

ЕВРОПЕЙСКИЙ ТАМОЖЕННЫЙ РЕЖИМ ТРАНЗИТА НА ГРАНИЦЕ С РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ

В.В. Мацкевич,

*соискатель кафедры международного бизнеса Белорусского
государственного экономического университета*

1 мая 2004 г. Европейский союз пополнился новыми членами. В его состав вошли Польша, Литва, Латвия, Эстония, Чехия, Словакия, Словения, Венгрия, имевшие в прошлом централизованную форму управления, а также Мальта и Кипр. В 2007 г. предполагается присоединение к ЕС Болгарии и Румынии. В результате значительно изменятся экономическая и политическая карты Европы.

Как же будет выглядеть ЕС после расширения?

- Количество его членов – 25.
- 450 млн человек и 27% мирового ВВП.
- Около 18% мировой торговли товарами и 24% торговли услугами.
- Источник 46% прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в мире, при этом сам ЕС привлекает 21% ПИИ [8].

Новые страны-члены приняли Общую торговую политику ЕС (ОТП) со дня своего вступления. В основе ОТП лежит таможенный союз с высоким уровнем открытости в отношении партнеров из третьих стран.

После вступления в Европейский союз стран Центральной и Восточной Европы, включая страны Балтии, совместная граница между ