

Пути таможенников и бизнеса на "дорожной карте" пересеклись

Разрабатываемая Агентством стратегических инициатив (АСИ) "дорожная карта", касающаяся непосредственно работы Федеральной таможенной службы, оценивается экспертами по-разному. Свое мнение об этой работе "РБГ" поведал и.о. начальника аналитического управления ФТС России Леонид Савицкий.

- Леонид Владимирович, как вы оцениваете инициативу "дорожной карты" АСИ?

- Рабочая группа, созданная в АСИ, стала еще одной площадкой для нас, где мы общаемся с бизнесом. Уникальность этой работы в том, что в первую очередь бизнес был инициатором включения в "дорожную карту" тех или иных мероприятий, а представители ФТС России выступали в качестве экспертов. Диалог получился взаимно полезный и конструктивный. Не все мероприятия, которые вносились в "дорожную карту", стали для нас новостью. В рамках рабочей группы обсуждалось много предложений, которые уже заложены в планы ФТС России. Мы даже выступали против включения в "дорожную карту" ряда инициатив, потому что они дублировали бы уже реализуемые задачи. Например, расширение перечня упрощений для уполномоченных экономических операторов. У нас уже есть поручение президента, которое было дано по результатам заседания Комиссии по модернизации, и мы уже работаем по его выполнению. Помимо того, многие мероприятия, которые были озвучены в рамках подготовки "дорожной карты", уже предусмотрены проектом стратегии развития ФТС России до 2020 года. Согласно решению Комиссии Таможенного союза (ТС), под эгидой ФТС России ведется работа по формированию пакета изменений в Таможенный кодекс ТС. В рамках этой работы подготовлено около 300 изменений и дополнений. Во-первых, это упрощение процедур, создание более благоприятных условий для ведения бизнеса в сфере внешней торговли. Во-вторых, это унификация законодательства и упрощение его структуры. Уменьшится количество отсылочных норм к иным правовым актам, например, к национальному законодательству. Мы проводим эту работу совместно с нашими белорусскими и казахскими коллегами, чтобы закон был максимально простым, понятным для бизнеса и отвечал задачам экономического развития наших стран.

- Бизнес "подсмотрел" ваши планы...

- Наши планы строятся с учетом постоянного диалога с бизнесом, и эти совпадения говорят о том, что мы идем в ногу со временем. Некоторые предложения бизнеса, кстати, уже реализуются. В частности, перенос акцента в таможенном контроле на этап после выпуска товара. Еще до создания рабочей группы в ФТС России было создано Главное управление таможенного контроля после выпуска товаров. Мы уже сделали практические шаги для организации и проведения контроля после выпуска товаров, которые позволят максимально упростить процедуры контроля товаров при их декларировании и выпуске в свободное обращение добросовестными участниками ВЭД.

- Какие предложения внесла ФТС России в рамках рабочей группы?

- Наши предложения касались как содержательной части перечня мероприятий, так и организационной. К сожалению, не все из них были учтены. Например, мы предложили включить в рабочую группу представителей федеральных органов исполнительной власти, чей функционал затрагивается при реализации "дорожной карты". Не секрет, что полномочия многих госорганов в той или иной степени связаны с таможенной сферой. Они осуществляют регулирующие функции в части компетенции, выдают разрешительные документы. Таможня - важное звено этого государственного механизма, которое непосредственно контролирует соблюдение установленных правил участниками внешней торговли при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу. Однако в состав рабочей группы вошли только представители минэкономразвития. Не были включены, например, представители минфина. А зря. Одна из задач таможенной системы – обеспечение своевременного пополнения бюджета. Мы также предлагали включить в работу представителей Росграницы, ФСБ, минтранса, минпромторга, Россельхознадзора. От деятельности этих ведомств и нашего взаимодействия с ними во многом зависит скорость прохождения товаров через границу. Это все равно что выбросить из алфавита половину букв и попытаться переписать закон при помощи оставшихся. Большая часть мероприятий, которая вошла в "дорожную карту", направлена на вопросы совершенствования таможенного администрирования и тех процессов, которые находятся в сфере влияния именно ФТС. К решению этой задачи надо подходить комплексно и системно.

- Одна из задач, поставленных "дорожной картой", - попадание России в топ-20 рейтинга Doing-business. Это реально?

