ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

№ 5 (126) 2009

ПУНКТ ПРОПУСКА НА ВОКЗАЛЕ - с. 3
ПРОТИВ ЛАЗЕЕК НА ГРАНИЦЕ – с. 8-9
ПАСЫНКИ АВТОРЫНКА - с. 12-13
АВОСЬ НЕ СЛУЧИЛСЯ - с.20-21
СТАВКИ ДЛЯ ДЕТЕЙ - с. 25

БАДИС®
ТАМОЖЕННЫЙ БРОКЕР
admiral
SV
=TERMINAL=

ТАМОЖНЯ СЕВЕРО-ЗАПАД 2009

УВАЖАЕМЫЕ УЧАСТНИКИ ВЭД, РЕКЛАМОДАТЕЛИ!

Редакция журнала «Таможенные новости» (издатель – **ООО «Паллада-медиа»**) при содействии отдела по связям с общественностью Северо-Западного таможенного управления начинает подготовку **Информационно-справочного издания «ТАМОЖНЯ. Северо-Запад-2009»** (формат А-5, 160 страниц – 80 цветных и 80 черно-белых, мягкий переплет). **Выход справочника намечен на осень текущего года**.

В справочнике будут приведены актуализированные сведения о федеральных и местных органах власти, Федеральной таможенной службе Россиийской Федерации, новая структура и информация о таможенных органах, расположенных на территории Северо-Западного и Центрального федеральных округов, уточненные данные о таможенных ведомствах сопредельных стран, граница с которыми проходит через Северо-Западный регион.

В большом объеме будет дана иная информация, представляющая интерес для участников ВЭД, фирм, оказывающих околотаможенные, консалтинговые, информационные, транспортно-экспедиторские, страховые, банковские и другие услуги.

Если вы желаете сообщить о своей компании потенциальным клиентам и стать обладателем указанного справочника, предлагаем разместить вашу рекламу на цветных или черно-белых страницах издания.

Стоимость размещения рекламы:

Обложки	Размер	Цветные полосы	Черно-белые полосы
2-я страница – 44 250-00	1/1 полоса	29 677-00	14 868-00
3-я страница – 41 300-00	1/2 полосы	18 644-00	9 322-00
4-я страница – 53 100-00	1/4 полосы	11 210-00	5 605-00

Все цены даны с учетом НДС 18%

По вопросам размещения рекламы обращаться по:

тел./факс: (812) 542-9027, 541-8810
тел.: (812) 973-2181
e-mail: tamnews@yandex.ru

Наш адрес: 195009, Санкт-Петербург, ул. Михайлова, д. 9

Для почты: 195009, Санкт-Петербург, а/я 122

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ»

В НОМЕРЕ:

Постановление Еврокомиссии, запрещающее ввоз частными лицами на территорию ЕС продуктов из мяса или молока, вступило в силу 1 мая. Теперь запрещенные продукты будут конфисковывать на границе ЕС.

Стр. 2

Росграница рекомендовала разместить новый таможенный пункт пропуска в акватории находящегося в аренде у северного соседа Сайменского канала (Ленинградская область) на российско-финляндской границе.

Стр. 8

ФТС России внесла в правительство проект постановления, предусматривающий сокращение автомобильных пунктов пропуска для грузов в контейнерах. Цель инициативы – снизить очереди грузовых автомобилей на границе.

Стр. 10-11

ФАС предлагает раздельно декларировать ввозимые в Россию софт и компьютеры. По мнению службы, это позволит покупателям возвращать деньги за предустановленное программное обеспечение, которое им не требуется.

Стр. 16

Вступивший в действие с 1 мая сего года новый технический регламент о требованиях пожарной безопасности (ФЗ от 22.06.2008 № 123) с первых дней своего действия практически парализовал бизнес Калининградской области.

Стр. 20-21

Новые ввозные таможенные пошлины на некоторые виды молочных продуктов вступили в силу 4 мая. Постановление, предусматривающее троекратный рост пошлины, 26 февраля подписал председатель Правительства РФ Владимир Путин.

Стр. 25

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

Издается во взаимодействии с Северо-Западным таможенным управлением

Генеральные партнеры:

ЗАО «РОСТЭК-Таможинформ»

Санкт-Петербургская торгово-промышленная палата

РАТБ «Северо-Запад»

Учредители:
«Паллада-медиа», «СЗРЦ «РУСИЧ»
Издатель:
«Паллада-медиа»

Главный редактор:
Чумаков А.А.
тел.: (812) 973-2181,тел./факс: 541-8810
e-mail: aletchu@yandex.ru

Руководитель отдела рекламы:
Татьяна Худякова
тел.: (812) 542-9027, тел./факс: 541-8810
Фото:
Эдуард Стрельченко, Константин Аникушин
Компьютерная верстка и цветоделение:
Константин Аникушин
e-mail: kushin@online.ru
Адрес редакции и издателя:
195009, Санкт-Петербург, ул. Михайлова, д. 9
тел./факс: (812) 541-8810
тел.: (812) 973-2181, 542-9027
e-mail: tamnews@yandex.ru
www.customsnews.ru
Для почты:
195009, Санкт-Петербург, а/я 122

Издание зарегистрировано Министерством Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ №77-16647 от 31.10.2003.
Издание распространяется в действующих в регионе представительствах федеральных и местных органов законодательной и исполнительной власти, консульствах, таможенных структурах, банках, центрах международного делового сотрудничества, гостиницах, на крупнейших форумах и выставках.

Все права на материалы, опубликованные в номере, принадлежат «Таможенным новостям». Перепечатка без разрешения редакции запрещена. При использовании материалов ссылка на "Таможенные новости" обязательна.
Редакция не несет ответственности за достоверность информации и сведений, содержащихся в рекламных объявлениях. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов публикуемых материалов.

Представитель «ТН» в Финляндии:
фирма «Elvinat t:mi» (Леонид ЛААКСО)
Тел.: +8-10-358-400-805-593
Факс: +8-10-358-19-643-412
e-mail: leonid.laakso@elvinat.inet.fi
Mantsalantie, 99a, 07230, Monninkyla, Finland
Представитель « ТН» в Москве:
Максим Ильин
Тел.: +7 (926) 371-4051
Факс: +7 (495) 307-9576

Цена свободная
Подписано в печать 24.05.2009
Отпечатано: в типографии ООО «Типографский комплекс «ДЕВИЗ», 199178, Санкт-Петербург, В.О., 17-я линия, д. 60, литера 4Н.

Заказ № ТД - 1870
Установочный тираж 20 000 экз.

Порядок реэкспорта уточнили

Правительство РФ уточнило порядок реэкспорта товаров из Российской Федерации странами – членами ЕврАзЭС. Соответствующее постановление подписал председатель Правительства РФ Владимир Путин. Установлено, что разрешение на реэкспорт товаров выдается при условии обеспечения исполнения обязанности по уплате в федеральный бюджет вывозных таможенных пошлин в отношении реэкспортируемых товаров.

Уплата в федеральный бюджет вывозных таможенных пошлин в отношении реэкспортируемых товаров осуществляется по ставкам, действующим в России на дату таможенного оформления реэкспортируемых товаров в государстве – члене Евразийского экономического сообщества. Министерству финансов Российской Федерации с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти поручено определить порядок обеспечения исполнения обязанности по уплате вывозных таможенных пошлин в отношении реэкспортируемых товаров, а также их перечисления в федеральный бюджет. Постановление вступает в силу через 60 дней после дня его официального опубликования.

«АК&М»

Судки туристов опустели

Постановление Еврокомиссии, запрещающее ввоз частными лицами на территорию ЕС продуктов, в составе которых содержатся мясо или молоко, вступило в силу 1 мая. Теперь запрещенные продукты будут конфисковывать на границе Европейского союза, а нарушителям придется платить штраф, размер которого каждая страна ЕС будет определять по собственному усмотрению.

В соответствии с новым документом вне закона оказался внушительный перечень съестного, в том числе и того, что наши туристы и выезжающие за границу россияне практически всегда берут с собой в дорогу. Это колбасы, сало, сыры, консервы, йогурты, мороженое и так далее. Кроме того, нельзя брать с собой пельмени, макароны, лапшу, супы, соусы, приправы и другие продукты питания. Новые правила стоит внимательно изучить туристам, отправляющимся в автобусные туры по Европе. Именно представители этой категории путешественников, стремясь сэкономить, частенько берут с собой в поездки съестные припасы.

Однако, как утверждают многие туроператоры-«автобусники», большинство из которых заблаговременно разместили на своих сайтах соответствующие предупреждения, новые таможенные правила не обернутся слишком уж большими неудобствами для туристов. Они сообщили, что ограничения на ввоз продуктов в Евросоюз действовали и ранее, просто теперь эти правила стали строже. По убеждению организаторов заграничных туров, автобусам не придется дольше стоять в очередях на границе из-за более тщательной процедуры досмотра. Ввоз продуктов не приветствовался и до этого. Просто сейчас такая практика получила официальное подкрепление.

Василий СМИРНОВ

Таможня перейдет на рубли

Главное управление федеральных таможенных доходов и тарифного регулирования ФТС России информирует участников внешнеэкономической деятельности о том, что Федеральным законом от 09.04.2009 № 58-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» в статьи 330, 331, 345 Таможенного кодекса РФ вносятся изменения, касающиеся уплаты таможенных пошлин, налогов, сборов, авансовых платежей.

Это означает, что с 1 октября 2009 года уплата перечисленных платежей и внесение денежных залогов будет производиться только в национальной валюте Российской Федерации – в рублях. В настоящее время на счетах таможенных органов имеются остатки денежных средств, внесенных участниками ВЭД в иностранных валютах. В связи с необходимостью закрытия 30 сентября 2009 года счетов в иностранных валютах таможенные органы предлагают их владельцам распорядиться денежными средствами, внесенными на счета таможенных органов в иностранных валютах. Участникам ВЭД, внесшим денежный залог в иностранной валюте, рекомендуется уже сейчас перейти на рублевые расчеты с таможней, чтобы через 5 месяцев не допустить задержек в сроках таможенного оформления товаров. Таким образом, всем, кто осуществляет внешнеторговые операции, необходимо до 1 октября 2009 года изменить валюту обеспечения уплаты таможенных платежей.

По материалам ФТС России

Ставки утвердили

Правительство РФ утвердило на постоянной основе ставки импортных таможенных пошлин в отношении отдельных видов гражданских самолетов в размере от 0% до 20% таможенной стоимости. Как сообщила правительственная пресс-служба, соответствующее постановление от 30.04.2009 № 379 вступило в силу.

Импортная пошлина на гражданские самолеты с количеством посадочных мест более чем на 19 человек, но не более чем на 200 человек (код ТН ВЭД 8802 40 000 3) составляет 20% от таможенной стоимости. Нулевая ставка импортной пошлины установлена на гражданские самолеты с массой пустого снаряженного аппарата не более 20 тонн и с количеством посадочных мест не более чем на 19 человек (код ТН ВЭД 8802 40 000 4).

«Прайм-ТАСС»

Перечень обновили

Правительство РФ постановлением от 30.04.2009 № 372 утвердило новый перечень технологического оборудования (в том числе комплектующих и запасных частей к нему), аналоги которого не производятся в РФ, ввоз которого на таможенную территорию РФ не подлежит обложению налогом на добавленную стоимость (НДС). Это сделано в целях реализации статьи 150 второй части Налогового кодекса РФ.

Министерству промышленности и торговли РФ совместно с ФТС России поручено осуществлять анализ ввоза на таможенную территорию РФ включенного в перечень технологического оборудования и при необходимости вносить в Правительство РФ предложения о внесении изменений в указанный список. Таким образом, данное постановление дает предприятиям право модернизировать производство без лишних материальных издержек и каких-либо временных ограничений. Утвержденный перечень технологического оборудования охватывает все сферы трудовой деятельности. Воспользоваться льготами смогут как крупные промышленные предприятия, работающие в области машиностроения, металлургии, медицины, гражданской авиации, так и предприятия легкой и перерабатывающей промышленности.

Кроме того, Правительство РФ признало утратившим силу постановление от 18.10.2000 № 806 «Об освобождении от обложения налогом на добавленную стоимость технологического оборудования (комплектующих и запасных частей к нему), аналоги которого не производятся в Российской Федерации».

«Прайм-ТАСС»

КПП временно закрывают

В связи с закрытием с 25 мая до 10 августа на модернизацию инфраструктуры контрольно-пропускного пограничного пункта Рамонишкяй – Пограничный, лицам, собирающимся пересекать через него российско-литовский участок границы на транспортных средствах, необходимо планировать перемещение из России в Литву через МАПП Чернышевское и МАПП Советск Калининградской областной таможни.

За время работ на пункте будет осуществлено строительство двух дорожных полос в обоих направлениях, полосы для пешеходов, установка оборудования с датчиками контроля радиации. Модернизация объекта обойдется литовской стороне в 7 млн долларов (18 млн литов). В отличие от постов Кибартай и Пянямуне данный КПП не является коридором для грузового транспорта.

Пресс-служба Калининградской областной таможни

Станции как пункты пропуска

Правительство РФ распоряжением от 19.05.2009 № 671-р установило железнодорожные пассажирские постоянные многосторонние пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации на Финляндском вокзале железнодорожной станции Санкт–Петербург–Финляндский и железнодорожной станции Выборг. Кроме того, железнодорожный грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска начнет действовать на железнодорожной станции Бусловская на российско-финляндском участке границы.

Как сообщается в правительственном документе, данное решение принято для обеспечения скоростного железнодорожного пассажирского сообщения. Таким образом осуществление пограничного, таможенного, а в случаях, установленных международными договорами РФ и федеральными законами, и иных видов контроля при международных пассажирских перевозках железнодорожным транспортом будет происходить прямо в железнодорожных подвижных составах, предназначенных для перевозки пассажиров, следующих в них лиц и их багажа на участке между станциями Санкт-Петербург-Финляндский – Выборг – Бусловская и в обратном направлении. Контроль должен осуществляться в пределах установленной численности личного состава и работников федеральных органов исполнительной власти и бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на финансовое обеспечение деятельности этих органов.

ФСБ России, ФТС России, Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и Россельхознадзору после открытия пунктов пропуска на указанных железнодорожных станциях поручено обеспечить осуществление пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, следующих через госграницу РФ. МИД России должен уведомить финляндскую сторону об установлении перечисленных в постановлении пунктов пропуска через государственную границу РФ.

По материалам Правительства РФ

Началась первая навигация

Вступивший в прошлом году в строй пассажирский терминал «Морской фасад» открыл первую в своей истории полноценную навигацию. К причалу терминала 4 мая пришвартовался первый пассажирский корабль океанского класса – 15-палубное судно Norwegian Jewel длиной 295 м, вмещающее более 2 тыс. туристов.

Мощности нового порта, имеющего акваторию с глубиной более 10 м и удлиненную причальную стенку протяженностью более 2 км, в настоящий момент позволяют принимать крупнейшие круизные лайнеры мира, типа открывшего навигацию Norwegian Jewel. Для пересечения границы и прохождения всех пограничных и таможенных формальностей его пассажирам потребовался всего час. Дело в том, что сейчас в отношении иностранных туристов, сходящих в Санкт-Петербурге на берег на срок не более чем на 72 часа, действует упрощенная процедура, позволяющая пребывать на территории города в течение указанного срока без визы в паспорте. Оперативно исполнить свои обязанности специалистам контролирующих органов позволяет и обустроенный и открытый к началу навигации на пассажирском терминале «Морской фасад» современный пункт пропуска. Таможенный контроль в отношении прибывающих в город на Неве морем туристов возложен на должностных лиц Центрального таможенного поста Балтийской таможни.

По данным ГК «Морской фасад», в этом году запланировано еще как минимум 112 заходов круизных лайнеров, принадлежащих 15 компаниям-судоперевозчикам, а также открытие еще нескольких пассажирских терминалов. При условии ввода в эксплуатацию всех семи круизных терминалов порта через «Морской фасад» в Санкт-Петербург смогут проходить до 12 тыс. туристов в день – до 1,5 млн пассажиров в год.

Реформирование продолжается

На территории Псковской области с 1 июля 2009 года вместо трех ныне действующих таможен останутся только две – Псковская и Себежская. В соответствии с приказом ФТС России от 22.04.2009 № 724 к последней будет присоединена Великолукская таможня. Ее преобразуют в Великолукский таможенный пост с отделами таможенного оформления и таможенного контроля. Штатная численность поста после проведенных организационно-штатных мероприятий составит 145 человек. В зоне деятельности Великолукского таможенного поста будет осуществляться таможенный контроль и таможенное оформление товаров и учет транспортных средств, пересекающих государственную границу. Основная цель реорганизации – оптимизация структуры таможни, упрощение управленческой вертикали и ликвидация промежуточных звеньев в системе управления.

Таким образом, к региону деятельности Себежской таможни прибавятся город Великие Луки и сразу восемь районов Псковской области – Бежаницкий, Великолукский, Куньинский, Локнянский, Невельский, Новосокольнический, Пустошкинский и Усвятский. В ее подчинение также перейдут и четыре таможенных поста – МАПП Бурачки, ЖДПП Посинь, Себежский и Великолукский. После реорганизации в Себежской таможне будут работать 930 человек. По сравнению с общим числом работников на Великолукской и Себежской таможнях на данный момент их постреорганизационное количество незначительно уменьшится. Предстоящее преобразование затронет и Псковскую таможню. С 1 июля 2009 года будет ликвидирован Гдовский таможенный пост. Регион его деятельности включен в зону ответственности Псковской таможни. Реформирование поста объясняется его малой загруженностью. Так, за первый квартал 2009 года Псковской таможней оформлено 2760 грузовых таможенных деклараций, при этом из них на долю Гдовского таможенного поста пришлось лишь 13. Работникам поста будут предложены другие должности в Псковской таможне. Таким образом, с 1 июля в составе Северо-Западного таможенного управления останется 16 таможен.

Александра ЗАПЛАТИНА,
Наталья КНЯЗЕВА

Наметили новые ориентиры

В выставочном комплексе «Ленэкспо» в Санкт-Петербурге состоялась Международная конференция «Таможня Северо-Запад: новые ориентиры развития и сотрудничества», в рамках которой была развернута специальная выставочная экспозиция. Она наглядно продемонстрировала особенности деятельности и современный уровень технической оснащенности расположенных на территории региона таможенных органов. Организованное при поддержке ФТС России мероприятие было посвящено 19-летию Северо-Западного таможенного управления. В качестве координатора выступило ЗАО «РОСТЭК Северо-Запад», устроителем – ЗАО «РОСТЭК-Таможинформ». Перед началом заседания участники и гости наблюдали показательные выступления таможенного СОБРа и кинологической службы, также состоялась презентация работы мобильного инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК).

В этом году конференция прошла в качественно новом формате, с учетом происходящих тенденций в мировой и отечественной экономиках. В качестве главной цели организаторы определили обеспечение дальнейшего углубления открытого диалога между представителями таможенной службы, федеральными и региональными административными структурами и ведущими представителями российских и зарубежных бизнес-сообществ; всемерное развитие деловых и партнерских связей в сфере организации и ведения внешнеэкономической деятельности на территории региона. Участникам конференции была предложена насыщенная деловая программа, в рамках которой прошло обсуждение вопросов в сфере таможенного законодательства и торгово-экономического взаимодействия. Об актуальности и необходимости проведения такого рода встреч свидетельствует тот факт, что в ней приняли участие свыше 80 российских и зарубежных организаций, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность в Северо-Западном федеральном округе, представители ряда аккредитованных в Санкт-Петербурге генеральных консульств иностранных государств, таких как Литва, Латвия, Эстония, Республика Беларусь, Норвегия, Финляндия и Японии, а также представительство МИД России в городе на Неве.

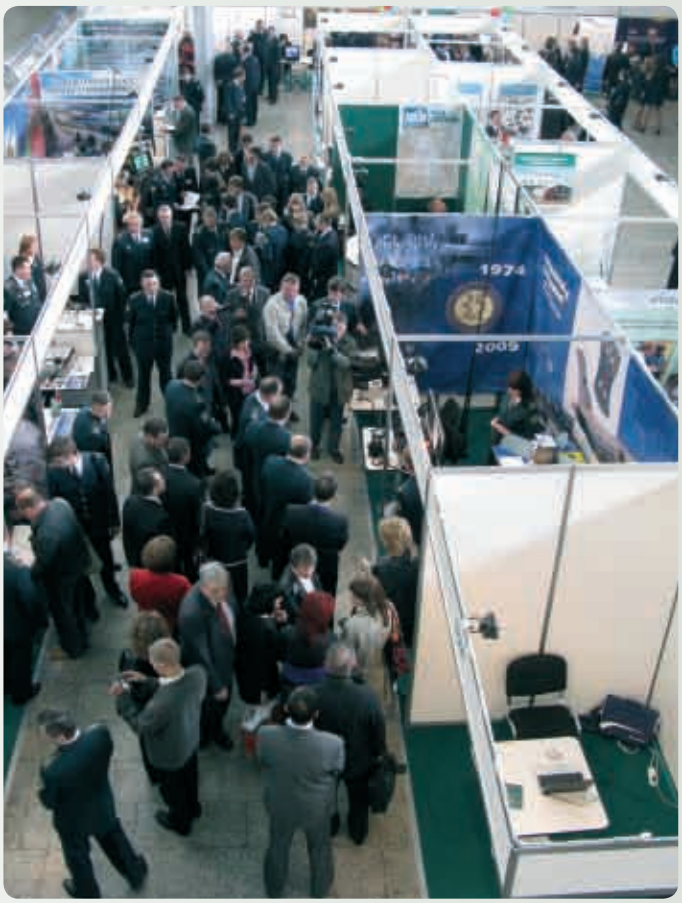
С докладами выступили ведущие сотрудники центрального аппарата ФТС России, руководство Северо-Западного таможенного управления, региональных таможенных органов, Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты, Эстонской ассоциации международных автоперевозчиков, компаний, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность. На конференции был рассмотрен широкий спектр актуальных и насущных проблем и вопросов в области таможенного дела и внешней торговли, которые нынче приходится решать и таможенным органам, и деловым кругам. В своем вступительном слове начальник СЗТУ Михаил Прокофьев подчеркнул, что конференция призвана продемонстрировать достигнутые результаты в работе таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности по развитию внешней торговли Северо-Западного региона. Он отметил, что его особое географическое положение, наличие границы с Норвегией, Финляндией, Эстонией, Латвией, Литвой, Польшей и Белоруссией накладывает на деятельность управления особую ответственность. Ведь в зоне его деятельности находится стратегически важный транспортный коридор между Россией и европейскими странами, а по сути – между Востоком и Западом. Именно поэтому наш регион по праву считается форпостом России, стратегически важным транспортно-логистическим центром в масштабах страны.

