

РОЛЯ МЫТНАЙ ПРАЦЭДУРЫ МЫТНАГА ТРАНЗІТУ Ў СПРАШЧЭННІ ГРУЗАВЫХ АЎТАМАБІЛЬНЫХ ПЕРАВОЗАК У НАКІРУНКУ ЕС-ЕАЭС

Мелехавец Яна Аляксандраўна
Факультэт міжнародных адносін БДУ
г.Мінск, Рэспубліка Беларусь

The article is devoted to theoretical analysis of customs transit procedures in the EU and the EEU. New provisions of customs transit procedure introduced by new customs codes of the unions are marked. The convergence prospects of the Eurasian and European transit systems are analysed.

Працэдуры мытнага транзіту прызначаны для максімальнага спрашчэння перавозкі грузаў у міжнародным гандлёвым абароце і забеспячэння неабходнай мытнай бяспекі і гарантый. Разгляд мытна-прававых аспектаў ажыццяўлення транзіту ў рамках транзітных сістэм Еўрапейскага саюза (далей – ЕС) і Еўразійскага эканамічнага саюза (далей – ЕАЭС) з улікам знешніх фактараў, якія аказваюць уплыў на развіццё транзітных перавозак, уяўляецца стратэгічным для пошуку шляхоў аптымізацыі працэсаў транспарціроўкі грузаў, у тым ліку аўтамабільным транспартам, паколькі міжнародныя грузавыя перавозкі гэтым відам транспарта маюць найвялікшую распаўсюджанасць у еўрапейскім рэгіёне з-за невялікіх адлегласцяў паміж краінамі, высокаразвітых сетак дарог, «мяккіх» міграцыйных і мытных працэдур. Наяўнасць адміністрацыйных бар’ераў, несуюднасць нацыянальных прававых норм краін, праз тэрыторыі якіх транспартуюцца грузы, а таксама суб’ектыўныя палітычныя і эканамічныя фактары непасрэдна ўплываюць на якасць ажыццяўлення міжнародных грузапатокаў, у той час як развітая транзітная сістэма з’яўляецца прывабным інструментам для замежных перавозчыкаў і, адпаведна, сродкам павышэння прыбытку ад транспарціроўкі грузаў.

Удасканаленне працэсаў транзіту тавараў непадзельна звязана з развіццём мытнага заканадаўства. Заканадаўства ЕАЭС і ЕС у сферы транзіту грунтуецца на міжнародна прызнаных прынцыпах і актах

міжнародных арганізацый, але, безумоўна, транзітныя працэдурны двух аб'яднанняў маюць адрозненні.

У дадзены момант у рамках ЕАЭС праводзіцца работа па кадыфікацыі дагаворна-прававой базы аб'яднання і прывядзенні яе ў адпаведнасць патрабаванням міжнародных прававых актаў. У першую чаргу, гэта адносіцца да праекта Мытнага кодэкса ЕАЭС, які ўтрымлівае шэраг палажэнняў у частцы выкарыстання працэдурны мытнага транзіту. У адрозненне ад Мытнага кодэкса Мытнага саюза, якім не дапускаецца выкарыстанне часова ўвезеных транспартных сродкаў міжнароднай перавозкі для перавозкі грузаў, якая пачынаецца і заканчваецца на тэрыторыі Саюза, у новым кодэксе такая ўнутраная перавозка дазваляецца, калі гэта дапускаецца міжнароднымі дамовамі дзяржаў-удзельніц з трэцім бокам у галіне аўтамабільнага транспарту. Гэта палажэнне вызваляе прастору для далейшага спрашчэння і дасягнення эфектыўнасці ажыццяўлення аўтамабільных перавозак. Прымаюцца новыя нарматыўныя акты (нацыянальныя і наднацыянальныя) ў сферы забеспячэння выплаты мытных плацяжоў пры транзіце. Так, Указ Прэзідэнта № 325 «Аб нацыянальным гаранце забеспячэння выплаты мытных пошлін, падаткаў» увёў у Рэспубліцы Беларусь інстытут нацыянальнага гаранта як этап развіцця такога спосабу забеспячэння выплаты мытных пошлін, падаткаў як паручыцельства на тэрыторыі ЕАЭС (у Расіі такі інстытут існуе, іншыя члены працуюць над гэтым) [2].