- Согласно рейтингу, сейчас участник ВЭД затрачивает 36 дней на совершение внешнеторговой сделки по импорту товара в Россию. При этом непосредственно таможенные операции и "технический контроль" занимает четыре дня при импорте и три

дня при экспорте. Остальное время, по данным Всемирного банка, занимает подготовка документов, аккредитива, а также транспортировка товара и операции в порту. Как видите, таможенные операции занимают лишь одну десятую времени. Девять десятых - это то, что зависит не от таможенных органов, от самих участников ВЭД, других ведомств. Поэтому мероприятия, заложенные в "дорожную карту", не могут оказать необходимого влияния на повышение рейтинга РФ, если не будет мероприятий, направленных на сокращение остальных 90% затрат времени.

- На что нужно обратить внимание при доработке "дорожной карты"?

- На согласование включенных мероприятий с ведомствами и органами госвласти. Сейчас начинается один из самых сложных процессов. Если бы представители ведомств принимали непосредственное участие в работе по формированию "дорожной карты", наверное, подход был бы более системный и комплексный. И те замечания, которые будут возникать у федеральных органов исполнительной власти, можно было бы уже учесть в процессе разработки предложений. Есть еще одна сложность - так и не случилось привлечь к совместной работе представителей отраслевых объединений, отечественных промышленных предприятий. Согласитесь, не только голоса представителей сферы внешней торговли надо учесть при совершенствовании таможенного администрирования. Еще очень важно сотрудничать с представителями государств ТС. У нас общая граница. Реализация ряда мероприятий потребует внесения изменений в ТК ТС, другие международные нормативные документы. В противном случае эти задумки останутся простой декларацией.

- Остались ли разногласия?

- На сегодняшний день есть ряд моментов, по которым мы не нашли общего понимания. Нужен комплексный анализ предлагаемых мероприятий, чтобы понять, насколько они будут эффективны. Пример - предложения по разделению процессов декларирования, выпуска товаров и оплаты таможенных платежей. Предлагается сначала осуществлять выпуск товара, а в течение 14 дней после выпуска осуществлять оплату. Эта идея содержит риски для бюджета.

Существующая практика уплаты таможенных платежей до выпуска товара - это общемировая практика. Согласно стандарту 4.2 главы 4 Генерального приложения к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киото,

1973 г.) начисление таможенных пошлин, налогов производится в возможно короткие сроки после подачи декларации на товары или возникновения иных обязательств по уплате пошлин и налогов. Таким образом, базовый принцип функционирования таможенных систем всех государств в том, что одним из неотъемлемых условий нахождения товаров иностранного происхождения в легальном обороте на таможенной территории государства (ТС) является полная и своевременная уплата таможенных пошлин, налогов в отношении этих товаров. Соответствующие положения нашли отражение в ТК ТС (ст. 80, 81, 82) и иных законодательных актах РФ. Сейчас таможенные пошлины представляют собой меру регулирования ввоза и вывоза товаров, применяемую в том числе в целях защиты внутреннего рынка, а также наполнения доходной части бюджета. Предложение об "осуществлении расчета и уплаты таможенных платежей в течение 14 дней после выпуска товаров" нарушает данный принцип и в случае его принятия повлечет необоснованное предоставление иностранным товарам дополнительных экономических преимуществ по сравнению с товарами российского производства в виде произвольной беспроцентной отсрочки уплаты таможенных пошлин, налогов, а также косвенно приведет к "кредитованию" государством бизнеса за счет бюджетных средств. В международном и нашем законодательстве заложены нормы, позволяющие осуществлять и отсрочку платежа, и его рассрочку. Предусмотрены механизмы, которые по выбору участников ВЭД могут минимизировать их временные и финансовые затраты. Мы активно развиваем механизм удаленной уплаты таможенных платежей с использованием банковских карт, где не нужно заранее вносить авансовые платежи. Кстати, в "дорожную карту" мы предложили включить мероприятия по дальнейшему развитию этой технологии.

Другое предложение бизнеса - наделить таможенные органы в пунктах пропуска полномочиями по выпуску товаров - противоречит заявленным целям "дорожной карты": ускорению прохождения транспорта и грузов через таможенную границу. Сегодня в условиях роста товарооборота технологические схемы на пунктах пропуска ориентированы именно на решение этой задачи. А чтобы выпустить товар в свободное обращение, нужно осуществить дополнительные меры контроля. Если этим будут заниматься таможенные посты на границе, это приведет к увеличению сроков прохождения транспорта через пункты пропуска и росту очередей.

**Елена Шмелева**