

ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ СОВМЕСТНОГО ТРАНЗИТА КАК ИНСТРУМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННЫХ РИСКОВ

*Елена МАКАРОВА,
аспирант, Учебно-научный институт
публичной службы и управления
Государственного университета «Одесская политехника»*

SUMMARY

The NCTS began to operate in 2002. On July 1, 2005, it became mandatory in the EU. The current NCTS Phase 4 has been operating since July 1, 2009. NCTS also includes non-EU countries (Norway, Switzerland, Turkey, etc.). By the end of 2023, all countries party to the Convention on the Common Procedure transit required to go to NCTS Phase 5.

The issue of accession to the Convention on the Common Transit Procedure is a priority of the State Customs Service of Ukraine for 2021-2022. Full implementation of the common transit system and attracting more foreign trade entities to apply this system will allow Ukraine's customs service to reduce customs risks associated with transit of goods and the risk of substitution or non-delivery of goods, and bring Ukrainian business closer to integration into the European Economic Community.

***Keywords:** common transit procedure (CTP), new computerized transit system (NCTS), customs risks.*

Введение. Целью этой статьи является анализ текущего состояния внедрения Системы совместного транзита в Украине. Применение этой системы совместно с Новой компьютеризированной транзитной системой (NCTS) таможенными органами Украины позволит эффективно взаимодействовать со странами-участницами в вопросах контроля за транзитными операциями, а также приблизит национальные украинские стандарты в вопросах контроля за доставкой грузов к европейским.

После завершения Второй мировой войны наблюдалось стремительный рост товарооборота в Европе. Скоро стало ясно, что длительные и сложные таможенные процедуры всякий раз, когда товары пересекают границу, создают значительное напряжение и обузу для торговли. На фоне растущего духа сотрудничества между странами начались переговоры под эгидой Европейской экономической комиссии ООН с целью составления международного Соглашения, которое упростило бы перемещение товаров в Европе.

В 1949 году было подготовлено первое Соглашение МДП. В результате этого Соглашения в ряде Европейских стран была внедрена система гарантий, покрывающих пошлины и другие сборы, связанные с риском в отношении товаров, перемещаемых по Европе, в ходе международной торговли. Успех Соглашения МДП в 1949 году привел к созданию в 1959 году Конвенции МДП2. Конвенция была пересмотрена в 1975 году и в настоящее время в нее входят 76 сторон-участниц (по состоянию на июнь 2019 года). Параллельно с глобальным развитием международной торговли выяснилось, что образующееся и расширяющееся Европейское Сообщество требовало особой транзитной системы для упрощения перемещения

товаров и таможенных формальностей в пределах самих государств-членов и между ними.

Потребность в особой транзитной системе для Европейского Сообщества стала очевидной в 1968 году после внедрения Единого таможенного тарифа. Система транзита Сообщества была введена в 1968 году. Она упростила перемещение в пределах Европейского Сообщества как товаров Сообщества, так и товаров третьих стран. Были впервые применены отметки «Т1» для товаров, не являющихся товарами Сообщества, и «Т2» для товаров Сообщества.

Правовой основой для процедуры совместного транзита является Конвенция о процедуре совместного транзита от 20 мая 1987. Европейский Союз и три страны-члена ЕАСТ (Швейцария, Норвегия и Исландия), Турция, Республика Северная Македония и Сербия являются участниками Конвенции. Конвенция также применяется к Княжеству Лихтенштейн, поскольку оно имеет таможенный союз со Швейцарией. Правовой основой для упрощения формальностей торговли товарами между Союзом и странами общего транзита, а также между самими странами общего транзита является Конвенция об упрощении формальностей в торговле товарами от мая 1987.

Процедура общего транзита предусматривает временное неприменение таможенных пошлин и акцизов, НДС и других сборов по стоимости товаров при их перемещении из таможни отправления в таможню назначения. Она может использоваться субъектами хозяйствования для содействия перемещению товаров с территории одной Договаривающейся стороны в другую. Однако обязательства по его использованию нет. Процедурой совместного транзита руководят таможенные администрации разных Договаривающихся сторон посредством сети таможенных органов, называемых таможнями отправления, таможнями транзита, таможнями назначения и таможнями гарантии. Процедура совместного транзита начинается на таможне отправления и завершается, когда товары и ТСД предъявляются на таможне назначения в соответствии с положениями транзита. Происходит обмен электронными сообщениями в NCTS между таможней назначения и таможней отправления.

Оформляя транзитную декларацию на таможне отправления, субъект процедуры просит о помещении товаров под транзитную процедуру. После помещения товаров под транзитную процедуру он несет ответственность за предъявление товаров в неповрежденном виде (с неповрежденными пломбами, где это нужно) вместе с транзитной декларацией на таможне назначения в течение установленного времени, за соблюдение таможенных положений по транзитной процедуре и за уплату (таможенного) долга, который может подлежать уплате при возникновении нарушений. Субъект процедуры должен предоставить гарантию покрытия суммы возможной задолженности (если он не получил освобождение в соответствии с законом или разрешением). Гарантией может быть денежный взнос или обязательство, предоставленное финансовым учреждением, выступающим гарантом [1].

