ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИЗДАЕТСЯ С ОКТЯБРЯ 2008 ГОДА

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ИНТЕГРА www.spintegra.ru

ВЭД-Информ

№ 12 (191)
Декабрь 2023

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ:
ФТС раскрыла объем внешней торговли России в 2023 году 1
Приволжская таможня перечислила в бюджет РФ более 144 млрд рублей с начала года 2
Система управления рисками в ЕАЭС: на пути к единому стандарту таможенного контроля 2
Средний чек доначислений по итогам таможенной проверки после выпуска товара за год увеличился на 4 млн 3
НОВОСТИ ЕАЭС:
Опубликована статистика ЕАЭС за пять лет 4
Лицензии и разрешения на ввоз/вывоз в ЕАЭС товаров можно будет получить в электронном виде 4
Россия и Беларусь упростили обмен данными систем учета древесины 4
В Беларуси меняется форма решения о назначении таможенной экспертизы 5
Завершается комплексная модернизация таможенной инфраструктуры пунктов пропуска на границе Кыргызской Республики 5
ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ:
Что и почему нельзя вывозить из России 5
Совфед ужесточил контроль за внешнеторговыми сделками 6
ФРГ в октябре сократила экспорт в РФ на более чем 40 % в годовом выражении 7
Россия рассматривает возможность создания промышленных кластеров в Иране и Индии 7
Такие зерновые нужны самому: в кабмине пугают запретом на экспорт 7
Экспорт фанеры из России в 2023 году продолжит снижаться 7
ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ:
На год продлено действие упрощенной процедуры подтверждения СПТ из развивающихся и наименее развитых стран 8
С 05.12.2023 требование по указанию номеров документов при заполнении графы 44 ДТ под кодом 07011 станет обязательным 8
Как правильно задекларировать многокомпонентное оборудование 9
Вопросы определения таможенной стоимости товаров, в отношении которых установлены ставки вывозных таможенных пошлин (Постановление № 1538) 9
ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ:
Финляндия закрывает последний работающий автомобильный пункт пропуска на границе с Россией 11
Власти выведут из-под курсовых пошлин партии товаров до € 200 и duty free 11
ЕАЭС продлевает тарифную льготу на ввоз электромобилей до конца 2025 г. 12
СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА:
ВС разъяснил нюансы возврата излишне уплаченных таможенных платежей 12
ЛОГИСТИКА:
Завершается пилотный проект по внедрению международной автомобильной транспортной накладной e-CMR между Россией и Беларусью 15
Электронной очередью через границу воспользовались более 40 тыс. водителей фур 16
Логистические хабы в приграничных городах расширят грузопотоки и торговлю между РФ и КНР 16
Внесены изменения в правила осуществления транзитных перевозок, а также в требования к средствам идентификации (пломбам) 17
Приведет ли национализация контейнерных перевозок к рентабельности СМП 18
ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД:
Особенности оценки соответствия в современных условиях 18
ПРОЧЕЕ:
В России начался эксперимент по маркировке радиоэлектроники и оптоволокна 20
Дума приняла закон об ограничении роста стоимости услуг ТПП по выдаче сертификатов 20

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ

ФТС раскрыла объем внешней торговли России в 2023 году

Федеральная таможенная служба после перерыва опубликовала сведения об обороте внешней торговли России. Из них следует, что совокупный объем экспорта и импорта за январь–сентябрь 2023 года составил $ 530,2 млрд. Это на 16 % меньше, чем годом ранее ($ 629,2 млрд).

Объем экспорта снизился на 29 %, с $ 448,9 млрд до $ 316,9 млрд, а импорт увеличился на 18 % — со $ 180,3 млрд до $ 213,3 млрд. Таким образом, профицит торгового баланса по товарам составил $ 103,6 млрд, что почти в 2,6 раза меньше, чем в январе-сентябре 2022 года ($ 268,7 млрд).

ФТС раскрыла таможенную статистику международной торговли впервые с марта 2023 года. Тогда служба отчиталась о росте торгового оборота в 2022 году на 8,1 % по сравнению с 2021 годом. После этого публикация сведений снова была приостановлена. ФТС прекратила регулярную публикацию таможенной статистики с апреля 2022 года, чтобы «избежать некорректных оценок и спекуляций» на фоне санкций.

Россия заметно нарастила объем торговли с азиатскими и африканскими странами. Так, экспорт в Азию вырос с $ 205,4 млрд до $ 226,6 млрд (плюс 10 %), а в Африку — в 1,5 раза, с $ 10,1 до $ 15,6 млрд. Вырос и импорт из этих регионов. Так, из азиатских стран импортировано в Россию на 40 % больше (на сумму в $ 139,7 млрд) в стоимостном выражении, чем годом ранее, из африканских стран — на 10 % больше ($ 2,5 млрд).

На торговлю с Азией приходится теперь около 70 % общего товарооборота России, следует из данных ФТС.

Больше всего по итогам девяти месяцев года сократился экспорт из России в Европу — с $ 216,7 млрд до $ 65,3 млрд, то есть на 70 %. Ввоз товаров из Европы упал менее чем на 10 % и составил $ 59,2 млрд. Таким образом, экспорт в страны Европы почти сравнялся с объемом импорта оттуда в Россию.

По итогам 2022 года товарооборот между Россией и ЕС оказался максимальным с 2014 года. Отчасти это было обусловлено высокими ценами на энергоносители, которые Россия поставляла в Европу, писали аналитики «Ренессанс Капитала». Однако с конца 2022 года – начала 2023 года действует эмбарго на ввоз нефти и нефтепродуктов в ЕС, на фоне чего объемы экспорта упали. Кроме того, Евросоюз регулярно принимает все новые и новые санкции, ограничивающие поставки различных товаров в Россию и из России.

В разрезе укрупненных товарных групп экспорт из России просел по всем, кроме продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья. В частности, объем экспорта минеральных продуктов (это самая большая статья экспортных доходов России, сюда входят энергоресурсы) упал с $ 300,6 млрд до $ 191,4 млрд.

Наибольший объем импорта из других стран приходится на закупки машин, оборудования и транспортных средств. Россия в январе–сентябре импортировала их на сумму $ 107,9 млрд, что на треть больше показателя прошлого года ($ 81,3 млрд).

«Произошло коренное изменение грузооборота, доли и веса стран в нашей торговле. Если раньше страны ЕС занимали в докризисные, доковидные 50 % и более *[в грузообороте]*, то

теперь до 16 %», — говорил врио главы ФТС Руслан Давыдов на прошедшем в конце октября Международном таможенном форуме. По данным на 30 октября, грузооборот с ЕС снизился до 16 % с 36 % в январе–октябре 2022 года. Доля азиатских стран в товарообороте составила 69 %, в то время как годом ранее она равнялась 49 %. По его словам, самыми быстрыми темпами растет торговля с Индией, увеличивается и товарооборот с Латинской Америкой.

Сейчас доходы бюджета страны от импорта превышают доходы от экспорта, а раньше было наоборот, уточнял Давыдов. На конец октября от таможни в бюджет поступило 5,3 трлн руб., из них 4 трлн — импортная составляющая (за счет поступлений от НДС, пошлин, акцизов).

РБК

Приволжская таможня перечислила в бюджет РФ более 144 млрд рублей с начала года

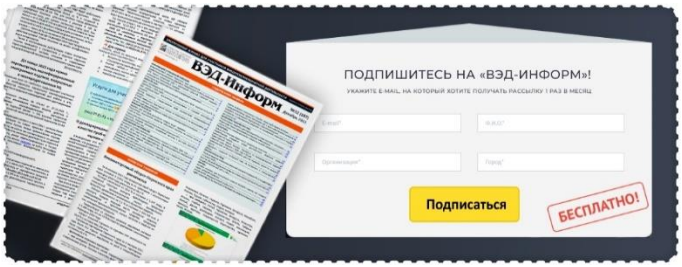
Основная часть средств — перечисления Приволжской электронной таможни.

Приволжская таможня с начала года перечислила в бюджет России более 144 млрд рублей, сообщили ИА «Время Н» в пресс-службе Приволжского таможенного управления. Это 128 % от планового задания.

В ноябре приволжские таможенники пополнили бюджет страны на 19 млрд рублей, основная часть этих средств — 17,861 млрд рублей — это перечисления Приволжской электронной таможни.

Остальная часть средств поступила из таможен фактического контроля. В Нижегородской, Башкортостанской, Пермской, Самарской и Саратовской таможнях план по перечислениям в ноябре 2023 года выполнен более чем на 400 %.

Vremyan.ru



Система управления рисками в ЕАЭС: на пути к единому стандарту таможенного контроля

Стенограмма выступления Парфенова Валерия Владимировича (заместителя начальника управления — начальника службы управления рисками Главного управления «Центр мониторинга и оперативного контроля ФТС России») на Международном таможенном форуме, 31.10.2023 г.:

«Добрый день, уважаемые коллеги! Рад всех приветствовать на нашей панельной сессии.

Действительно, вопросы таможенного контроля и система управления рисками (СУР), наверное, являются одними из наиболее горячо обсуждаемыми и всегда вызывающими достаточно сильный отклик в сфере внешнеэкономической деятельности.

Во всем мире система управления рисками — одно из ключевых направлений работы, потому что применение рискоориентированного подхода позволяет обеспечить максимальную прицельность при идентификации рисковой товарной партии и, соответственно, обеспечить минимальную административную нагрузку на добросовестных участников внешнеэкономической деятельности и, скажем так, оптимально использовать ресурсы таможенных органов.

В Российской Федерации система управления рисками начала внедряться достаточно давно (без малого почти 20 лет). С самого начала мы выстраивали нашу СУР на принципах, определенных Всемирной таможенной организацией, это и рамочные стандарты безопасности упрощения мировой торговли, и компендиум по управлению рисками. И мы смогли добиться достаточно значительных результатов в этой работе. При этом, несмотря на текущую мировую обстановку, продолжаем достаточно активно работать на площадке Всемирной таможенной организации, делимся с коллегами своим опытом в практике применения СУР и держим руку на пульсе, для того, чтобы наша система соответствовала наиболее прогрессивным мировым стандартам и практикам.

В текущих реалиях, в непростых условиях работы, перед нами стоят разные задачи. В первую очередь, конечно, максимально оперативно и эффективно реагировать на происходящие изменения в логистике, в товаропотоках, на вызовы, связанные с внешними санкциями, с проведением СВО, в том числе. И у нас, в рамках нашей системы управления рисками, созданы механизмы, которые позволяют очень быстро и оперативно перенастраивать под разные задачи нашу систему управления рисками. То есть, эта система, в каком-то смысле, очень гибкий механизм.

Если говорить в целом, то все наши мероприятия, связанные с оптимизацией работы системы управления рисками, мы проводим без потери качества. Значимую роль в создании современной и эффективной СУР играет уровень автоматизация всех таможенных процессов. И здесь создание электронных таможен и цифровизация процедур совершения таможенных операций — все это нам позволило в совокупности автоматизировать саму систему управления рисками на всех этапах совершения таможенных операций. Плюс мы постоянно ведем работу над новыми алгоритмами выявления рисковых ситуаций, над созданием новых идентификаторов риска, для того, чтобы обеспечить возможность максимально точечного выбора и контроля товарных партий.

На сегодняшний день, благодаря такой комплексной работе, у нас практически 98 % профиля рисков имеют полностью автоматический тип выявления.

Всегда очень остро стоит проблема контроля таможенной стоимости. Это неотъемлемая часть блока системы управления рисками. Здесь у нас идет полномасштабный перевод в цифру. Главная проблематика, которая очень остро стояла до этого года — это некорректный выбор источника для расчета размера обеспечения и для корректировки таможенной стоимости. Это уходит в прошлое. В частности, в этом году мы запустили функционал, который визуализирует выпускающему инспектору максимально подходящий (на артикульном уровне) источник ценовой информации для обеспечения максимального корректного расчета размера обеспечения и корректировки таможенной стоимости.

Кроме этого, вся необходимая информационная поддержка инспектора также осуществляется в программных средствах онлайн, в момент проверки декларации, что особенно актуально в настоящее время для нас сейчас, учитывая многократно возросшие объемы контроля за счет экспортируемых товаров, облагаемых ввозной пошлины.

Несколько слов про категорирование участников ВЭД. Эта работа ведется у нас также полностью в автоматическом

режиме на основе математических моделей, которые оценивают большое количество критериев, которые оценивают участников ВЭД. Наверное, это один из главных инструментов, который позволяет нам снижать административную нагрузку и воздействие на добросовестный бизнес. В настоящее время у нас количество компаний низкого уровня риска находятся на отметке почти в 13 тысяч организаций, на долю которой приходится порядка 70 % декларационного массива, 77 % уплаченных таможенных платежей. Напомню, что еще в 2016 году у нас таких компаний было не более 2 тысяч.

К среднему уровню риска у нас отнесено почти 100 тысяч участников ВЭД, и на их долю приходится почти четверть всего объема поданных деклараций. Это довольно большой массив и, при этом, многие из этих участников среднего уровня риска представляют малый и средний бизнес. И как вы могли слышать от Руслана Валентиновича *(прим. Альта-Софт: Давыдов Руслан Валентинович, ВрИО руководителя ФТС России)*, в октябре мы запустили технологию автоматического выпуска товаров не только для компаний низкого уровня риска, но и для компаний средней категории уровня риска. Можно сказать, что как одна из мер поддержки, это также было реализовано в рамках применения СУР.

Говоря о мерах поддержки и создание упрощений, мы конечно не можем не отметить деятельность уполномоченных экономических операторов, так как при управлении рисками мы принимаем во внимание фактор их участия во внешнеторговой сделке. Для нас это компании с самым высоким уровнем доверия и у нас с коллегами ведется активнейшая работа в настоящее время и в целом по развитию УЭО и, кроме предусмотренных Таможенным кодексом ЕАЭС упрощений для операторов, в настоящее время с таможенными службами дружественных стран мы активно продвигаем и реализуем проекты по взаимному признанию статуса уполномоченного экономического оператора, а также упрощенные таможенные коридоры, в которых с российской стороны принимают участие исключительно УЭО. Наиболее яркий пример — это Китай, Иран Узбекистан, Азербайджан. Поставки в рамках этих проектов создают, так называемые, безопасные цепочки, когда отправитель, получатель и декларант товара — это компании, обладающие наиболее высоким уровнем доверия со стороны таможенных органов. В принципе, такой подход полностью соответствует мировой практике и рамочным стандартам безопасности и облегчения мировой торговли и позволяет максимально снизить применение мер контроля.