Вопросы взаимодействия таможни и бизнеса в современных экономических условиях на примере Северо-Западного региона стали главной темой выступления заместителя руководителя ФТС России Сергея Шохина. Он подчеркнул, что, несмотря на текущий экономический кризис, внешнеэкономическая деятельность в СЗФО продолжает развиваться и имеет положительные тенденции. Рассказывая о том, как проходит реформа таможенной службы, Сергей Шохин сообщил, что до 2020 года большинство таможенных постов должны быть выведены за пределы крупных городов типа Санкт-Петербурга. На их территории останутся лишь единицы, например в аэропорту или морском порту. В Москве такого рода реорганизация таможенных органов уже закончилась. Это предполагает проект предложенной ФТС России в середине прошлого года Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к госгранице. При этом заместитель руководителя ФТС России подчеркнул, что ее реализация «очень сложная задача, своего рода революционное преобразование в таможенном деле. Оно является достаточно затратным мероприятием и потребует от таможенной службы больших усилий и настроя на партнерство со стороны структур, занимающихся внешней экономикой».

На полное техническое переоснащение всех таможенных постов отводится три года, это позволит ликвидировать постоянные очереди на границе. Сергей Шохин сказал, что руководство таможенной службы, вопреки сопротивлению бизнеса, твердо намерено осуществить намеченное. Ярким подтверждением тому является осуществление выноса таможенных органов за пределы Москвы. Все организационно-штатные мероприятия при этом были осуществлены в строго оговоренные соответствующими регламентирующими документами сроки, что уже само по себе является серьезным достижением. Однако из-за неясности в вопросах финансирования предполагаемая реформа в масштабах всей службы пока останется на бумаге. При этом заместитель главы ФТС России особо подчеркнул, что, несмотря на критику и давление со стороны некоторых участников внешнеэкономической деятельности, таможенное ведомство «не изменит решения о переносе таможенного контроля к границам России». Со своей стороны он призвал бизнес «не тратить ресурсы в расчете на отмену соответствующего решения правительства, а выполнять его».

Вопросам реализации концепции было посвящено и выступление начальника Аналитического управления ФТС России Владимира Ивина. Он сообщил о том, что делается для совершенствования таможенного администрирования в условиях необходимости инфраструктурного преобразования приграничных субъектов и снижения транспортной нагрузки на крупные города, в частности на Санкт-Петербург. Руководитель управления уточнил, что «концепция формировалась для обеспечения экономической безопасности. Тем самым создается второй рубеж безопасности по отношению к ввозу товаров в страну». Поэтому в данной реформе прежде всего заинтересовано государство. Чего не скажешь о бизнесе, который достаточно скептически воспринимает концепцию, поскольку данная инициатива таможни, по его мнению, может серьезно усложнить работу. Со слов представителей таможни, сегодня основная проблема в том, что нерастаможенные машины с грузом зачастую проходят тысячи километров от российской границы. При этом на погранпереходах в накладных указана одна стоимость товара, а на внутренних таможенных пунктах – уже совсем другая, заниженная. Речь идет о так называемой практике двойных инвойсов. Сверять данные – для таможни дело хлопотное, так как у нее нет общей информационной сети по стране. Перенос таможенного контроля на границу, считают в ФТС России, позволит покончить с упомянутой порочной практикой и повысить собираемость таможенных платежей, что стало особенно актуально в условиях нынешнего снижения товарооборота и, соответственно, сокращения поступлений в бюджет страны. Так что позиция государства вполне разумна.

Бизнес обеспокоен тем, что при ликвидации внутренних таможен в ЦФО и СЗФО, а это почти 70 постов, и передаче их функций пяти-семи таможенным терминалам, которые еще нужно построить в тридцатикилометровой приграничной зоне в Ленинградской и Псковской областях, очереди из грузовиков на выезде из ЕС могут принять угрожающие размеры. Кроме того, по некоторым данным, государство хочет, чтобы 60% средств на реализацию концепции дал бизнес. Однако в кризисные времена, когда импорт в целом упал на 40-50%, у предпринимателей нет средств для инвестирования в строительство огромных складских комплексов вблизи границ. Похоже, их нет и у государства, а ведь для того, чтобы терминалы работали, необходимо еще создать в приграничных районах соответствующую социальную инфраструктуру. Следует отметить, что при утверждении концепции Минфин России сделал весьма существенное замечание: вопрос финансового обеспечения ее реализации на данный момент еще не решен.



Владимир Ивин сказал, что в обеспечении развития приграничных районов важную роль должен будет сыграть институт государственно-частного партнерства. Он сообщил, что «на 65% российских пунктах пропуска (сейчас, по данным ФТС, в России работают 67 автомобильных МАПП), которые оформляют менее 10 грузовиков в сутки, уже организована растаможка в рамках концепции». Эти погранпереходы находятся преимущественно на восточных границах страны, и через них не идут основные импортные потоки. В то же время Владимир Ивин отметил, что «в стране всего 1% погранпереходов обрабатывает более 400 автомобилей в сутки. Почти все они находятся на Северо-Западе, включая самый большой в стране МАПП Торфяновка Выборгской таможни. Значит основная «головная боль» в плане переноса таможен у ФТС России, скорее всего, возникнет именно в этом регионе. «Именно инфраструктурные вопросы, связанные с Северо-Западом, будут составлять основу финансовых вложений соответствующей федеральной целевой программы», – отметил Владимир Ивин. Однако, если в ближайшее время сохранится нынешний незначительный импортный поток, вряд ли с экономической точки зрения будет целесообразным строительство у границ огромных таможенно-логистических комплексов.

Совершенствование таможенного дела предполагает прежде всего развитие и внедрение в деятельность таможенных органов новых современных информационных таможенных технологий. Северо-Западный регион в последние годы стал своеобразным полигоном для апробации многих технических новинок такого рода. Значительная их часть не только успешно прошла обкатку на практике, но и стала одним из основных инструментов осуществления таможенного оформления и контроля. О специфике реализации вышеупомянутых технологий на территории Северо-Запада рассказал начальник Главного управления информационных технологий ФТС России Алексей Шашаев. Своего рода иллюстрацией к его докладу стали выступления заместителя генерального директора ФГУП «РОСТЭК» – директора ЗАО «РОСТЭК-Северо-Запад» Алексея Фролова, сообщившего о ходе реализации программы «Псковский эксперимент» по предварительному информированию системы предприятий «РОСТЭК», и генерального секретаря Эстонской ассоциации между-

народных автоперевозчиков Тойво Кулдкеппа, который представил проект электронной очереди транзитных грузов из портов Эстонии в Российскую Федерацию. Сюда же можно отнести и доклад начальника Выборгской таможни Николая Косяченко о ходе осуществления таможенных операций с использованием предварительного информирования от Комиссии европейских сообществ, которое начало осуществляться с 1 января этого года. Он сообщил о полученных результатах, осветил возникающие при этом проблемные вопросы.

О современных методах таможенного оформления и контроля, включающих в себя предварительное информирование и электронное декларирование, а также об упрощенных процедурах рассказал начальник Службы организации таможенного контроля СЗТУ Кирилл Красильников. Он отметил, что правовой основой применения технологии предварительного информирования являются положения статьи 72 ТК РФ, а также Концепция системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации. В процессе внедрения и развития системы предварительного информирования таможенными органами СЗТУ получен разносторонний опыт использования полученной информации как с точки зрения специфики различных видов международных перевозок товаров, направлений товаропотоков, так и с точки зрения источников предварительной информации. Сейчас эта технология применяется в 16 автомобильных пунктах пропуска, расположенных на границе с Норвегией, Финляндией, Эстонией, Латвией, Литвой, Польшей. Данная система основывается на использовании информации, которую можно условно разделить на три категории, исходя из таких критериев, как ее источник и специфика информационного обмена. К первой относится предварительная информация, представляемая российскими заинтересованными лицами – перевозчиками и лицами, действующими от их имени и по их поручению; ко второй – поступающая от таможенных органов Финляндии и Швеции в рамках проекта международного таможенного сотрудничества «Зеленый коридор»; к третьей – от иностранных таможенных органов в рамках информационного взаимодействия с Комиссией европейских сообществ (КЕС). С начала этого года стартовал пилотный проект с участием ФТС России и КЕС, который предусматривает предоставление таможенными службами стран ЕС в российские таможенные органы информации о товарах, перевозимых по книжкам МДП в нашу страну. Эти сведения передаются в определенном согласованном сторонами формате. Наибольшее количество информации от КЕС поступает на МАПП Выборгской таможни, поскольку именно через них сегодня идет основной товаропоток автомобильным транспортом из стран ЕС.

Говоря о технологии электронного декларирования товаров, Кирилл Красильников отметил, что начало ее практическому использованию в регионе было положено в декабре 2004 года на трех таможенных постах, в отношении которых ФТС России приняла решение об их включении в Перечень таможенных органов, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования. В настоящее время в нем значатся 48 таможенных постов, расположенных в Северо-Западном федеральном округе. За отчетный период было принято и оформлено более 100 тыс. таможенных деклараций в электронной форме. Более трети из них приходится на Санкт-Петербургскую таможню. При этом, уточнил докладчик, организация доступа заинтересованных лиц к информационной сети таможенных органов для передачи информации требует значительных финансовых затрат, что не всегда оправдано экономически. Чтобы изменить существующее положение дел, в 2008 году на Мурманском таможенном посту Мурманской таможни и Шушарском таможенном посту Санкт-Петербургской таможни участниками ВЭД были успешно проведены полномасштабные тестовые испытания технологии, позволяющей передавать сведения в электронной форме через сеть Интернет. Свое намерение действовать таким способом уже изъявили участники ВЭД, работающие в зоне ответственности Мурманской, Санкт-Петербургской, Балтийской, Выборгской, Новгородской, Калининградской областной таможен. К внедрению технологии с использованием Интернета технически готовы таможенные посты Мурманской, Санкт-Петербургской, Кингисеппской таможен.

Кроме решения вопросов совершенствования системы таможенного оформления и контроля таможенные органы региона уделяют значительное внимание проблеме защиты прав интеллектуальной собственности. О том, что делается в этом направлении, рассказала начальник отделения защиты прав интеллектуальной собственности Службы федеральных таможенных доходов СЗТУ Марина Веревкина. Она отметила, что сегодня таможенный контроль осуществляется как в отношении объектов интеллектуальной собственности, включенных в соответствующий таможенный реестр (ТРОИС), так и не включенных в него, но имеющих государственную регистрацию в Федеральной службе по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам (Роспатент). Эта работа приносит свои плоды. В 2008 году таможенными органами Северо-Западного региона было выявлено более 8 млн единиц товаров, обладающих признаками контрафактных, из них свыше 2 млн единиц контрафактной продукции. С нарушением прав интеллектуальной собственности в нашу страну пытались ввезти: продукты питания, на долю которых выпало 85,3% подделок, изоляционные материалы (4,7%), батарейки (3,6%), сигареты (2,1%). В этом списке также значатся п/э пакеты, наушники, зажигалки, игрушки, карты памяти, охлаждающая жидкость, одежда, запасные части для автомобилей, DVD-диски, парфюмерия, часы и другие товары. В первом квартале 2009 года таможенными органами Северо-Западного региона было выявлено более 621 тыс. единиц товаров, обладающих признаками контрафактных, из них более 245 тыс. – контрафактная продукция. Одной из проблем, которая не позволяет в должной мере контролировать и выявлять контрафактную продукцию, считает представитель СЗТУ, является низкая регистрация товарных знаков правообладателями в Реестре объектов интеллектуальной собственности. Сейчас в нем зарегистрировано около 1400 товарных знаков известных компаний. Бизнес должен активнее регистрировать свои торговые марки. Это необходимо прежде всего для самих участников ВЭД, так как продукцию с зарегистрированным в Реестре товарным знаком намного легче защитить от контрафакта. Компании, которые предприняли в отношении своей продукции такие защитные меры, за счет активного сотрудничества с представителями таможенных служб смогли суще-

ственно сократить количество ее подделок.

Таможенный контроль в отношении объектов интеллектуальной собственности после выпуска является одним из направлений работы подразделений таможенной инспекции. О том, как она строится в регионе, рассказал начальник Службы таможенной инспекции СЗТУ Алексей Швец. Он сообщил, что по заявлениям правообладателей товарного знака или их представителей о фактах реализации контрафактной продукции с указанием конкретных мест ее реализации и признаков контрафактности, которыми обладают реализуемые в этих местах товары, принимаются действенные меры, такие как, например, арест и изъятие контрафактной продукции. Однако данные меры могут быть приняты таможенными органами только в случае установления фактов незаконного перемещения указанных товаров через таможенную границу РФ. Алексей Швец также рассказал о том, как осуществляется таможенный контроль после выпуска товаров в свободное обращение.

При этом он уточнил, что сейчас вертикаль таможенной инспекции в СЗТУ состоит из службы таможенной инспекции, состоящей из ревизионного отдела, информационно-аналитического подразделения, отдела взаимодействия с налоговыми и иными контролирующими органами и подразделения регионального курирования, а также подразделений таможенной инспекции в 15 таможнях СЗТУ. Это более 200 высококвалифицированных сотрудников, имеющих высшее образование, как правило экономическое и юридическое; опыт практической работы в экономическо-финансово-аудиторской области и в сфере администрирования налогов, в том числе внутреннего налогообложения. У некоторых специалистов за плечами работа в правоохранительных структурах. Докладчик напомнил, что таможенный контроль после выпуска товаров и транспортных средств проводится в соответствии с главой 35 ТК РФ. Он предполагает такие формы контроля, как проверка документов и сведений, таможенная ревизия в общей и специальной формах, осмотр помещений и территорий. В ходе осуществления проверочных мероприятий получаются пояснения от лиц, имеющих отношение к фактам перемещения товаров через таможенную границу РФ, истребуются документы и сведения, изучается бухгалтерская документация и отчетность проверяемых лиц, коммерческая документация, имеющая отношение к последующим операциям с товарами, ввезенными на территорию РФ.

Позицию деловых кругов региона по ряду актуальных вопросов взаимодействия с таможенными органами высказал вице-президент Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты Владимир Прокопьев. Он сообщил о том, что бизнес озабочен тем, как будет происходить реализация уже упоминавшейся концепции. Предпринимателям не понятно, будут ли в дальнейшем компенсированы расходы или хотя бы часть средств, которые затрачены на строительство комплексных складов в крупных городах и вблизи них. Ведь совсем недавно была другая концепция: таможенные посты отодвигали от границы и приближали к местам потребления товаров. Он отметил, что при переориентации транспортных потоков значительные изменения должны произойти и в инфраструктуре, однако дороги, особенно в Ленинградской области, забиты грузовиками даже в условиях мирового кризиса. При этом строительство новых современных магистралей идет крайне медленно. Владимир Прокопьев считает, что, возможно, стоит рассмотреть вопрос об оформлении экспортных грузов максимально близко к их производству. Это позволит избежать дополнительных расходов и ускорит процедуры оформления. Например, в рамках программы сохранения внутренних таможенных органов это может быть решение на основе оформления в двух таможнях. Пользуясь присутствием руководителей ФТС России, вице-президент попросил их обратить внимание на вопрос с определением таможенной стоимости перемещаемых через границу товаров. В последнее время участники ВЭД выражают по нему особую обеспокоенность. В частности, это касается разницы между таможенной стоимостью товаров и снижением этого показателя на мировых рынках. Из-за финансового кризиса биржевые и мировые цены на товары падают, что приводит к убыткам со стороны участников ВЭД.

Заключительным аккордом конференции стало подведение итогов за 2008 год по основным направлениям внешнеэкономической деятельности на Северо-Западе и церемония награждения лидеров конкурса «Таможенный олимп Северо-Запад». Его цель – стимулирование внешнеэкономической деятельности в регионе и моральное поощрение основных плательщиков таможенных платежей в федеральный бюджет. На церемонии в торжественной обстановке были названы имена 25 компаний-победителей в 9 номинациях: «Ведущий экспортер», «Ведущий импортер», «Ведущий таможенный брокер по количеству оформленных ГТД», «Крупнейшие таможенные брокеры по сумме таможенных платежей», «Крупнейшие таможенные брокеры по электронному декларированию», «Ведущая организация по внедрению предварительного информирования», «Ведущий склад временного хранения», «Ведущий перевозчик», «Ведущее СМИ по освещению деятельности таможенных органов». Необходимо отметить, что основным критерием для определения лауреатов и победителей для организаторов конкурса стали данные таможенной статистики, учитывающие экономические показатели работы компаний в течение года, прозрачность и открытость их деятельности. Кроме того, состоялось вручение свидетельств о признании «За активное участие в социальной поддержке ветеранов таможенной службы».

По мнению участников и организаторов, проведение такого рода конференций должно стать очередным шагом в укрепление приграничного сотрудничества, в организации и совершенствовании надежной и бесперебойной работы таможенных органов региона для решения важных внешнеэкономических задач на базе объединения усилий таможенных органов и представителей российского и зарубежного бизнеса. Организаторы сообщили, что в мае следующего года СЗТУ будет отмечать свое 20-летие. К этой дате будет приурочена специальная выставка «Таможня Северо-Запад: ВЭД, Транспорт, Логистика», в рамках которой намечено провести очередную конференцию. Все желающие смогут принять участие в этих мероприятиях, которые, как сообщили в отделе по связям с общественностью управления, станут главными событиями праздничной программы.

Александр АЛЕКСЕЕВ

Канал обеспечат пунктом пропуска

Федеральное агентство по обустройству государственной границы (Росграница) РФ рекомендовало разместить таможенный пункт пропуска в акватории Сайменского канала (Ленинградская область) на российско-финляндской границе. Как говорится в сообщении Росграницы, соответствующее решение было принято 7 мая в ходе межведомственного совещания с участием представителей Минтранса России. При этом уточняется, что «по соглашению сторон было принято решение разместить пункт пропуска на территории, прилегающей к шлюзу Пялли на западном берегу канала». Под застройку предполагается отвести участок береговой линии протяженностью 500 м.

Обсуждая выбор участка для строительства пункта пропуска, представители Росграницы, принимавшие участие в совещании, акцентировали внимание на факторах стоимости возведения пункта пропуска и соблюдения режима безопасности. По соглашению сторон было принято решение разместить пункт пропуска на территории, прилегающей к шлюзу Пялли на западном берегу канала. По предварительным планам, причалы в новом пункте пропуска смогут одновременно принимать как минимум два грузовых и пятнадцать прогулочных судов в день. Определение месторасположения будущего пункта пропуска на Сайменском канале – важнейшее решение в обустройстве российско-финляндской части государственной границы РФ. Данное решение особенно актуально в преддверии подписания нового договора между Российской Федерацией и Финляндской республикой о передаче в аренду Финляндии российской части Сайменского канала.

Отметим, что Сайменский канал соединяет самую крупную и наиболее судоходную озерную систему Финляндии с Финским заливом. Он дает возможность проводки судов из портов внутренних вод восточной Финляндии в порты европейского побережья, а также во внутренние порты стран Центральной и Восточной Европы. Основная часть грузопотока приходится на лес, стройматериалы, удобрения, целлюлозу, бумагу, уголь, пиломатериалы. 27 сентября 1962 года в Москве состоялось подписание Договора между СССР и Финляндской республикой о передаче в аренду финской стороне советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий. Договор сроком на 50 лет был ратифицирован Президентом Финляндской республики 7 июня 1963 года и президиумом Верховного Совета СССР 22 июля 1963 года. Обмен ратификационными грамотами был произведен в Хельсинки 27 августа 1963 года. Согласно Договору аренда Сайменского канала является возмездной: финская сторона реконструирует канал и гидротехнические сооружения и имеет право взимать за проход по каналу лоцманский сбор. В статье 2 Соглашения между СССР и Финляндией о пассажирском движении по Сайменскому каналу от 15 октября 1990 года было зафиксировано, что по каналу могут проходить торговые, пассажирские и прогулочные суда под советским, финским флагами и флагами третьих стан. Сайменский канал – единственный внутренний водный путь на территории России, по которому могут ходить суда под иностранными флагами.

На участке, который сейчас находится под юрисдикцией России, расположены пять из восьми шлюзов, обеспечивающих функционирование канала. До 2003 года контрольные процедуры на границе проводились на шлюзе № 1 «Брусничное» Сайменского канала, в 20 км от границы. «В связи с удаленностью шлюза от границы неоднократно возникали нарушения как таможенных, так и пограничных норм. Открытие пункта пропуска у шлюза Пялли позволит исключить подобные нарушения в будущем», – сообщили в Федеральном агентстве по обустройству государственной границы.

По материалам Росграницы

Против лазеек на границе

Компании, обслуживающие экспортно-импортные грузопотоки, часто обвиняют таможенные службы в неповоротливости и бюрократизме. У таможенников же свои задачи и, соответственно, точка зрения на внешнеэкономическую деятельность. Пояснения по этому поводу дал начальник Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России **Дмитрий НЕКРАСОВ**.

– Дмитрий Викторович, сейчас Правительство РФ имеет право устанавливать пункты пропуска через госграницу только для импортных товаров. ФТС России же предлагает определить конкретные пункты пропуска и для экспорта. С чем связана эта инициатива?

