

Принципиальные изменения в ТК ЕАЭС. Национальное и наднациональное регулирование

Выступление и стенограмма выступления Д. В. Некрасова на конференции «Таможня 2017: актуальные вопросы ВЭД», организованной газетой «Коммерсантъ», Москва, 12 апреля 2017 г.

Некрасов Дмитрий Викторович,

директор департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК

Долгое время у нас прошло в ожидании того момента, когда документ под названием «Таможенный кодекс» будет принят и подписан оставшейся стороной, и мы сможем говорить, что это те правила и рамки, по которым мы будем работать в течение ближайших нескольких лет. На этом базисе основываются и национальные законы во всех пяти странах и решения Комиссии (ЕЭК — *прим.* «Альта-Софт»), и очень много явлений в ближайшем будущем будут основываться на новом Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Видимо понимая всю важность сегодняшней встречи Белоруссия вчера (11.04.2017 — *прим.* «Альта-Софт») подписала Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Он уже поступил в Комиссию и в ближайшее время будет опубликован на нашем сайте (опубликован 12.04.2017 — *прим.* «Альта-Софт»).

Но это не значит, что он уже вступил в силу. Это международный договор, а у всех международных договоров своя судьба вступления в силу. Мы должны будем все впятером его ратифицировать, и с момента сдачи последней ратификационной грамоты этот документ будет считаться вступившим в силу. Мы закладывали в Договор о Таможенном кодексе такую норму: Таможенный кодекс вступает в силу с даты сдачи последней ратификационной грамоты, но не ранее первого июля. Мы рассчитывали, что ратификация пройдет в первом полугодии (для таможенных целей было удобно начать новую жизнь с полугодия), у всех будет возможность подготовиться, и с первого июля документ заработает. Как сегодня мы поступим, я пока не знаю. Может быть, на майском совете Комиссии мы будем поднимать вопрос о синхронной ратификации. Но срок вступления в силу (первого июля) находится под большим вопросом чисто из реалий работы государственной машины. Так как таможенные документы лучше вводить в действие либо с начала года, либо с середины года, то, наверное, более реалистичным сроком будет теперь уже считаться первое января. У меня нет полномочий обозначить дату, но скорее всего, будет так. Конкретное решение по сроку вступления в силу данного договора будет принято, наверное, на майских встречах наших вице-премьеров или премьеров.

Так как документ уже подписан, и мы его многократно на разных конференциях озвучивали, то непосредственно на кодексе я сделаю меньший упор. Больше внимания сегодня я уделю тому массиву решений Комиссии, которые разрабатываются под новый Таможенный кодекс. Сегодня у нас существуют два базовых документа — это договор о союзе и старый Таможенный кодекс, который теперь в 2017 г. будет заменен на новый Таможенный кодекс. Когда мы разрабатывали новый Таможенный кодекс перед нами стояли следующие задачи.

- Во-первых, это включение 16 из 21 соглашений, которые помимо Таможенного кодекса действуют и определяют правила игры в таможенном регулировании.
- Во-вторых, это сокращение национального сегмента регулирования. Действительно оно произошло по значимым вопросам. Может быть существенно по количеству отсылок на национальное законодательство не изменилось, но оно изменилось по содержанию. Когда мы спорили о том, что оставлять на национальный уровень, а что выводить на наднациональный уровень, то мы четко взяли себе правило, что все, что принципиально влияет на доступ товаров на рынок должно регулироваться на уровне Союза. Все, что носит технический и организационный характер, все, что охватывает сугубо национальные особенности — это допустимо оставить на национальном уровне. Система управления рисками остается на национальном уровне, так как это принципиальная позиция всех таможенных служб не только у нас, но и по всему миру, что порядок и управление рисками находится в компетенции национальных служб.
- Третья задача — это учет современного уровня развития информационных технологий. Это и автоматический выпуск, и приоритет электронных технологий и т. д.
- Четвертая задача — это учет международных достижений и национального опыта, так как каждая из пяти стран имеет свои плюсы, свой позитивный опыт, который можно было бы учесть в Таможенном кодексе.

Итак, приоритеты электронного декларирования и применение информационных технологий. Сейчас 99,9% деклараций оформляется в электронном виде. Но новый Кодекс говорит о том, что информационные технологии лежат в основе таможенных технологий, что мы любую таможенную технологию изначально прописываем в электронном виде. И только в некоторых случаях они остаются на бумаге (затратно, неудобно и т. д.). И таких случаев не очень много. В Кодексе прописан транзит, прописаны товары для личных целей, грузовые и транспортные средства международной перевозки, почта и некоторые случаи, когда вместо декларации мы используем транспортные и коммерческие документы (Решение № 263).