Коллеги, если говорить про будущее, о перспективах развития, то, конечно же, СУР продолжит являться неким «каркасом» таможенного контроля. Но дальнейший вектор для нас — это создание современных систем анализа, в которых мы сможем реализовывать инновации, связанные с искусственным интеллектом, с машинным обучением, с анализом большого массива данных и, может быть это звучит ярко, но определенные шаги в этом направлении уже сделаны. С этого года мы начинаем мероприятия по внедрению новой модели системы управления рисками, которая основана на оценке уровня риска каждой товарной партии, что позволит нам проводить более глубокий анализ и сделать применение СУР еще более оперативным, еще более точным.

В текущем году планируем завершить создание механизмов новой модели и начать их информационное наполнение. Думаю, что на будущий год мы сможем уже представить первые практические результаты применения новой модели системы управления рисками.

И в завершении хотел бы сказать, что мы действительно за последние годы проделали большую работу, цифры говорят сами за себя. В части оптимизации контрольной нагрузки у нас сегодня доля товарных партий, подвергнутых таможенному досмотру, как одной из самых чувствительных мер таможенного контроля, не превышает 1 % от общего импортного массива деклараций. То есть, в принципе, цифры говорят сами за себя.

Наш главный тренд — это реальное снижения охвата проверками и охвата рисками. Такая задача у нас четко прописана в стратегии развития таможенной службы, и мы планомерно движемся в направлении дальнейшего снижения охвата такими мерами за счет большей прицельности и более тонкой настройки нашей информационной системы.

Во многом именно эта работа позволяет наращивать объемы автовыпуска товарных партий, и мы здесь, конечно же, очень внимательно анализируем, отслеживаем ситуацию с выявлением профилей риска, их влиянием на процессы автовыпуска и стараемся делать все возможное для создания еще более лучших комфортных условий для ведения бизнеса для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности.

Спасибо!»

Alta.ru

Средний чек доначислений по итогам таможенной проверки после выпуска товара за год увеличился на 4 млн

Средняя сумма одной проверки после выпуска товара для участников ВЭД выросла с 14 до 18 млн рублей (сравниваются 2022 и 2023 годы). Такие данные ФТС России привела директор группы таможенного регулирования и международной торговли Группы компаний Б1 Ксения Сизова.

Срок таких проверок достаточно большой — он составляет три года, поэтому по факту, говорит спикер, их клиенты получают доначисления гораздо больших объемов.

«Проверяются лицензионные платежи, транспортные расходы, страховые взносы, которые до границы должны включаться в структуру таможенной стоимости», — комментирует К. Сизова.

По представленным ею данным, с 1940 проверок после выпуска товара в 2022 году было собрано 28 млрд рублей, в I полугодии 2023 года 17 млрд рублей вышло с 946 проверок.

Результативность таможенного контроля после выпуска составляет 98 %, по официальной статистике ФТС. То есть в 98 % случаев доначисления будут, отмечает К. Сизова.

Основными направлениями проверок таможни является таможенная стоимость, классификация, страна происхождения, тарифные льготы. Законодательство довольно динамично меняется, что сильно меняет результаты таможенных проверок. Вот пример от Б1.

«У нас был клиент, который возил ремни безопасности. Всегда у него это классифицировалось как часть сидений с 5 % ставкой, он 12 лет так возил. Затем пришла таможня, проверила и сказала — ремень безопасности — не часть сидения, а часть кузова. Ставка пошлины стала 10 % из-за изменений кода», — рассказывает К. Сизова.

Среди рисков, которые влекут для бизнеса таможенные проверки, эксперт назвала: доначисления ввозной таможенной пошлины и НДС, пени за несвоевременную уплату таможенных платежей, привлечение таможенного представителя / компании к административной ответственности и даже уголовное преследование, а также смены категории уровня риска компании для таможенного

контроля. Низкий уровень риска, по данным Б1, имеют около 13 тыс. компаний (они отвечают за 77 % таможенных платежей, к таким компаниям применяются минимальные меры таможенного контроля и декларирования, скорость декларирования будет выше).

Для низкого уровня риска у компании должно быть, например, не менее 70 ДТ (уплата таможенных платежей по декларации) за 2 года, а число товаров — не менее 100, оценка по 33 критериям должна соответствовать контрольному значению, отсутствие просрочки по уплате таможенных платежей более чем на 10 календарных дней и т. д. К слову, в личном кабинете импортеров и экспортеров высвечивается категория риска, но только если компания подписала Хартию добросовестных участников ВЭД — таковых сейчас более 6 тысяч.

RZD-partner.ru

НОВОСТИ ЕАЭС

Опубликована статистика ЕАЭС за пять лет

Департамент статистики ЕЭК опубликовал ***Статистический ежегодник Евразийского экономического союза***.

В ежегоднике приводятся данные об основных итогах социально-экономического развития государств ЕАЭС в 2018-2022 годах, в том числе о населении, занятости, уровне жизни, образовании, ценах, валовом внутреннем продукте, производстве промышленной и сельскохозяйственной продукции, инвестициях, строительстве, транспорте и связи, потребительском рынке, субъектах финансового рынка, платежном балансе, государственных финансах и денежно-кредитной системе.

Численность постоянного населения ЕАЭС составила на конец 2022 года 185,4 млн человек. Валовой внутренний продукт стран ЕАЭС в 2022 году достиг $ 2 603,9 млрд и за пять лет увеличился на 6,4 %. Промышленное производство в ЕАЭС выросло за пять лет на 12 % и достигло $ 1 703,8 млрд; производство продукции сельского хозяйства увеличилось на 15,1 % и составило $ 166,4 млрд.

Основные социально-экономические показатели за 2018-2023 годы рассчитаны, помимо долларов США, в валютах государств ЕАЭС.

Более подробная статистическая информация представлена на странице Департамента статистики ЕЭК в разделе «Статистические публикации».

EEC.eaeunion.org

Лицензии и разрешения на ввоз/вывоз в ЕАЭС товаров можно будет получить в электронном виде

Совет Евразийской экономической комиссии утвердил новую редакцию правил выдачи лицензий и разрешений на экспорт и импорт в Союз товаров.

Решением Совета ЕЭК № 125 от 24.11.2023 утверждены новые Правила выдачи лицензий и разрешений на экспорт и (или) импорт товаров, включенных в единый перечень товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования в торговле с третьими странами.

Правилами предусмотрена возможность выдачи лицензий и разрешений в электронном виде, если это предусмотрено национальным законодательством, в том числе в автоматическом режиме, без участия должностных лиц уполномоченного органа.

Определен Порядок выдачи лицензий. Установлено, что срок действия разовой лицензии не может превышать 1 год с даты начала ее действия и может быть ограничен сроком действия внешнеторгового договора (контракта).

Срок действия генеральной лицензии не может превышать 1 год с даты начала ее действия, а для товаров, в отношении которых введены количественные ограничения экспорта и (или) импорта в виде экспортных и (или) импортных квот или тарифные квоты, заканчивается в календарном году, на который установлена квота, если не установлено иное.

Оформление лицензии или отказ в ее выдаче осуществляется уполномоченным органом в течение 15 рабочих дней с даты поступления документов в уполномоченный орган, если не установлен иной срок.

Также утверждена Инструкция по оформлению разрешений на экспорт или импорт отдельных видов товаров.

Если законодательством государства-члена предусмотрено оформление разрешения в форме электронного документа, выдача такого разрешения может осуществляться уполномоченным органом этого государства-члена в автоматическом режиме.

Срок выдачи (оформления) разрешения не может превышать 3 рабочих дня с даты подачи заявления на выдачу разрешения.

Решение о принятии новых правил вступает в силу через 60 календарных дней после внесения соответствующих изменений в договор о Евразийском экономическом союзе.

Alta.ru

Россия и Беларусь упростили обмен данными систем учета древесины

По информации пресс-службы Федерального агентства лесного хозяйства (Рослесхоз), Россия и Беларусь упростили обмен данными между системами учета древесины. Страны заключили соглашение о сотрудничестве в вопросах цифрового взаимодействия при обороте древесины.

Соглашение, регулирующее интеграцию двух информационных систем учета древесины подписали представители Рослесхоза и Министерства лесного хозяйства Республики Беларусь в рамках Межправительственного совета по лесопромышленному комплексу и лесному хозяйству государств-участников СНГ.

По словам заместителя руководителя Рослесхоза Вячеслава Спиренкова, теперь информация о транспортных средствах с лесоматериалами из Беларуси, пересекающих границу России, будет передаваться автоматически в ЛесЕГАИС, заполненный ЭСД в республиканской системе учета древесины будет отображаться в российской. Ожидается, что это позволит лесоматериалам из Беларуси беспрепятственно передвигаться по территории России.

«Интеграция двух наших систем — ЛесЕГАИС и ЕГАИС-Беларусь — в первую очередь позволит организовать удобные условия работы для лесного комплекса двух стран. Кроме того, реализация пунктов соглашения позволит нам создать беспрепятственное передвижение белорусских транспортных средств с лесоматериалами по территории России в соответствии с действующим российским законодательством», — пояснил он.

Lesprominform.ru

В Беларуси меняется форма решения о назначении таможенной экспертизы

В Беларуси с 16 ноября изменится форма решения о назначении таможенной экспертизы. Это предусмотрено постановлением Государственного таможенного комитета № 27 от 27.10.2023 года, которым внесены изменения в формы решения о назначении таможенной экспертизы и заключения таможенного эксперта (эксперта), сообщает БЕЛТА со ссылкой на Национальный правовой интернет-портал.

Документом уточнены подстрочные примечания к указанным формам для конкретизации заполнения полей в зависимости от формы документа. Также форма решения о назначении таможенной экспертизы дополняется сведениями о регистрационном номере уведомления о размещении товаров в зоне таможенного контроля.

Постановление № 27 вступает в силу с 16 ноября 2023 года.

Belta.by

Завершается комплексная модернизация таможенной инфраструктуры пунктов пропуска на границе Кыргызской Республики

Эксперты ЕЭК и уполномоченные представители стран ЕАЭС при участии представителей Государственной таможенной службы при Министерстве финансов Кыргызской Республики с 13 по 17 ноября провели мониторинг обустройства и материально-технического оснащения элементов таможенной инфраструктуры автомобильных пунктов пропуска «Кайрагач», «Карамык» и «Бор-Добо», расположенных на границе Кыргызстана и Таджикистана.

По итогам мониторинга директор Департамента таможенной инфраструктуры Комиссии Данияр Иманалиев и заместитель руководителя таможенной службы Кыргызской Республики Алмаз Салиев подписали отчет, в котором отмечено, что мероприятия по обустройству и материально-техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры этих пунктов пропуска выполнены в полном объеме.

«Кыргызстан близок к выполнению всех обязательств по модернизации пунктов пропуска, взятых в рамках присоединения к Союзу, — отметил Данияр Иманалиев. — Мы убедились, что в рамках модернизации построен ряд объектов таможенной инфраструктуры, пункты пропуска оснащены самыми современными техническими средствами, сотрудники таможенной службы обладают необходимыми знаниями и навыками и готовы к выполнению своих задач. Проведенная модернизация будет способствовать развитию торговли и транзитного потенциала, созданию максимально благоприятных условий участникам внешнеэкономической деятельности для перемещения товаров через границы и при этом обеспечит надлежащий уровень таможенного контроля».

Данияр Иманалиев также провел ряд рабочих встреч с руководством таможенной службы Кыргызстана, в ходе которых были рассмотрены вопросы завершения модернизации, дальнейшего обеспечения повседневного функционирования и планы последующего совершенствования таможенной инфраструктуры пунктов пропуска.

Были отмечены усилия таможенной службы Кыргызской Республики, предпринимаемые для эффективного использования новой инфраструктуры, в том числе в рамках реализации ряда перспективных задач. Среди них:

- внедрение автоматизированного информационного взаимодействия всех контролирующих органов на границе по защищенным каналам связи;
- переход на использование товаросопроводительных документов в электронном виде;
- подключение технических средств таможенного контроля к ЕАИС таможенной службы Кыргызстана.

EEC.eaeunion.org

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

Что и почему нельзя вывозить из России

1 декабря в России вступил в силу запрет на вывоз твердой пшеницы за рубеж. А в будущем зерно из страны могут запретить вывозить в принципе — но только в том случае, если его запасы на складах достигнут критической отметки, сообщают СМИ со ссылкой на межведомственную рабочую группу по нетарифным мерам регулирования. «Критическим» ее представители назвали показатель в десять миллионов тонн — этого хватит на то, чтобы кормить страну около полутора месяцев. «Парламентская газета» рассказывает, при каких условиях это может случиться, а также что и почему уже запрещено вывозить за пределы России.

→ Не допустить дефицита

О том, что возможность запретить вывоз зерна из России рассматривается, сообщили «Известия» со ссылкой на протокол заседания рабочей группы кабмина по нетарифным мерам регулирования во внешней торговле. В документе говорится, что Минсельхоз могут наделить полномочиями регулярно мониторить остатки зерна на складах, и если его количество снизится до десяти миллионов тонн — обрубить экспорт, чтобы не допустить дефицита.

Между тем, как ранее сообщали «Парламентской газете» в Российском зерновом союзе (РЗС), прогноз по сбору зерна в России в этом сельхозсезоне (с 1 июля 2023 по 30 июня 2024 года) — 145 или даже 150 млн тонн. Внутреннее потребление при этом тот же Минсельхоз оценивает в 80-85 млн т в год. Другими словами, ситуацию, при которой дефицит может возникнуть, представить невозможно в принципе. Особенно если учесть, что с 1 декабря в стране вступает в силу запрет на вывоз твердой пшеницы за рубеж (за исключением стран ЕАЭС) и ограничение в 24 млн т по зерну как таковому.

«На наш взгляд, эта история довольно странная и в целом не нужная, — заявил «Парламентской газете» президент РЗС Аркадий Злочевский. — Потому что риска того, что запасы вдруг опустятся до таких величин, нет, это невозможно. Должен какой-то глобальный неурожай грянуть, чтобы это случилось».

→ Рис: время ослабить ограничения

По словам Злочевского, эта мера — скорее перестраховка «на всякий случай». Однако сегодня в России уже действует целый ряд запретов на вывоз продовольственных и непродовольственных товаров.

Так, отдельной строкой в списке запрещенных к вывозу товаров значится рис. На днях Минсельхоз предложил продлить запрет на его экспорт по 30 июня 2024 года включительно. Согласно документу, запрет не будет распространяться на рис, вывозимый из России в страны ЕАЭС, Абхазию и Южную Осетию, а также на ряд других случаев. Это уже не первый подобный инцидент: впервые запретить экспорт риса и рисовой крупы решили еще в конце июня 2022 года, и с тех пор запрет постоянно продлевался.

«В 2022 году у нас произошла авария на Федоровском гидроузле на Кубани, и посевные площади, которые мы

запланировали, сократились, — пояснил «Парламентской газете» смысл запрета исполнительный директор некоммерческого партнерства «Южный рисовый союз» Михаил Радченко. — В связи с этим и пришлось ввести ограничения, чтобы не допустить дефицита и резкого роста цен на внутреннем рынке».

Сейчас, по словам Радченко, ситуация изменилась: Федоровский гидроузел частично восстановили, и по итогам сельхозсезона риса-сырца планируют собрать больше миллиона тонн, что с лихвой перекрывает внутреннее потребление.

«Основываясь на этих цифрах, мы понимаем, что у нас неизбежно возникнут излишки в пределах 60-80 тыс. тонн, — отметил Радченко. — Поэтому, я думаю, если наш прогноз оправдается, будем просить Минсельхоз снять запрет или, по крайней мере, ввести квоту в размере 40-50 тыс. тонн для отгрузки риса на экспорт».

Кроме того, отдельный пласт запретов касается непродовольственных товаров. Они подробно перечислены в постановлении Правительства № 311 от 9 марта 2023 года, которое ограничивало или останавливало полностью вывоз из России товаров иностранного производства, имеющих ценность для экономики. Список к постановлению прилагается обширный — в нем упомянуто несколько десятков позиций. Однако, как говорят эксперты, для обычного человека это никакой роли не играют, поскольку позиции слишком уж специфические. Так, например, в соответствии с постановлением из России запрещено вывозить станки для обработки металлов, хирургический кетгут (шовный материал, который рассасывается прямо в человеческих тканях), емкости для топлива объемом свыше 300 литров, швейные машинки и так далее. Действительно, практически невозможно представить себе ситуацию, при которой гражданин России отправится в недружественную страну, имея при себе химические катализаторы или оборудование для подготовки резины и пластмасс «для личного пользования». К тому же из этого запрета существуют исключения:

- указанные в нем товары можно вывозить, есть они имеют российское происхождение и это подтверждено документами;
- не распространяется запрет на транзитные перевозки, а также на перевозки в страны — члены ЕАЭС.

Плюс ряд специфических исключений, например, если тот или иной «запрещенный» товар предназначен для использования в российском поселке Баренцбург на норвежском архипелаге Шпицберген или же относится к ведению Росатома и нужен для оказания помощи другим государствам в строительстве или эксплуатации атомных станций.

→ Запрет на экспорт бензина сняли ненадолго?

До недавнего времени действовал также запрет на вывоз из России бензина. 17 ноября его отменили. Сейчас сохраняется лишь запрет на вывоз дизельного топлива и только железнодорожным транспортом. Однако, по словам экспертов, есть вероятность, что скоро снимут и его.

«Запрет был продиктован необходимостью найти точки соприкосновения между Минфином и Минэнерго, — пояснил в беседе с «Парламентской газетой» президент Российского топливного союза Евгений Аркуша. — После летнего кризиса, связанного с резким ростом цен, стало ясно, что решение урезать демпферные выплаты привело к дисбалансу на рынке: поставки топлива на экспорт стали для производителей более выгодными и привлекательными, нежели обеспечение внутреннего спроса. Топлива внутри России стало меньше — цены выросли. Так и появился временный запрет. Сейчас, впрочем, ситуация стабилизировалась, Правительство приняло ряд оздоровительных мер, поэтому, на мой взгляд, оставшиеся запреты продержатся недолго».

Впрочем, как стало известно в четверг, 30 ноября, запреты еще могут вернуть. Об этом сообщили «Известия» со ссылкой на первого зампреда Комитета Госдумы по энергетике Игоря Ананских.

«К сожалению, то, что цены начали расти, а принятые меры по их сдерживанию оказались временными, действительно так, — отметил депутат. — Основная причина — возобновившийся экспорт нефтепродуктов за границу. Нефтегазовым компаниям выгоднее продавать топливо туда, чем внутри России. Поэтому мы фиксируем рост. Если он будет очень серьезный, то депутаты Госдумы вновь вернутся к постановке вопроса о прекращении экспорта».

«Парламентская газета»

Совфед ужесточил контроль за внешнеторговыми сделками

Сенаторы одобрили закон, который в числе прочего ужесточает контроль за трансфертным ценообразованием во внешнеторговых сделках.

Документом расширяется перечень взаимозависимых лиц, чьи сделки подлежат контролю на предмет применения рыночных цен. Взаимозависимыми будут признаваться контролирующее лицо и его контролируемые иностранные компании (КИКи), а также лица, которые контролируют одни и те же КИКи. Взаимозависимыми будут считаться и организации, находящиеся под контролем физлиц — близких родственников, пояснял ранее замглавы Минфина России Алексей Сазанов.

В рамках сведений о контролируемых сделках необходимо будет раскрывать цепочку перепродажи, которая находится за пределами РФ, чтобы «понимать, применялись ли рыночные цены в сделках между взаимозависимыми лицами», отмечал замминистра. Это касается экспорта нефти и выработанных из нее товаров, черных и цветных металлов, минеральных удобрений, драгоценных металлов и драгоценных камней. При этом из перечня контролируемых исключаются сделки, которые попадают под контроль в результате приостановки положений налоговых соглашений РФ с отдельными странами.

Группы компаний, которые осуществляют внешнеторговые сделки и чьи активы в основном расположены в РФ, будут представлять консолидированную финансовую отчетность группы и финансовую отчетность компаний, которые участвуют в таких сделках в рамках группы.

Одновременно штраф за непредставление налоговому органу уведомлений о таких сделках или представление недостоверных сведений увеличивается до 100 тыс. с 5 тыс. рублей, уведомлений об участии в международной группе компаний — до 500 тыс. с 50 тыс. рублей за каждый факт такого нарушения. Штраф за непредоставление странового отчета, а также национальной или глобальной документации, относящейся к международной группе компаний, или предоставление их с недостоверными сведениями увеличивается до 1 млн со 100 тыс. рублей.

Если в контролируемых сделках будут применяться нерыночные цены, то разница с рыночной ценой будет признаваться как выплата дивидендов, и соответственно, облагаться налогом в 15 %, пояснял А. Сазанов. По его словам, за нерыночные цены «штрафные санкции по совокупности составят 50 % от той суммы, на которую была занижена цена сделки в области внешней торговли». Также при доначислении налогов законопроект предусматривает переход на использование медианного значения интервала

рентабельности вместо минимального значения рыночного интервала.

Все эти изменения вступают в силу с 1 января 2024 года. Они будут применяться к сделкам, доходы и (или) расходы по которым признаются в соответствии с гл.25 НК РФ начиная с 2024 года (вне зависимости от даты заключения соответствующего договора), если иное не предусмотрено нормативным правовым актом президента РФ. К сделкам, доходы и (или) расходы по которым признаны до 1 января, будут применяться действующие сейчас нормы. При этом сам закон, который содержит и другие изменения, вступит в силу со дня его официального опубликования, за исключением норм, для которых установлены иные сроки.

«ПРАЙМ»

ФРГ в октябре сократила экспорт в РФ на более чем 40 % в годовом выражении

Экспорт из Германии в Россию в октябре уменьшился на 40,5 % по сравнению с аналогичным показателем годом ранее — до 600 млн евро. Об этом говорится в отчете Федерального статистического ведомства ФРГ.

«Объем германского экспорта в РФ в октябре 2023 года сократился на 5 %, до € 0,6 млрд, по сравнению с месяцем ранее с учетом календарных и сезонных факторов. Импорт из РФ в октябре 2023 года по сравнению с сентябрем 2023 года увеличился на 6,6 %, до € 0,2 млрд», — отмечается в документе. При этом по сравнению с октябрем 2022 года импорт упал на 88,5 %.

Одновременно наблюдается сокращение товарооборота ФРГ со странами – членами ЕС. Согласно отчету, снижение экспорта в государства сообщества составило 2,7 %, а импорта оттуда — 2,8 %. В то же время экспорт Германии в страны за пределами ЕС увеличился на 1,7 % в годовом выражении. С января по октябрь Германия экспортировала продукции на сумму € 1,3046 трлн, импортировала — € 1,1384 трлн.

В октябре Россия заняла 18-е место среди крупнейших направлений немецкого экспорта за пределы ЕС. В феврале 2022 года, за месяц до начала СВО, Россия была на 5-м месте.

ТАСС

Россия рассматривает возможность создания промышленных кластеров в Иране и Индии

Россия рассматривает возможность создания промышленных кластеров в Иране и Индии и обеспечения условий для захода российских инвесторов на рынки этих стран. Об этом сообщил ТАСС директор департамента международной кооперации и лицензирования внешней торговли Минпромторга Роман Чекушов по итогам пресс-конференции в ТАСС, посвященной созданию российских промышленных зон в иностранных государствах.

«Безусловно, и Иран, и Индия — это те площадки, которые мы рассматриваем для создания некоего промышленного кластера. Я бы не называл это российской промышленной зоной, поскольку наша задача привлечь и индийских партнеров, может быть даже партнеров из других стран, для того чтобы создать некую производственную цепочку. Поэтому если говорить российская промышленная зона — то нет, если кластер для того, чтобы российские инвесторы туда заходили на преференциальных условиях и пользовались в том числе услугами российской управляющей компании, то да», — сказал он.

В пресс-конференции также принял участие директор Центра по внешней торговле при Минпромторге РФ Константин Ким.

«Можно выделить три основных блока, по которым мы помогаем бизнесу с практической уже точки зрения. Первое — это поиск поставщиков. Второе направление — это помощь с логистикой. И третий блок — это помощь с проведением расчетов и платежей в нынешней ситуации», — пояснил он. Так, в 2022 году была оказана поддержка 125 организациям, за 10 месяцев 2023 года — более 600.

ТАСС

Такие зерновые нужны самому: в кабмине пугают запретом на экспорт

Правительство может пойти на запрет экспорта зерновых (пшеница, ячмень, кукуруза, рожь), если их запасы снизятся до 10 млн тонн, пишет газета «Известия» со ссылкой на протокол рабочей группы по нетарифным мерам регулирования во внешней торговле подкомиссии по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию.

Согласно данным Минсельхоза, критически низкий уровень остатков зерновых — 10 млн тонн. Этого хватит примерно на 1,5 месяца. Он рассчитан на основе годового потребления в России, который составляет 80-85 млн тонн зерновых.

— Подкомиссия рассмотрела и приняла решение поручить Минсельхозу осуществлять мониторинг остатков и при их снижении до 10 млн тонн направлять соответствующие материалы в Минэкономики и Минпромторг для рассмотрения вопроса об установлении запрета, — заявили изданию в Минсельхозе.

Источник в комитете Госдумы по финансовому рынку отметил, что временные ограничения на экспорт хорошо себя зарекомендовали себя как инструмент сдерживания цен.

— Это дало эффект с бензином и дизелем. Полагаю, что его могут применять и далее в разных отраслях. Однако это именно временные, «пожарные» меры. Их невозможно держать долго, потому что перенасыщение внутреннего рынка чревато тем, что цены станут неинтересны производителям, как следствие возникнет дефицит, потому что поставщики начинают придерживать товар до отмены эмбарго и возвращения цен, — пояснили в комитете.

Глава Зернового союза Аркадий Злочевский предположил, что в последнее время из России активнее, чем в предыдущие годы вывозилось зерно, поэтому возможный запрет может быть связан именно с этим.

Независимый эксперт зернового рынка Александр Корбут с трудом представляет, что запрет на экспорт зерновых может быть принят. При том огромном урожае этих культур в этом году и остатках с прошлого года смысла в этой мере нет. Эксперт напомнил о словах президента России, что по итогам 2022-2023 сельхозгода экспорт зерновых составит порядка 55-60 млн тонн.

Напомним, Министерство сельского хозяйства ранее предлагало ввести с 1 декабря 2023 года временный запрет на экспорт твердой пшеницы. Речь идет о кодах 1001 11 и 1001 19 ТН ВЭД.

Logirus.ru

Экспорт фанеры из России в 2023 году продолжит снижаться

Но темпы падения экспорта фанеры замедляются на фоне роста поставок на новые рынки.

По словам консультанта компании WhatWood Игоря Новоселова, в 2023 году экспорт фанеры из России сократится

на 25 % год к году и составит около 1,5 млн кубометров. Такой же прогноз по ожидаемому объему поставок за рубеж приводит директор практики ЛПК Strategy Partners Валентин Гаврилов. Но, согласно его подсчетам, снижение к 2022 году составит около 30 %.

При этом в досанкционном 2021 году, по данным ФТС, из России было экспортировано 3,04 млн т фанеры. Исходя из этих данных, темпы снижения экспорта постепенно замедляются — в 2022 г. экспорт просел на треть по сравнению с 2021 г. до 2 млн кубических метров.

«Ведомости»

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

На год продлено действие упрощенной процедуры подтверждения СПТ из развивающихся и наименее развитых стран

Совет ЕЭК внес изменения в определение происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран.