– Это делается прежде всего для упорядочения контроля вывоза леса и лесоматериалов. При принятии такого рода решений ФТС России руководствовалась тем, что невозможно грамотно контролировать вывоз леса на всех пунктах пропуска, поскольку уровень оснащенности многих из них специальными измерительными приборами и специалистами друг от друга существенно разнится. В этих условиях целесообразно сосредоточить силы на основных магистралях, определенных пунктах пропуска, создав там все необходимые материально-технические и кадровые условия.

– В этом году, согласно действующему законодательству, рыбаки должны свой улов декларировать на российской таможне. Хватает ли мощности таможенной инфраструктуры для оформления таких грузов?

– Нашим ведомством совместно с Росрыболовством была проделана очень большая организационная работа: приведены в соответствие нормативные акты, упрощены многие процедуры. На сегодняшний день 98% судов с рыбой оформляется в течение установленных нормативами трех часов. Безусловно, есть и задержки. Однако наш анализ показал, что зачастую они происходят не по вине таможни. Оказалось, что

Ключ к успеху в партнерстве

Информация о перемещаемых через территорию Финляндии импортных автомобилях, направляющихся в Россию, в таможенные органы северного соседа поступает только в предварительном режиме и в электронном виде. Это позволяет максимально упростить и ускорить процесс таможенного оформления иномарок, следующих транзитом. О том, как происходит вся процедура, было рассказано в ходе прошедшей в рамках приграничного сотрудничества рабочей встречи представителей Восточного таможенного округа Финляндии и Северо-Западного таможенного управления. Они побывали в портах Котка и Усть-Луга, где ознакомились с работой таможенных органов на терминалах, обрабатывающих легковой автотранспорт.

В ходе обмена опытом финская сторона сообщила, что ее очень беспокоит вызванное нынешним кризисом резкое снижение количества направляющихся в Россию новых иномарок. Сегодня можно говорить о том, что объем их оформления в портах Финляндии опустился на свою самую низкую отметку за последние несколько лет. В результате падения спроса на иномарки в России на специальных площадках – только в порту Котка их площадь составляет 90 га – в ожидании отправки в нашу страну простаивают несколько тысяч новеньких автомобилей ведущих зарубежных марок. Как результат, сейчас в порт Котка в неделю в среднем прибывает один автопаром с 1,5-2 тыс. машин на борту. Еще недавно таких заходов в неделю было 3-4 и на площадках собиралось до 9 тыс. иномарок. Теперь их количество не превышает 3 тыс. Ранее в ожидании отправки в Россию они проводили не более 2 дней, теперь приходится простаивать до 40 суток. Как сообщили представители финского таможенного поста в порту, еще недавно автомобили сразу по прибытии проходили процедуру оформления и, что называется с колес, отправлялись в Россию автовозами. Как правило, партия, завезенная одними паромом, полностью покидала порт в течение нескольких дней.

Свою отрицательную для финской стороны лепту в усугубление непростой ситуации внесли и открытые в прошлом году в Большом порту Санкт-Петербург и порту Усть-Луга терминалы, предназначенные для обработки прибывающих морем иномарок. Когда они появились, соседи отнеслись к этому факту спокойно, поскольку при существовавших тогда объемах товаропотока не рассматривали их в качестве конкурента. Теперь из-за падения оборота отношение кардинально изменилось. В сложившейся на сегодня ситуации финская сторона высказала серьезную заинтересованность в налаживании взаимовыгодного сотрудничества и партнерства между портами двух стран. Учитывая большой накопленный опыт и прекрасно отлаженную технологию обработки данной категории товара, соседи хотели бы добиться того, чтобы автопаромы в российские порты шли через Финляндию, а ее терминалы стали бы своего рода перевалочной базой, где будет происходить формирование под российский заказ партий из автомобилей различных марок. Для выполнения этой функции у финских портов есть все необходимое.

Важным фактором, который может сыграть положительную роль в деле реализации такого рода планов, является то, что и в порту Котка, и в порту Усть-Луга применяются одинаковые системы учета и обработки автомобилей. При небольшой доводке они могли бы быть полностью состыкованы. При этом представители финской таможни сообщили, что они заинтересованы в работе именно с крупными партиями отправляемых в Россию автомобилей, которые перемещались бы паромами, а не автовозами. Именно поэтому соседи придают большое значение налаживанию контактов с российскими коллегами, работающими в портах, что подтвердила и нынешняя встреча.

Николай ВРАГОВ

сами владельцы не в состоянии правильно подготовить тот небольшой пакет документов, который от них требуется. Хотя при этом, как правило, во всех имеющихся на местах проблемах традиционно обвиняют нас. Отмечу, что имеющейся в портах таможенной инфраструктуре хватает и постов, и инспекторов. В случае необходимости мы готовы бросить дополнительные силы на «горячие» участки.

– В России растет экспорт зерновых. Фиксировала ли ваша служба какое-либо занижение таможенной стоимости этой продукции?

– Как мне сообщили коллеги из Главного управления федеральных таможенных доходов, проблем с занижением таможенной стоимости при экспорте зерна практически нет. Существующие схемы мошенничества, которые применяются при экспорте, характерны для фирм-«однодневок» или офшорных зон, где можно проводить махинации с НДС. Таможня с этим борется. Экспортеры, как правило, не заинтересованы занижать таможенную стоимость, поскольку при вывозе товаров за рубеж им возвращается НДС. Этот налог, как правило, значительно больше всех экспортных вывозных пошлин.

– С какими трудностями сталкивается таможня при оформлении так называемых припасов?

– К ним относятся товары, которые необходимы для того, чтобы любое транспортное средство (воздушное и морское судно или поезд) могло нормально функционировать во время совершения международного рейса. Это и топливо, и продовольствие, и лекарства. Мы всегда придерживались принципа, что нужно максимально упрощать их таможенное оформление, однако некоторые недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности решили этим воспользоваться и за счет их вывоза за рубеж незаконно возмещать НДС. Чтобы прикрыть эту лазейку, мы были вынуждены принять серьезные меры, особенно в отношении топлива. Нами был введен более жесткий порядок его декларирования, который позволил добиться его четкого учета. Теперь появилась возможность избежать злоупотреблений в области добычи, транспортировки нефти и нефтепродуктов.

Участники процесса таможенного оформления имели возможность подготовиться к нововведениям: приказ о них был подписан в декабре 2007 года, а вступил в действие только в сентябре 2008 года. Безусловно, новая форма оказалась более сложной для оформления, и это причинило неудобства добросовестным участникам ВЭД. Однако недобросовестным предпринимателям это перекрыло возможность жульничать. С другой стороны, мы упростили сам бланк декларации, убрав ряд неактуальных граф, более четко прописали временно-периодическое декларирование. Теперь постоянные поставщики могут сначала подавать декларацию с ориентировочным объемом топлива, а позже – с окончательным. Конечно, остались какие-то недоработки, мы их готовы исправить совместно с Центральной энергетической таможней. Это касается декларирования в местах перевалки товаров, что особенно актуально для железнодорожного транспорта.

Беседовала Наталья ПЕРЕВЕРТЕНЬ, «Гудок»

Не было бы счастья...

Контейнерные грузы из Финляндии в Россию вскоре могут изменить маршрут своего движения. Дело в том, что ФТС России внесла в правительство проект постановления, предусматривающий сокращение автомобильных пунктов пропуска для грузов в контейнерах. Цель инициативы – снизить очереди грузовых автомобилей на границе, переключив контейнерный грузопоток на другие виды транспорта. Служба готовит приказ, в соответствии с которым все контейнеры должны будут доставляться в нашу страну либо морским путем прямо в российские порты, либо по железной дороге.

Как рассказали в пресс-службе ФТС России, прежде всего речь идет о грузопотоках из Финляндии. Дело в том, что по этому маршруту в нашу страну проходит основная масса импортных контейнерных грузов. При этом финская сторона неоднократно обращалась к нашей стране с просьбой решить проблему перегруженности своих автомобильных дорог, а также постоянно возникающих на действующих на совместном участке границы международных автомобильных пунктах пропуска очередей. Именно этим и было вызвано стремление ФТС России разработать предложения, которые позволят перераспределить грузопоток в сторону железнодорожного и морского транспорта. В ФТС России пояснили, что сейчас предложения рассматриваются заинтересованными ведомствами, затем пройдет их согласование со всеми странами – партнерами России по внешнеэкономической деятельности. Переговоры с Финляндией запланированы на июнь, когда состоится визит премьер-министра России Владимира Путина в эту страну. В случае принятия постановления участникам ВЭД будет рекомендовано везти контейнеры через финскую границу по железной дороге или же морем.

По сообщению руководителя пресс-службы Министерства транспорта РФ Тимура Хикматова, ведомство рассмотрело подготовленное ФТС России предложение в рамках межведомственного согласования. При этом представитель министерства отметил, что «указанный проект постановления имел целью снизить нагрузку на автомобильные пункты пропуска. Однако в условиях мирового финансового кризиса резко упали объемы перевозок по экспорту и импорту, и как результат очереди транспорта на границе отсутствуют. Например, в Северо-Западном регионе около 90% грузов перевозится специализированным подвижным составом: низкорамными контейнерными шасси, лесовозами и автовозами, и большая часть перевозчиков региона специализируются на международных автомобильных перевозках между Россией и Финляндией, их доля в объеме перевозок составляет более 80% от общего объема перевозок. Запрет перевозки контейнеров от 20 футов и более (TEU) через автомобильные пункты пропуска на государственной границе РФ и переключение этих объемов на морские и железнодорожные пункты пропуска повлекут за собой остановку значительного парка контейнеровозов. Тем самым на рынке международных автоперевозок осложнится и без того непростая ситуация, что приведет к массовой потере рабочих мест в Москве, Санкт-Петербурге, Выборге и других городах. Поэтому Минтранс России считает нецелесообразным ограничение пунктов пропуска, через которые могут импортироваться в РФ товары». Сейчас разгрузка автомобилей, запчастей и других товарных позиций производится в портах Финляндии, а потом через МАПП Выборгской таможни товары идут в РФ. Принятие постановления правительства в редакции ФТС России может привести к тому, что участникам ВЭД будет рекомендовано разгружаться и проходить растаможку в российских портах. Кроме того, введение указанных ограничений на ввоз контейнеров из ЕС может увеличить загрузку ОАО «Российские железные дороги».

Участники рынка тоже считают, что сейчас не самое подходящее время для подобных шагов. «Если цель правительства – снизить очереди на границе, то их там нет», – утверждает менеджер компании «АКСС» (занимается автомобильными контейнерными перевозками из Финляндии) Александр Павловский. – Объемы перевозок упали почти в десять раз: если раньше грузилось 40-50 машин в неделю, то сейчас – 4-5. У нас 70 тыс. автомобилей, из которых 46 – с контейнерными площадками. Если постановление будет принято, придется возить грузы через Европу и Эстонию, объемы еще больше упадут, но другого выхода у нас не будет». В компании «ТрансКонтейнер» считают, что в случае принятия постановления нагрузка на магистрали серьезно возрастет, однако железнодорожники справятся с новым грузопотоком.

Министерство транспорта и связи Финляндии сообщило, что получило подтверждение о новой инициативе российского таможенного ведомства. По этому поводу министр транспорта Финляндии Ану Вехвиляйнен уже заявила, что северный сосед возражает против планов России ввести ограничения на контейнерные перевозки из ЕС. В этой связи она обратилась к своему российскому коллеге Игорю Левитину с просьбой содействовать тому, чтобы данный приказ не вступил в силу. По мнению Ану Вехвиляйнен, готовящийся документ полностью противоречит принципам Всемирной торговой организации (ВТО). Министр обеспокоена последствиями данного приказа для финского экспорта в Россию и для отрасли транзитных перевозок в целом. Поэтому она также обратилась к транспортному и таможенному комиссарам ЕС с просьбой содействовать в решении возникшего вопроса и высказала намерение поднять его во время предстоящего в июне визита премьер-министра РФ Владимира Путина в Финляндию.

Отметим, что прошлый год через эту страну в Россию было поставлено 196 тыс. контейнеров, из них лишь 7 тыс. – по железной дороге. В настоящее время через МАПП Ваалимаа, Нуйямаа и Иматра в Россию следует от 8500 до 10 тыс. контейнерных грузовиков за неделю. В отрасли транзитных перевозок в Финляндии занято около 4 тыс. человек. Таким образом, получается, что нынешний экономический кризис буквально за считанные месяцы снял с повестки дня проблемы, которые в течение долгого времени являлись сильной головной болью для транспортников России и сопредельных стран. Правда, в нынешней ситуации вряд ли можно радоваться происходящему.

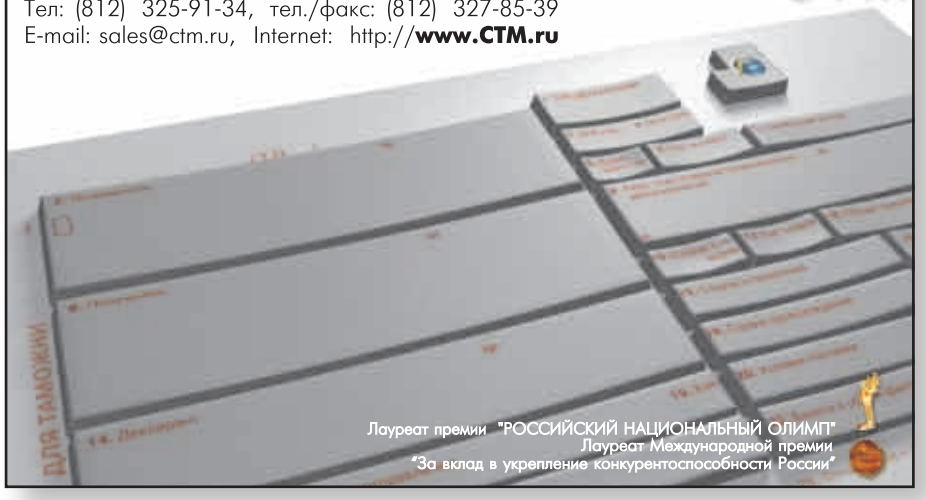
Кто-то будет в выигрыше?

Специалисты считают, если Россия введет ограничения на перевозку контейнеров автотранспортом через Финляндию, речь идет о 200 тыс. штук в год, определенная их часть может уйти в Латвию. Напомним, что Финляндия еще в советское время являлась главными транзитными воротами между СССР и западным миром. Причем она специализировалась именно на контейнерных грузах, которые в большинстве своем транспортировались автомобилями. Использовать железную дорогу для перевозок крайне проблематично – в России и Финляндии разная ширина железнодорожной колеи, разница хоть и небольшая – всего 4 мм, но из-за нее резко возрастает износ подвижного состава. В прошлом году через Финляндию было ввезено 200 тыс. контейнеров, из которых лишь 7 тыс. – по железной дороге. Предлагаемый ФТС России перевод такого рода перевозок на железную дорогу приведет практически к полной остановке транзита через Финляндию. «Решение будет иметь очень серьезные последствия и для нашего собственного экспорта, и, конечно же, для транзита. Он будет полностью изуродован», – приводит слова Ану Вехвиляйнен финское радио YLE. По имеющимся данным, сейчас в отрасли международных автоперевозок в Финляндии занято около 4 тыс. человек.

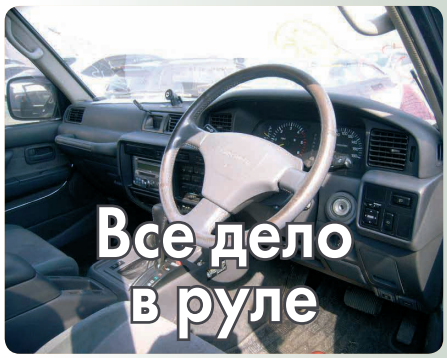
В случае отсечения международного автотранспорта от России Финляндия ввиду малой пропускной способности соединяющей ее с Россией ветки железной дороги не сможет переварить прежний грузопоток. Это значит, что часть контейнерного «пирога» может достаться другим странам, в частности Латвии. При этом специалисты отмечают, что у России и Прибалтийских государств ширина железнодорожной колеи идентична, а их порты, в отличие от финских и российских портов в Финском заливе, расположены ближе к ключевым европейским центрам перевалки контейнеров – Гамбургу, Антверпену и Роттердаму. При этом в 2007 году в Латвии свое представительство открыла дочерняя структура Российских железных дорог – компания «ТрансКонтейнер». Директор представительства Раймонд Криевиньш убежден, что при принятии предложения таможенной службы Латвия обязательно получит дополнительные грузы, а инфраструктура латвийских портов и железной дороги позволит их обслужить.

В прошлом году Латвийская железная дорога отправила в Россию и через нее в общей сложности 52759 TEU. В этом году компания получила 400 новых платформ для перевозки контейнеров, заказанных на Украине. Сегодня в Латвии действует несколько мощных контейнерных терминалов и еще ряд подобных должен вступить в строй в ближайшие год-два. Крупнейшим является работающий в Риге комплекс Baltic Container Terminal, который способен перевалить 350 тыс. TEU в год. «Рига сможет принять контейнеры в неограниченных количествах. Мощности терминалов загружены далеко не полностью», – рассказал его руководитель Алдис Зиедс. «Если еще осенью прошлого года наши контейнерные мощности, которые составляют около 50 тыс. TEU, были заняты практически на 100%, то сегодня – не более чем на 30%, – уточнил коммерческий директор компании Noord Natie Ventspils Terminals Артис Шенкевич. – Конечно, если бы часть финского транзита пришла в Латвию, мы бы с ним справились, тем более что у нас, в Вентспилсе, можно загружать одновременно два железнодорожных состава». Однако далеко не все разделяют такого рода оптимизм. Представитель универсального терминала Man-Tess Эйнар Лидакс считает, что «не надо питать излишних иллюзий. Во-первых, вряд ли запрет подобного рода для Финляндии будет введен. Во-вторых, если это произойдет, то вряд ли Латвии удастся избежать той же участи. В-третьих, до сих пор по транзиту грузов в Россию Балтия проигрывала в конкуренции с Финляндией».

Николай ИВАНОВ

ВЭД-ДЕКЛАРАНТ
ПЕРЕДОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ **ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ**
КОМПАНИЯ СТМ
191036, Санкт-Петербург, ул. Полтавская, д.7
Тел: (812) 325-91-34, тел./факс: (812) 327-85-39
E-mail: sales@ctm.ru, Internet: http://**www.CTM.ru**


Лауреат премии "РОССИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОЛИМП"
Лауреат Международной премии
"За вклад в укрепление конкурентоспособности России"



Все дело в руле

Минпромторг России предлагает обеспечить безопасность движения, ограничив ввоз автомобилей с правым рулем и введя обязательную русификацию интерфейса электронной системы. Новые требования к автомобилям содержатся в проекте технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, разработанном министерством.

В документе, который рассмотрит комиссия первого вице-премьера Игоря Шувалова, прописано, что «расположение органов управления выпускаемых в обращение транспортных средств должно соответствовать условиям правостороннего дорожного движения». Если он будет принят, поставить на учет вновь ввезенную машину с правым рулем будет невозможно. Однако изымать уже находящиеся в эксплуатации автомобили никто не будет, обещает представитель Минпромторга России, подчеркнув, что «технический регламент направлен прежде всего на поддержание безопасности на автодорогах». С ним согласен и чиновник аппарата правительства, пояснивший, что «документ комплексный и акцента на запрет правого руля в нем нет».

Техрегламент также запрещает устанавливать на бамперы легковых и легких грузовых автомобилей, которые предназначены для перевозки грузов массой не более 3,5 тонны, и на внедорожники жесткие металлические конструкции, так называемые кенгурятники. Разрешаются лишь металлические решетки, защищающие фары, вес которых не превышает 0,5 кг. Еще одно требование – русифицированный интерфейс электронной бортовой системы. Обязательным для всех машин это условие станет в 2013 году, а для тех, что еще не ввезены в Россию, – с момента вступления регламента в силу.

Сейчас проект техрегламента проходит межведомственное согласование. Минэкономразвития России его пока не прошло, говорит чиновник ведомства: «Нужен комплексный анализ последствий как для внутреннего рынка, так и для импорта. Замечания уже направлены в Минпромторговли России». Авторы техрегламента обещают повысить безопасность движения на дорогах, но данных о более высокой безопасности леворульных машин нет, убежден директор по развитию портала auto-dealer.ru Олег Дацкив. Уровень аварийности на Дальнем Востоке, где подавляющая часть автомобилей – с правым рулем, не выше, чем в среднем по России, отмечает он. Ввоз машин сейчас и так на минимальном уровне, добавляет владелец портала auto.ru Михаил Рогальский.

По материалам печати

Иномарки – пасынки авторынка

Верховный суд отказался удовлетворить иск директора пензенской компании «Оптим-авто» Виктора Мещеринова, оспаривавшего утвержденное в декабре 2008 года постановление Правительства РФ № 903 «О внесении изменений в таможенный тариф в отношении некоторых моторных транспортных средств». Данный документ предусматривал внесение изменений в таможенный тариф на некоторые виды моторных транспортных средств. Попросту речь шла о повышении пошлин на ввозимые в Россию юридическими лицами подержанные иномарки. Ответчиком по делу должно было выступать российское правительство.

Предприниматель из Пензы считает, что упомянутый документ противоречит федеральным законам и наносит ущерб частному бизнесу по ввозу в Россию подержанных 3-5-летних иномарок. Руководитель московского отделения Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев, присутствовавший вместе с истцом при оглашении судебного решения, подтвердил, что 21 мая Верховный суд отказал в рассмотрении искового обращения. По его словам, оно отклонено на том основании, что «постановление Правительства РФ № 903 было принято в комплексе с другими документами и не противоречит федеральным законам». По мнению специалистов, суд фактически признал, что документ о повышении пошлин «связан не с федеральным законом о таможенных тарифах, а с федеральным законом о защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах при импорте товаров». В течение пяти дней после вынесения данного вердикта истец должен получить письменное решение и в течение десяти дней может обжаловать его в кассационной коллегии. Как стало известно, Виктор Мещеринов намерен этим правом воспользоваться.