Сегодня в ЕС более 50 тыс. использований этой системы в день; большинство системных компаний используют совместный транзит. Из-за удобства и экономической эффективности он вытесняет использование TIR.

Предварительная оценочная миссия Генерального директората по вопросам налогообложения и таможенного союза Европейской комиссии (DG TAXUD) по присоединению Украины к Конвенции о процедуре совместного транзита и NCTS завершила работу встречами с бизнесом и представителями финансовых учреждений, состоявшихся в Государственной таможенной службе. В ходе общения с

бизнесом внимание было уделено системе транзитных упрощений в режиме общего транзита, их взаимосвязи с упрощениями для АЭО, выгодам системы финансового гарантирования в рамках процедуры об общем транзите, временным перспективам присоединения Украины к Конвенции, а также проблемным вопросам, возникающим у бизнеса при оформлении декларации T1UA. По итогам визита в Украину миссия предоставит свои рекомендации, которые будут положены в основу подготовки к следующей, основной миссии, по результатам которой будет принято решение о возможности приглашения Украины в Конвенцию.

Эксперты DG TAXUD оценивали законодательное и организационное обеспечение совместного транзита в Украине, применение NCTS таможенными отправлениями и назначениями, проводили встречи с национальной командой реализации проекта по присоединению Украины к Конвенции о процедуре совместного транзита, в том числе со службой поддержки NCTS, с представителями бизнеса и финансовых учреждений. Также будут продолжены дальнейшие консультации для слаженного перехода от национального режима применения NCTS к международному.

Во время встречи спикеры отмечали, что сейчас перспективы присоединения к Конвенции уже больше в руках украинского бизнеса и зависят от их активности, поскольку от наличия в Украине авторизованных грузоотправителей/грузополучателей использования при перемещении товаров в общем транзите гарантий, предоставленных уполномоченными финансовыми учреждениями (а не привычной для нашего бизнеса денежного залога), и будет зависеть срок проведения основной миссии, а, следовательно, и срок приглашения в Конвенцию. Украинский Парламент совместно с Правительством, Минфином и Гостаможслужбой сделали все для принятия необходимых нормативно-правовых актов и развертывания NCTS.

Программа упрощений ЕС стала основной моделью работы – более 80% предприятий в странах Евросоюза имеют ту или иную авторизацию. Представительница миссии из Турции отметила, что система общего транзита дала турецкому бизнесу упрощение при пересечении границы и позволила снизить время ожидания. Применение NCTS уменьшило нагрузку на пункты пропуска. По ее мнению, благодаря этой системе украинские трейдеры также смогут повысить свою конкурентоспособность и снизить логистические расходы.

Представители Европейской бизнес-ассоциации подчеркнули, что система общего транзита существенно меняет подход к таможенному оформлению, поскольку за счет использования NCTS на международном уровне можно будет перемещать груз от отправителя в одной стране к получателю в другой транзитом через третьи страны по одной декларации T1 без дополнительных оформлений внутреннего транзита. При этом уплату таможенных платежей будет обеспечивать отправитель своей финансовой гарантией, и она будет действовать на территории всех стран Конвенции. По мнению представителей Ассоциации, введение этой системы позволит усовершенствовать процесс выполнения таможенных формальностей при пересечении границы и сэкономить время [2].

Присоединение Украины к Конвенции может состояться уже в первой половине 2022 года. Сейчас перспективы присоединения к Конвенции уже больше в руках украинского бизнеса и зависят от их активности, поскольку от наличия в Украине авторизованных грузоотправителей/грузополучателей, использования при перемещении товаров в общем транзите гарантий, предоставленных уполномоченными финансовыми учреждениями (а не привычного для нашего бизнеса денежного залога), и будет зависеть срок проведения основной миссии, а, следовательно, и срок приглашения к Конвенции. В случае положительного результата, Украина

сможет начать международное применение NCTS до конца 2022 года. Отсутствие же в Украине авторизованных грузоотправителей и авторизованных грузополучателей может откладывать присоединение к Конвенции о процедуре совместного транзита.

После присоединения Украины к Конвенции о процедуре совместного транзита украинский бизнес сможет пользоваться преимуществами и упрощениями общего транзита, которыми располагает бизнес в 35 странах Конвенции, работать по принципу «одно транспортное средство – одна декларация – одна финансовая гарантия».