Решением Совета ЕЭК № 133 от 24.11.2023 внесены изменения в Решение Совета ЕЭК № 33 от 17.03.2022 «О внесении изменений в Правила определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран», согласно которым по 31 декабря 2024 года продлена возможность использования копий сертификатов о происхождении товара (при условии обязательного последующего представления оригиналов таких документов в шестимесячный срок).

Также до 31 декабря 2024 года не будет применяться условие непосредственной закупки товаров, которое состоит в заключении прямого контракта между хозяйствующим субъектом из страны ЕАЭС и хозяйствующим субъектом из развивающейся или наименее развитой страны.

Alta.ru

С 05.12.2023 требование по указанию номеров документов при заполнении графы 44 ДТ под кодом 07011 станет обязательным

ФТС России повторно обращает внимание, что с 5 декабря 2023 года вводится обязательное требования к указанию номеров документов, которыми установлены льготы и преференции по уплате таможенных платежей, при заполнении графы 44 таможенной декларации[1] под кодом 07011[2] в соответствии с разработанными масками номеров документов.

Заявление сведений о документах согласно установленным маскам позволит сократить время проведения проверки документов и сведений, избежать направления уточняющих запросов в адрес декларанта.

Обращаем внимание, что в случае указания документов, которыми установлены льготы и преференции по уплате таможенных платежей, при заполнении графы 44 таможенной декларации под кодом 07011, в формате, НЕ соответствующем маскам документов, **декларация на товары НЕ БУДЕТ ПРИНЯТА таможенным органом.**

Маски номеров документов, которыми установлены льготы по уплате таможенных платежей, указываемые под кодом 07011 графы 44 ДТ:

Наименование документа	*Маска номера документа*	*Пример заполнения согласно маске*
Договор о ЕАЭС (29.05.2014)	ДОГОВОР О ЕАЭС (\(ПП\.[1-6]{1} П\.1 ПРИЛОЖЕНИЯ 6\))	ДОГОВОР О ЕАЭС (ПП.5 П.1 ПРИЛОЖЕНИЯ 6)
Договор о ЕАЭС (29.05.2014)	ДОГОВОР О ЕАЭС (\(П\."(2|3)"\ СТ\.36\))	ДОГОВОР О ЕАЭС (П.2 СТ. 36)
Решение Комиссии ТС № 130 от 27.11.2009 «О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза» П.7.1.	РЕШЕНИЕ 130 (\(П\.7\.1\.[0-9]{0,2}\))	РЕШЕНИЕ 130 (П.7.1.35)
Решение Комиссии ТС № 130 от 27.11.2009 «О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза» П.7.2 ИЛИ П.7.3	РЕШЕНИЕ 130 (\(П\.7\.(2|3)\))	РЕШЕНИЕ 130 (П.7.2)
Решение Комиссии ТС № 130 от 27.11.2009 «О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза» П.3.	РЕШЕНИЕ 130 (\(П\.3\))	РЕШЕНИЕ 130 (П.3)
Решение Коллегии ЕЭК № 122 от 06.10.2020	РЕШЕНИЕ 122 (\(П\.2\))	РЕШЕНИЕ 122 (П.2)
Решение Коллегии ЕЭК № 10 от 22.01.2019	РЕШЕНИЕ 10	РЕШЕНИЕ 10
Решение Коллегии ЕЭК № 36 от 19.04.2016	РЕШЕНИЕ 36	РЕШЕНИЕ 36
Решение	РЕШЕНИЕ ([0-9]{1,4} ПРИЛОЖЕНИЕ [0-9]{1,2})	РЕШЕНИЕ 37 ПРИЛОЖЕНИЕ 4
Соглашение	Б\/Н	Б/Н
Налоговый кодекс РФ № 117-ФЗ от 05.08.2000	117 ФЗ (\(ПП\.[0-9]{1,2} СТ\.150\))	117 ФЗ (ПП.20 СТ.150)
Налоговый кодекс РФ № 117-ФЗ от 05.08.2000	117 ФЗ (\(ПП\.[0-9]{1,2} П\.2 СТ\.164\))	117 ФЗ (ПП.2 П.2 СТ.164)
Налоговый кодекс РФ № 117-ФЗ от 05.08.2000	117 ФЗ (\(П\.[0-9]{1,2} СТ\.346\.35\))	117 ФЗ (П.11 СТ.346.35)
Федеральный закон № 289-ФЗ от 03.08.2018	289 ФЗ \(П\.[0-9]{1,2} Ч\.1 СТ\.47\)	289 ФЗ (П.24 Ч.1 СТ.47)
Федеральный закон № 443-ФЗ от 21.11.2022	443 ФЗ \(СТ\.12\)	443 ФЗ (СТ.12)
Закон РФ № 5003-1 от 21.05.1993	5003-1 (\(ПП\.[0-9]{1,2} П.[1-9]{1} СТ\.35\))	5003-1 (ПП.10 П.1 СТ.35)
Закон РФ № 5003-1 от 21.05.1993	5003-1 (\(ПП\.[0-9]{1,2} П\.1\.1 СТ\.35\))	5003-1 (ПП.10 П.1.1 СТ.35)
Закон РФ № 5003-1 от 21.05.1993	5003-1 (\(П.\1\СТ\.36\))	5003-1 (П.1 СТ.36)
Постановление Правительства РФ	ПП РФ ([0-9]{1,4})	ПП РФ 1042

Распоряжение Правительства РФ	РП РФ ([0-9]{1,4})-Р	РП РФ 1364-Р
Приказ ФТС России от 31.10.2011 № 2223	ПРИКАЗ 2223 (\(П\.1\))	ПРИКАЗ 2223 (П.1)

***[1]** — Решение Комиссии ТС № 257 от 20.05.2010 «О форме декларации на товары и порядке ее заполнения».*

***[2]** — Решение Комиссии Таможенного союза № 378 от 20.09.2010 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных документов».*

Customs.gov.ru

Как правильно задекларировать многокомпонентное оборудование

При декларировании компонентов крупногабаритного технологического оборудования, которое перемещается с особенностями, определенными ст. 117 ТК ЕАЭС и решением ФТС России о классификации товара (Решение по компонентам), необходимо учитывать следующее.

Для целей идентификации и контроля количества компонентов не допускается декларирование отдельными частями в разных декларациях на товары компонентов, которые представляют собой комплектный или завершенный товар (например, конвейер — 1 шт.).

Эти требования не относятся к комплектному и завершенному товару, указанному в приложении к Решению по компонентам в количестве более 1 шт. Такие компоненты допускается декларировать с подачей отдельных ДТ, при условии, что общее количество задекларированных компонентов не превысит количество, указанное в Решении по компонентам.

Аналогичные особенности декларирования относятся и к таким компонентам как кабели, трубопроводы, крепежный материал и т.п., количество которых указывается в перечне компонентов в метрах, килограммах и пр.

Допускается декларирование данных компонентов отдельными ДТ в количестве, которое не превышает указанное в Решении по компонентам. Например, если в Решении по компонентам указан компонент в количестве 100 шт., то допускается его декларирование отдельными ДТ (10 шт., 20 шт., 30 шт., 40 шт.).

Если в Решении по компонентам указано «конвейер 5 шт.», то его декларирование допускается осуществлять, например, следующим образом:

- ДТ № 1 – Конвейер 1 шт;
- ДТ № 2 – Конвейер 2 шт.;
- ДТ № 3 – Конвейер 2 шт.,

или если в Решении по компонентам указано «трубопровод 100 м», то его декларирование допускается осуществлять, например, следующим образом:

- ДТ № 1 – трубопровод 50 м;
- ДТ № 2 – трубопровод 30 м;
- ДТ № 3 – трубопровод 20 м.

В случае если компонент, например, «Конвейер 1 шт.» предполагается поставлять отдельными частями разными товарными партиями, то декларант (уполномоченный представитель) вправе обратиться в ФТС России в соответствии со ст.17 № 289-ФЗ с заявлением о внесении изменений в Решение по компонентам с просьбой детализировать (разбить) компонент на отдельные части с указанием количества этих частей, представив подтверждающую его состав документацию.

Методические рекомендации по подготовке заявления о принятии решения о классификации товара, перемещаемого с особенностями, определенными ст. 117 ТК ЕАЭС, заявления о внесении изменений в решение о классификации и документов к таким заявлениям, а также заполнение декларации на товары в отношении компонентов товара размещены ***на сайте ФТС России >>***

Alta.ru

Вопросы определения таможенной стоимости товаров, в отношении которых установлены ставки вывозных таможенных пошлин (Постановление № 1538)

Доклад начальника Уральской электронной таможни Епифанова Сергея Александровича на тему «О практике применения положений постановления Правительства РФ от 21 сентября 2023 г. № 1538. Вопросы определения таможенной стоимости товаров, в отношении которых установлены ставки вывозных таможенных пошлин» в заседании консультативного совета Уральского таможенного управления:

С 1 октября текущего года вступило в силу постановление Правительства РФ № 1538 от 21 сентября 2023 г.

Постановление охватывает обширную номенклатуру товаров, классифицируемых в 73-х группах ТН ВЭД ЕАЭС.

В Уральской электронной таможне декларируется 61 группа ТН ВЭД. Отмечу, что на участников ВЭД, входящих в состав Консультативного совета, приходится более 1/3 (32 %) от общего количества экспортных ДТ.

Постановлением устанавливаются дифференцированные ставки вывозных таможенных пошлин в зависимости от курса доллара США к рублю.

Определение таможенной стоимости при экспорте осуществляется в соответствии с Правилами, утвержденными постановлением Правительства РФ № 1694 от 16.12.2019, заполнение форм ДТС-3 или ДТС-4 производится в соответствии с Порядком, утвержденным приказом ФТС России № 152 от 27.01.2011 г.

Обязанность декларанта по заявлению таможенной стоимости в декларации на товары и необходимость ее документального подтверждения требует со стороны таможенных органов осуществления контроля достоверности заявляемых сведений о величине и структуре таможенной стоимости (в том числе, с проведением проверки документов и сведений до выпуска товаров).

Необходимость осуществления таможенного контроля таможенной стоимости привела к сокращению на 20 % (сентябрь, октябрь 2023) доли автовыпуска экспортных ДТ, что закономерно привело к увеличению средних сроков выпуска деклараций, в отношении которых не выявлялись профили рисков, с 15 минут в сентябре до 30 минут в октябре.

При контроле таможенной стоимости существуют определенные признаки недостоверного определения таможенной стоимости вывозимых товаров. Основными индикаторами риска являются:

- снижение цены идентичных товаров в рамках одного контракта до и после 1 октября 2023 г.;
- и более низкая величина заявленной таможенной стоимости вывозимых товаров по сравнению с таможенной стоимостью идентичных либо однородных товаров, а также товаров того же класса или вида при сопоставимых условиях их вывоза.

Основанием для применения таможенного контроля в форме проверки документов и сведений до выпуска товаров в соответствии со ст.325 ТК ЕАЭС является выявление хотя бы одного признака недостоверного определения таможенной стоимости товаров.

Постановлением № 1538 установлены также ставки вывозных таможенных пошлин при использовании временного периодического таможенного декларирования. При такой особенности декларирования контроль таможенной стоимости осуществляется при заявлении точных сведений о ней в полной декларации на товары.

В целом, определение таможенной стоимости экспортируемых товаров принципиально не отличается от определения таможенной стоимости импортируемых товаров. Основными документами, подтверждающими заявленные сведения, являются внешнеторговый контракт, спецификация, инвойс, оплата товара в установленные контрактом сроки. Перечень запрашиваемых документов и (или) сведений определяется с учетом условий сделки с товарами, характеристик товара, выявленных признаков недостоверного определения таможенной стоимости вывозимых товаров, а также иных обстоятельств.

Сведения о таможенной стоимости вывозимых товаров должны быть заявлены декларантом в графе 45 ДТ и в декларации таможенной стоимости формы ДТС-3 (если таможенная стоимость определяется методом по стоимости сделки с вывозимыми товарами) или формы ДТС-4 (если таможенная стоимость вывозимых товаров определяется методом отличным от метода по стоимости сделки с вывозимыми товарами).

Отличия от декларирования импортных поставок заключаются в следующем.

Определяя таможенную стоимость вывозимых товаров декларант может воспользоваться только пятью методами определения таможенной стоимости, так как отсутствует метод вычитания.

Пункт 20 Постановления № 1694 содержит перечень дополнительных начислений к цене фактически уплаченной или подлежащей уплате. При этом, транспортные расходы, понесенные покупателем дополнительно к сделке купли-продажи, не установлены в качестве дополнительных начислений.

Однако, в данном случае, таможенный орган исходит из принципа, что цена товара — это совокупность всех сделок, которые сопровождают сделку купли-продажи товара. Поэтому, в случае оплаты продавцом расходов на транспортировку товаров до места убытия с таможенной территории ЕАЭС по отдельному договору, данные расходы подлежат включению в таможенную стоимость.

Таким образом, всю процедуру контроля таможенной стоимости можно разделить на два этапа — это ценовой и документальный контроль заявленных сведений.

Этап ценового контроля заключается в проведении анализа на соответствие величины заявленной таможенной стоимости товаров определенным альтернативным величинам, которые закреплены законодательно.

В первую очередь при проведении ценового контроля учитываются сделки с идентичными, однородными товарами. Совокупность всех сведений, которые имеются в распоряжении таможенного органа (это и документы декларанта, и документы, полученные по дополнительным запросам и информация, размещенная в сети интернет), позволяет таможенному органу сделать вывод о необходимости проведения проверки заявленных сведений либо о документальном подтверждении заявленных в декларации на товары сведений.

Порядок проведения проверки документов и сведений, перечень документов, которые могут быть запрошены

таможенным органом и сроки проведения проверки установлены ст.325 ТК ЕАЭС.

Условно проверку документов и сведений о таможенной стоимости можно разделить на три запроса.

«Первый» запрос из электронного архива документов декларанта определяет анализ документов, представленных на момент подачи ДТ.

В рамках «второго» запроса таможенных орган запрашивает дополнительные бухгалтерские, транспортные и банковские документы, имеющие отношение к сделке.

В рамках «третьего» запроса таможенный орган уточняет все обстоятельства и разночтения по документам, которые были представлены по «первому» и «второму» запросам.

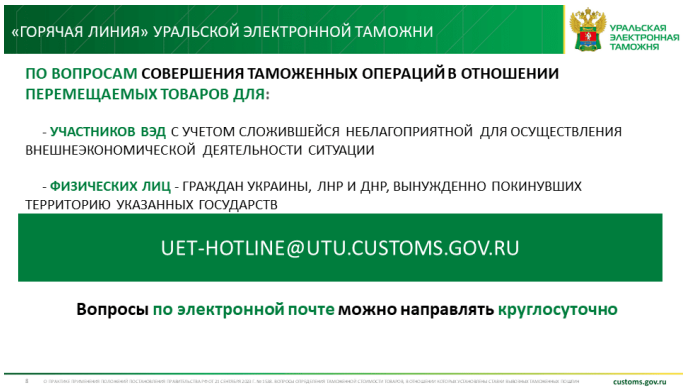
Если запрошенные документы представлены таможенному органу до истечения срока выпуска товаров, установленного ст.119 ТК ЕАЭС, то проверка документов и сведений завершается и, если представленные документы и сведения, подтверждают достоверность и полноту проверяемых сведений, таможенный орган производит выпуск товаров.

Однако, в случае, если проверка документов и сведений не может быть завершена в сроки выпуска товаров или запрошенные документы не представлены таможенному органу до истечения срока выпуска товаров таможенный орган информирует декларанта о возможности произвести выпуск товаров при условии предоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин. При этом, обеспечение не предоставляется в случае, если его сумма не превышает € 500.

С учетом установленных ТК ЕАЭС сроков, максимальный период проведения проверки документов и сведений составляет 100 календарных дней со дня регистрации таможенной декларации.

В случае подтверждения заявленных сведений по таможенной стоимости в рамках конкретной сделки декларант может использовать результаты такой проверки в случае 180 календарных дней после ее завершения для декларирования идентичных товаров, при неизменном уровне их цены. В случае указания в графе 44 ДТ номера декларации с подтвержденной стоимостью, дополнительная проверка проводиться не будет. Данная возможность предусмотрена п.7 Порядка, утвержденного приказом Минфина РФ № 175н от 26.08.2020 г.

В случае если, стоимость подтверждена, но какие-либо условия применения вышеуказанного пункта не выполняются, у декларанта есть возможность самостоятельно уже при подаче ДТ, предоставить достаточный комплект дополнительных документов, подтверждающих заявленные сведения. В таком случае, дополнительная проверка также назначаться не будет.



В качестве проблемного вопроса следует отметить систематическое несоблюдение порядков заполнения граф ДТ и ДТС, установленных Решением Комиссии ТС № 257 от 20.05.2010 и приказом ФТС России № 152 от 27.01.2011 г. Необходимость внесения изменений в такие ДТ приводит к увеличению сроков выпуска товаров.

Острым является и вопрос расчета и заявления величины статистической стоимости товаров в зависимости от условий поставки. Участниками ВЭД в нарушение пп.16 п.18, пп.23 п.41.20 Порядка заполнения ДТ, утвержденного Решением Комиссии ТС № 257 от 20.05.2010 г., заявляются недостоверные сведения о величине статистической стоимости товаров. Основным принципом расчета ее величины является необходимость включения транспортных расходов только до места убытия товаров с территории РФ.

Предлагаю довести указанную информацию до специалистов по таможенному оформлению с целью минимизации количества КДТ как до, так и после выпуска товаров. Спасибо за внимание!

Alta.ru

ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

Финляндия закрывает последний работающий автомобильный пункт пропуска на границе с Россией

Правительство Финляндии на внеочередном заседании, состоявшемся 28 ноября 2023 года, приняло решение о закрытии пункта пропуска «Райя-Йоосеппи» (сопредельный российский пункт пропуска «Лотта») в ночь с 29 на 30 ноября 2023 года сроком до 13 декабря 2023 года.

В связи с указанным решением закроются все пункты пропуска на сухопутной границе между Финляндией и Россией.

Ссылка на официальный пресс-релиз Департамента пресс-службы и коммуникаций Правительства Финляндии >>

«ПРАЙМ»

Власти выведут из-под курсовых пошлин партии товаров до € 200 и duty free

Товарные партии дешевле € 200 (около 20 тыс. руб. по курсу ЦБ на 11 ноября), изделия для личного пользования, а также поставки части товаров в магазины duty free планируется вывести из-под временных экспортных пошлин, привязанных к курсу рубля.

Такое решение было одобрено подкомиссией по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию, защитным мерам во внешней торговле правительственной комиссии по экономическому развитию, говорится в материалах, которые есть у РБК, и подтвердили в пресс-службе Минэкономразвития. Протокол подписан первым вице-

премьером Андреем Белоусовым. Такие предложения обсуждаются, подтвердили также в пресс-службе Минпромторга.

Гибкие курсовые вывозные пошлины были установлены правительством в сентябре и начали действовать с 1 октября. Мера является временной и будет действовать до конца 2024 года. Пошлина составляет от 4 до 7 % в зависимости от курса национальной валюты и применяется при курсе от 80 руб. за доллар. При среднем значении курса от 80 до 85 руб. пошлина составляет 4 % от стоимости товара, при курсе от 85 до 90 руб. — 4,5 %. Если курс на уровне 90-95 руб. за доллар (как сейчас), пошлина составит 5,5 %, а при курсе более 95 руб. — 7 %.

Правительство отмечало, что пошлины вводятся для поддержания рационального соотношения вывоза товаров и внутреннего потребления и защиты внутреннего рынка от необоснованного повышения цен. За первый месяц действия пошлины сборы составили 30 млрд руб., сообщил врио руководителя Федеральной таможенной службы Руслан Давыдов. Средний курс в октябре, согласно расчетам РБК по данным базы ЦБ по курсам валют, составил примерно 97 руб. за доллар. Пошлина на ноябрь установлена в максимальном размере 7 % от таможенной стоимости (на удобрения — 10 %). Текущий курс составляет чуть более 92 руб. (при таком среднем курсе пошлина опустилась бы до 5,5 %).

→ Что выведут из-под пошлин

Согласно решению подкомиссии, пошлина не будет взиматься с товаров следующих категорий:

— товарные партии стоимостью менее € 200;

Данный порог будет применяться к партии товара, следуемой от одного отправителя к одному получателю и по одному транспортному документу, пояснил РБК источник, близкий к подкомиссии по таможенному регулированию. Речь, в частности, идет о коммерческих грузах небольшой стоимости, запасных частях, образцах для представления дальнейших продаж и для сертификации российской продукции за рубежом, рекламных материалах, товарах, реализуемых в рамках электронной торговли, документах, корреспонденции, говорится в материалах к решению. По оценке властей, это позволит «сохранить курс и меры, направленные на поддержку несырьевого экспорта, прежде всего малого бизнеса».

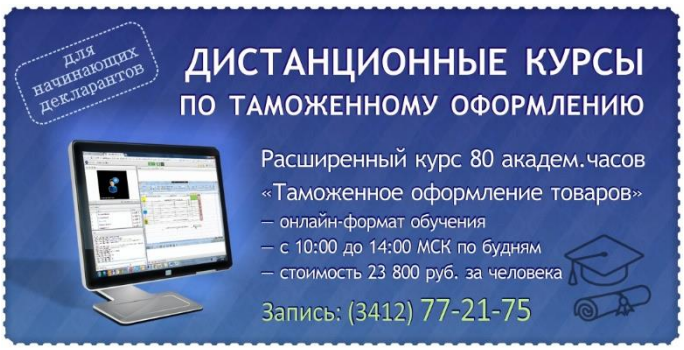
Корректировка регулирования позволит исключить ситуации, когда в отношении отправок с невысокой стоимостью и почтовых пересылок пробных изделий, в том числе в рекламных целях, взимались вывозные пошлины, говорит проректор по научной работе Всероссийской академии внешней торговли Наталья Волчкова. «Из-под регулирования исключаются небольшие по стоимости отправления малого и среднего бизнеса. Многим начинающим экспортерам, которые сейчас выходят на новые рынки, зачастую нужно отправить пробные партии товара, чтобы оценить рентабельность и выстроить связи с контрагентами», — объясняет она.

— товары для личного пользования;

— ряд товаров из ассортимента магазинов duty free.

По общим правилам ЕАЭС под таможенную процедуру беспошлинной торговли не могут быть помещены товары Таможенного союза, облагаемые экспортными пошлинами. «Для сохранения для потребителей возможности приобретения товаров в магазинах беспошлинной торговли без уплаты экспортных пошлин» между Евразийской экономической комиссией, Минэкономразвития, Минфином и ФТС России ведется работа по внесению поправок в это регулирование, чтобы товары, на которые Россия установила курсовые пошлины, могли продаваться в магазинах duty free, сообщил источник РБК, близкий к подкомиссии по таможенно-тарифному регулированию.

РБК



ЕАЭС продлевает тарифную льготу на ввоз электромобилей до конца 2025 года

Совет ЕЭК продлил тарифную льготу в виде освобождения от уплаты таможенной пошлины в отношении электромобилей, ввозимых в страны Евразийского экономического союза в ограниченном количестве, по 31 декабря 2025 года.

Освобождение от уплаты таможенных пошлин предоставляется только гражданам, постоянно проживающим в Республике Армения, Республике Беларусь, Республике Казахстан и Кыргызской Республике. При этом не допускается передача прав владения, пользования и распоряжения электромобилями лицам, имеющим гражданство и (или) постоянное место жительства в Российской Федерации.

«Как ожидается, продление сроков применения тарифной льготы в комплексе с другими мерами, направленными на стимулирование спроса на электромобили, их производства и развитие сети зарядных станций, будет способствовать более широкому распространению таких транспортных средств», — отметил министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев.

→ Справка

Ставка ввозной таможенной пошлины ЕТТ ЕАЭС в отношении электромобилей составляет 15 % от таможенной стоимости. В соответствии с Решением Совета ЕЭК № 29 от 16.03.2020 в период с 4 мая 2020 г. по 31 декабря 2021 г. включительно применялась пошлина в размере 0 %. А в соответствии с п. 7.1.38 Решения Комиссии Таможенного союза № 130 от 27.11.2009 г. предоставлена тарифная льгота в виде освобождения от уплаты таможенной пошлины в отношении электромобилей, ввозимых в страны ЕАЭС в ограниченном количестве, сроком по 31 декабря 2023 г.

EEC.eaeunion.org

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

ВС разъяснил нюансы возврата излишне уплаченных таможенных платежей

Суд пояснил, что факт добровольного декларирования товара, произведенного ранее во исполнение решения таможенной проверки, оспоренного в суде, не препятствует квалификации внесенных таможенных платежей в качестве излишне уплаченных.

В комментарии «АГ» один из адвокатов заявителя жалобы в ВС считает, что данным определением фактически сломана схема, достаточно массово применяемая таможенными органами для отказа в возврате излишне уплаченных таможенных платежей. Один из экспертов «АГ» считает

странным то, что даже по таким очевидным делам, при наличии преюдициального судебного акта, который пытался преодолеть таможенный орган, необходимо дойти до ВС, чтобы добиться реализации одного из основополагающих прав декларанта. Другой полагает, что благодаря данному определению в подобных спорах суды будут вынуждены более корректно применять нормы материального права, а таможенные органы активнее возвращать излишне уплаченные таможенные платежи.

24 ноября Верховный Суд вынес Определение № 301-ЭС23-13023 по делу № А11-2543/2022 об оспаривании отказа таможенного органа в возврате излишне уплаченных таможенных платежей организации, которая ранее была незаконно привлечена к солидарной ответственности при ввозе товаров на таможенную территорию РФ.

→ Спор о возврате таможенных платежей

Ярославской таможней по результатам проведенной внеплановой выездной таможенной проверки АО Гаврилов-Ямский машиностроительный завод «Агат» был выявлен факт нахождения на территории завода в производственных цехах незадекларированных в установленном порядке токарных станков. В связи с этом 10 апреля 2019 г. был составлен акт, в котором таможня пришла к выводу о том, что станки незаконно перемещены через таможенную границу Евразийского экономического союза и в отношении них не уплачены таможенные пошлины, в связи с чем оборудование подлежит таможенному декларированию. В акте отмечалось, что общество в момент приобретения станков знало или должно было знать о незаконности такого перемещения, а потому у него возникает солидарная обязанность по уплате налогов (сборов).

Во исполнение указаний таможни и в целях продолжения осуществления хозяйственной деятельности общество представило таможенную декларацию на товар и уплатило таможенные пошлины, налоги и сборы в полном объеме. Общая сумма таможенных платежей составила 3,3 млн руб. Произведя декларирование товара и уплатив начисленные суммы, завод оспорил действия таможни, направленные на привлечение его совместно с неустановленным лицом к солидарной ответственности, и они были признаны судом незаконными.

Затем, общество, полагая, что у него отсутствует предусмотренная законом обязанность по уплате таможенных пошлин и налогов за ввоз спорных станков, обратилось во Владимирскую таможню с заявлением о внесении изменений или дополнений в сведения, указанные в декларации на товары, после выпуска товаров, а также о возврате излишне уплаченных платежей. По результатам рассмотрения заявления Владимирская таможня письмом от 4 марта 2022 г. отказала во внесении изменений в декларацию, сославшись на подп. «б» п. 18 Порядка внесения изменений (дополнений) в сведения, заявленные в декларации на товары, утвержденного решением Коллегии ЕЭК № 289 от 10.12.2013 г. Таможенный орган указал, что представленные документы не свидетельствуют о наличии оснований для возврата таможенных платежей в заявленном размере.

