поскольку еще не пришли к положительному решению, ваше предложение считаем необоснованным. Но я к этому отношусь философски – в начале работы над дорожной картой на все был отрицательный ответ, а как все поменялось! Сейчас же такая экономическая ситуация, когда понятно, что в чем-то надо помочь бизнесу, поэтому, думаю движение вперед будет. С другой стороны, по-человечески так устаешь стучаться в закрытую дверь, и я понимаю коллег, которые выходят из состава рабочей группы.

– В работе над новым Таможенным кодексом к бизнесу такое же отношение?

– Работая над Таможенным кодексом на площадке ЕЭК, мы встречаемся для обсуждения на экспертных комиссиях, наши эксперты чего-то добиваются, но решения и формулировки исходят из недр аппарата ЕЭК, и мы понимаем, что помимо площадок, где участвует бизнес, идет постоянная работа, в которой бизнес не участвует, в том числе между регуляторами трех стран, и договоренности, которые там достигаются, не всегда коррелируются с пожеланиями бизнеса. Когда мы получили текст нового ТК, первой реакцией была оторопь: за что же мы боролись и что получили? Мы начали спешные попытки «развернуть корабль», хотя шансов не так много. Но картина здесь не черно-белая. Я помню, в начале работы над кодексом нас предупреждали: «революции мы вам устроить не дадим». Однако нам удалось в некоторых вопросах стать участниками если не революций, то легкие переворотиков. Сейчас срок вступления в силу ТК ЕАЭС обозначен как 1 января 2016 года – на мой взгляд, это очень оптимистический сценарий, потому что вопросов по новому кодексу много. Конечно, если будет политическая воля, то Таможенный кодекс Союза может заработать даже с 1 января следующего года, не то что 2016-го.

– И последнее: уполномоченный по защите прав предпринимателей Борис Титов представил Президенту РФ доклад по итогам 2014 года. Вы как общественный омбудсмен по вопросам, связанным с ликвидацией нарушений прав предпринимателей в таможенной сфере, отмечаете много жалоб на таможенную службу?

– На самом деле замечаний и жалоб на таможенную службу не так много, поскольку ФТС, «обижая» предпринимателей, всегда старается действовать в рамках правового поля. Однако есть системные проблемы, которые надо решать. Одна из таких проблем связана с системой управления рисками – кто устанавливает, что является риском для государства, а что нет. С одной стороны, понятна позиция ФТС, которая отказывается унифицировать СУР для трех государств, наверное, это правильно. С другой стороны, в России СУР полностью отдана на откуп таможенным органам, и даже суды не имеют права оспаривать применение того или иного профиля риска. Поэтому со стороны аппарата омбудсмана Бориса Титова было выдвинуто предложение о назначении некоего аудитора (внешнего контролера) за принципами разработки и эффективности работы СУР. Это может быть Счетная палата, Общественная палата или комиссия Госдумы, но должен быть какой-то орган, имеющий право проверять, как формируются профили риска, насколько они разумны и эффективны. Мы обратились к депутатам с просьбой поддержать это предложение. Что касается ФТС, я не могу сказать, что сегодня таможенники отказываются сотрудничать, они предложили даже ввести дополнительные показатели эффективности СУР, но к идее внешнего контроля над системой ФТС относится пока отрицательно. Однако работа продолжается, это

постоянный процесс, мы привыкли так жить и смотреть с оптимизмом в будущее.

Подготовила Ольга Заикина