Возможность подачи декларации без таможенных документов. Постепенно идут к этому таможенные службы и ФТС России. Сегодня закладывается общее правило в Таможенном кодексе о том, что электронная декларация подается без документов. После того как она прошла через систему управления рисками и если система управления рисками выдала рекомендации по запросу дополнительных документов и сведений, то только тогда эти документы и сведения запрашиваются. Я всегда подчеркиваю, что несмотря на то, что к декларации не прилагаются документы, тем не менее, они всегда должны у вас быть наготове. За непредоставление документов предполагается усилить ответственность.

Автоматические операции. Здесь идет речь не только об автоматическом выпуске, но и о совершении таможенных операций в целом без участия должностных лиц. Порядок и условия будут определяться через решения Комиссии и национальное регулирование.

Сроки выпуска сокращаются до четырех часов с рабочего дня (может быть не совсем честно, но тем не менее).

Еще из плюсов — это регламентированные подходы для мультимодальных перевозок. Пока «регламентированные» — слишком громкое слово, так как там содержится много отсылок на то, что эти мультимодальные перевозки можно регулировать через решения Комиссии. То, что давно назрело, когда товары двигаются по транзитам на разных видах транспорта и совершаются перегрузки. Сегодня это отдельная таможенная процедура. Мы предполагаем в ближайшее время подготовить Решение Комиссии, которое сделает этот транзит мультимодальный более работоспособным.

Использование временно ввезенных товаров на всей таможенной территории. Сегодня временно ввезенные товары можно использовать только на территории той страны, на территории которой оформлен временный ввоз. Новый Кодекс позволяет эту тему развивать и временно ввезенные товары с определенными оговорками и определенными регламентациями можно будет использовать на всей территории. В некоторых случаях можно будет использовать транспортные средства международной перевозки для внутренней перевозки. Сегодня это разрешается только для отдельных видов железнодорожного транспорта. В будущем, в случае, если транспортное законодательство позволяет использовать (есть разрешения и т. д.), то таможенное законодательство не будет этому препятствовать. Лоббисты пробили эту «фишку» и реализацию товаров в *duty free* на прибытие новый кодекс разрешает с определенными оговорками. Но этот рынок будет постепенно расширяться, так как коллеги из соответствующих ассоциаций убедили правительство, что возможность реализации товаров на прилет позволяет больше выиграть за счет налогообложения, за счет загрузки собственных мощностей торговых площадей, нежели эти деньги остаются на сопредельном пункте пропуска. То есть сейчас можно только на вылет, но в будущем можно будет и на прилет в определенных случаях и в определенных пунктах пропуска.

Одно из основных изменений в новом Таможенном кодексе — это институт уполномоченного экономического оператора. Если в старом кодексе один тип свидетельства и четыре упрощения, то в новом — три типа свидетельства и по сумме около 19 упрощений. Но когда мы говорили об экономическом операторе, то проводили диалог с бизнесом, очень тщательно обсуждали эти вопросы с представителями действующих операторов, потенциальных операторов, и мы вынуждены были вести диалог открыто. Мы говорили о том, что готовы изменить подход и перестать видеть в операторе нахлебника и начать видеть в нем помощника. Это та опора, о которой говорит Всемирная таможенная организация, и та опора, которой они являются в международном таможенном сообществе. Использование услуг оператора, по моему мнению, взаимовыгодно. Таможенным органам это позволяет перераспределить ресурсы с тех лиц, которые проверены, на те направления, где постоянно возникают угрозы ввоза контрабандных товаров (фирмы-однодневки). То есть минимизировать усилия там, где не нужно, и перераспределить их там, где действительно есть необходимость. Но для того, чтобы оператор стал таким помощником нужно, чтобы среди них были только те, кто этой планке соответствует, то есть надежные лица. Мы договорились, что за счет некоторого расширения условий упрощения операторы согласны на расширение условий

требований к себе. От 7 до 10 увеличилось количество условий. Например, появились такие новые условия, как финансовая устойчивость, требования к складам, средствам модификации, транспортным средствам и работникам.

В целом по кодексу я пробежался. Перейдем к тому, что же делает сейчас Комиссия вместе с таможенными службами и бизнес-сообществами в развитии Таможенного кодекса. Давно мы публиковали в разделе «Таможенного регулирования» на сайте Комиссии перечень решений первоочередных, которые под Таможенный кодекс разрабатываются. Их порядка 25–27 первоочередных и порядка 20 второочередных (те, которые в течение полугода можно после вступления в силу кодекса разработать). Первоочередные — это те Решения, без которых кодекс не сможет работать, либо сможет работать, но с большими изъятиями. Я пройду по основным из этих Решений. Все эти решения доступны и есть на сайте Комиссии в начальной версии. Понятно, что сейчас они проходят стадию согласования.