Не согласившись с отказом в возврате излишне уплаченных таможенных платежей, завод обратился в суд с заявлением о признании недействительным решения Владимирской таможни, а также об обязании таможни возвратить излишне уплаченные таможенные платежи на общую сумму 3,3 млн руб. В обоснование заявленного требования общество сослалось на обстоятельства приобретения оборудования, а также условия заключенных договоров поставки и купли-продажи. Общество отмечало, что по договору поставки расходы по оформлению документов, уплате таможенных и иных платежей, сборов и пошлин возлагались на поставщика — ООО «Технологии». Договор купли-продажи, заключенный с лизингодателем — ООО Лизинговой компанией «Стратегические инвестиции» после уплаты заводом в полном объеме лизинговых платежей за оборудование, также не предполагал наличие на стороне покупателя каких-либо рисков при заключении данной сделки.

В удовлетворении требований было отказано. Суд исходил из того, что к заявлению заводом были приложены документы, не обладающие признаками вновь полученных документов, подтверждающих излишнее начисление таможенных платежей в результате ошибки декларанта либо таможни и влекущих изменение размера исчисленных к уплате сумм. По мнению первой инстанции, факт признания действий таможни о привлечении общества к солидарной ответственности незаконными не может служить основанием для возврата таможенных пошлин, поскольку первоначальная декларация на спорный товар обществом подана добровольно, также добровольно в полном объеме уплачены таможенные пошлины, налоги и сборы.

Апелляция отменила решение первой инстанции и признала оспариваемое решение таможенного органа недействительным, возложив на него обязанность возвратить обществу таможенные платежи. Апелляционный суд отметил, что в отсутствие доказательств осведомленности общества о незаконном перемещении товара через таможенную границу и умышленного сокрытия информации о товаре с целью его незаконного оборота и неуплаты таможенных платежей у таможенного органа не имелось оснований для отказа во внесении изменений в сведения, указанные в декларации на товары, и как следствие, для отказа в возврате заводу ранее уплаченных таможенных платежей. Вместе с тем суд округа отменил постановление апелляции, оставив в силе решение первой инстанции.

→ Верховный Суд указал на ошибку

Не согласившись с принятыми по делу судебными актами судов первой и кассационной инстанций, общество обратилось в Верховный Суд. Рассмотрев дело, Судебная коллегия по экономическим спорам ВС отметила, что по общему правилу ответственным за уплату таможенных платежей является лицо, которое декларирует товары либо от имени которого декларируются товары. Исключением из общего правила являются факты незаконного перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза. В этом случае согласно п.2 ст.56 ТК ЕАЭС обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов возникает у лиц, незаконно перемещающих товары. Лица, участвующие в незаконном перемещении, если они знали или должны были знать о незаконности такого перемещения, а при ввозе товаров на таможенную территорию — также лица, которые приобрели в собственность или во владение незаконно ввезенные товары, если они знали или должны были знать о незаконности их ввоза на таможенную территорию, несут солидарную обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов с лицами, незаконно перемещающими товары.

ВС указал, что данное регулирование направлено на защиту не только фискального интереса государства, но и таких конституционных ценностей, как суверенитет и экономическая безопасность РФ, законные интересы отечественных производителей и потребителей. Однако, как неоднократно отмечал в своих решениях КС РФ, лица, которые не знали и не должны были знать о незаконности перемещения товара через таможенную границу Таможенного союза, не могут

рассматриваться как обязанные по уплате таможенных платежей (Постановление № 8-П от 14.05.1999, определения № 202-О от 27.11.2001, № 167-О от 12.05.2006, № 2519-О от 24.11.2016).

Судебная коллегия также указала, что в соответствии с п.26 Постановления Пленума ВС РФ № 49 от 26 ноября 2019 г., само по себе заключение физическим или юридическим лицом сделки с участником внешнеторгового оборота, допустившим незаконное перемещение товара (незаконный ввоз товара на территорию Таможенного союза), не является основанием для возложения на такое лицо солидарной обязанности по уплате таможенных платежей.

ВС подчеркнул, что судам необходимо давать оценку достаточности доказательств, представленных таможенным органом в подтверждение того, что участие лица, на которое возлагается солидарная обязанность по уплате таможенных платежей, в незаконном перемещении (ввозе) товаров носило умышленный характер, либо доказательства того, что привлекаемое лицо знало или должно было знать о незаконном перемещении (ввозе) товаров, а также доказательств, представленных таким лицом в опровержение доводов таможенного органа.

Суд отметил, что в данном деле содержащиеся в акте выездной таможенной проверки выводы не нашли своего подтверждения, в связи с чем оспариваемые действия таможни признаны судом незаконными. Поэтому принятые по иному делу судебные акты возлагали на таможенные органы и их должностные лица обязанность восстановить нарушенное право заявителя и произвести возврат таможенных платежей, уплата которых была произведена заводом во исполнение требования Ярославской таможни, оформленного в виде акта проверки, указано в определении. Отказ в восстановлении нарушенного права, выразившийся в отказе заводу во внесении изменений в ранее представленную декларацию, а также в возврате излишне уплаченных таможенных платежей, по существу привел со стороны таможенного органа к преодолению вступивших в законную силу судебных актов. Это, в свою очередь, повлекло необходимость повторного обращения завода с соответствующим требованием в арбитражный суд.

ВС обратил внимание, что после выпуска товаров декларант вправе самостоятельно инициировать процедуру внесения изменений в сведения, заявленные в декларации, от которых зависит определение размера подлежащих уплате таможенных платежей. Основанием для обращения декларанта в таможенный орган с указанным заявлением является выявленная недостоверность сведений, содержащихся в декларации на товары. Наряду с указанной процедурой согласно пп. «в» Порядка № 289 изменения в ранее заявленные сведения о декларируемом товаре вносятся в декларацию по результатам рассмотрения жалоб на решения, действия (бездействие) таможенных органов и их должностных лиц либо на основании вступивших в законную силу решений судебных органов государств-членов. В этом случае, как уточнил ВС, факт добровольного декларирования товара, произведенного ранее во исполнение решения (акта) таможенной проверки, оспоренного в суде, не препятствует квалификации внесенных таможенных платежей в качестве излишне уплаченных.

Таким образом, Верховный Суд пришел к выводу, что у таможенного органа не имелось правовых оснований для отказа заводу в возврате излишне уплаченных таможенных платежей, а у суда кассационной инстанции — для отмены постановления суда апелляционной инстанции. ВС отменил постановление кассационного суда, как принятое при существенном нарушении норм права, а постановление суда апелляционной инстанции по делу — оставил в силе.

→ Комментарий представителя

Один из представителей заявителя в ВС, адвокат АП Ярославской области Николай Бурыкин в комментарии «АГ» указал, что выводы Суда практически дословно совпадают с аргументами, озвученными им в судебном заседании. «Само дело тянулось с 2019 г. Сначала оспаривались действия таможни по привлечению к солидарной ответственности при ввозе товаров на таможенную территорию РФ. Действия таможни признали незаконными, а у завода признали отсутствие обязанности по уплате таможенных платежей. Далее мы попытались вернуть излишне уплаченные платежи, подав корректировку таможенной декларации, — это единственный предусмотренный на сегодня законом путь возврата. Таможня и вслед за ней суды первой и кассационной инстанций отказали на основании того, что форма корректировки декларации не предусматривает такого варианта заполнения — возврат в результате незаконных действий таможни», — рассказал адвокат.

Николай Бурыкин пояснил, что в ВС РФ представители завода настаивали на том, что имевшийся на тот момент судебный акт узаконивал систему, при которой излишне уплаченные таможенные платежи невозможно вернуть в принципе, если эти платежи были уплачены в результате действий таможенного органа, признанного впоследствии незаконным. «ВС РФ с нами согласился и оставил в силе решение суда апелляционной инстанции, дополнительно его аргументировав. По итогу фактически сломана схема, достаточно массово применяемая таможенными органами для отказа в возврате излишне уплаченных таможенных платежей», — подчеркнул адвокат.

→ Эксперты оценили выводы ВС

Управляющий партнер юридической фирмы «Лесников, Ильичёв и Партнеры» Петр Лесников отметил, что упомянутое в определении ВС РФ основание для отказа в возврате излишне уплаченных таможенных платежей является стандартной отпиской всех таможенных органов РФ, которые при этом практически всегда отказывают во внесении изменений и возврате платежей, поэтому проблема безусловно актуальна. «Между тем, учитывая обстоятельства дела, грамотный подход заявителя, формальный отказ таможни, который при наличии вступившего в законную силу решения по делу № А82-139958/2019 является заведомо незаконным, исключительно положительный результат рассмотрения дела был предсказуем», — полагает эксперт.

Петр Лесников указал, что, несмотря на всю очевидность, суды первой и кассационной инстанции «по привычке» встали на сторону таможни, при этом в качестве основания законности отказа таможни указали на отсутствие вновь полученных документов, подтверждающих излишнее начисление таможенных платежей, что не предусмотрено законом, а также на добровольность декларирования спорного товара и уплату платежей, что спорно, учитывая количество токарных станков и их жизненно важное значение для производственного предприятия. «Таким образом, именно благодаря определению ВС справедливость восторжествовала, при этом странно, что даже по таким очевидным делам, при наличии преюдициального судебного акта, который, как справедливо указано ВС, пытался преодолеть таможенный орган, необходимо дойти до Верховного Суда, чтобы добиться реализации одного из основополагающих прав декларанта», — заключил эксперт.

Юрист МКА «Аронов и партнеры» Михаил Пипко согласился, что на сегодняшний день проблема возврата

излишне уплаченных таможенных платежей в результате незаконных действий таможенного органа является достаточно актуальной. Эксперт заметил, что, как правило, в подобных случаях, когда по результатам таможенной проверки выявляется незадекларированное оборудование, таможенному органу проще обязать компанию произвести декларирование. Вместо того, чтобы с необходимой степенью достаточности и объективности установить: действовало ли общество умышленно в обороте товаров, незаконно ввезенных на территорию Таможенного союза, а также было ли оно осведомлено о незаконном перемещении таких товаров через таможенную границу.

По мнению Михаила Пипко, действия машиностроительного завода представляются более чем обоснованными: в целях недопущения изъятия незадекларированных станков и дальнейшего продолжения функционирования предприятия общество приняло решение сначала уплатить недоимку, а после оспорить действия таможенного органа в судебном порядке. «На мой взгляд, выводы Судебной коллегии являются весьма справедливыми. В отличие от суда кассационной инстанции, некорректно разъяснившего смысл ключевых решений КС РФ, ВС РФ обоснованно указал, что лица, которые не знали и не должны были знать о незаконности перемещения товара через таможенную границу Таможенного союза, не могут рассматриваться как обязанные по уплате таможенных платежей. Данная позиция представляется весьма логичной, поскольку заключение обществом сделки с участником внешнеторгового оборота, допустившим незаконное перемещение оборудования, не может являться основанием для возложения на компанию солидарной обязанности по уплате таможенных платежей», — считает эксперт.

Кроме того, как полагает Михаил Пипко, важность решения ВС заключается в подтверждении позиции о том, что факт добровольного декларирования товара, произведенного ранее во исполнение решения таможенной проверки, оспоренного в суде, не препятствует квалификации внесенных таможенных платежей в качестве излишне уплаченных. Эксперт предположил, что благодаря этому определению ВС в подобных спорах суды будут вынуждены более корректно применять нормы материального права, а таможенные органы активнее возвращать излишне уплаченные таможенные платежи.

Advgazeta.ru

ЛОГИСТИКА

Завершается пилотный проект по внедрению международной автомобильной транспортной накладной e-CMR между Россией и Беларусью

Завершена активная фаза эксперимента по сопровождению международных грузовых автомобильных перевозок между Российской Федерацией и Республикой Беларусь электронной международной транспортной накладной e-CMR, подписанной электронной подписью каждого участника перевозочного процесса с обеспечением юридической силы e-CMR при трансграничном электронном взаимодействии. Об этом сообщила пресс-служба Минтранса России.

Целью проекта является апробация технологий и процессов передачи e-CMR между всеми участниками грузоперевозки с предоставлением информации в государственные информационные системы стран Союзного государства. Результаты эксперимента показали техническую и практическую возможность осуществления «безбумажных» международных автоперевозок. В будущем они лягут в основу реализации перехода на промышленное применение e-CMR в рамках Союзного государства.

Пилотный проект реализуется при тесном взаимодействии Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь при участии налоговых и таможенных служб государств. Его подготовку и проведение с российской стороны координируют АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» и ПАО Сбербанк, «СберКорус» (ООО «КОРУС Консалтинг СНГ»), с белорусской — ООО «Современные технологии торговли».

Экспериментальные перевозки грузов из России в Беларусь осуществлены Транспортной группой FESCO, в обратном направлении — компанией «Белтаможсервис».

«Эксперимент продемонстрировал практическую возможность осуществления "безбумажных" грузовых перевозок, подтвердил возможность использования государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) для предоставления заинтересованным федеральным органам исполнительной власти сведений о такой перевозке. Благодарим белорусских коллег за активное взаимодействие», — прокомментировал заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Баканов.

Минтрансом России будет предложено проведение аналогичного проекта по применению e-CMR в странах, входящих в Евразийский экономический союз. Кроме того, в проработке находится вопрос взаимодействия с дружественными странами по данному направлению. Это создаст предпосылки для повышения качества заблаговременного извещения системы интеллектуального пункта пропуска через государственную границу сведениями о международной грузовой перевозке и потенциального сокращения времени на совершение операций государственного контроля и пересечения государственной границы за счет применения документов в электронном виде.

«FESCO, как передовая транспортная группа в части внедрения цифровых решений, уделяет особое внимание инициативам по безбумажному оформлению перевозок, в том числе и на автомобильном транспорте. Уверены, что возможность применения e-CMR при международных автоперевозках станет большим шагом к повышению уровня цифрового развития логистической отрасли России», — заявил вице-президент по информационным технологиям FESCO Дмитрий Суровец.

«Переход на цифровые технологии снижает издержки в отрасли и повышает эффективность бизнеса наших клиентов, которые занимаются международными грузоперевозками. Эксперимент по внедрению электронной накладной наглядно продемонстрировал все преимущества e-CMR в трансграничных автоперевозках. Мы видим большой потенциал тиражирования этой технологии на дружественные страны», — отметил заместитель председателя правления Сбербанка Анатолий Попов.