Пры разглядзе пытання павышэння якасці транзіту асаблівай увагі заслугоўвае досвед ЕС у гэтай галіне. Найбольш важныя змены датычацца забеспячэння выплаты плацяжоў. Яны ўтрымліваюцца ў Імплементуючых палажэннях аб прымяненні новага Мытнага кодэкса ЕС. У артыкуле DA-III-2-03 прадугледжана, што нацыянальным заканадаўствам могуць быць дапушчаны іншыя спосабы забеспячэння выплаты мытных плацяжоў, акрамя грашовага закладу і гарантаў. Аднак ч. 2 указанага артыкула замацоўвае, што гэтыя спосабы не могуць прымяняцца для забеспячэння працэдурны транзіту ЕС (T1 і T2). Такім чынам, можна назіраць узмацненне жорсткасці прававой рэгламентацыі ў пытаннях прымянення забеспячэння ўплаты

мытных плацяжоў пры ажыццяўленні мытнага транзіту. Гэта тлумачыцца тым, што для мытнага транзіту неабходныя такія спосабы забеспячэння выплаты мытных плацяжоў, рэгуляванне якіх будзе ў значнай ступені ўніфікавана на ўсёй тэрыторыі ЕС. Акрамя таго гэтыя спосабы павінны забяспечваць хуткае і гарантаванае спагнанне грашовых сродкаў мытнымі органамі ў выпадку парушэння дэкларантам працэдуры транзіту. Таму абмежаванне пераліку спосабаў забеспячэння выплаты мытных плацяжоў, і, у той жа час, узмацненне жорсткасці патрабаванняў да арганізацый, якія могуць выступаць гарантамі ў рамках працэдуры транзіту, павінна істотна спрасціць працэс спагнання і практычна выключыць сітуацыі, калі такое спагнанне будзе немагчыма ажыццявіць [5].

Такім чынам, можна назіраць істотныя адрозненні ў прававой рэгламентацыі спосабаў забеспячэння ўплаты мытных плацяжоў пры ажыццяўленні працэдуры мытнага транзіту правам ЕС і ЕАЭС. У ЕС на наднацыянальным узроўні прымяняюцца самастойныя юрыдычныя канструкцыі, у той час як у ЕАЭС прымяняюцца канструкцыі, рэгламентаваныя нацыянальным грамадзянскім правам. Важна заўважыць, што выпрацоўка спецыфічных канструкцый на наднацыянальным узроўні ўяўляецца больш удалым спосабам, так як лепш адпавядае патрабаванням рэгулявання, такая мадэль з'яўляецца больш гнуткай.

Абапіраючыся на міжнародны досвед, ЕАЭС мае ўсе магчымасці для зняцця некаторых бар'ераў, якія перашкаджаюць паўнаwartаснай рэалізацыі транзітных перавозак. Сапраўды, будучы самым рынкава арыентаваным відам транспарту, аўтатранспарт у многіх рэгіёнах свету застаецца адначасова самым «зарэгуляваным». У першую чаргу гэта адносіцца да сістэмы дазвонаў у транзітных і двухбаковых перавозках. Без пераходу да пэўнай свабоды перавозак фарміраванне і функцыянаванне адзінага рынку транспартных паслуг, у прыватнасці ў рамках ЕАЭС, не можа быць паўнаwartасным. Так, з 01.01.2015 г. адменена дазвольная сістэма пры міжнародных аўтаперавозках грузаў паміж дзяржавамі-ўдзельніцамі ЕАЭС, а таксама транзітам праз іх тэрыторыі. Зацверджана Праграма паэтапнай лібералізацыі

кабатажных аўтаперавозак грузаў, узгоднена Канцэпцыя рэалізацыі агульнага працэсу інфармацыйнага забеспячэння транспартнага (аўтамабільнага) кантролю на знешняй мяжы ЕАЭС. Варта адзначыць, што ў сферы інстытуцыянальнага афармлення рынка перавозак аўтамабільным транспартам у ЕАЭС акрэсліваецца тэндэнцыя да выкарыстання бірж аўтатранспартных паслуг (такіх як Avtocargo, Трансконсалт, Белкарго); аднак, для больш эфектыўнага функцыянавання гэтага інстытута патрабуюцца роўныя канкурэнтныя пазіцыі для транспартных кампаній (айчынных і замежных).