Итак, существенно увеличилось полномочие Комиссии. Порядка 300 отсылок содержится в Таможенном кодексе. Их можно сгруппировать в 100 Решений. Это в три раза больше, чем в действующем Таможенном кодексе. Страны преодолели ту боязнь, когда они не хотели при разработке прошлого Таможенного кодекса передавать на уровень Союза какую-либо компетенцию. В новом кодексе на первом этапе эта боязнь была, но по мере того как шел переговорный процесс она стала исчезать.

Первое Решение. Это то Решение, которое касается экономического оператора. Финансовая устойчивость — это ключевое понятие для экономического оператора второго и третьего типа. Важно понимать, что финансовая устойчивость в сертификатах второго и третьего типа заменяет обеспечение уплаты таможенных платежей. Нужно быть финансово устойчивой организацией.

Второе Решение под оператора. Требование к помещениям, транспортным средствам и работникам.

Третье Решение о заявлении о выпуске товаров до подачи деклараций. Новый Таможенный кодекс в большинстве случаев переводит это заявление в электронный вид. В частности, для экономического оператора это обязательное условие, чтобы это заявление было в электронном виде. Это Решение определяет порядок заполнения, форму документа, электронную начинку. Под это Решение Комиссия будет задавать формат и соответствующие структуры.

Следующее Решение — это Решение о внесении изменений в порядок изменений в декларации. Порядок внесения изменений в декларацию по требованию таможенного органа, форма требования по внесению изменений по инициативе таможенного органа, особенности изменения в декларацию в виде электронного документа. Это решение сделано не под Таможенный кодекс. Но это решение тоже касается корректировки декларации. Это решение было одним из условий, при котором российский бизнес согласовал дальнейшее продвижение Таможенного кодекса. Комиссия и страны свои обязательства выполняют. Мы подготовили проект документа. Он сейчас вносится на Коллегию. В этом документе важно, что применение этого документа позволит сократить сроки возврата излишне уплачиваемых таможенных платежей.

Проект Решения о некоторых вопросах, связанных с выпуском товаров. В нем закладывается уже полностью легализованный автоматический выпуск. Он идет как основная таможенная операция. То есть все электронные декларации сначала анализируются информационными системами на возможность автоматического выпуска. Если все условия соблюдаются, то декларацию можно будет выпустить автоматически. Если нет, то декларация уходит на выпуск к инспектору. Нужно не скомпрометировать технологию. Есть большой опыт в России и других странах, но это все эксперимент без четкой правовой базы. Это Решение подведет под экспериментальный нарабатанный опыт, под четкую нормативную базу, и постепенно мы начнем двигаться дальше.

Решение о порядке подтверждения фактического вывоза товаров. Как вы знаете, сейчас используется для возврата НДС Решение № 330. Мы его полностью переработали, будет новое Решение, которое полностью информатизированное. Предполагается создание личных кабинетов и возможность получения информации по фактическому вывозу товаров через сайт таможенных служб.

Следующее Решение, изданное под транзит. Унифицирован порядок продления срока транзита, изменения места доставки, совершения грузовых операций с товаром, закладываются основы для безбумажного транзита, не требуется предоставление транспортного средства при прибытии, продлении транзита или совершении промежуточных операций. Предполагается использование генерального разрешения на транзит через иностранное государство. Это касается Калининграда и Армении.

По временно ввозимым транспортным средствам в международной перевозке. Унифицирован порядок продления срока нахождения такого транспортного средства на территории Союза

и порядок передаче его от перевозчика к получателю и обратно. Установлено обязательное использование информационных систем учета для таких транспортных средств, а не только для железных дорог, как это было раньше. Не требуется предоставление транспортного средства и прибытия перевозчика для продления срока временного ввоза. Это Решение интересно для Калининграда и Армении. Здесь упрощается, урегулируется порядок движения тех транспортных средств, которые не совершают заходы в промежуточные порты и не совершают промежуточных посадок. Предполагается подвести под это нормативную базу. И второй случай — это в каком порядке совершаются операции, если какие-то суда пребывают после вынужденного захода или вынужденной посадки на территории иностранного государства.

Решение по временно вывезенным транспортным средствам. Здесь предполагается урегулировать возможность некого ремонта без помещения под таможенную процедуру переработки. Унифицированная форма, порядок заполнения, порядок подачи, отказа, регистрации, регистрации заявлений о совершении операций.

Несколько слов о массиве первоочередных документов для Таможенного Кодекса. Это не значит, что текущая деятельность комиссии остановилась. Параллельно с этим блоком решений под Таможенный кодекс ведется работа по текущим решениям. Это и изменения в спецпроцедуры и порядки контроля таможенных стоимости, и ряд других вопросов.

Полная версия доступна по ссылке: https://www.alt.ru/expert_opinion/52976/