Как показывает статистика, в результате вступления постановления № 903 в силу в январе-апреле 2009 года в Россию было ввезено всего 4929 подержанных импортных автомобилей. Это в 24 раза меньше, чем за аналогичный период прошлого года – 120,3 тыс. иномарок, при этом поставки новых снизились только в четыре раза, до 49,4 тыс. машин. Аналитики констатируют, что увеличенные пошлины, введенные Правительством РФ с 11 января 2009 года, поставили мощный заслон на пути в нашу страну подержанных авто. По словам ведущего аналитика агентства «Автостат» Дмитрия Агафонова, даже несмотря на столь сильное падение данного сегмента бизнеса, лидерами по ввозу «секонд-хенда» остаются японские марки. За первые четыре месяца текущего года границу пересекли 1704 автомобиля Toyota, 724 автомобиля Nissan, 405 автомобилей Honda, 275 автомобилей Mazda, 171 автомобиль Suzuki и 107 автомобилей Subaru. Доля неяпонских брендов в структуре подержанных машин не превышает 30%. Для сравнения: среди новых иномарок по итогам января–апреля самыми популярными были американские марки Chevrolet и Ford. Nissan заняла третье место, а Toyota – только пятое, после корейской Hyundai. Наибольшее количество иномарок от всего парка автомобилей в РФ зафиксировано на Камчатке (87,2% регионального автопарка) и в Калининградской области (83,9%). На Северо-Западе автомобилей, выпущенных до 1998 года, насчитывается 46,5%. Наибольший вклад в эту цифру внесла Калининградская область (74,5%) – она лидирует в РФ по этому показателю.

Аналитики рынка убеждены, что столь серьезное падение импорта подержанных иномарок выгодно не только российским автозаводам, в том числе и принадлежащим иностранным автоконцернам, но и дилерам. По прогнозам, в ближайшие два-три года существенной статьей дохода последних станет перепродажа машин, которые сейчас реализуются в России в качестве новых. Столь сильное падение продаж подержанных иномарок объясняется тем, что пошлины на их импорт более жесткие, нежели на ввоз новых. Так, на автомобили старше пяти лет пошлина установлена не в процентах, а в евро: в зависимости от объема двигателя она колеблется в пределах от 2,5 до 5,8 евро. В результате таможенная очистка подержанной иномарки с двигателем 1,6 л (с учетом уплаты НДС) обходится в 5,5 тыс. евро. Если импортировать новую иномарку с аналогичным двигателем, то пошлина, установленная в размере 30% от стоимости, не превысит 3,8-4 тыс. евро.

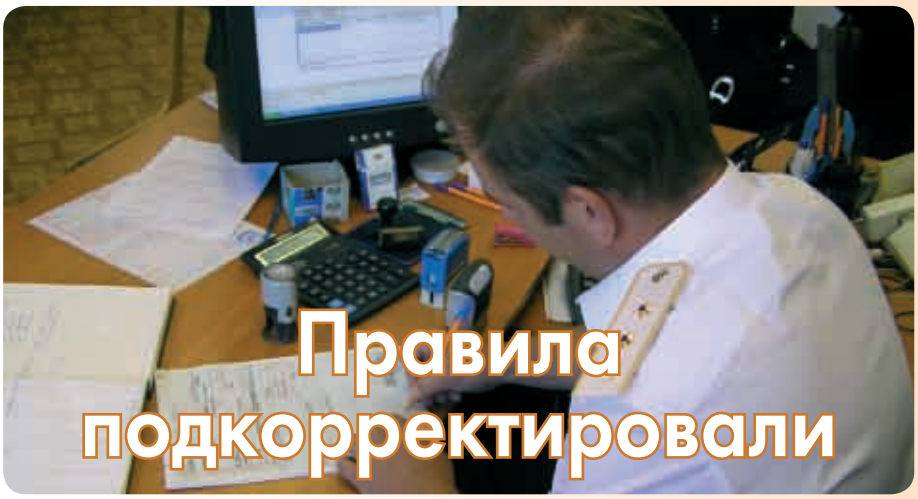
В марте Минпромторг России прогнозировал, что в 2009 году импорт подержанных иномарок составит 169 тыс. штук, то есть сократится в четыре раза. После публикации данных «Автостата» ясно, что этот прогноз не сбудется, поскольку он рассчитан исходя из объема продаж не менее 14 тыс. подержанных иномарок в месяц. В ОАО «Соллерс» ранее прогнозировали, что к 2011-2012 годам рынок подержанных авто в России может составить 3-5 млн машин в год, то есть его емкость может превысить рынок новых автомобилей. Как считает Михаил Лямин из

Банка Москвы, правительству удалось успешно перекрыть импорт автомобилей в Россию, однако при этом серьезных мер по поддержке спроса на машины, производимые внутри России, пока не принято.

В то же время стало ясно, что Россия не отменит ограничения на ввоз импортной автомобильной техники. Об этом премьер-министр РФ Владимир Путин заявил в интервью японскому информационному агентству «Киодо Цусин», телерадиокорпорации Эн-Эйч-Кей и газете «Нихон Кейдзай» («Никкей»). По его словам, в условиях кризиса поддержка интересов отечественных производителей автомобилей является приоритетом правительства, и оно будет следовать этим курсом. Как известно, в документе, которым были утверждены новые пошлины на ввоз автомобилей, вступившие в силу с начала 2009 года, говорилось, что повышенные ставки таможенного тарифа утверждаются на срок 9 месяцев, то есть до сентября 2009 года. Многие автолюбители полагали, что осенью они будут пересмотрены в сторону понижения. Однако этой надежде сбыться не суждено. Как заявил заместитель министра промышленности и торговли Андрей Дементьев, пересматривать ставку импортной пошлины на ввоз в Россию новых и подержанных автомобилей пока не планируется. Между тем в подготовленном Минэкономразвития России проекте Основных направлений таможенно-тарифной политики говорится, что ставки на новые автомобили «могут быть понижены в ходе постепенного импортозамещения при сохранении высоких ставок пошлин на подержанную технику». Последнее означает, что если в России однажды сложатся такие условия, при которых на территории страны будет собираться значительное число автомобилей иностранных брендов, то тогда, возможно, ставки пошлин на ввоз новых авто и понизят. Однако на ввоз подержанных автомобилей они останутся на прежнем заградительном уровне, если не на всегда, то на несколько лет определенно.

Однако, как отмечают аналитики рынка, несмотря на принятые Правительством РФ меры в поддержку российского автопрома, доля иномарок в стране увеличилась до 34%. Согласно данным, представленным в новом маркетинговом отчете агентства «Автостат», основу парка составляют легковые автомобили: их численность по итогам прошлого года превысила отметку в 32 млн единиц, что почти на 9% превышает предыдущий результат. При этом доля иномарок в общем объеме легковых автомобилей увеличилась до 34%. Годом ранее она составляла 29%. За прошедший год их количество увеличилось на 2,46 млн штук (28,9%) и теперь оставляет почти 11 млн единиц. Обращает на себя внимание парк иномарок российской сборки: прирост относительно начала прошлого года составил солидные 72,3%, что в количественном выражении позволило достичь отметки в 1,145 млн штук – то есть 10% от парка иномарок в целом. Стоит также отметить, что парк техники отечественных марок практически не растет – по результатам прошлого года положительная динамика изменения составила меньше 1%, а тем временем общее число зарегистрированных автомобилей, как передает «РБК. Исследования рынков», перевалило отметку в 21 млн единиц.

Иннокентий ГРЯЗЕВ



Правила подкорректировали

Сразу два документа, устанавливающих порядок применения упрощенных процедур таможенного оформления, в последнее время приняла ФТС России. Дело в том, что 10 мая утратил свою силу известный большинству участников ВЭД приказ Минэкономразвития России от 27.01.2005 № 9 «Об утверждении Порядка установления специальных упрощенных процедур таможенного оформления для отдельных лиц». В нем были определены процедура рассмотрения таможней заявок на льготы по таможенному оформлению, форма заявления и правила применения участниками ВЭД этих упрощенных процедур.

Напомним, что таможенное законодательство предусматривает для участников ВЭД, существующих более трех лет и ни разу не провинившихся перед таможней, послабления в процедуре таможенного оформления товаров. Они дают их обладателям право на временное хранение товаров не на складе временного хранения, а на своем складе; предварительное декларирование товаров с подачей неполной периодической таможенной декларации; декларирование товаров с подачей периодической таможенной декларации; выпуск товаров до подачи таможенной декларации. Достоин участник ВЭД указанных льгот или нет, решает таможня. Как уже отмечалось, с 11 мая данный документ утратил силу. Следует отметить, что сейчас перед всеми госорганами стоит колоссальная задача – на каждую функцию написать специальный регламент, даже если уже существует какой-либо документ, регулирующий данную функцию. Поэтому ФТС России была вынуждена принять два новых документа: приказ от 23.12.2008 № 1656 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по исполнению государственной функции установления специальных упрощенных процедур таможенного оформления для отдельных лиц» (зарегистрирован в Минюсте России 01.04.2009 № 13649); приказ от 23.12.2008 № 1657 «Об утверждении Порядка применения специальных упрощенных процедур таможенного оформления» (зарегистрирован в Минюсте России 01.04.2009 № 13648).

В новом документе правила применения участниками ВЭД специальных упрощенных процедур не изменились и слово в слово повторены, а вот в порядке рассмотрения таможней заявлений участников ВЭД изменения есть. Во-первых, если ранее это могла делать не только ФТС России, но и региональные таможенные управления, то теперь – только ФТС России (пункт 9 Порядка). Специалисты убеждены, что это более чем плохо. Например, жителю Владивостока было бы удобнее обратиться в свое Дальневосточное таможенное управление, куда он может добраться и подать заявление лично. С ФТС России ему придется только переписываться – билет на самолет дорог. Понимая это, в Порядок внесли пункт, согласно которому заявление на установление специальных упрощенных процедур и необходимые документы могут не только доставляться непосредственно в приемную ФТС России, но и направляться по почте. Иными словами, компании, расположенные в дальних уголках России, избавлены от необходимости командировать в столицу сотрудников, чтобы подать заявление в таможенное ведомство. При этом направление заявления и необходимых документов в электронной форме, увы, не допускается (пункт 14).

Появилось три новых основания для отмены применения упрощенных процедур (пункт 35), если участник ВЭД: в течение шести месяцев после получения разрешения не привел систему учета коммерческой документации в соответствие с установленным порядком ведения системы учета коммерческой документации; в течение шести месяцев после получения разрешения не применяет упрощенные процедуры; не соблюдает условия применения установленных специальных упрощенных процедур таможенного оформления, что подтверждено документально.

Кроме того, если ранее применение упрощенных процедур могло быть отменено при однократном совершении правонарушений, предусмотренных частью 3 статьи 16.12 («Несоблюдение сроков подачи таможенной декларации или представления документов и сведений»), статьи 16.15 («Непредставление в таможенный орган отчетности») КоАП РФ, то теперь – только при совершении данных правонарушений более трех раз. В остальном новый порядок установления упрощенных процедур таможенного оформления, который вступил в силу 11 мая 2009 года, включая срок рассмотрения заявки, процедуру принятия решения и прочее, не изменился.

По материал ФТС России

Возврат в прошлое откладывается

Минфин России не поддерживает поступившее недавно в Государственную думу вместе с пакетом мер по совершенствованию таможенного администрирования предложение о возврате к обязательной продаже экспортерами части валютной выручки. При этом не уточнялось, какая часть средств подпадает под данное правило. Как сообщалось, инициатором новшества выступила ФТС России. Позже «Интерфакс» уточнил, что на встрече с журналистами в Москве руководитель службы Андрей Бельянинов назвал идею временного возврата к указанной мере экономически обоснованной, при этом сказал, что его ведомство такого предложения не вносило.

Главный таможенник уточнил: «На определенный период имеет смысл ввести продажу валютной выручки. Мы здесь, внутри России, помогаем компаниям выдержать мировой финансовый кризис, а они там, за рубежом, платят себе миллиардные дивиденды. Мы очень, очень либеральная страна. Я читал об этом предложении, но не знаю, кто его внес». Тем не менее оно содержится в пакете мер по совершенствованию таможенного администрирования, представленном 14 мая в Госдуму РФ. Напомним, что норма по обязательному обмену на рубли 30% экспортной выручки была исключена из закона о валютном регулировании в 2007 году. Немногим раньше – в апреле 2006 года – с экспортеров сняли обязанность продавать часть валютной выручки государству. Специалисты уточняют, что введение в начале 1990-х годов правила о 100-процентной реализации иностранной валюты было вызвано отсутствием у государства валютных резервов. По мере их роста объем обязательной продажи выручки от внешнеторговых операций начали постепенно уменьшать. Решение об этом принимал Центробанк России, которому закон дал на это право. К 2006 году под реализацию попадали 10% выручки, а затем этот объем упал до 0%. Действовавшие в 1990-е годы ограничения, имевшие наиболее жесткие параметры после дефолта в 1998 году, были не просто оправданны, но и жизненно необходимы для предотвращения или, точнее, смягчения проблемы оттока капитала из страны. Он создавал сильное давление на рубль, а для удержания его курса у государства не было достаточных резервов. В 2000-е улучшение внешней конъюнктуры позволило постепенно избавиться от данных ограничений и к середине 2007 года ввести полную конвертируемость российской денежной единицы.

«Идея возрождения обязательной продажи экспортной выручки обсуждалась осенью и зимой вместе с механизмом девальвации рубля, – говорит начальник аналитического отдела Банка Москвы Кирилл Тремасов. – Тогда ее отвергли, сейчас для одобрения такого предложения еще меньше оснований – цена барреля нефти приближается к уровню в 60 долларов, сальдо торгового баланса положительное». В администрации Президента РФ также сообщили, что таких планов нет ни у Минэкономразвития России, ни у ЦБ РФ. С начала кризиса и до сих пор у нас официально не было представлено ни одной идеи по делиберализации валютного режима. Прозвучавшее на прошедших недавно в Госдуме парламентских слушаниях «Законодательное обеспечение внешнеэкономической деятельности российских промпредприятий» предложение стало «первой ласточкой». Кроме Минпромторга России, оно ни у кого не вызвало интереса. Напрямую идею обязательной продажи части валютной выручки не поддержали, однако рекомендовали начать коррекцию закона «О валютном контроле» и перевести часть таможенных пошлин в рубли.

По утверждению специалистов, официально точка зрения ФТС России на необходимые антикризисные меры во внешней торговле была представлена впервые. Как следует из пункта 6 «Предложения по совершенствованию администрирования», служба предлагает ужесточить внешнеторговое регулирование за счет повышения размера обязательной продажи экспортной валютной выручки. При этом, по мнению таможенников, следует законодательно зафиксировать срок ее возврата и установить специфические ставки таможенных пошлин в национальной валюте. Отметим, что по закону о валютном контроле режим обязательной продажи валютной выручки устанавливает Центробанк России. Его последнюю инструкцию, которая регламентировала такой норматив в объеме 10% от полученных средств, отменили 27 марта 2006 года вместе с большей частью действовавших тогда ограничений, включая сроки возврата валютной выручки. Сейчас они определяются контрактами. Специалисты отмечают, что отказ от нормативов и коррекция закона о валютном контроле позволили в январе 2007 года начать либерализацию валютного режима и перевод рубля в конвертируемую валюту, что и произошло в 2008 году. Нынешняя инициатива, по сути, предлагает ограничить эту способность наших денег.

По итогам депутатских слушаний в проект рекомендаций включены лишь предложения Минфину России и Минэкономики России по пересчету на рубли специфических (зафиксированных в евро или долларах США) ставок и составляющих комбинированных ставок таможенных пошлин. Госдума их поддержала. Однако среди принятых по результатам слушаний инициатив сохранилось предложение об изменении закона о валютном контроле – в рамках «совершенствования системы». Правда, в этом вопросе обошлись без конкретики. Также были поддержаны инициативы ФТС России по наделению ее полномочиями органа валютного контроля в отношении перемещаемых дорожных чеков и наличной валюты и по обязательному декларированию источников ее происхождения. Впрочем, как отмечают эксперты, в документе довольно много «экзотики». Так, была поддержана идея межграничных бартерных сделок без ввоза на таможенную территорию РФ встречно предлагаемых товаров, а также предложение о передаче ВЭБу функций поддержки зарубежных инвестиций российских холдинговых компаний. Мер же по снижению бремени таможенного администрирования практически не предложено. В рекомендациях напрямую говорится о желательности повышения ставок пошлин на экспорт и сырья, и товаров с низкой степенью переработки. Снижать пошлины намереваются лишь в качестве «антикризисной» меры. При этом Госдума и другие властные структуры уменьшать их пока не рекомендовали. Таким образом, бизнесу не следует опасаться возможной реализации в ближайшее время идеи об обязательной продаже части валютной выручки.

Специалисты уточняют, что вопрос о возможном введении такого ограничения всплыл полгода назад, когда быстрая девальвация рубля сопровождалась стремительным таянием российских золотовалютных резервов (ЗВР). Тогда кое-кто, видимо, и пожалел о проведенной ранее либерализации. Хотя представители ЦБ РФ отметали спекуляции на эту тему, но все понимали: если с платежным балансом станет совсем плохо, у властей просто не будет другого выхода. Однако с тех пор дела пошли лучше: к середине весны давление на рубль по объективным причинам снизилось, и сейчас ситуация выглядит стабильной. Так что такого рода ограничительные идеи могут начать рассматривать всерьез, только если страну накроет вторая волна кризиса, которая, как прогнозируют, ударит по рублю и ЗВР сильнее, чем первая.

В этой связи, по мнению аналитиков, полезно вспомнить и другую деталь из собственного исторического опыта. Действовавшие в 1990-е годы достаточно строгие правила валютного регулирования не особенно мешали капиталу покидать Россию: изобретательные умы придумали десятки «серых» и откровенно криминальных схем с вовлечением офшорных структур. Сейчас, конечно, государство стало более опытным контролером. Однако строгость любых правил у нас всегда с лихвой компенсировалась необязательностью их исполнения. До сих пор в этом вопросе практически ничего не изменилось. Специалисты убеждены, что России были бы не так страшны проблемы с оттоком капитала, если бы структура предшествующего его притока была другой. В 2007 году, наиболее успешном с точки зрения привлечения в экономику иностранных денег, доля прямых иностранных инвестиций в общем объеме достигала только 23%. Получить от ворот поворот в иностранных банках или свернуть кредитование из собственной офшорной структуры в условиях кризиса легко. Однако, перед тем как ликвидировать нормально работающую в России «дочку», грамотный стратегический инвестор сто раз подумает. Поэтому руководству необходимо постоянно думать об улучшении условий для ведения бизнеса в стране.

Алексей КРАВЦОВ

Поставили на «счетчик»

У компаний появился шанс добиться от таможенников возврата излишне уплаченной экспортной пошлины даже в заведомо проигрышной ситуации. Однозначно позитивный для участников ВЭД вывод содержится в постановлении ВАС по делу № А40-3479/08-79-27. Суть спора заключалась в следующем: фирма, зная о грядущем повышении таможенной пошлины, направила в Краснодарскую таможню временную декларацию, чтобы уплатить аванс по старым ставкам. Однако таможенники не приняли документ. Компании пришлось платить по повышенным тарифам.

Участник ВЭД обратился в Арбитражный суд Краснодарского края, который признал отказ таможни в принятии изначально поданной декларации незаконным. Получив на руки судебное решение, фирма подала заявление в Арбитражный суд Москвы, чтобы взыскать с ФТС России излишне уплаченные средства на сумму почти в 9 млн рублей, однако в стремлении вернуть их не преуспела. Судьи сослались на постановление Пленума ВАС от 22.06.2006 № 20, запрещающее уплачивать пошлины авансом, если к моменту подачи декларации опубликовано постановление Правительства РФ об их скором повышении. Обращение в апелляционную и кассационную

инстанции также не принесло предпринимателям положительных результатов.

Экспортеры были вознаграждены за свое упорство, лишь дойдя до ВАС. Арбитры отменили решения предыдущих инстанций и, не передавая дело на новое рассмотрение, обязали ФТС России вернуть оспариваемую сумму в форме зачета в счет исполнения обязанности по уплате других таможенных платежей. Примечательно, что в нашей стране подобное дело было впервые рассмотрено на уровне высшей судебной инстанции.

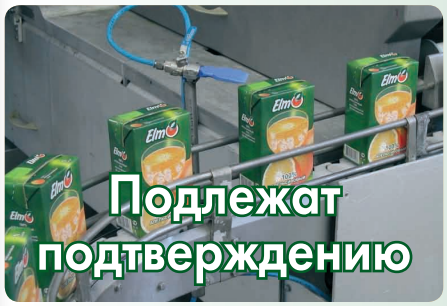
Федеральное агентство финансовой информации

Всех уравняли

Приказом ФТС России от 26.02.2009 № 339 «Об отмене категорий таможенных органов» упраздняется действовавшая в ведомстве более 10 лет система ранжирования входящих в его состав таможенных органов. Новый документ начнет действовать с 1 июля сего года. К этому моменту в нормативные правовые акты ФТС России должны быть внесены соответствующие изменения, вытекающие из упомянутого документа. Утратит свою силу и приказ ФТС России от 25.08.2006 № 812 «Об утверждении Положения об установлении категории таможенным органам Российской Федерации и методики установления категории таможням Российской Федерации».

Напомним, что система ранжирования таможенных органов по категориям – высшая, первая и вторая – была введена еще в 1997 году. Она позволяла устанавливать статус таможенного органа и условия прохождения службы в нем. Для каждой категории были определены предельные звания по должностям, материальные надбавки и прочие моменты. Именно такая система до сегодняшнего момента называлась в качестве основного мотивационного фактора в развитии таможенных органов, поскольку категория не присваивалась раз и навсегда. Она могла повышаться или понижаться в зависимости от результатов деятельности конкретного таможенного органа. Понятно, что чем выше категория, тем больше зарплата. Теперь все будут равны. Правда, возможно, на деле со временем окажется, что, как это у нас часто бывает, кто-то все-таки будет равнее других.