Комментируя тезис, что украинский бизнес пока не спешит воспользоваться преимуществами, которые в будущем предоставит процедура совместного транзита и программа АЭО, международный эксперт EU4PFM Витянис Алишаускас отметил: «Это привычная ситуация, когда бизнес долго присматривается к изменениям и новым возможностям – таким, как Программа АЭО и система упрощений в режиме совместного транзита (NCTS). Поначалу так было и в странах ЕС. Сейчас так есть в Украине. Но хочу поделиться опытом: выигрывают, как правило, начавшие первыми. Чем больше разрешений на таможенные упрощения имеет предприятие – тем меньше времени и средств оно тратит, тем выше его конкурентоспособность» [3].

Закону України від 12 вересня 2019 року № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» та застосування митницями національної електронної транзитної системи (NCTS).

Така перевірка знання митного законодавства є одним з кроків для отримання спеціальних транзитних спрощень:

- загальна фінансова гарантія, загальна фінансова гарантія із зменшенням розміру забезпечення базової суми на 50 відсотків, загальна фінансова гарантія із зменшенням розміру забезпечення базової суми на 70 відсотків, звільнення від гарантії;

- самостійне накладення пломб спеціального типу;
- авторизований вантажовідправник;
- авторизований вантажоодержувач;
- митна декларація з обмеженим обсягом даних.

Нагадаємо, що дозволи на такі спрощення надаються митницею безоплатно, діють безстроково та їх можна отримати декілька одночасно.

Конвенція про процедуру спільного транзиту є основою для переміщення товарів між 35 країнами: державами-членами ЄС, країнами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ/ЕФТА), Туреччиною, Північною Македонією та Сербією. Технологія, яка лежить в основі Конвенції, - Нова комп'ютеризована система транзиту (NCTS).

NCTS з'єднує митні служби в країнах-учасниках Конвенції, дозволяючи обмінюватися митними даними.

Після приєднання до Конвенції, митниці ЄС і України матимуть в системі один транзитний документ, що дозволяє митним органам контролювати товари на кожному етапі перевезення.

Выводы. Если в 2022 году Украина сможет присоединиться к зоне общего транзита, это позволит украинским компаниям осуществлять транзит грузов без необходимости поочередного оформления товаров в транзит в каждой стране через ЕС, Норвегию, Швейцарию, Турцию, Соединенное Королевство и другие цивилизованные страны. Трейдеры также смогут получить транзитные упрощения –

среди них право завершать транзит сразу у себя на объекте. Это дополнит объем упрощений для компаний, которые уже будут иметь статус АЭО-С. Трейдеры смогут как завершить режим совместного транзита на своем объекте, так и сразу растаможить товар.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Посібник з транзиту. Брюссель, 19 -04-2021 року. <https://TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-EN>
2. 25 листопада 2021 року відбувся брифінг «Попередня оціночна місія щодо приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та NCTS – прогрес України та наступні кроки». <https://customs.gov.ua/en/news/ncts-26/post/poporednia-otsinochna-misiia-shchodo-priiednannia-ukrayini-do-konventsiyi-pro-protseduru-spilnogo-tranzitu-ta-ncts-zavershila-robotu-zustrichami-iz-biznesom-ta-predstavnikami-finansovikh-ustanov-708?fbclid=IwAR2Kjg4zyCSL36R6A5tgSp173rmnWGCiEHIZjkbkfFtkipMdqVnVSsfrAw>
3. Семинар «Напередодні змін. Запровадження в Україні режиму спільного транзиту (NCTS) та Програми Авторизованого економічного оператора (АЕО)». <https://eu4pfm.com.ua/news/300-predstavnykiv-biznesu-vzialy-uchast-v-dystantsynomu-seminari-naperedodni-zmin-zaprovadzhennia-v-ukraini-rezhymu-ncts-ta-prohramy-aeo/?lang=uk#more-4780>
4. Customs Service (Poland). [https://en.wikipedia.org/wiki/Customs_Service_\(Poland\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Customs_Service_(Poland))
5. Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security. Customs in the 21st century. Annex II to Doc. SC0090E1a. - June, 2008. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/key-issues/customs-in-the-21st-century/annexes/annex_ii_en.pdf?db=web
6. EU Customs strategy. Official website of the European Union URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/eu-customs-strategy_en
7. Lothar Gellert. Modernization strategy within the German customs administration: the example of education and training of customs officers. Customs Scientific Journal CUSTOMS № 1, 2012, p. 19-23. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/capacity-building/resources/scientific-journal/scientific-journal_1_2012.pdf
8. Snapshot. A summary of CBP Facts and Figures. URL: <https://www.cbp.gov/sites/default/files/assets/documents/2020-Jun/CBP-Snapshot-20200611-web.pdf>
9. Chentsov V., Pavlenko O., Triakana O. The principles of public administration mechanisms modernization in the field of customs affairs. / Customs Scientific Journal CUSTOMS // Vol. 6, No. 2, p. 47-62