«В ходе реализации проекта мы столкнулись с вопросами, связанными с необходимостью перехода на международный стандарт электронного обмена данными и подписания электронного документа несколькими электронными подписями, принадлежащими различным государствам. Многое делалось впервые, но благодаря сплоченной работе международной команды экспертов при поддержке Минтранса и ФНС России проект удалось реализовать. Уверен, что внедрение юридически значимого электронного документооборота является обязательным условием

цифровизации грузовых перевозок по маршрутам международных транспортных коридоров», — подчеркнул генеральный директор АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» Александр Исаев.

ComNews.ru

Электронной очередью через границу воспользовались более 40 тыс. водителей фур

Сервисом электронной очереди через госграницу РФ за 2,5 месяца воспользовались более 40 тыс. водителей грузовиков. Об этом в интервью ТАСС сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев.

С 1 сентября пункты пропуска на российских границах ввели электронную очередь для грузовых машин, система действует на пунктах пропуска «Забайкальск» на границе с Китаем, «Бугристое» на границе с Казахстаном и «Чернышевское» на границе с Литвой.

«За 2,5 месяца, что работает система, бесплатным сервисом воспользовались более 40 тыс. водителей грузовиков. Вопрос с "живыми очередями" в этих пунктах пропуска решен. Вместе с тем на административных границах с новыми регионами в текущем году внедрена информационная система мониторинга и информирования водителей о времени проезда до того или иного пункта пропуска», — рассказал Савельев, добавив, что для водителей разработано специальное приложение, которое помогает сориентироваться и выбрать быстрые и удобные маршруты при поездке в новые регионы России.

→ Модернизация пунктов пропуска

«Пункты пропуска оснащаются уникальным досмотровым оборудованием портального типа, которое позволяет быстро, точно и безопасно досматривать 100 % транспортных средств на границе. Оборудование сканирует движущийся транспорт, позволяет выявлять оружие, наркотики, взрывчатые и другие запрещенные к провозу вещества и предметы. Использование нового оборудования позволяет на 30-50 % увеличить пропускную способность пункта пропуска, повысить уровень безопасности», — отметил министр.

Сейчас такое оборудование установлено на семи пунктах пропуска: Забайкальск на границе с Китаем, Тагиркент-Казмаляр на границе с Азербайджаном, Маштаково и Петухово на границе с Казахстаном, Весело-Вознесенка, Матвеев Курган и Джанкой на административной границе с новыми регионами РФ.

Более того, как заявил Савельев, в 2023 году проводятся мероприятия по реконструкции и благоустройству 73 пунктов пропуска. «С каждым годом мы наращиваем темпы: в прошлом году реализовали 65 мероприятий, а в следующему планируем уже 80», — отметил он.

«Отдельно отмечу достижения по двум наиболее загруженным пунктам пропуска на российско-грузинском и российско-азербайджанском участках государственной границы: Верхний Ларс мы расширили до 39 полос, что позволило увеличить пропускную способность перехода с 1,5 тыс. до 3,9 тыс. транспортных средств в сутки, а в пиковые даты — до 4-5 тысяч. Более того, провели масштабную работу на российско-азербайджанском пункте пропуска Яраг-Казмаляр, обеспечили показатель пропускной способности — 1,1 тыс. грузовиков в сутки, что почти в 3 раза больше прежних значений», — отметил министр.

ТАСС

Логистические хабы в приграничных городах расширят грузопотоки и торговлю между РФ и КНР

В современных геополитических условиях основной экспортно-импортный поток имеет восточный вектор. Это еще раз подтвердили участники ВЭФ-2023, заявив о возможности запустить несколько перспективных проектов. Для увеличения грузопотоков и торговли между Россией и Китаем предложено развивать инфраструктуру приграничных городов, превращая их, по сути, в логистические хабы.

Пока речь идет о двух населенных пунктах на границе с КНР: Забайкальске (Забайкальский край) и Нижнеленинском в Еврейской автономной области. «В Забайкальске идет перевалка угля и руды в контейнерах Open Top. Сейчас оборот — миллион тонн в год, но этот объем реально увеличить до трех миллионов тонн, а пропускную способность пункта пропуска — с 20 до 40 млн тонн в год. Инвестиции в инфраструктуру потребуются в размере 8 млрд рублей, при этом налоговых поступлений по расчетам, основанным на анализе пропускной способности, будет в шесть раз больше», — рассказала основатель градостроительного бюро MastersPlan, соорганизатор международной дискуссионной платформы «Урбан Хаб ВЭФ-2023» Юлия Зубарик.

Достойная транспортная инфраструктура подстегивает рост товарооборота. Взять, например, Нижнеленинское. Осенью прошлого года здесь запущен в эксплуатацию железнодорожный мост, связывающий российское поселение с китайским Тунцзяном. И потекли грузы — руда, уголь, мощность контейнерных терминалов увеличилась с нуля до почти 6 млн тонн в год. А вообще пропускная способность погранперехода через Нижнеленинское оценивается в 25 млн тонн в год.

Увеличение грузовых потоков, по мнению Юлии Зубарик, подстегнет и жилищное строительство на приграничных с Китаем территориях. «Очевидны перспективы этих поселений не только как логистических хабов, но и привлекательного места для жительства. С увеличением объема перевозок вырастет потребность в рабочих местах — до нескольких тысяч. Людям потребуется социальная инфраструктура. В обозримом будущем здесь могут появиться новые центры жизни», — уверена эксперт.

Но, как известно, сами по себе хабы груз не производят, его туда надо доставить. А вот с этим как раз могут быть проблемы. И они возникают уже сейчас, что же говорить о тех временах, когда внешнеторговые товаропотоки возрастут, как предсказывают эксперты, в разы.

«Сегодня имеющаяся транспортная сеть работает на пределе своих возможностей, и со временем это может стать тормозом для развития торгово-экономических связей, — утверждает профессор факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ Сергей Цыплаков. — Увеличение торгово-экономического сотрудничества России со странами АТР, в первую очередь с Китаем, со всей остротой поставило на повестку дня вопрос о развитии транспортно-логистической инфраструктуры в восточной части страны. Можно ожидать, что объем грузоперевозок только в рамках российско-китайской торговли в ближайшие пять лет может вырасти более чем в два раза и превысить планку в 400 млрд тонн».

Для расшивки узких мест понадобятся масштабные и комплексные усилия по многим направлениям, считает ученый.

«Во-первых, они должны включать в себя повышение пропускной способности имеющихся железнодорожных магистралей (Транссиб, БАМ), строительство новых

газопроводов и нефтепроводов, способных перебросить углеводороды из регионов Западной Сибири на Восток, развитие перевозок по Севморпути, который является кратчайшим морским маршрутом между Европой и Азией. А во-вторых, в сотрудничестве с Китаем необходимо продолжить модернизацию и повышение пропускной способности имеющихся погранпереходов, а также форсировать развитие обладающего большими транзитными возможностями экономического коридора Россия–Монголия–Китай», — подчеркнул Сергей Цыплаков.

Если рассматривать доставку товаров по суше, то тут, безусловно, неизменными остаются преимущества транспортировки по железной дороге: независимость от погодных условий, скорость, возможность перевозки на большие расстояния широкой номенклатуры грузов, гарантия их сохранности и т.д. Крупные промышленные и производственные предприятия оборудованы путями необщего пользования, которые примыкают к железнодорожным магистралям, что упрощает процесс доставки. Кроме того, это самый экологичный способ перевозки грузов: более половины протяженности железнодорожных путей общего пользования электрифицировано. В частности, по всему Транссибу движение идет на электротяге.

«Для бесперебойной доставки грузов на восточном плече важно обеспечить функционирование приграничной инфраструктуры, — рассказал "РГ" гендиректор компании «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев. — С этой целью ведется работа по повышению пропускной способности погранпереходов: самые востребованные пункты пропуска переведены на круглосуточный режим работы, прорабатываются вопросы строительства дополнительных путей».

По мнению эксперта, также необходимо уделить внимание развитию терминально-логистической инфраструктуры в регионах формирования и расформирования грузопотоков — это Уральский, Сибирский и Дальневосточный округа, а также развитию терминальных мощностей погранпереходов.

Цифровизация перевозочного процесса и переход на полноценный электронный документооборот как между перевозчиками, так и с контролирующими органами обеспечит беспрепятственное движение грузов и будет способствовать развитию товарооборота со странами АТР, продолжает специалист. В этой сфере уже удалось добиться определенных успехов, но работы еще предстоит немало.

«Ключевая задача логистических компаний — на базе собственных и партнерских ресурсов сформировать не только новые цепочки поставок, но и полноценные логистические решения. Сегодня надо предлагать клиентам сервис не только в прямом железнодорожном сообщении со странами АТР, но и регулярные мультимодальные маршруты, в том числе с использованием морского плеча. Такой подход дает представителям бизнеса возможность формировать новые экономические связи, выходить на новые рынки сбыта, выстраивать партнерство с поставщиками сырья и материалов», — резюмирует Дмитрий Мурев.

Российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество в силу масштабов экономик двух стран и общей границы просто обречено если не на процветание, то на значительные объемы, уверен президент Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катырин. И геополитические обстоятельства здесь скорее выступают фоном, нежели являются движущей силой процесса кооперации. В этом смысле санкционная политика Запада в отношении нашей страны просто запустила механизмы смены торговых приоритетов. Российские экспортеры в Китай в основном представлены крупными компаниями, которые поставляют в Поднебесную нефтепродукты, сжиженный газ, каменный уголь, удобрения, железные руды, медь, никель, алюминий, минеральные удобрения и т.д.

Но недавние исследования, проведенные Аналитическим центром НАФИ и ПСБ, показали резко возросшую активность на азиатском направлении представителей малого и среднего бизнеса, продолжает глава ТПП РФ. В процессе освоения китайского рынка уже участвует каждый пятый отечественный предприниматель. Наиболее перспективным направлением экспорта российского МСБ в Китай по-прежнему выступает пищевая и сельскохозяйственная продукция. Этот сегмент экономики способен в ближайшей перспективе оказать существенное влияние на структуру товарооборота между нашими странами. Хорошим спросом в Китае пользуются российские морепродукты, мед, зерно, масло, кондитерские изделия и т.д.

Но нередки случаи, когда предприниматели — как российские, так и китайские — обращаются в ТПП РФ с жалобами, в том числе и на ограниченность транспортной инфраструктуры, сдерживающую развитие двусторонней торговли. И вносят свои предложения, как исправить ситуацию. «К примеру, некоторые бизнесмены видят решение логистических проблем в развитии автомобильного сообщения между нашими странами, создании совместной транспортно-логистической системы по типу Carnet TIR, — сообщил Сергей Катырин. — Все вопросы российско-китайского взаимодействия находятся на контроле правительства, прорабатываются комплексные меры по улучшению ситуации и продвижению перспективных направлений сотрудничества. Уверен, что при взаимном участии сторон будут найдены компромиссы, которые позволят на здоровой конкурентной основе наращивать взаимную торговлю между нашими странами».

«Российская газета»

Внесены изменения в правила осуществления транзитных перевозок, а также в требования к средствам идентификации (пломбам)

Постановлением Правительства РФ № 1880 от 09.11.2023 внесены изменения в Постановление Правительства РФ № 1877 от 27.12.2019. Изменениями уточняются, в частности, порядок информационного взаимодействия ФТС с операторами пломбирования, порядок контроля транзитных международных автомобильных и железнодорожных перевозок через территорию РФ в третьи страны отдельных видов сельхозпродукции, страной происхождения которых является недружественное государство, и отдельных видов товаров, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины, устанавливаются требования к перевозчикам, осуществляющим перевозки без применения электронных навигационных пломб или с нарушениями положений Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, и прочее.

Настоящее постановление вступает в силу со дня, с которого в соответствии с п.6 ст.18 Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок, подписанного в Москве 19 апреля 2022 г., осуществляется отслеживание перевозок товаров, в отношении которых одним или несколькими государствами – членами ЕАЭС

применяются специальные экономические меры (вывозимых с таможенной территории ЕАЭС в соответствии с таможенной процедурой экспорта, а также перемещаемых между государствами-членами в рамках взаимной торговли), перевозимых автомобильным и (или) железнодорожным видами транспорта, за исключением случаев, когда такие перевозки не осуществляются по территории государства – члена ЕАЭС, которым применяются указанные специальные экономические меры.

«КонсультантПлюс»

Приведет ли национализация контейнерных перевозок к рентабельности СМП

Передача прав собственности на FESCO Росатому вызвала широкий резонанс в мировой логистической отрасли. Этот шаг позволит России развивать судоходство по Северному морскому пути (СМП) и переориентировать значительную часть существующих мировых морских перевозок между растущей экономикой Азии, Юго-Восточной Азии и, возможно, консервативным, но достаточно емким рынком Европы.

FESCO является одним из крупнейших операторов контейнерных перевозок в России и странах СНГ. Ее флот насчитывает 22 собственных и 6 зафрахтованных судов общим объемом 40 332 TEU, что делает ее 35-м по величине оператором в мире. За развитием грузоперевозок по СМП от FESCO было бы интересно понаблюдать, учитывая суровость и сложность пути, а также опыт китайских перевозчиков.

Однако некоторые эксперты выражают скептицизм относительно возможности расширения контейнерных перевозок по СМП. Они утверждают, что СМП является приемлемым маршрутом только летом, когда ледяные шапки растают. Кроме того, они считают, что пока не изменится геополитический климат в целом, СМП не будет развиваться дальше мелких и локальных операторов.

Несмотря на это, Росатом уверен в своих возможностях и намерен использовать свои ресурсы для развития судоходства по СМП. Ведь этот маршрут является более коротким и экономически выгодным, чем традиционный маршрут через Суэцкий канал. Кроме того, расширение грузоперевозок по СМП может стать дополнительным стимулом для развития инфраструктуры в портах и на берегах Севера.

Customsonline.ru

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД

Особенности оценки соответствия в современных условиях

Стенограмма выступления Бурьянова Павла Дмитриевича, генерального директора ООО «Инфотехразвитие», на ежегодной конференции Совета ТПП РФ по таможенной политике, посвященной актуальным вопросам внешнеэкономической деятельности в современных условиях, 29.12.2023 г.:

«Постараюсь остановиться на основных аспектах того, что касается оценки соответствия с точки зрения ввоза продукции, на что надо обращать внимание, какие у нас есть новшества в связи со всеми, которые происходят в настоящий момент.