Сергей ПАШКОВ



Подлежат подтверждению

Постановлением Правительства РФ от 29.04.2009 № 369 утвержден список соковой продукции из фруктов и (или) овощей, подлежащей обязательному подтверждению соответствия.

В документе сообщается, что в соответствии со статьей 29 Федерального закона «О техническом регулировании» и в целях реализации Федерального закона «Технический регламент на соковую продукцию из фруктов и овощей» утвержден список соковой продукции из фруктов и (или) овощей, подлежащей обязательному подтверждению соответствия при помещении под таможенные режимы, предусматривающие возможность отчуждения или использования этой продукции в соответствии с ее назначением на таможенной территории Российской Федерации. Постановление вступило в силу с 29 апреля 2009 года.

«Кодекс»

Софт отделили от компьютеров

Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) предлагает раздельно декларировать ввозимый в Россию софт и компьютеры. По мнению службы, это позволит их покупателям возвращать деньги за предустановленное программное обеспечение, которое им не требуется. Эксперты предупреждают, что реализация предложения ФАС может привести к появлению незаконных схем налоговой оптимизации, так как ввозимый в Россию софт НДС не облагается.

Как сообщил начальник управления информационных технологий ФАС Владимир Кудрявцев, служба уже направила запрос в ФТС России с предложением декларировать импортируемый компьютер и софт, установленный на него. По его словам, запрос отправлен после проверок производителей относительно возможности возврата денег за предустановленную ОС Windows. Как известно, в России производители компьютеров в 70% случаев продают технику с заранее установленной на нее операционной системой (ОС) Windows, но в случае отказа покупателя от этой ОС деньги ему не возвращаются, хотя такая возможность предусмотрена в лицензионном договоре Microsoft. «Проверяя производителей на предмет возврата средств, мы столкнулись с проблемой: при импорте ФТС России рассматривает компьютер как единое целое, в то время как софт и «железо» являются разными товарными позициями», – говорит Владимир Кудрявцев. Глава представительства производителя компьютеров Acer в СНГ Глеб Мишин знает о проблеме: «Если ФАС России хочет обязать нас возвращать деньги за Windows, то нужно декларировать софт отдельно от компьютера. В противном случае происходит переплата на границе, ведь с софта НДС сейчас не взимается».

Отметим, что в феврале 2009 года ФАС России начала проверку производителей на предмет возврата денег за предустановленную ОС, которая заняла два месяца. По ее итогам выяснилось, что процедура возврата предусмотрена только у Asus. У остальных производителей компьютерной техники, например Acer, HP, Samsung, Dell и Toshiba, ее нет. Сейчас ФАС России изучает результаты проверки с целью выявления нарушений антимонопольного законодательства. Аналитики рынке не исключают, что итогом этой работы может быть возбуждение дела о нарушении антимонопольного законодательства. По расчетам ИК «Финам», если хотя бы 10% пользователей, купивших компьютер с Windows, откажутся от этой ОС и потребуют возврата денег, то недополученная выручка производителей может составить до 70-100 млн долларов в год.

Владимир Кудрявцев сообщил, что ведомство получило ответ от ФТС России, однако уточнил, что комментировать его еще не готов. «Могу сказать, что ФТС России пока воспринимает импортируемый компьютер и софт как единое целое. Чем это закончится, на сегодня сказать не могу, но мы планируем решить вопрос с возвратом средства за предустановленную операционную систему». Глеб Мишин из Acer предполагает, что если ФТС России согласится на предложение ФАС России, то у производителей появится удобная лазейка для оптимизации налоговых выплат, так как софт не облагается НДС (18%). «Ничего не мешает декларировать стоимость софта как половину от стоимости ввозимого компьютера. Ведь кроме Windows есть еще много разного софта, который можно установить на ПК и сказать, что это стоит столько-то», – рассуждает специалист. Он привел пример с софтом для оптимизации работы батареи компьютера: «Без такой программы наш ноутбук не будет работать автономно в течение заявленного времени. Эта программа также стоит денег». По мнению Глеба Мишина, если импортеры будут добросовестно декларировать стоимость софта на границе, то возможные изменения не скажутся на розничной цене ноутбуков. Адвокат «Николаев и партнеры» Василий Моисеев считает, что «реализация инициативы ФАС России – в интересах потребителей. Все будет зависеть от реализации этой идеи, осуществить ее не так просто. Поэтому если норма будет принята, за ней последует множество разъяснений, в том числе противодействующих занижению стоимости компьютера за счет выделения софта, который НДС не облагается».

Александр МАЛАХОВ,
«Коммерсантъ»

Борьба с «серым» брокерством: прогноз благоприятный

В последнее время наблюдается уменьшение активности таможенных брокеров. Это обусловлено как внешними, так и внутренними причинами: общим экономическим спадом, влиянием неблагоприятной конъюнктуры зарубежных рынков, а также тем, что в значительной степени их деятельность была ориентирована на ввоз определенных категорий товара, например импортных автомобилей. Теперь же, с вступлением в действие новых ставок импортных пошлин, приходится осваивать новую номенклатуру.

При этом, как отмечают специалисты, на фоне низкой активности таможенных брокеров участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) по-прежнему предпочитают пользоваться относительно недорогими услугами «серых» брокеров, забывая о том, что последние впрямую нарушают российское законодательство, в частности Гражданский кодекс РФ. Ведь они осуществляют предпринимательскую деятельность без государственной регистрации и без специального разрешения (лицензирования), так как декларирование товаров от имени других лиц требует осуществления специальной процедуры – включения в Реестр таможенных брокеров. Кроме того, нарушая Налоговый кодекс РФ, «серые» предприниматели не уплачивают установленные налоги и сборы от результатов своей деятельности, а также не несут никакой ответственности за достоверность декларирования, а значит, в случае выявленных нарушений штрафные санкции лягут на плечи самого заказчика. В число других негативных факторов, связанных с деятельностью «серых» брокеров, входят и неуплата внутренних налогов, и высокая вероятность подлога документов, и иные формы мошенничества, например заявление недостоверных сведений о товарах при декларировании в целях «минимизации» таможенных платежей.

Между тем подобная «неофициальная» деятельность может иметь вполне ощутимые административные последствия. Факты совершения таможенных операций от имени декларанта или других заинтересованных лиц, не включенных в Реестр таможенных брокеров (представителей), квалифицируются по статье 16.23 КоАП РФ («Незаконное осуществление деятельности в области таможенного дела»). Участникам ВЭД не стоит забывать, что частью 3 указанной статьи предусмотрена административная ответственность за несообщение либо нарушение срока сообщения таможенному органу об изменении сведений, указанных в заявлении о включении в реестры лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела. В частности, при изменении юридического адреса, кода КПП необходимо незамедлительно (в течение 5 дней) в письменной форме информировать ФТС России для внесения обновленных сведений в реестр и базу нормативно-справочной информации по таможенным брокерам, используемую таможенным инспектором при оформлении деклараций. Такие действия таможенного брокера и таможенного ведомства установлены приказом ФТС России от 10.10.2007 № 1257 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по исполнению государственной функции ведения Реестра таможенных брокеров (представителей)».

Следует учитывать, что с проблемой «серых» брокеров тесно переплетается проблема так называемых фирм-однодневок, возникновение и деятельность которых связаны с соблюдением минимального количества необходимых формальностей и минимальным контролем со стороны государственных органов, что сопряжено с высокой вероятностью совершения противоправных действий. Поэтому закономерно, что таможенные органы настроены самым решительным образом пресекать случаи деятельности «серых» брокеров. Наиболее эффективным способом в борьбе с недобросовестными участниками ВЭД является контроль за их деятельностью до и после выпуска товаров. Так, каждый инспектор таможенного поста согласно утвержденной инструкции до выпуска товаров обязан проводить самую тщательную и подробную документационную проверку полномочий лица, подающего таможенную декларацию. Специалисты таможенной инспекции, осуществляющие таможенный контроль после выпуска товаров, в числе прочих проверяют сведения о лицах, указанных в графе 54 грузовой таможенной декларации: приказы о приеме на работу специалистов по таможенному оформлению; квалификационные аттестаты специалистов; договоры на приобретение и обслуживание сертифицированных программных средств по заполнению ГТД. Кроме того, подразделением таможенной инспекции систематически проводится мониторинг таможенного оформления и результатов таможенного контроля, анализ деятельности таможенных брокеров.

Главная цель этой работы – разграничение таможенных брокеров на добросовестных участников околотаможенного рынка услуг, которым необходимо обеспечить наиболее благоприятные условия деятельности, и таможенных брокеров, с которыми связаны возможные риски нарушения таможенного законодательства. В дальнейшем, при проведении анализа таможенного оформления товаров различных категорий, а также внешнеэкономической деятельности отдельных участников ВЭД, в качестве одного из оценочных критериев наличия рисков по нарушениям таможенного законодательства используется информация о том, чьими услугами пользуется участник ВЭД при таможенном оформлении, так называемая репутация таможенного брокера. Использование услуг «серого» брокера при декларировании может расцениваться как негативное обстоятельство.

Специалисты таможни считают, что проблема по искоренению «серого» брокерства должна вскоре потерять свою остроту, и связывают это с принятием Концепции таможенного оформления и таможенного контроля ввозимых товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. Данная концепция определяет цель, основные задачи и приоритетные мероприятия на перспективу до 2020 года и является составной частью Стратегии развития ФТС России до 2020 года. Она следует основным положениям Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Протокола от 26 июня 1999 года, который предусматривает использование предварительной информации, ее передачу в электронной форме, а также регламентирует применение института уполномоченного грузополучателя и в последующем – института экономического оператора. В настоящее время ФТС России уже подготовлены и направлены в Правительство РФ предложения о внесении изменений в Таможенный кодекс РФ в части введения института уполномоченного грузополучателя.

В результате трансформируются существующие институты субъектов таможенных правоотношений – это таможенные брокеры, таможенные перевозчики, владельцы складов временного хранения и владельцы таможенных складов. Согласно проекту в функции уполномоченного грузополучателя включен комплекс следующих услуг в области таможенного дела: деятельность в качестве перевозчика; декларанта; хранение товаров на собственных складах.

Кроме того, уполномоченным грузополучателем будут проводиться таможенные операции по завершению транзита товаров, сейчас это функции таможенных органов, и контролироваться соблюдение условий по обеспечению уплаты таможенных платежей. С момента прибытия товаров и транспортных средств уполномоченный грузополучатель будет нести ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов. Таким образом, деятельность нынешних таможенных брокеров серьезно трансформируется. Поэтому тем компаниям, которые на сегодняшний день не имеют СВХ и занимаются лишь декларированием товаров, придется значительно расширить спектр предоставляемых услуг. Вряд ли брокеры, работающие сегодня по «серым» схемам, справятся с такой нагрузкой и смогут нести такую ответственность. В связи с этим можно предположить, что такое явление, как «серое» брокерство, в определенное время исчезнет окончательно.

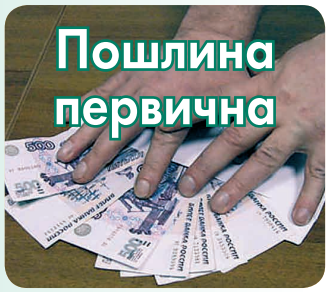
По материалам ФТС России

Вступили в силу

Изменения, внесенные в порядок заполнения грузовой таможенной декларации (ГТД), начали действовать с 19 мая 2009 года. В целях совершенствования порядка декларирования товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, приказом ФТС России от 25.12.2008 № 1670 внесены изменения в приказ ФТС России от 04.09.2007 № 1057 «Об утверждении Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации».

В частности, декларанту предоставлено право применять периодическую таможенную декларацию при декларировании наличной валюты, перемещаемой через таможенную границу Российской Федерации в связи с реализацией товаров, не только на бортах воздушных судов, но также и на железнодорожном и иных видах транспорта. Соответствующие изменения внесены в порядок заполнения грузовой таможенной декларации.

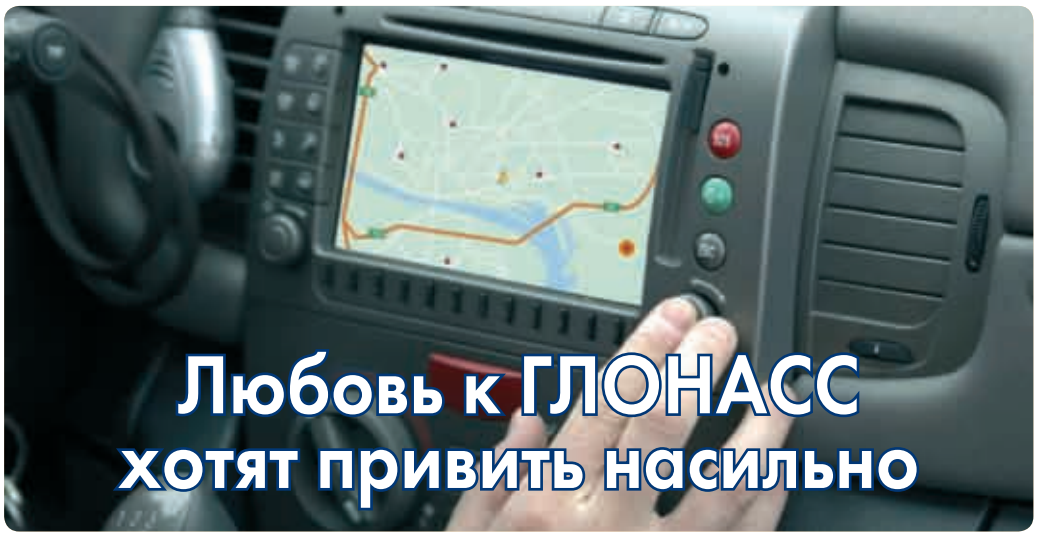
kodeks.ru



Пошлина первична

Постановление Правительства РФ от 06.05.2009 № 391 предусматривает предварительную уплату вывозной таможенной пошлины при вывозе с территории РФ импортной продукции для последующей перепродажи третьим странам.

Напомним, что в настоящее время в соответствии с положениями постановления Правительства РФ от 03.02.2007 № 66 разрешение на реэкспорт товаров выдается при условии последующего перечисления в федеральный бюджет сумм вывозных таможенных пошлин. Разработка порядка обеспечения исполнения обязанности по уплате указанных пошлин и перечисления их в госбюджет поручена Минфину России совместно с другими заинтересованными ведомствами. Новое постановление вступает в силу через 60 дней после официального опубликования.



Любовь к ГЛОНАСС хотят привить насильно

Федеральное космическое агентство (Роскосмос) предлагает правительству ввести таможенные пошлины на ввоз в страну GPS-приемников и автомобилей, не оборудованных навигатором ГЛОНАСС/GPS. По мнению авторов данной идеи, необходимо, чтобы иномарки поставлялись в Россию с уже установленными навигаторами, способными работать не только с американской системой GPS, но и с российской системой ГЛОНАСС.

Как заявил руководитель агентства Анатолий Перминов, введение такого рода пошлин возможно, поскольку они являются одной из мер поддержки отечественного производителя и рынка, поэтому Роскосмос с этим предложением уже обратился в правительство. По его словам, необходимо, чтобы иномарки ввозились в Россию сразу с установленным автонавигатором, который способен работать и с американской системой GPS, и с российской системой ГЛОНАСС. При этом в Роскосмосе считают, если ГЛОНАСС-приемник не установлен на импортном автомобиле, то его ввоз в страну должен быть либо невозможен, либо на него следует в несколько раз повышать таможенные сборы. Анатолий Перминов убежден, что в случае введения подобных ограничений «нужда заставит автовладельцев использовать нашу аппаратуру ГЛОНАСС. Кстати, это не противоречит международному законодательству, так как Россия не входит во Всемирную торговую организацию (ВТО)».

Сейчас установка системы ГЛОНАСС обязательна только для федерального транспорта, напоминает независимый эксперт по космической политике Андрей Ионин. С его слов, уже запущено 20 спутников, которые обеспечивают покрытие сигналом без разрывов всю территорию страны. Навигационной аппаратурой российской сборки, по словам Анатолия Перминова, сегодня оборудованы 17% воздушных судов гражданской авиации, 23% морского и речного транспорта, 27% государственного автотранспорта и 28% железнодорожных составов. Он пообещал, что к 2011 году навигационными средствами будет оснащено 100% государственного транспорта. Для гражданских автомобилей установка аппаратуры ГЛОНАСС пока не является обязательным условием. В проекте разработанного Минпромторговли России технического регламента о безопасности колесных транспортных средств указано, что автомобили для перевозки людей, а также специальных и опасных грузов должны «предусматривать возможность оснащения аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС-GPS. При этом министерство, как объяснил его представитель, не собирается обязывать всех автовладельцев поголовно устанавливать аппаратуру ГЛОНАСС». В то же время с Минпромторговли России не обсуждалось и ограничение ввоза или повышение таможенных пошлин на иномарки, не оборудованные такими устройствами.

«Технически возможно совместить в одном приемнике два чипа конкурирующих навигационных систем, – объясняют в компании, являющейся производителем навигационного оборудования. – Вопрос в том: зачем автопроизводителям этим заниматься при уже существующей и отлаженной системе GPS. Так, она уже сейчас является поставщиком системы навигации для Mercedes». До принятия закона производителям нужно прояснить целый ряд вопросов, уточняет представитель Daimler Елена Дивакова. Например, не ясно, как будет функционировать новая система с точки зрения покрытия сети, безопасности, комфорта, как это техническое новшество отразится на конечной цене иномарок. Сегодня рынок автомобилей с встроенной системой навигации в России мизерный – их продается ежегодно не более 10 тыс. В то время как в прошлом году в страну было импортировано 1,99 млн машин, говорит директор по развитию auto-dealer.ru Олег Дацкив.

Экспертам авторынка желание Роскосмоса продвинуть свое изобретение вполне понятно. Однако оно вряд ли найдет поддержку, в том числе и в правительстве. Всем понятно, что навигатор нельзя рассматривать как неотъемлемую часть автомобиля – это дополнительное устройство, которое устанавливается по желанию автовладельца. Если же будет принято предложение Роскосмоса, считают в Минэкономразвития России, иномарки, не оборудованные двойными датчиками, придется выделить в отдельную группу, которой должен быть присвоен свой код таможенной номенклатуры, и только в этом случае пошлины на них могут отличаться от ввозных ставок для других автомобилей. Обычно разделение одной группы товаров происходит по какому-то неотъемлемому признаку, например у автомобиля это объем двигателя. Устанавливать же завышенные ставки на основе наличия или отсутствия дополнительного оборудования — совершенно непонятная и ненужная идея.

Игорь НИКОЛАЕВ

Пагубная торопливость

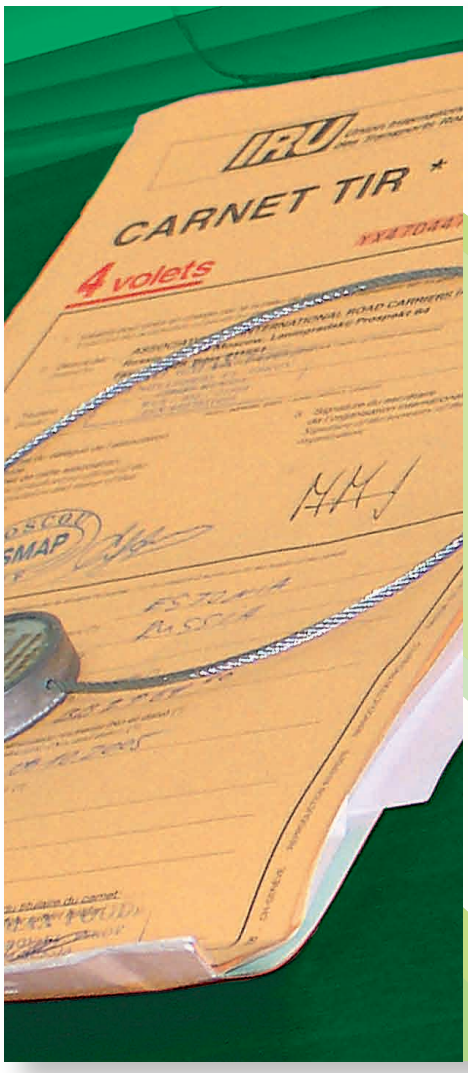
В Женеве стартовал очередной раунд переговоров о присоединении России к Всемирной торговой организации (ВТО), на котором будут обсуждены новые предложения российской стороны по большинству оставшихся открытыми вопросов. По имеющейся информации, большое влияние на принятие решения о возобновлении и продолжении переговоров оказали США. Однозначная поддержка процессу форсированного присоединения России к ВТО прозвучала и со стороны руководства Европейского союза в Хабаровске.

Первопричина такого поворота событий определенно кроется в том, что системный кризис заставил правильно расшифровать предупреждение прежнего Генерального директора ВТО Майка Мура, высказанное им еще в 2002 году, что «...если России не будет в рядах ВТО ко времени Шестой министерской конференции (Гонконг, 2005 г.), – это будет серьезным поражением». Как известно, Шестая министерская конференция ВТО завершилась безрезультатно, и с этого момента констатируется, что ВТО находится в состоянии коллапса. Таким образом, нечленство России в самом деле стало поражением, но не для России, а для самой ВТО. Естественно, что руководство нашей страны в этот период действовало в полном соответствии с основными тенденциями торговой интеграции, которые заключаются в доминировании развития регионализации торговых связей и форсированном создании региональных торговых союзов, которых к настоящему времени насчитывается уже 247.

Российская Федерация совместно с Республикой Беларусь и Казахстаном также приняли решение о создании Таможенного союза трех государств, которое вступает в силу с 1 января 2010 года, и теперь от нее требуется быть верной своим обязательствам в рамках этого объединения. Форсированное присоединение к ВТО одного из государств Таможенного союза (ТС), несомненно, осложнит его создание, отодвинув на неопределенное количество лет или сделав совсем невозможным.