Яшчэ адным з галоўных бар'ераў у заканадаўстве на шляху руху тавару лічыцца прынцып рэзідэнцтва. Яго адмена патрабуе істотных змен у саюзным заканадаўстве і ў падатковым, валютным, знешнегандлёвым заканадаўстве членаў ЕАЭС паасобку. У ЕС прынцып рэзідэнцтва адменены, што становіцца ўплывае на вядзенне бізнесу суб'ектамі; і гэтаму спрыяе ўзаемадзеянне ўсіх кантралюючых органаў, інфармацыйны абмен звесткамі, а таксама ідэнтыфікацыя ўдзельнікаў ЗЭД па ўнікальным ідэнтыфікацыйным нумары EORI у рамках ЕС. Прыклад таго, як прынцып рэзідэнцтва ўзаемазвязаны з транзітам, можа быць наступным: казахстанская кампанія плануе прывезці тавар з Польшы і ў далейшым прадаць яго ў Расіі. У адпаведнасці з дзеючым заканадаўствам казахстанская кампанія не мае права ажыццяўляць мытнае дэклараванне ў Рэспубліцы Беларусь або ў Расійскай Федэрацыі. У сувязі з гэтым перавозчык павінен пры ўвозе тавара памясціць яго пад мытную працэдуру мытнага транзіту для дастаўкі да Казахстана. Паколькі тавар з'яўляецца замежным, павінна быць прадстаўлена забеспячэнне ўплаты мытных плацяжоў. У далейшым імпарцёр у Казахстане дэкларуе тавар, выплачвае мытныя пошліны, а таксама падаткі (падатак на дададзеную вартасць (далей – ПДВ)) па стаўках, прадугледжаных казахстанскім заканадаўствам. Для далейшай рэалізацыі тавар перавозіцца ў Расію, ПДВ павінен быць выплачаны ў Расіі, а ў Казахстане ПДВ кампенсуецца прадаўцу пасля пацвярджэння выплаты гэтага падатку ў Расіі. Ва ўмовах жа адмены прынцыпу рэзідэнцтва, калі ўзяць за аналогію парадак, які дзейнічае ў ЕС,

казахстанская кампанія можа аформіць тавар у свабодны абарот у Беларусі. Пры дэклараванні тавару ў Беларусі для казахстанскай кампаніі не абавязковай будзе выплата ПДВ, але ў мэтах кантролю выплаты ПДВ звесткі аб такім тавары будуць знаходзіцца ў адзінай базе мытных і падатковых органаў. Пасля мытнага афармлення тавар можа быць адразу перавезены ў Расію і рэалізаваны. Пасля выплаты ПДВ у Расійскай Федэрацыі тавар здымаецца з кантролю. Скарачаюцца як матэрыяльныя, так і часовыя затраты, не патрабуюцца транзітная перавозка тавару да Казахстана, а потым вяртанне яго ў месца фактычнага прызначэння. Таксама не патрабуюцца выкарыстоўваць грашовыя сродкі на прадастаўленне забеспячэння і выплату ПДВ. Фактычна тавар з мяжы паступае ў распаўсюджанне суб'екта гаспадарання.

Адным з прыярытэтных накірункаў развіцця мытнай працэдуры мытнага транзіту у Рэспубліцы Беларусь з'яўляецца таксама аўтаматычны выпуск транзітных тавараў. Эксперымент па аўтаматычнаму правядзенню мытных аперацый па выпуску асобных катэгорый тавараў ужо з 2015 г. ажыццяўляецца ў некаторых аўтадарожных пунктах пропуску («Брузгі-2», «Каменны Лог» «Макраны» і інш.). Пры гэтым аўтаматычна ажыццяўляюцца: рэгістрацыя тавараў і транспартных сродкаў у зоне мытнага кантролю, пошук па базе дадзеных адпаведнай копіі электроннай транзітнай дэкларацыі, фарматна-лагічны кантроль, рэгістрацыя электроннай транзітнай дэкларацыі і рэгістрацыя выпуска ў адпаведнасці з працэдурай мытнага транзіту. Службовыя асобы ўдзельнічаюць у працэсе толькі ўводзячы першапачатковыя звесткі для весагабарытнага кантролю напачатку і прастаўляючы рэгістрацыйны нумар і асабістую нумарную пячатку на дакументах – напрыканцы [3].