Напомню, что вся сертификация происходит в соответствии с утвержденными схемами сертификации, которые включают в себя анализ документации, идентификацию испытания продукции, оценку производства, оформление сертификата. И на этом сертификация не заканчивается, потом еще идет этап нанесения единого знака обращения продукции на рынке и инспекционный контроль.

Почему так подробно про это говорю? Потому что в любом сертификате в соответствии с Решением № 293, где приведена схема сертификации, и, зная эту схему сертификации, любой контролирующий орган понимает вообще, какие следы должны были остаться при оформлении сертификата соответствия, так и в проверке производства. Если были испытания, то это должна быть загруженная декларация на товары на ввоз образца для непосредственно испытаний. В сертификате сейчас указывается (новшество с этого года) фамилия эксперта, который выезжал на проверку производства. Соответственно, все больше и больше следов, и все сложнее и сложнее, конечно, делать сертификат.

Что важно? В 2020 году еще были внесены изменения в закон о техническом регулировании, которые гласят, что при сертификации необходимо проводить инспекционный контроль за сертифицированной продукцией. И раньше это была просто бумажная процедура, которая была внутри органа сертификации, между органом и изготовителем. На сегодняшний момент это реализовано на уровне Федеральной государственной информационной системы ФГИС Росаккредитации. Сейчас там есть информация о том, когда нужно проходить инспекционный контроль, и, если орган по сертификации в установленный период не загружает во ФГИС информацию о том, что инспекционный контроль пройден, то в течение месяца с того момента, как должен был быть инспекционный контроль, Росаккредитация может приостановить сертификат соответствия. Тем самым, вот эта взаимосвязь между органом по сертификации и изготовителем становится очень острой и даже если орган по сертификации не говорит изготовителю, что надо пройти инспекционный контроль, уже изготовитель сам должен бегать за органом по сертификации и провести инспекционный контроль. Потому что есть вероятность того, что сегодня сертификат действует, а на следующий день он может не действовать. Вы везете продукцию, покупаете ее при действующем сертификате, пока идет время, пока там товар доехал, есть шанс, что сертификат может стать приостановленным.

Соответственно, для того, чтобы этот механизм реализовать, еще пару лет назад были изданы три Постановления Правительства № 934, № 935, № 936, которые как раз описывали процесс приостановки сертификатов, протоколов и деклараций соответствия. Соответственно, когда началась СВО, начались санкции, то эти Постановления Правительства были приостановлены, но их срок приостановки был только до 1 сентября 2022 года. Соответственно, сейчас вот эти меры по приостановке и отмене сертификата опять действуют, и Росаккредитация это мониторит. Причем мониторит компьютер, настроен форматно-логический контроль. Это делает не человек, с компьютером договориться сложно. Есть программа, она выявляет какие-то несовпадения по срокам, и орган по сертификации получает предписание, что вот есть нестыковки, пожалуйста, объясните. Если ты можешь объяснить, то все

хорошо, не можешь объяснить — дальше действуют какие-то санкции.

Соответственно, дальше было Постановление Правительства № 353. Я остановлюсь только на той части, которая касается сертификации — это Приложение № 18, которое посвящено особенностям оценки соответствия. Оно построено на том же принципе с чего я начал, рассказывая про схему сертификации. Все этапы тут описаны, и в тех местах, которые являются наиболее сложными при действующих санкциях, делаются различные отступления. Причем этот документ «живой», на сегодняшний момент с 2022 года в части сертификации уже было сделано 6 или 7 изменений и дополнений, за этим постоянно надо следить.

У нас сейчас есть ФГИС Росаккредитации, где можно найти сертификат соответствия, у которого есть определенный статус. Я хотел бы обратить внимание на два статуса — прекращен и недействителен. Несмотря на то, что слова похожие, они имеют за собой принципиально разный смысл для поставщика продукции. Когда сертификат «прекращен», это значит, что были выявлены какие-то нарушения и сертификат с какой-то даты прекращен (эта дата есть во ФГИСе). Но это означает, что та продукция, которая была ввезена до того, как сертификат был прекращен, она ввезена законно. Соответственно, с того момента, как сертификат прекращен, завозить нельзя.

Если же у сертификата статус «недействителен», то это означает, что он признан недействительным с момента выдачи и вся продукция, которая по такому сертификату была когда-то ввезена, считается, что она без подтверждения соответствия требования безопасности.

Возвращусь еще к инспекционному контролю. У нас есть инспекционный контроль ГОСТ. Понятно, что сейчас не всегда есть возможность провести инспекционный контроль — то виз нет, то ковид, то еще какие-то события. Физически просто невозможно посетить завод. Соответственно, вот этот стандарт дает возможность перенести инспекционный контроль на полгода, но все загружается во ФГИС (эту информацию во ФГИС тоже надо обязательно загрузить). То есть, все равно обмен с органом сертификации должен быть: надо органам сертификации сообщить, что нет возможности посетить завод. Орган сертификации принимает решение о возможности переноса инспекционного контроля на полгода, загружает это во ФГИС, и тогда во ФГИСе эта информация отражается. Если сделать просто на бумаге, во ФГИС не загрузить, то есть шанс, что сертификат приостановят.

Также Постановление № 353 давало само по себе возможность перенести на срок 6 месяцев инспекционный контроль, но сейчас уже 2023 год, это время закончилось. Еще было Решение ЕЭК № 44, которое также давало возможность переносить на полгода, но оно тоже закончилось, и нового решения ЕЭК почему-то не делает, их позиция, что вот эта эпидемия covid-19 закончилась, визы открыты, можно ездить. На мой взгляд, это, конечно, на самом деле сейчас не совсем так.

Что еще очень важно в Постановлении № 353? Это то, что Постановление № 353 действует на территории РФ, большая часть продукции подлежит сертификации по техническим регламентам Таможенного союза. Соответственно, когда выпускают сертификат, он действует на территории всех стран Таможенного союза, Постановление № 353 действует только в отношении продукции, которая поставляется на территорию РФ. Так вот одна из вещей была это то, что автоматически продлили все сертификаты на один год, это было в том году. Эта информация появилась во ФГИСе, то есть это компьютерная информация. Естественно, такая информация о том, что сертификат продлен, не появилась на самом бумажном бланке сертификата, и эта информация не появилась на сайте ЕЭК в едином реестре сертификатов соответствия. То есть получилась такая ситуация, что в Таможенном союзе сертификат закончился, а на территории Российской Федерации еще год этот сертификат действует.

Есть особенности ввоза, но они больше касаются импортеров, как можно завозить продукцию для сертификации, где отбирать образцы. Я хотел обратить внимание на очень важный аспект, на то, что Постановление № 353 разрешает не предъявлять на таможне копию сертификата соответствия. Достаточно найти на сайте Росаккредитации, в реестре действующий сертификат, показать ссылку на этот сертификат и на основании этого осуществляется выпуск продукции.

То есть, с одной стороны, для тех, кто не является официальным представителем, это вроде хорошо, не надо тратить деньги на сертификацию, можно просто найти результат чужого труда и воспользоваться чужим сертификатом, и, соответственно, для тех, кто вкладывал деньги, кто является официальным представителем изготовителя, отвечает за продукцию — это, конечно, такой «минус», потому что ты тратишь деньги, стараешься, а кто-то пользуется результатом твоего сертификата и более того, есть изменение, которое говорит о том, что не нужна доверенность, для того, чтобы пользоваться чужим сертификатом. То есть, просто находишь на сайте свою продукцию, показываешь, что умеешь пользоваться поиском на сайте и вот выпустите продукцию.

И самое главное изменение, которое есть в Постановлении № 353 — это упрощенное декларирование. Это такая процедура, которая позволяет импортеру зарегистрировать на сайте Росаккредитации декларацию о соответствии продукции.

Эта декларация отличается от той декларации, от сертификата, к которой мы привыкли в общем-то, всем. В декларации не указывается наименование регламента, которому соответствует продукция. Вы просто говорите о том, что продукция хорошая. Делается это на основании каких бы то ни было заводских иностранных протоколов испытаний, надо просто перевести первую страницу на русский язык. Заходит туда директор компании со своей цифровой подписью, через сайт госуслуг, под его ответственность. Ну как уже говорил, это действует только на территории РФ, в этом случае, соответственно, знак ЕАС на продукцию не наносится. Это продлено до 1 сентября 2024 года, и уже есть проект изменений, это продляется до конца следующего года. Ну это уже получается третий перенос.

Соответственно, на какую продукцию это распространяется? Это распространяется на любую продукцию, которой нет в приказе отдельном Минпромторга. Это тоже отдельная история, что в настоящий момент у нас этих приказов 6 или 7. Это точно так же, как вот есть приказ Минпромторга с перечнем продукции под параллельный импорт, который регулярно изменяется, точно так же вот базовый приказ — это № 1522. Соответственно, когда везется продукция, и вы хотите завести ее по упрощенной декларации, надо обязательно зайти и проверить эти приказы, убедиться, что нет нового приказа и надеяться, что пока продукция идет, еще один приказ не появится.

Ну еще одна особенность — это отбор проб. То есть, если ГОСТ, которым мы пользуемся, говорит о том, что при серийном выпуске продукции мы обязаны делать отбор образцов непосредственно на заводе, что тоже в общем-то связано со сложностью, надо попасть на завод, а

Постановление № 353 разрешает нам отбирать образцы уже здесь, когда они сюда завезены.

Это вот основные изменения, которые у нас есть в области сертификации. Спасибо за внимание!».

Alta.ru

ПРОЧЕЕ

В России начался эксперимент по маркировке радиоэлектроники и оптоволокна

В России начался годовой эксперимент по маркировке радиоэлектроники. Соответствующее постановление подписал премьер-министр Михаил Мишустин, следовало из сообщения, которое приходило в РБК.

Эксперимент будет проходить с 1 декабря 2023 по 28 февраля 2025 года. Его ввели для предотвращения использования контрафакта. Отслеживать статус продукции намерены через систему маркировки «Честный знак».

В перечень продукции, подлежащий маркировке, вошли розетки, соединители и контактные элементы для проводов и кабелей, лампы, приборы освещения или визуальной сигнализации, фонари, прожекторы и другое.

Кроме того, с 1 декабря стартует годовой эксперимент по маркировке отдельных видов оптоволоконной продукции — оптических волокон и волоконно-оптических кабелей. Для компаний-производителей участие в эксперименте будет добровольным.

Эксперименты проводят, чтобы протестировать технологии нанесения на товары средств идентификации, отработать порядок взаимодействия участников оборота с системой маркировки и принять решение о целесообразности введения обязательной маркировки такой продукции и ее компонентов.

О планах провести эксперимент по маркировке радиоэлектроники писал «Коммерсантъ» в конце февраля, отметив, что параллельно с этим в стране могут ввести ультрасбор на зарубежную электронику. Источник газеты, близкий к правительству, уточнил, что подобный сбор введут на электронику, содержащую золото и редкоземельные металлы.

К 2024 году российские власти планируют ввести в стране систему сплошной маркировки товаров, цель которой борьба с распространением некачественной продукции и контрафакта. Обязательная маркировка в национальной системе «Честный знак» уже действует для целого ряда товаров — упакованной воды, меховых изделий, лекарств, обуви, табачной продукции и других. Производители неоднократно предупреждали о подорожании продукции в связи с этим требованием.

РБК

Дума приняла закон об ограничении роста стоимости услуг ТПП по выдаче сертификатов

За ТПП закрепляются полномочия по согласованию с Минэкономразвития России порядка выдачи торгово-промышленными палатами регионов сертификатов о происхождении товаров, а также порядка и сроков удостоверения документов, связанных с ВЭД.

Госдума приняла во втором и третьем чтениях закон, направленный на ограничение повышения стоимости услуг торгово-промышленных палат по выдаче сертификатов о происхождении товаров и удостоверению документов, связанных с внешнеэкономической деятельностью, а также на установление предельных сроков оказания данных услуг торгово-промышленными палатами в целях сокращения временных и финансовых затрат экспортеров на их получение.

Документ инициирован Правительством России.

За ТПП закрепляются полномочия по согласованию с Минэкономразвития России порядка выдачи торгово-промышленными палатами регионов сертификатов о происхождении товаров, а также порядка и сроков удостоверения документов, связанных с внешнеэкономической деятельностью (принятия решения об отказе в удостоверении указанных документов).

Устанавливается общий пятидневный рабочий срок выдачи сертификата о происхождении товаров (принятия решения об отказе в выдаче такого сертификата), исчисляемый с даты получения заявления о выдаче сертификата вне зависимости от способа подачи заявления. Предусматривается исчерпывающий перечень случаев, при которых течение этого срока приостанавливается.

В случае принятия документ вступит в силу по истечении 15 дней после дня его официального опубликования.

Торгово-промышленная палата РФ в течение 15 дней после дня вступления в силу закона устанавливает стоимость выдачи ТПП сертификатов о происхождении товаров и удостоверения ТПП документов, связанных с осуществлением внешнеэкономической деятельности. Эта стоимость не должна превышать стоимость таких услуг, применявшуюся по состоянию на 1 января 2023 года.

ТАСС

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ИНТЕГРА

ООО СП «ИНТЕГРА» — автоматизация таможенного оформления, транспортной логистики и СВХ. Программное обеспечение для участников ВЭД. Обучение и техподдержка. Подключение организаций к системам Электронного декларирования и Предварительного информирования.
Сайт: **spintegra.ru**; тел.: **(3412) 77-21-75**

© Информационное дайджест-издание «ВЭД-Информ» № 12 (191), Декабрь 2023 г.
Главный редактор: Толстиков Игорь Геннадьевич. Выпускающий редактор: Толстикова Ксения.

Электронный дайджест «ВЭД-Информ» предоставляется в начале каждого месяца в виде бесплатной e-mail рассылки. Оформление подписки и архив предыдущих номеров доступны на нашем сайте: https://spintegra.ru/services/ved-inform/