При этом ТС гарантирует конец междоусобным торговым войнам на всей его таможенной территории, создает надежную таможенную защиту и гарантированное расширение рынка сбыта всем сельхозпроизводителям. Из сложившейся ситуации для всех трех государств оставлен только один выход: завершить формирование Таможенного союза с изменением формата вступления в ВТО с персонального на одновременный прием всех трех государств в формате ТС. Процедурами ВТО это допускается – и подтверждается прецедентами.

По материалам печати



3 июля 2009 года

ВНИМАНИЮ УЧАСТНИКОВ ВЭД,
ТАМОЖЕННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И БРОКЕРОВ!

СЕМИНАР «ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ РОССИЯ-ЕС ПО ЭЛЕКТРОННОМУ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ ИНФОРМИРОВАНИЮ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ РФ ПО КНИЖКАМ МДП: СОСТОЯНИЕ, РЕЗУЛЬТАТЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ»

**Пройдет в зале «Орион» гостиницы «Амбассадор»
(пр. Римского-Корсакова, 5-7 – м. «Садовая», «Сенная»).
Начало: в 10.00, регистрация участников с 9.30.
Проводят: редакция журнала "Таможенные новости" (издатель ООО "Паллада-медиа") совместно с Северо-Западным таможенным управлением и Восточным таможенным округом Главного таможенного управления (ВТУ ГТУ) Финляндии.**

**Стоимость участия одного специалиста – 6 490-00 рублей, включая НДС 18%.
При участии от компании двух и более сотрудников предоставляется скидка 10%.**

Перед участниками выступят ведущие специалисты Информационно-технической службы СЗТУ, Выборгской таможни и ВТУ ГТУ Финляндии. Они расскажут о начавшемся с 1 января 2009 года совместном пилотном проекте по электронному предварительному информированию Комиссией европейских сообществ таможенных органов Российской Федерации по книжкам МДП. Выступающие сообщат о порядке передачи, получения, обработки и использования информации; подведут первые результаты проекта; обозначат перспективы его развития; ответят на вопросы.

К участию приглашаются представители российских и зарубежных компаний и организаций, осуществляющих международные автоперевозки, экспортно-импортные операции, оказывающих услуги по логистике и таможенному оформлению товаров, другие заинтересованные лица.

Письменную заявку с указанием реквизитов организации, ФИО участника, контактными телефонами направлять по e-mail: tamnews@yandex.ru или по тел./факсам: (812) 542-9027, 541-8810, по ним же можно получить дополнительную информацию о мероприятии.

Авось все-таки не случился

Практически с первых дней мая из Калининградской области начали поступать тревожные сообщения, что местный бизнес оказался фактически на грани коллапса. Причиной тому явилась его практически полная неготовность к выполнению требований вступившего в действие с 1 мая сего года нового технического регламента о требованиях пожарной безопасности (ФЗ от 22.06.2008 № 123). Под его действие попала продукция, перечень которой определен постановлением Правительства РФ от 17.03.2009 № 241 «Об утверждении списка продукции, которая для помещения под таможенные режимы, предусматривающие возможность отчуждения или использования этой продукции в соответствии с ее назначением на таможенной территории Российской Федерации, подлежит обязательному подтверждению соответствия требованиям Федерального закона «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

В указанном списке содержится обширный перечень товаров, среди которых выделены две группы. К первой, например, относятся огнетушители переносные, средства индивидуальной защиты органов дыхания и зрения пожарных, а также вещества и материалы строительные, применяемые для отделки путей эвакуации и для железнодорожного транспорта и метро. Ко второй, в частности, пожарные колонки, машины, гидранты, насосы, а также те строительные материалы, которые не применяются для отделки путей эвакуации и для железнодорожного транспорта и метро. Напомним, что, поскольку перечисленные товары теперь являются объектами технических регламентов, они исключены из списка изделий, для которых требуется подтверждение обязательной сертификации при выпуске на таможенную территорию РФ (письмо ФТС России от 19.12.2006 № 06-73/44906), а также из перечня товаров, подлежащих обязательной сертификации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 13.08.1997 № 1013. Таким образом, при таможенном оформлении видов продукции, включенной в технические регламенты, необходимо представить в таможню сертификат соответствия, форма которого утверждена приказом Минпромэнерго России от 22.03.2006 № 53 «Об утверждении формы сертификата продукции требованиям технических регламентов».

При таможенном оформлении оставшихся в указанном списке товаров (письмо ФТС России от 19.12.2006 №06-73/44906) представляется сертификат соответствия, форма которого определена постановлением Госстандарта от 17.03.1998 № 12. Однако и эту многочисленную группу товаров ждут те же изменения – до 2010 года будут приняты соответствующие технические регламенты и в отношении других видов продукции. Пока же действует сертификация: на соответствие требованиям национальных стандартов и технических регламентов. Письмом ФТС России от 25.12.2007 № 06-73/49760 определен список организаций, уполномоченных Ростехрегулированием выдавать разъяснения о принадлежности продукции к объектам подтверждения соответствия для целей таможенного оформления. Одной из этих организаций является ОАО «ВНИИС» (ОАО «Всероссийский научно-исследовательский институт сертификации».

«Погорели» на сертификатах

Как у нас часто случается, недоработки, допущенные при подготовке документа, становятся очевидными только после начала его действия. Так вышло и на этот раз: из-за вступления в силу новых правил на временных стоянках калининградских пограничных пунктов пропуска и на таможенных постах возникли очереди из фур, груженных товарами так называемого двойного назначения, которые наиболее востребованы в строительной и мебельной отрасли. Они не смогли пройти противопожарную сертификацию. Отметим, что по новым правилам теперь владелец предприятия имеет право сам выбирать способ пожарной защиты своего объекта. Вместе с тем повышается его ответственность за соблюдение норм пожарной безопасности: собственник обязан предоставлять на товар сертификат соответствия требованиям указанного техрегламента или декларацию о соответствии. Однако из-за того, что предприниматели не разобрались в нововведении, часть предприятий и строек Янтарного края остались без материалов и комплектующих. Можно сказать, что калининградские строители и мебельщики «погорели» на сертификатах пожарной безопасности.

Следует напомнить, что после 24 марта, когда было опубликовано постановление Правительства РФ, ни одна из местных властных структур не озаботилась тем, как будет выполняться это решение. «У нас ведь все сырье привозное – древесно-стружечные плиты, ткани, кожа и другое. Чтобы оптимизировать затраты, мы не делаем товарных запасов, работаем с колес, поэтому малейшая задержка с поставками увеличивает себестоимость продукции, – посетовал председатель Ассоциации калининградских мебельщиков Александр Мусевич. – Получается, что предприниматель, ввозящий материалы для сборки обычной мебели, скажем, на 5 тыс. евро, должен простоять на оформлении 45 суток и заплатить еще 3 тыс. евро». «Проблемы на таможенных пунктах возникли из-за того, что в МЧС России, которое занималось созданием нового технического регламента, понятия не имеют, как работают таможенные органы», – сказал руководитель Ассоциации мебельщиков Калининградской области Михаил Майстер. Разрулить ситуацию помогло лишь личное вмешательство губернатора области Георгия Бооса, который напрямую обратился к министру по чрезвычайным ситуациям Сергею Шойгу. Столичный чиновник оперативно откликнулся и пригласил в Калининград специалистов. Благодаря этому, как сообщил вице-премьер регионального правительства Юрий Шалимов, удалось достаточно оперативно урегулировать многие вопросы с Калининградской областной таможней В результате из всех задержанных ранее товаров лишь 15% остались без таможенной очистки, так как для них действительно необходима соответствующая сертификация.

Достаточно оперативному урегулированию ситуации помогло и вмешательство заместите-

ля полпреда президента по Северо-Западному федеральному округу Александра Дацышина, который незамедлительно собрал все заинтересованные стороны, выяснил суть претензий, обсудил их в Санкт-Петербурге со своим руководителем Ильей Клебановым. Как сообщил чиновник на брифинге, получателям грузов было разрешено перегнать свои фуры на предприятия, чтобы не платить за хранение товара. Правда, использовать его без соблюдения новых технических требований нельзя. В создавшемся положении, по мнению заместителя полпреда, виноват как сам бизнес, который, имея в штате юристов, консультантов, экспертов, вовремя не сориентировался, так и региональное министерство промышленности – за два месяца, прошедших с момента опубликования о предстоящем изменении правил, совместно с предпринимателями можно было «отработать механизм действия новых нормативных актов». Должностные лица Калининградской областной таможни в данном случае лишь выполняли предписанные им обязанности. При этом они неоднократно и заблаговременно информировали местных бизнесменов о том, что должно произойти с 1 мая. Однако те предпочли опять понадеяться на пресловутое русское авось. На сей раз – не пронесло.

Большой неожиданностью обернулись требования техрегламента и для местных зодчих. «Оказывается теперь практически все электрооборудование, кабели, розетки, светильники и даже краны для радиаторов должны иметь пожарный сертификат, без которого товар не растаможивается», – удивляется президент регионального Союза строителей Евгений Морозов. «У нас постфактум выясняется, что в регионе есть только одна структура, способная выдавать требуемые сертификаты. Это частная компания-монополист, которая за свои услуги берет огромные деньги – по 90 тыс. руб. за экспертизу. Как стало известно, в скором времени к ней планируется добавить еще две организации. Это позволит и удешевить услугу сертификации, и ускорить ее оказание. В то же время местному управлению МЧС не хватает 400 тыс. рублей, чтобы доукомплектовать лабораторию необходимым оборудованием и начать лицензировать импортные материалы на соответствие их правилам пожарной безопасности», – констатировал Александр Дацышин.

При этом министр промышленности области Михаил Карапыш поспешил отчитаться о том, что острота проблемы с таможенным оформлением грузов снята. Под его председательством прошло первое заседание созданной в экстренном порядке межведомственной рабочей комиссии по адаптации технических требований и подготовке калининградских предприятий к работе в новых условиях. По сообщению пресс-службы регионального правительства, комиссия согласовала действия местной таможни, управления МЧС и бизнес-сообщества. На деле комиссия фактически продублировала то решение, которое привез из Санкт-Петербурга заместитель полпреда. Речь идет о вывозе товаров со складов таможни в режиме так называемого условного выпуска (при наличии предоставления таможенным органам декларации пожарной безопасности, зарегистрированной в территориальных отделах Госпожнадзора). Производственники по поводу «компромисса», достигнутого в «пожарном» порядке, отзываются скептически. Пока же содержание материалов на таможенных складах обходилось дорого – в 3-4 тыс. рублей в сутки за одну машину. Однако перемещение сырья на собственные склады не избавит от простоя и убытков, поскольку процедура оформления документов по-прежнему неясна: никто точно не знает, сколько она займет времени и в какую сумму все это выльется.

Василий СМИРНОВ

О лицензировании товаров

Управление торговых ограничений, валютного и экспортного контроля ФТС России на основании письма Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 01.04.2009 № АД-2885/07 по вопросу изменения контрактной стоимости товара в течение срока действия выданной лицензии на экспорт или импорт отдельных видов товаров подготовило свой разъясняющий документ – письмо от 14.04.2009 № 14-57/16272.

Из него следует, что стоимость товаров, указываемая в контракте, имеет существенное значение в части определения соответствия условий внешнеторговой сделки требованиям, предусмотренным законодательством Российской Федерации. Ее изменение может повлечь за собой нарушение предусмотренных действующим законодательством требований, связанных с условиями осуществления ввоза и (или) вывоза товаров. В большинстве случаев лицензия выдается на основании разрешения соответствующего федерального органа исполнительной власти, в котором также присутствуют не только количественные, но и стоимостные показатели.

В связи с изложенным, по мнению Минпромторга России, в случае изменения суммы контракта в период действия лицензии участнику внешнеторговой деятельности следует обратиться в лицензирующий орган в целях решения вопроса о выдаче нового документа взамен ранее выданного. В то же время приведенная позиция министерства, как считают в ФТС России, не затрагивает случаи, связанные с перемещением товаров по лицензиям, в которых непосредственно указано, что стоимость товара ориентировочная. Данная информация присутствует, например, в генеральных лицензиях, когда экспорт и (или) импорт товаров осуществляются по нескольким контрактам, а также в разовых лицензиях, если по условиям контракта стоимость поставляемой продукции определяется, в частности, с учетом котировок товара на мировых рынках.

В указанном письме ФТС России разъяснен порядок определения контрактной стоимости товаров по внешнеторговым сделкам. Казалось бы, он должен интересовать только контрагентов и таможню в части расчета таможенной стоимости ввозимого товара. Однако, как следует из документа, он интересует и лицензирующие органы. Поэтому ФТС России, ссылаясь на мнение Минпромторга России, считает, что при изменении суммы контракта в период действия лицензии участнику ВЭД следует обратиться в лицензирующий орган, чтобы решить вопрос о выдаче нового документа. Как уже отмечалось, данное требование не распространяется на лицензии, в которых непосредственно указано, что стоимость товара ориентировочная.

При этом возникает вопрос: где именно ФТС России усмотрела контрактную стоимость во внешнеторговых лицензиях. Так, в бланке лицензии, выдаваемой Минпромторгом России на осуществление импортно-экспортных операций с отдельными видами товаров, утвержденной приказом Минпромторга России от 27.02.2009 № 84 «Об утверждении формы лицензии и заявления о предоставлении лицензии», нет графы «Контрактная стоимость». Есть графа «Статистическая стоимость». При этом статистическая и контрактная стоимость – не одно и то же. Кроме того, не понятно, как именно изменение контрактной стоимости может влиять на соблюдение законодательства РФ о государственном регулировании ВЭД, то есть на нетарифные меры регулирования. Ведь лицензия выдается в целях соблюдения именно этих требований. Учитывая эту непрозрачность ситуации, специалисты ожидают, что при выявлении расхождения между ценой, указанной в контракте, и статистической стоимостью, отраженной в лицензии, таможня будет отказывать в ее принятии. Хотя законность подобного действия вызывает у них большие сомнения.

По материалам печати

Расходы любят счет

В данной статье, которая была опубликована в известном издании «Экономика и жизнь», рассматривается вопрос учета расходов таможенного брокера на банковскую гарантию и страховку. Авторы убеждены, что многие из содержащихся в ней выводов будут полезны и тем компаниям, которые приобретают банковские гарантии и страхуют различные риски. В этой связи «ТН» сочли возможным опубликовать этот материала на своих страницах, поскольку среди наших читателей достаточно много специалистов компаний, являющихся таможенными брокерами.

Ситуация, послужившая основой для написания данной статьи, заключалась в том, что для внесения в Реестр таможенных брокеров организация заключила три договора. Первый – о предоставлении банковской гарантии в качестве обеспечения надлежащего исполнения обязательств по уплате таможенных платежей – с банком. При этом сумма гарантии составила 50 млн рублей, а вознаграждение за ее выдачу – 2,75 млн рублей. Второй – договор страхования ответственности таможенного брокера – со страховой компанией. Размер лимита ответственности – 32 млн рублей, страховая премия – 115 тыс. рублей (далее – договор страхования гражданской ответственности). Третий – договор страхования обязательств таможенного брокера по уплате таможенных платежей – со страховой компанией. По нему максимальная сумма возмещения установлена в 50 млн рублей, страховая премия – 1,5 млн рублей (далее – договор страхования таможенных платежей). Договор является трехсторонним и заключен с целью снижения рисков банка по выданной банковской гарантии, выгодоприобретатель по договору – упомянутый банк.

В этой ситуации возникают вопросы: каков порядок признания в качестве расходов для целей бухгалтерского и налогового учета вознаграждения за выдачу банковской гарантии? Как учесть в качестве расходов для целей бухгалтерского и налогового учета страховые премии по указанным договорам страхования?

Учет расходов на банковскую гарантию

В соответствии с подпунктом 2 пункта 1 статьи 340 Таможенного кодекса РФ банковская гарантия является одним из способов обеспечения уплаты таможенных платежей. Производственный характер затрат таможенного брокера (представителя) на уплату вознаграждения кредитной организации за выдачу указанной банковской гарантии и, следовательно, правомерность списания данных затрат на уменьшение облагаемой базы по налогу на прибыль не вызывают сомнений. Сложности возникают только с отражением в бухгалтерском и налоговом учете затрат в виде оплаты в пользу кредитной организации за полученную банковскую гарантию. По данному вопросу в бухгалтерских СМИ высказываются противоположные точки зрения.

Одна из них заключается в том, что выплаты в пользу кредитной организации за банковскую гарантию как в целях бухгалтерского учета, так и целях налогообложения включаются в расходы единовременно, то есть на момент оплаты банку за гарантию. Для целей бухгалтерского учета в соответствии с пунктом 11 Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99, утвержденного приказом Минфина России от 06.05.1999 № 33н, затраты, связанные с оплатой услуг, оказываемых кредитными организациями, признаются прочими расходами.

Такие расходы согласно инструкции по применению Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций, утвержденной приказом Минфина России от 31.10.2000 № 94н, отражаются по дебету счета 91-2 «Прочие расходы» в корреспонденции с кредитом счетов учета расчетов. В налоговом учете на основании подпункта 25 пункта 1 статьи 264 НК РФ расходы на оплату услуг банков, если они связаны с реализацией услуг таможенного брокера, как уточняется в письме УФНС России по г. Москве от 14.05.2004 № 26-12/33165, включаются в состав прочих расходов. Согласно подпункту 3 пункта 7 статьи 272 Налогового кодекса РФ такие расходы признаются на одну из следующих дат: дату расчетов; дату предъявления расчетных документов; последний день отчетного или налогового периода.

Другая точка зрения основана на том, что платежи кредитной организации за получение банковской гарантии включаются в расходы для целей бухгалтерского и налогового учета равномерно в течение всего срока действия банковской гарантии. В целях бухгалтерского учета согласно пункту 19 ПБУ 10/99 должна учитываться связь между произведенными расходами и поступлениями – соответствие доходов и расходов. Иными словами, когда расходы обусловливают получение доходов в течение нескольких отчетных периодов и когда связь между доходами и расходами не может быть четко определена или определяется косвенным путем, их следует обоснованно распределять между соответствующими отчетными периодами. Учитывая пункт 65 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России от 29.07.1998 № 34н, затраты, произведенные организацией в отчетном периоде, но относящиеся к следующим отчетным периодам, можно учесть на счете 97 «Расходы будущих периодов». Для целей налогообложения в соответствии с подпунктом 25 пункта 1 статьи 264 НК РФ суммы платы за банковскую гарантию учитываются как расходы на оплату услуг банков.

В рассматриваемом случае получение банковской гарантии в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей является обязательным условием для включения в Реестр таможенных представителей. Без этого осуществление деятельности в качестве таможенного брокера, равно как и получение дохода от данного вида деятельности становится невозможным. Иначе говоря, в период действия банковской гарантии деятельность организации будет легитимной, что косвенно подтверждает причинно-следственную связь между расходами на получение банковской гарантии и доходами, полученными

организацией от деятельности в качестве таможенного брокера (представителя). Учитывая сказанное, следует руководствоваться принципом равномерности признания доходов и расходов, закрепленным в пункте 1 статьи 272 НК РФ, и признавать расходы на получение банковской гарантии в качестве расходов при исчислении налога на прибыль равномерно – в течение всего срока действия банковской гарантии. Аналогичная позиция изложена в письме УФНС России по Московской области от 01.02.2006 № 22-22-И/0039. С точки зрения минимизации налоговых рисков (споров с налоговым органом), по мнению специалистов, второй вариант признания расходов на приобретение банковской гарантии является более предпочтительным.

Учет страховых премий

Напомним, что в статье 140 ТК РФ перечислены обязательные условия включения в Реестр таможенных брокеров (представителей). Одним из них является наличие договора страхования риска гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда имуществу представляемых лиц или нарушения договоров с этими лицами. В соответствии с пунктом 4 статьи 140 ТК РФ страховая сумма по такому договору не может быть меньше 20 млн рублей. Сюда же относится и обеспечение уплаты таможенных платежей в размерах, установленных пунктом 3 статьи 339 ТК РФ. Из пункта 1 статьи 340 ТК РФ следует, что обеспечение уплаты таможенных платежей может производиться одним из следующих способов: залогом товаров и иного имущества; банковской гарантией; внесением денежных средств в кассу или на счет таможенного органа в федеральном казначействе (денежный залог); поручительством. В соответствии с пунктом 3 статьи 340 ТК РФ помимо перечисленных способов Минфин России и ФТС России устанавливают случаи, когда уплата таможенных платежей может обеспечиваться договором страхования, заключенным на условиях, определенных статьей 347 ТК РФ.

В отношении порядка отражения в бухгалтерском учете страховых премий по договору страхования риска гражданской ответственности и договору страхования обязательств по уплате таможенных платежей необходимо применять один из двух способов, описанных в ответе на предыдущий вопрос применительно к учету расходов, связанных с получением банковской гарантии. Признание выплаченных страховых премий в качестве расходов равномерно в течение всего срока действия договоров страхования с использованием счета 97 «Расходы будущих периодов» (при условии закрепления данного факта в учетной политике организации) представляется более целесообразным.

Относительно отражения страховых премий по указанным выше договорам страхования в налоговом учете организации дело обстоит не так просто. Проанализируем возникающие в данной сфере проблемы. Начнем с договора страхования гражданской ответственности. В соответствии с пунктом 1 статьи 263 НК РФ расходы на обязательное и добровольное страхование имущества включают страховые взносы по всем видам обязательного страхования, а также определенным видам добровольного страхования. Основной трудностью при налогообложении страховых премий по договорам страхования профессиональной ответственности по правоотношениям, возникшим до 2009 года, являлся факт отнесения данного вида страхования или к обязательному (статья 936 ГК РФ), или к добровольному. Если данный вид страхования признавался обязательным, в силу статьи 263 НК РФ все расходы по страхованию в размере фактических затрат уменьшали налогооблагаемую базу. Если он считался добровольным, страховые взносы по нему признавались для целей налогообложения лишь при осуществлении налогоплательщиком деятельности в соответствии с международными обязательствами или общепринятыми международными требованиями (подпункт 8 пункта 1 статьи 263 НК РФ).