Эфектыўнасць мытнага транзіту непадзельна звязана з актуальнымі сацыяльна-эканамічнымі і інстытуцыйна-арганізацыйнымі працэсамі на постсавецкай прасторы, якія на сённяшні дзень характарызуюцца рознанакіраванымі тэндэнцыямі. У прыватнасці, у сувязі са спыненнем дзейнасці Дагавора аб зоне свабоднага гандлю для Расіі і Украіны ў Расійскай Федэрацыі да 31.12.2017 г. будуць дзейнічаць палажэнні, якімі прадугледжана,

што міжнародныя транзітныя аўтамабільныя і чыгуначныя перавозкі грузаў з тэрыторыі Украіны на тэрыторыю Рэспублікі Казахстан праз тэрыторыю Расійскай Федэрацыі ажыццяўляюцца толькі з тэрыторыі Рэспублікі Беларусь, пры гэтым транзітныя ўкраінскія грузы павінны перавозіцца праз Беларусь толькі ў апламбаваных вагонах, фургонах і г.д. Кіроўцы, якія перавозяць гэтую катэгорыю грузаў, павінны атрымліваць уліковыя талоны пры выездзе з Беларусі ў Расію ў стацыянарных або мабільных кантрольных пунктах, а на зваротным шляху здаваць іх [1].

Далейшае ўдасканаленне аўтамабільных перавозак павінна грунтавацца на разуменні таго, што сусветныя грузапатокі з Еўропы ў краіны Азіяцка-Ціхаакіянскага рэгіёну і ў зваротным напрамку часта мінаюць наземную тэрыторыю ЕАЭС. Напрыклад, за апошнія гады гандлёвы абарот у колькасным выражэнні паміж ЕАЭС і Кітаем павялічыўся ўтрая, па аб'ёме гэта больш за 90 млн.т. тавару ў год. Аднак экспартна-імпартныя грузы ў асноўным ідуць морам, дзе тарыфы амаль напалову ніжэй, чым па сушы. Мільярды долараў прыбытку ад транзіту тавараў «паглынаюцца» марскімі фрахтавымі кампаніямі. Трэба адзначыць, што Кітай з'яўляецца краінай, якая толькі збіраецца далучыцца да Канвенцыі МДП. Крокі Кітая па далучэнні да сістэмы МДП успрымаюцца як развіццё інтэграцыйных працэсаў паміж краінамі па накірунку Вялікага Шаўковага шляху на тых участках, дзе перавозка ідзе наземнымі відамі транспарту ў глабальным ланцугу паставак. У сухапутных транзітных маршрутаў ёсць канкурэнтная перавага, якую неабходна выкарыстоўваць, – хуткасць дастаўкі грузаў у два-тры разы вышэй, чым марскім транспартам. Гэта сведчыць пра тое, што пры разважлівым падыходзе транзіт аўтамабільным транспартам можа заняць больш трывалыя пазіцыі [4].

Адным з варыянтаў спрашчэння мытнага транзіту, у тым ліку стварэння ўмоў для «скразнога транзіту» з выкарыстаннем адзінай транзітнай дэкларацыі для некалькіх дзяржаў, магло б стаць далучэнне дзяржаў-удзельніц ЕАЭС да міжнародных дагавораў, якія дзейнічаюць у ЕС, у прыватнасці, да Канвенцыі аб спрашчэнні фармальнасцяў у гандлі таварамі 1987 г. і Канвенцыі аб працэдуры агульнага транзіту 1987 г. Аднак, у сілу аб'ектыўных

арганізацыйных, палітычных і іншых прычын на сучасным этапе гэта немагчыма. Асноўнай умовай далучэння да гэтых Канвенцый з'яўляецца прывядзенне нарматыўнай прававой базы ЕАЭС у адпаведнасць з нормамі Канвенцый. Дзяржава, якая выявіць жаданне далучыцца да гэтых канвенцый, павінна атрымаць ад Камісіі ЕС запрашэнне, што магчыма толькі пры ўмове наяўнасці:

- магчымасці імплементацыі заканадаўства ЕС на прававым, аперацыйным, камп'ютарызаваным узроўнях;
- гатоўнасці мытных органаў да выканання фінансавых патрабаванняў, неабходных для далучэння да канвенцый;
- магчымасці ўрэгулявання пытання прызнання гарантаў на тэрыторыях ЕС і ЕАЭС.