Позиция Минфина России, изложенная в письме от 16.06.2006 № 03-03-04/1/522, заключалась в следующем. Отсутствие федерального закона об обязательном страховании гражданской ответственности делает невозможным признание в целях налогообложения прибыли данного вида страхования обязательным, значит, и расходы в виде страховых взносов на указанный вид страхования налоговую базу по налогу на прибыль не уменьшают. То есть страхование профессиональной ответственности является обязательным для ведения деятельности, но не считается таковым в целях исчисления налога на прибыль. Однако судебные органы при рассмотрении подобных дел, как правило, принимали сторону налогоплательщика. Доказательство тому постановление ФАС Уральского округа от 10.08.2006 № Ф09-6966/06-С7.

С 2009 года порядок признания в налоговом учете платежей по договорам страхования профессиональной ответственности в качестве расходов имущественного страхования несколько изменился. В пункте 1 статьи 263 НК РФ появился подпункт 10, который введен Федеральным законом от 24.11.2008 № 224-ФЗ. Согласно новой норме данный вид страхования отнесен к добровольному виду, расходы по которому учитываются при формировании облагаемой базы по налогу на прибыль в связи с тем, что такое страхование является условием осуществления налогоплательщиком деятельности (подпункт 4 статьи 140 ТК РФ). Таким образом, оснований для непринятия затрат на оплату указанных договоров страхования гражданской ответственности таможенных брокеров (представителей) при формировании облагаемой базы по налогу на прибыль с 2009 года больше нет.

Несколько слов о договоре страхования таможенных платежей (трехсторонний). Как известно, требование заключить договор страхования обязательств таможенного брокера по уплате таможенных платежей в рамках обеспечения рисков кредитной организации, связанных с выдачей банковской гарантии, исходит не от федеральных органов, указанных в пункте 3 статьи 340 ТК РФ, а от самой кредитной организации. Поэтому отсутствуют основания для того, чтобы рассматривать данный договор в качестве предусмотренного законом способа обеспечения уплаты таможенных платежей. Иными словами, договор, по которому выгодоприобретателем выступает банк, не следует рассматривать как договор страхования обязательств таможенного брокера по уплате таможенных платежей в размере 50 млн рублей. В данном случае речь идет об обеспечении возврата банку средств, если ему придется выполнять обязательства перед ФТС России – в рамках договора банковской гарантии. В силу статьи 5 Федерального закона от 02.12.1990 № 395-1 «О банках и банковской деятельности» выдача банковской гарантии относится к банковским операциям. Согласно статье 368 ГК РФ операции по выдаче банковских гарантий могут проводить и страховые организации. Однако даже если считать договор страхования таможенных платежей некой заменой банковской гарантии, все равно надо признать факт нарушения при заключении данной сделки требований действующего законодательства по нескольким причинам.

Так, выгодополучателем по данному договору признаются не клиенты таможенного брокера (представителя), а банк, что противоречит самой цели выдачи банковской гарантии. В соответствии с пунктом 1 статьи 342 ТК РФ в рамках обеспечения уплаты таможенных платежей право выдавать банковские гарантии имеют банки и страховые организации, включенные в соответствующий реестр. Последний вариант этого документа утвержден приказом ФТС России от 06.03.2009 № 386 «Об утверждении реестра банков и иных кредитных организаций» (в редакции приказа ФТС России от 02.04.2009). Согласно реестру максимально допустимая сумма одной банковской гарантии, установленная для страховой компании, не может превышать 35 млн рублей, в то время как под обеспечение уплаты таможенных платежей данная страховая компания выступила гарантом под 50 млн рублей. Подобное несоответствие, несомненно, может привлечь внимание налоговиков.

Наконец, в статье 369 ГК РФ предусмотрено, что за выдачу банковской гарантии принципал (организация) уплачивает гаранту (банку) вознаграждение. Оно, по сути, является оплатой услуг кредитной организации по выдаче банковской гарантии. Требование банка еще и о страховании ответственности таможенного брокера (представителя) перед ним за возможные риски наступления ответственности по банковской гарантии (с определением выгодополучателем по нему банка) может быть классифицировано налоговой инспекцией только как дополнительные затраты таможенного брокера в интересах сторонней организации. На этом основании подобное требование будет исключено из расчета облагаемой базы по налогу на прибыль. Таким образом, при проведении налоговой проверки у налоговых органов возникнут вопросы о признании расходов по договору страхования обязательств таможенного брокера по уплате таможенных платежей обязательными и, следовательно, обоснованными при определении облагаемой базы по налогу на прибыль в свете требований статьи 263 НК РФ.

По материалам печати

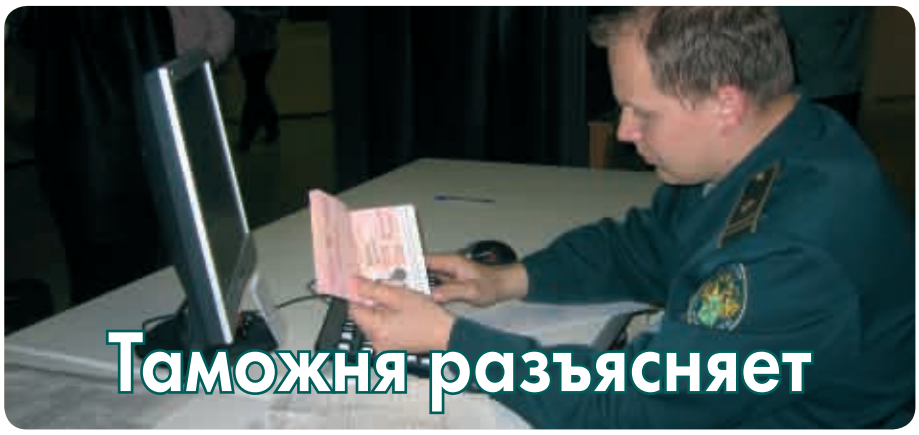
Загранпаспорт для ребенка

Всем путешествующим за пределы нашей страны необходимы загранпаспорта, в том числе и малолетним детям. В соответствии с современным законодательством РФ получить этот документ могут даже новорожденные: на сегодняшний день самому юному обладателю загранпаспорта всего 2 месяца! Некоторые законы порой не совсем укладываются в мозгу. Например, человеку биометрический паспорт положен с самого рождения. По закону, получить его может ребенок, которому всего день от роду, но это при условии, что у малыша есть свидетельство о рождении, а также гражданство Российской Федерации.

В реальности претендовать на документ сможет ребенок, которому пара месяцев: это кратчайший срок, когда возможно вписать его в паспорт папы и мамы, выписать свидетельство о рождении и зарегистрировать по месту жительства. Сейчас от желающих сделать своему крохе загранпаспорт просто нет отбоя. Но так ли он необходим младенцу, чтобы выехать за границу? Разумеется, нет. Любой из родителей по-прежнему может вписать малыша в свой действующий загранпаспорт. Однако это можно сделать только в обычный документ, 63-й серии. В случае если у родителей биометрические паспорта нового образца – в них, к сожалению, ввести подобную запись нельзя. Так что если у мамы паспорт старого образца, а у папы – нового, ему выехать за пределы нашей родины с малышом будет весьма проблематично. В таком случае куда удобнее, когда у ребенка имеется персональный биометрический документ.

Внешне новый загранпаспорт отличается от старого лишь специальным логотипом микросхемы, нанесенным на обложку, чтобы было сразу понятно, что это новый электронный документ. Первая страница этого вида паспорта толще обычной, выполнена в виде пластиковой вставки и напоминает банковскую карточку. На нее занесены данные владельца и его фотография. Также внутри страницы находится электронный чип, содержащий цифровое фото владельца и те данные, которые уже вписаны в паспорт: фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, пол, адрес места жительства. Вопреки ожиданиям и страхам некоторых категорий людей отпечатки пальцев, рисунок радужной оболочки глаза и прочие биометрические параметры пока в паспорт не заносятся. Возможно, это дело ближайшего будущего.

Сергей ПАШКОВ



Таможня разъясняет

В ответ на обращение физических лиц города Советска о том, что на таможенном посту МАПП Советск для них не созданы подходящие условия для прохождения процедуры таможенного оформления провозимого с территории Литвы товара, а также о том, что данные партии товара не удается провезти как товар для личного пользования, Калининградская областная таможня распространила следующее разъяснение ситуации.

В соответствии с пунктом 3 статьи 281 Таможенного кодекса РФ порядок перемещения физическими лицами товаров для личного пользования включает в себя, в частности, полное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, применение единых ставок таможенных пошлин, взимание таможенных платежей в виде совокупного платежа и упрощенный порядок таможенного оформления. Пунктом 3 статьи 282 ТК РФ предусмотрено, что Правительство РФ вправе определять случаи, когда полное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов не предоставляется либо предоставляется в уменьшенных пределах в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию РФ физическими лицами, не достигшими определенного возраста, а также физическими лицами, которые часто пересекают границу. Так, согласно подпункту «в» пункта 6 Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов при перемещении физическими лицами товаров для личного пользования, утвержденного постановлением Правительства РФ от 29.11.2003 № 718, применяются таможенные пошлины, налоги, установленные общим порядком и условиями тарифного регулирования и налогообложения, предусмотренными для участников ВЭД в том случае, если физическое лицо более одного раза в месяц пересекает таможенную границу РФ. Указанная норма введена постановлением Правительства РФ от 23.01.2006 № 29.

Кроме того, при установлении предназначения товаров должностным лицом таможенного органа могут приниматься во внимание следующие факторы: характер товаров – учитываются их потребительские свойства, традиционная практика применения и использования. Ввоз (вывоз) товаров, обычно не используемых в быту, дает основание предполагать, что они ввозятся (вывозятся) для коммерческих целей, если перемещающее их лицо не докажет обратное; количество товаров: однородные товары (одного наименования, размера, фасона, цвета и т. п.) в количестве, превышающем потребность перемещающего их лица и членов его семьи, как правило, они ввозятся (вывозятся) с коммерческими целями; частота перемещения товаров: периодический ввоз (вывоз) одним и тем же лицом однородных товаров, хотя бы и в небольших количествах, может рассматриваться как то, что товары ввозятся (вывозятся) для использования в коммерческих целях, если лицо не докажет обратное; обстоятельства поездки: учитываются цель поездки, ее продолжительность, страна пребывания (выезда), сумма заработанной валюты и т. д.; отсутствие оснований полагать, что товары перемещаются через таможенную границу не в целях личного пользования или потребления физическим лицом или членами его семьи.

В случае признания перемещаемых физическим лицом товаров «коммерческой партией», таможенное оформление и уплата пошлин, налогов в соответствии со статьей 281 ТК РФ производится установленным общим порядком и условиями тарифного регулирования и налогообложения, предусмотренными для участников ВЭД. В соответствии с приказом ГТК России от 03.03.2003 № 203 «О декларировании товаров» товары, общая таможенная стоимость которых не превышает суммы, эквивалентной 1 тыс. долларов США, могут быть оформлены в пункте пропуска в упрощенной форме по заявлению физического лица с начислением и уплатой таможенных платежей по таможенному приходному ордеру.

Признание перемещаемых лицами товаров коммерческой партией при стоимости товаров свыше 1 тыс. долларов не предусматривает упрощенного порядка декларирования, а предполагает применение к ним порядка оформления и уплату пошлин, налогов, установленных общим порядком и условиями тарифного регулирования и налогообложения, предусмотренными для участников ВЭД. Данный порядок предполагает совершение процедур по прибытии товаров на таможенную территорию Российской Федерации, доставке в места таможенного оформления, временного хранения, оформление грузовой таможенной декларации. Для совершения указанных процедур необходимо предъявить свидетельство о постановке на учет в налоговых органах и зарегистрироваться в установленном порядке в таможенных органах в качестве участника внешнеэкономической деятельности.

Пресс-служба Калининградской областной таможни

Взрослые ставки для детей

Новые ввозные таможенные пошлины на некоторые виды молочных продуктов вступили в силу 4 мая. Соответствующее постановление, предусматривающее троекратный рост пошлины (с 5 до 15%), было подписано 26 февраля 2009 года председателем Правительства РФ Владимиром Путиным. Теперь ставки на молоко в первичных упаковках нетто-объемом не более 0,35 л для детского питания составят 15% от таможенной стоимости; на молочную продукцию в первичных упаковках нетто-объемом не более 0,35 л для детского питания – 15%, но не менее 0,18 евро за 1 кг; ставки на молочную продукцию в первичных упаковках нетто-массой не более 200 г для детского питания – 15%, но не менее 0,3 евро за 1 кг.

Учитывая, что ввозные пошлины на детское молочное питание выросли в три раза, эксперты считают, что импортному детскому молочному питанию грозит резкое подорожание. В выигрыше окажутся отечественные производители молочного питания для детей, ожидающие, что рост цен отпугнет от импорта часть потребителей. В проигрыше – российские дети. Многим из них, несмотря на наличие всякого рода диатезов, придется привыкать к отечественной продукции. В накладе будут и родители. Изменения затрагивают интересы самых маленьких граждан России, поскольку в три раза – до 15% – повышается ставка ввозных таможенных пошлин на всю номенклатуру детского молочного питания, в том числе и для грудных младенцев.

Эксперты объясняют такие действия правительства стремлением защитить внутренний рынок детского питания от импорта. Глава аграрного комитета Совета Федерации Геннадий Горбунов считает, что от этого выиграет прежде всего наш агропром, на чью продукцию повысится спрос. Повышение ввозных таможенных пошлин, уверен сенатор, уравняет шансы отечественных сельхозпроизводителей с западными конкурентами, которых субсидирует государство. Такого же мнения придерживается и председатель совета директоров «Вимм-Билль-Данн» Давид Якобашвили. По его словам, из-за того, что страны Евросоюза возобновили субсидирование экспорта своим молочникам, российские производители оказались неконкурентоспособными. «Мы хотим равную игру. Если государство нас не субсидирует, то пусть поднимает импортные пошлины», – говорит Давид Якобашвили. «Сегодня мы можем полностью обеспечить свой рынок как цельномолочными продуктами, так и детскими смесями. От повышения таможенных пошлин никто не пострадает», – уверена эксперт Института конъюнктуры аграрного рынка Татьяна Рыбалова. По ее словам, объемы реализации детского питания в России в прошлом году росли высокими темпами, что стало следствием повышения рождаемости в стране.

В проигрыше только среднестатистический покупатель, имеющий маленьких детей, для которого цены на импортное молочное питание, и без того резко выросшие за последние несколько месяцев из-за девальвации рубля, могут стать недоступными. При этом не все из них смогут безболезненно отказаться от привычных импортных смесей. Как утверждают некоторые специалисты, у части детей организм плохо реагирует на отечественное детское питание. Поэтому теперь родителям диатезных малышей придется глубже залезать в свои кошельки. Ситуация усугубляется кризисом и снижением уровня зарплат практически во всех отраслях экономики. Однако правительство, вместо того чтобы в этих условиях поддержать людей, втянулось в протекционистскую войну с другими странами, защищая высокими ввозными пошлинами внутренний рынок от дешевого импорта, востребованного прежде всего социально незащищенными группами населения.

Напомним, что игра с пошлинами на молочную продукцию начиналась еще весной, когда с 6 марта Россия на девять месяцев повысила с 15% до 20% от таможенной стоимости ставки ввозных таможенных пошлин на импортные молоко, сливки, молочные консервы, сливочное масло и прочие жиры и масла, изготовленные из молока. При этом килограмм произведенного за рубежом сливочного масла и прочих молочных жиров не может стоить менее 0,35 евро, ранее этот показатель равнялся 0,22 евро за килограмм. Это ограничение не затронуло производителей СНГ, которые по-прежнему освобождены от налоговой пошлины. Как отмечали в начале года эксперты, это был наш ответ Европейскому союзу, поскольку данная мера была принята правительством в противовес восстановлению практики субсидирования экспортеров молочной продукции в странах ЕС. Как пояснял такой шаг исполнительный директор Российского союза предприятий молочной отрасли Владимир Лабинов, «на импорт всей молочной продукции в Россию 90% приходится на Белоруссию, которую повышение ввозных пошлин не коснется, и только 10% приходится на экспортеров из ЕС. Эта мера направлена на поддержку российских производителей и носит скорее политический характер». Как уточнила ведущий эксперт Института конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР) Татьяна Рыбалова, в ЕС субсидии на масло и жиры были введены на максимальном уровне, а размеры субсидирования экспорта сухого молока и сыров было решено пересматривать в сторону увеличения почти каждые два месяца.

Петр КОМАРОВ

ЕС ограничил

Европейский союз (ЕС) с 1 мая 2009 года изменил требования к международной почтовой пересылке продовольственных товаров. Введены количественные ограничения на отдельные категории, в том числе из России, без ветеринарного пограничного контроля.

Пропустят посылки, включающие до 2 кг: меда, яиц, живых устриц, моллюсков и улиток, пчелиного маточного молока, прополиса; сухого молока для грудничков, детского питания, особого медицинского продовольствия, корма для домашних питомцев в запатентованной упаковке с указанием информации производителя об особом использовании. До 20 кг (кроме осетровой икры, которую можно пересылать до 125 граммов, что должно быть указано в маркировке на упаковке): свежей (обязательно потрошеной), сушеной, термически обработанной, соленой, копченой рыбы или рыбных консервов; ракообразных (типа креветок, омаров). До 1 кг: хлеба, пирожных, печенья, шоколада и кондитерских изделий, в составе или в начинке которых нет мясных продуктов; макаронных изделий и вермишели, которые не смешаны или наполнены мясными продуктами; бульона и приправ в упаковке, мясных экстрактов и концентратов; оливок с рыбной начинкой; пищевых добавок в упаковке; любых других продуктов продовольствия, в составе которых нет свежих или обработанных мясных или молочных продуктов, в которых менее 50% обработанных яиц или рыбных продуктов.

Запрещен пропуск международных почтовых отправлений, содержащих мясо и мясные продукты (сало, свежее или обработанное мясо, в том числе мясо птицы, животный жир, различные колбасы, мясные консервы и т. п.); молоко и молочные продукты (йогурт, сметана, творог, кефир, сыр, масло и т. п.); корм для домашних животных, в составе которого есть мясо или молоко.

Если эти правила не соблюдены и в месте пересечения границы страны – участницы ЕС выявят наличие в посылке запрещенных продуктов или превышение количества ограниченных к пересылке товаров сверх установленных норм, таможенный орган все конфискует и уничтожит. Россиянам следует учитывать это при отправке в ЕС международных почтовых посылок с продуктами.

По материалам ФТС России

Валюту можно задержать

Закон «О валютном регулировании и валютном контроле» разрешает Росфиннадзору штрафовать экспортеров, если они получили выручку позже срока, установленного в контракте. Статья 15.25 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) предусматривает драконовский штраф – от 75% до 100% полученной с опозданием выручки. Эти штрафы были актуальны в 1990-х годах для борьбы с сокрытием выручки в офшорах. Тогда нужно было обязательно получить деньги не позднее 90 дней с даты поставки.

Специалисты считают, что, требуя сейчас своевременного возврата, государство фактически вмешивается в контрактные отношения. По указанному закону теперь есть решение президиума Высшего арбитражного суда (ВАС), принятое 28 апреля. В ходе разбирательства спора между управлением Росфиннадзора по Москве и компанией «Центр модернизации и комплектации – аэро» ВАС принял сторону последней. Чиновники требовали 90 218 рублей штрафа (75%) за просроченный в 2007 году платеж в 4683 долларов. Суды трех инстанций согласились с Росфиннадзором, решив, что компания не приняла мер, чтобы получить платеж вовремя. Однако президиум ВАС указал, что при отсутствии фактов поведения резидента, препятствующих получению валютной выручки на банковские счета в уполномоченных банках, нет и состава правонарушения. Впрочем, отметив, что компания должна принять меры к получению выручки.

В связи с принятым решением, как надеется партнер Baker & McKenzie Михаил Турецкий, указанная норма фактически перестанет работать. По мнению партнера Taxadvisor Дмитрия Костальгина, если выручка хоть с опозданием, но дошла, Росфиннадзору нужно будет доказать, что компания мешала ее получению. Советник руководителя Росфиннадзора Владимир Мешков от комментариев по данному делу воздержался. При этом в службе сообщили, что за 2008 год с помощью валютного контроля удалось взыскать 402 млн рублей, однако не уточнили, сколько было начислено штрафов. При этом специалисты утверждают, что их сумма незначительна, но оспаривание отнимает много сил. Это подтверждают и в «Газпроме», который столкнулся с аналогичной ситуацией из-за известной ситуации, когда Украина отказывалась платить за газ и ее долг доходил до 2 млрд долларов. Тогда все удалось решить в досудебном порядке.

Специалисты говорят, что судебная практика в целом складывается в пользу компаний. Среди последних дел – спор «Газпрома» с управлением Росфиннадзора по Москве. Контролеры обнаружили задержку 13,9 млн долларов от «Молдовагаза», но судьи решили, что «Газпром» принял все меры предосторожности: застраховал риски поставок и вел переписку с молдаванами. Однако такая же переписка не помогла компании «Центр модернизации и комплектации – аэро». Закон позволяет устранить риск штрафа – достаточно подписать дополнительное соглашение к договору оплаты, говорит заместитель генерального директора Трубной металлургической компании (экспортирует 20% продукции) Владимир Шматович, но, если ВАС создаст практику, ликвидирующую эту норму, компания будет только «за».

По материалам печати

Обувщики продолжают спор

Минпромторг России предложил правительству увеличить таможенные пошлины на импортную обувь до 15%. Если это произойдет, цены на туфли и сапоги иностранного производства могут значительно вырасти. Как пояснили в пресс-службе министерства, тем самым их планируют вернуть на уровень трехгодичной давности. Как отметил представитель министерства, «сегодня размер пошлины для кожаной обуви составляет 10%, но не менее 1,8 евро за пару. Три года назад ожидалось, что снижение пошлин приведет к легализации поставщиков. Однако этого не произошло. Рынок обуви до сих пор «теневой», что мешает росту объемов производства отечественных предприятий».