Працэдура МДП, якая у пераважнай большасці ўжываецца для паставак грузаў паміж краінамі постсавецкай прасторы, не мае нічога агульнага з транзітнымі Канвенцыямі ЕС. Такім чынам, паўстае неабходнасць разгляду варыянтаў спалучэння транзітных сістэм на еўразійскім кантыненте, што магчыма толькі пры наяўнасці ўзаемных высілкаў на падставе сумесна распрацаванай “дарожнай карты”, дзе павінны быць агавораны ўсе неабходныя прававыя меры па спрашчэнні мытных фармальнасцяў паралельна з максімальнай уніфікацыяй гарантыйных, інфармацыйных і арганізацыйных механізмаў пры транзіце тавараў і адначасовым эфектыўным выкананні кантрольных функцый мытнымі органамі і іншымі ведамствамі.

Такім чынам, мовы развіцця транзітных перавозак знаходзяцца пад уздзеяннем шматлікіх фактараў: геаэканамічных (размяшчэнне тэрыторыі адносна глабальных эканамічных цэнтраў); геапалітычныя (стабільнасць міжнародных адносін і бяспека транспартных калідораў); інфраструктурныя (высокая прапускная здольнасць транспартнай сеткі); тэхналагічныя (выкарыстанне мытных тэхналогій і лагістычнага сэрвісу). Разглядаемыя інтэграцыйныя групіроўкі на сучасным этапе так і не аб'ядналі свае намаганні для стварэння найбольш спрыяльных умоў для міжнародных транзітных перавозак. У адрозненне ад транзітнай сістэмы ЕС, нормы, якія рэгулююць транзітныя перавозкі ў ЕАЭС знаходзяцца ў стадыі трансфармацыі. Гэта абумоўлена далучэннем

нових членаў да Саюзу, фактычнай адсутнасцю наднацыянальнага рэгулявання мытнай працэдуры мытнага транзіту, крытычнымі ацэнкамі функцыянавання сістэмы МДП у Расіі і інш.

Такія накірункі, як электроннае браніраванне чаргі, папярэдняе інфармаванне, спрашчэнне дакументацыі, звязанай з транзітнымі перавозкамі (напрыклад, аб'яднанне транзітнай дэкларацыі і сертыфіката забяспечання пры электронным спосабе іх прадастаўлення), распрацоўка дзейных механізмаў пры перамяшчэннях транзітных тавараў, на якія накладзены абмежаванні эканамічнага характару, у тым ліку з прымяненнем інфармацыйных мытных тэхналогій і тэхналогій адсочвання і навігацыі, з'яўляюцца ключавымі пры разглядзе пытання часу здзяйснення мытных аперацый для мытных органаў і часу праходжэння мяжы для суб'ектаў гаспадарання, у тым ліку пры транзітных перамяшчэннях тавараў.

Спіс выкарыстанай літаратуры.

1. О мерах по обеспечению экон. безопасности и нац. интересов Российской Федерации при осуществлении междун. транз.перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации: Указ Президента РФ от 01.01.2016 г. №1 / Инф.-прав. портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/federal/688403/#ixzz4A4wtphSl>. – Дата доступа: 02.09.2016.
2. Проект Там. кодекса ЕАЭС: Договор о Там.Кодексе ЕАЭС // ГТК [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: [gtk.gov.by/nfiles/001572_621749 .docx](http://gtk.gov.by/nfiles/001572_621749.docx). – Дата доступа: 15.08.2016.
3. Не через, а без барьеров//Ассоциация международных экспедиторов и логистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/ne-cherez-a-bez-barerov/>. – Дата доступа: 19.10.2016.
4. Фридрих, А. Альтернатива МДП / А. Фридрих // Таможенный вестник. – 2013. – №12. – С. 13-14.
5. Information note on UCC, IA, DA and TDA changes concerning transit and status // Taxation and Customs Union [Electronic resource]. – 2016. – Mode of access: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_code/guidance_transit_info_changes_ucc_en.pdf. - Date of access: 25.09.2016.