Защищая отечественного производителя, ведомство намерено за десять лет довести долю продукции российских обувных предприятий на рынке до 50%. Стратегию развития легкой промышленности страны до 2020 года, которая и предусматривает ряд мер поддержки этой отрасли, правительство обсудит 1 июня этого года. Со своей стороны, производители не раз обращались к государству с предложением повысить пошлины на импортную продукцию. «ТН» неоднократно сообщали об этих инициативах предприятий отрасли. Так, напомним, что в начале года Союз кожевников и обувщиков (СКО) предложил премьер-министру Владимиру Путину увеличить пошлины до 25%. В СКО убеждены, что «принятие такого решения послужит сигналом для бизнеса и инвесторов, и мы готовы в течение ближайших двух лет утроить объемы выпуска продукции». При этом в союзе заявляют, что страна без обуви не останется. Вопрос только в том, без какой обуви?

Между тем, по данным Национального обувного союза, считающегося представителем импортеров, в России производится только 10% обувного ассортимента. «Это продукция среднего качества, она также уступает товару зарубежного производства и по дизайну», – рассказала генеральный директор Национального обувного союза (НОС) Наталья Демидова. По ее словам, это связано с использованием устаревших технологий. «По данным Росстата, на начало 2008 года доля нового оборудования, срок эксплуатации которого не превышал 5 лет, составляла 2,5%, в то время как на станки возрастом 6–10 лет приходится 23,5%, 11–20 лет – 55%, более 20 лет – 19%», – сообщила Наталья Демидова. По ее словам, изношенное и устаревшее оборудование не позволяет производить современный ассортимент конкурентоспособной продукции. Для того чтобы отечественная обувь заняла 50% рынка, как это обещают отечественные производители, на модернизацию производства необходимо направить как минимум 10 млрд долларов. Вряд ли в ближайшее время, особенно учитывая нынешнюю непростую экономическую ситуацию, отрасли стоит рассчитывать на получение таких средств от государства или от частных инвесторов.

Как уже отмечалось, на прилавках российских обувных магазинов почти 90% изделий – продукция иностранного производства, 80–85% которой изготовлено в Китае, 9% – в Турции и лишь 5% – в Германии и Италии. Зная, какую по качеству продукцию в большинстве своем выпускают обувных дел мастера из Поднебесной, можно поспорить с утверждением представителей НОС, что вся импортная обувь значительно лучше по этому параметру отечественной. При этом Наталья Демидова полагает, что в нынешних условиях, когда из-за девальвации цены и так выросли на 30–40%, говорить о повышении пошлин, которое серьезно скажется на стоимости обуви, нечестно по отношению к потребителю.

По материалам печати

О льготах думай заранее

В письме ФТС России от 31.12.2008 № 01-11/56480 «О возврате таможенных пошлин, налогов» говорится о возможности применения льгот по уплате таможенных пошлин после таможенного оформления. Рассмотрение тривиальной ситуации, связанной с применением льгот по таможенным платежам, привело ФТС России к удивительному выводу, который, увы, как всегда, оказался не в пользу участников ВЭД.

Итак, согласно статье 124 Таможенного кодекса РФ (далее – ТК РФ), подавая декларацию, участник ВЭД обязан сообщить в ней все сведения, необходимые для исчисления и взимания таможенных платежей. В том числе указывается и информация о наличии у лица льгот по уплате таможенных пошлин, налогов, таможенных сборов, о применении тарифных преференций. В этой связи возникают вопросы: что же делать, если на момент таможенного оформления у участника ВЭД нет документа, подтверждающего наличие у него льготы по платежам, или он не знает, что обладает правом на них? Можно ли сначала уплатить платежи полностью, а после оформления товара вернуть «льготную» часть как излишне уплаченную?

В указанном письме ФТС России заявила, что сделать это невозможно. Суть позиции ФТС России сводится к тому, что если при таможенном оформлении товаров в грузовой таможенной декларации (ГТД) не были заявлены соответствующие сведения о применении льгот по уплате таможенных платежей и товары были выпущены (помещены под избранный таможенный режим), то представление в таможню документов, подтверждающих наличие льгот, уже после выпуска товаров не может свидетельствовать о факте излишней уплаты таможенных пошлин, налогов. Аргументация при этом приводится сугубо формальная. Так, ФТС России упоминает пункт 3 статьи 131 ТК РФ, согласно которому декларант, претендующий на получение льгот по уплате таможенных платежей, в том числе при заявлении таможенного режима, предусматривающего полное или частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, обязан представить в таможенный орган документы, подтверждающие соответствующие заявленные условия. Вот и получается: нет документа – нет льготы, а значит, нет и излишне уплаченных платежей. Таков вывод ФТС России.

По мнению службы, в данной ситуации возврат излишне уплаченных сумм таможенных пошлин на основании пункта 1 статьи 355 ТК РФ возможен только в том случае, если при таможенном оформлении товаров в декларации были заявлены необходимые сведения о применении льгот и в таможню были представлены соответствующие подтверждающие документы, но при этом таможенные платежи должны быть уплачены в полном размере. Кроме того, ФТС России считает, что в данном случае неприменим и подпункт 3 пункта 1 статьи 356 ТК РФ, согласно которому возможен возврат таможенных платежей, если сама тарифная льгота представляет собой возврат уплаченной суммы таможенной пошлины. Почему? Дело в том, что на основании статьи 34 Закона РФ от 21.05.1993 № 5003-1 «О таможенном тарифе» порядок предоставления тарифных льгот определяется Правительством РФ. В связи с этим возврат суммы таможенной пошлины в соответствии с указанной нормой может быть осуществлен, только если Правительством РФ установлена тарифная льгота в виде возврата уплаченной таможенной пошлины. На данный момент такой льготы, заявляет ФТС России, нет.

В этой связи возникает вопрос, насколько законна такая позиция таможенного ведомства? На первый взгляд таможенное ведомство действует в соответствии с установленными нормами. За исключением одной детали. Дело в том, что пункт 3 статьи 131 ТК РФ, на который ссылается ФТС России, в самом деле обязывает претендента на получение льгот представить в таможню необходимые документы. Однако в ней не сказано, на каком именно этапе он должен это сделать – до оформления, во время или после него. Если исходить из такого же формального подхода, какой был применен самой ФТС России, то данная норма не запрещает представлять документы и после выпуска товаров. Однако это теория, а на практике таможенники на местах, без сомнения, будут исходить из содержания рассмотренного письма. Остается только одно: до выяснения всех деталей о наличии льготы и получения необходимых документов лучше выпускать товар условно. Тогда платежи будут пересчитаны. Ну а если же товар выпущен и платежи уплачены... остается только суд. На что ссылаться? На пункт 1 статьи 355 ТК РФ. В нем приведено определение «излишне уплаченной пошлины» и не сделано каких-либо исключений. Поэтому таковой признается любая сумма фактически уплаченных или взысканных в качестве таможенных пошлин, налогов денежных средств, размер которых превышает сумму, подлежащую уплате по законодательству РФ.

«Экономика и жизнь»

После выпуска

Таможенный контроль после выпуска – это комплекс мер, проводимых для проверки факта выпуска и достоверности сведений, указанных в ГТД, иных документах, представленных при таможенном оформлении. Механизм этого контроля прежде всего предусматривает установление корреспондентских отношений с проверяемыми лицами.

В соответствии с подпунктом «в» пункта 1 статьи 5 Федерального закона от 08.08.2001 № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» связь с компаниями устанавливают по адресу, указанному в Едином государственном реестре юридических лиц. Если есть информация об отсутствии юрлица по адресу регистрации, например когда уведомления о вручении писем возвращаются с отметкой «адресат не значится», таможенный орган направляет ее налоговикам для последующей проверки, а также осуществляет категорирование участников ВЭД, в том числе уклоняющихся от проведения в их отношении таможенного контроля после выпуска товаров.

В 2009 году в Калининградской области таможенное оформление осуществляют 3142 участника ВЭД, с 870 из них таможне не удалось установить корреспондентские отношения. Такие юрлица заносятся в Перечень организаций, перемещающих товары, таможенный контроль которых после выпуска невозможен. К ним планово применяются меры по усилению таможенного контроля: стопроцентный объем таможенного досмотра с целью идентификации товаров, выборочное взвешивание, пересчет грузовых мест с выборочным вскрытием. Столь тщательному досмотру подвергаются все партии товара, перемещаемые этим участником ВЭД, что, конечно, значительно увеличивает время таможенного оформления. Для исключения организации из указанного перечня необходимо привести юридические документы в соответствие с заявленными сведениями и только после этого подать заявление на имя начальника таможни. Решение о выводе из перечня будет принято по результатам проверочных мероприятий в отношении данного юрлица.

По материалам СЗТУ

С 2009 ГОДА ЖУРНАЛ «ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ», КРОМЕ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ, ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ ПАЛАТ И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ, РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ И ПО КРУПНЕЙШИМ БИЗНЕС-ЦЕНТРАМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«АЛАРЧИН МОСТ», пр. Римского-Корсакова, 73
«ЗАО «ВЫМПЕЛКОМ», 21-я линия В.О., 6, литера А
«J. PLAZA -5», Английский пр., 21
«НА ИТАЛЬЯНСКОЙ, 3», Итальянская ул., 3
«НА БОЛЬШОЙ КОНЮШЕННОЙ», Б. Конюшенная ул., 27
ГОСТИНИЦА «ОКТЯБРЬСКАЯ», Лиговский пр., 10
«БАЛТИЙСКИЙ», пер. Лодыгина, 3
«МУСТАНГ», 5-я Советская ул., 45
«ШКАПИНА 50» (Балтийский хладокомбинат), ул. Шкапина, 50
«20-Я ЛИНИЯ В.О., 5-7», 20-я линия В.О., 5-7
«ФИНЛЯНДСКИЙ», ул. Комсомола, 41
«СПЛАВ», 8-я Красноармейская ул., 22
«СПК ТБЭО», 8-я линия В.О., 29
«СОКОЛ», Ириновский пр., 2
«ОХТА ХАУС», Индустриальный пр., 45А
«ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ», ул. Радищева, 39
«НЕВСКИЙ-95», Невский пр., 95
«23-Я ЛИНИЯ», 23-я линия В.О., 2
«ПОЛИМЕРСТРОЙМАТЕРИАЛЫ», Ириновский пр., 1
«АРСЕНАЛЪ», Минеральная ул., 13, литера А
«ПРИБОЙ», Шкиперский проток, 14
«СКОРОХОД», Заставская ул., 31, корп. 2
«МАТИСОВ ОСТРОВ», ул. Александра Блока, 5
«СТАРОНЕВСКИЙ», Невский пр., 147
«ZEITWERKHAUS», ул. Достоевского, 44, литера А
«PROGRESS CITY», наб. Черной речки, 41
«ЭРИКСОНЪ», Б. Сампсониевский пр., 60
«ОСКАР», наб. реки Фонтанки, 13
«ИЗМАЙЛОВСКИЙ», Измайловский пр., 4
«ПОЛТАВСКИЙ», Полтавская ул., 6
«ИНВАРИАНТ», Дегтярная ул., 1-А
«ИПС», Звенигородская ул., 15
«СТРЕЛА», Лиговский пр., 113, литера Б
«КАРАВАННАЯ», Караванная ул., 1, литера А
«ГЛОРИЯ», Дунайский пр., 13, корп. 1
«МЕНДЕЛЕЕВСКИЙ», Менделеевская ул., 5
«КОМПОНЕНТ», Бестужевская ул., 10
«ГАЙОТ», ул. Профессора Попова, 23, литера Б
«БИЗНЕС-ПАРК», Софийская ул., 14
«ИНВЭКО», пр. Юрия Гагарина, 1
«RENAISSANCE CENTER», ул. Шателена, 26-А
«СВЕТЛАНОВСКИЙ», пр. Энгельса, 33, корп. 1
«ГРЕНАДЕРСКИЙ», Выборгская наб., 45-47
«К-12», Таллинская ул., 12
«ВОЗРОЖДЕНИЕ», ул. Возрождения, 20 А
«ОБВОДНЫЙ», Обводный пр., 24 А
«ЛЕНИНСКИЙ 160», Ленинский пр., 160
«СТАРТ-СЕРВИС», ул. Салова, 27, литера А
«ЯКОРНАЯ 15», Якорная ул., 15
«ОХТА 47», Б. Пороховская ул., 47
«ТЕХНОПАРК», наб. Обводного кан., 14
«ИНТЕР-ОФИС», Старо-Петергофский пр., 16, лит. А
«ЛЕНИНГРАД», Малый пр. В.О., 58
«ММ», Большая Пушкарская ул., 41
«КОСМОПРО», Ленинский пр., 140, литера И
«ОРДЖОНИКИДЗЕ», ул. Орджоникидзе, 42Б
«КВАДРАТ», ул. Крыленко, 3
«ЧКАЛОВСКИЙ», Чкаловский пр., 7
«ИНТЕРСОТРУДНИЧЕСТВО», пер. Бойцова, 7
«МОСТОСТРОЙ», Ириновский пр., 42
«ЛИГОВКА 270», Лиговский пр., 270

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ! ТЕПЕРЬ НА ЖУРНАЛ «ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ» МОЖНО ПОДПИСАТЬСЯ!

Подписку на наше информационно-аналитическое издание по безналичному расчету на 2009 год можно будет оформить, даже не покидая рабочего места. Для этого будет достаточно лишь отправить соответствующую заявку по факсам: (812) 337-1627, 335-9751 или по e-mail: zajavka@crp.spb.ru; либо прислав своего уполномоченного представителя в офис компании «ПРЕССИНФОРМ» по адресам в Санкт-Петербурге:

- **Турбинная ул., дом 9, телефон для справок: (812) 335-9751;**
- **Садовая ул., дом 11, телефон для справок: (812) 315-11-96.**

В подписную цену издания включена стоимость доставки журнала по заранее согласованному сторонами адресу вашей организации (не выше 1-го этажа).

РЕДАКЦИЯ «ТН»

ПРЕДЛАГАЕМ РАЗМЕСТИТЬ ВАШУ РЕКЛАМУ В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ

Издание выходит ежемесячно, распространяется на всех официальных мероприятиях, которые проводятся Северо-Западным таможенным управлением и региональными таможнями совместно с участниками внешнеэкономической деятельности, таможенными брокерами.

Журнал получают организации, входящие в Ленинградскую торгово-промышленную палату, Ассоциацию международных перевозчиков (АСМАП), Региональную ассоциацию таможенных брокеров «Северо-Запад», другие профессиональные объединения. Он направляется в федеральные и региональные органы власти, таможенные органы, ведомства и организации, финансовые учреждения, центры делового сотрудничества. Его читают руководители и ведущие специалисты крупнейших компаний Северо-Запада, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, оказывающих транспортные и околотаможенные услуги. Часть тиража направляется в Москву, крупные города Северо-Запада России, а также в Финляндию, Швецию и страны Балтии.

РАЗМЕСТИВШИМ РЕКЛАМУ НА ОБЛОЖКЕ – СКИДКА 15%.

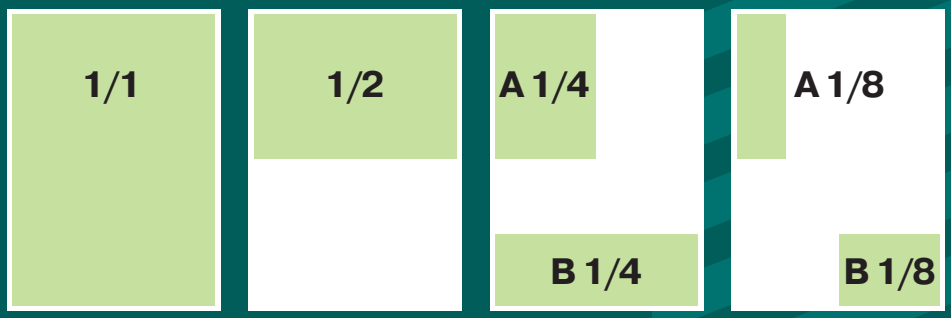
ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ НОВОСТИ

На обложках
2-я стр. - 48321-00
3-я стр. - 45135-00
4-я стр. - 54811-00

Рекламные статьи
1+1 (разворот) - 44014-00
1 пол. - 29205-00

На внутренних полосах
1 пол. - 32804-00
1/2 пол. - 20296-00
1/4 пол. - 13334-00
1/8 пол. - 8968-00



1/1 — 195x280
1/2 — 195x139
А 1/4 — А 96,5x139, В 195x68,5
А 1/8 — А 47x139, В 96,5x68,5

Стоимость размещения нестандартных рекламных модулей исчисляется из расчета 1 кв.см = 64-90
Цены даны с учетом НДС - 18%.
При многократном размещении рекламы предоставляются скидки.

По вопросам размещения рекламы обращаться по
тел.: (812) 973-2181
тел./факс: (812) 541-8810, 542-9027
для почты: 195009, г. Санкт-Петербург, а/я 122
e-mail: tamnews@yandex.ru

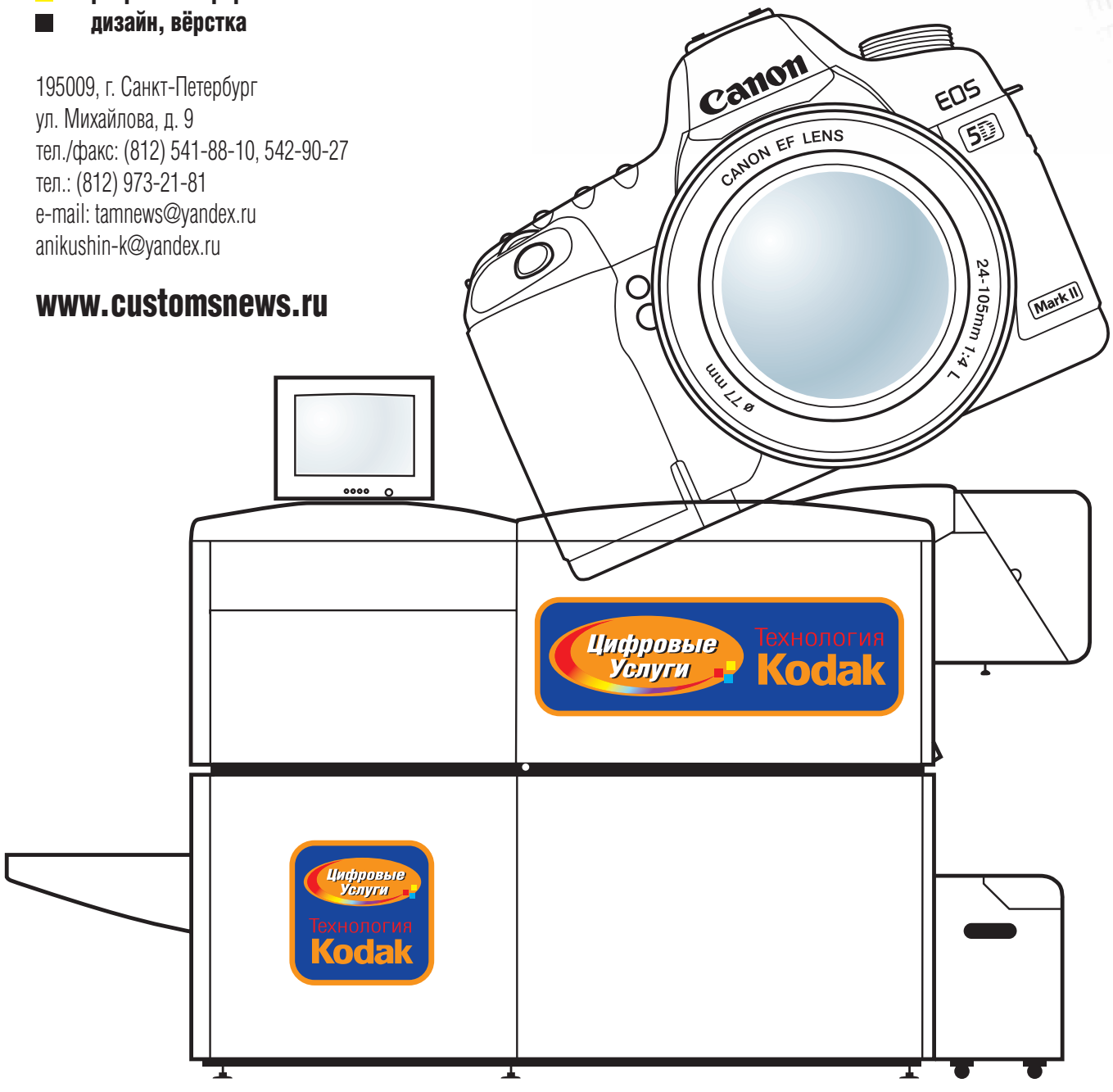
ПАЛЛАДА МЕДИА

ANIKUSHIN DESIGN

ИЗДАТЕЛЬСТВО "ПАЛЛАДА-МЕДИА"
ДИЗАЙН-СТУДИЯ "АНИКУШИН"
ПОДГОТОВЯТ И ИЗДАДУТ ДЛЯ ВАС:

- **буклеты, каталоги**
- **плакаты, афиши**
- **календари, флаерсы**
- **годовые корпоративные отчёты**
- **юбилейные и деловые книги**
- **периодические издания**

- **фотосъёмка в студии, репортаж (Canon EOS 5D Mark II)**
- **печать фотографий форматом до 305x457 мм. (NetPrinter 812)**
- **разработка фирменного стиля**
- **дизайн, вёрстка**

195009, г. Санкт-Петербург
ул. Михайлова, д. 9
тел./факс: (812) 541-88-10, 542-90-27
тел.: (812) 973-21-81
e-mail: tamnews@yandex.ru
anikushin-k@yandex.ru

www.customsnews.ru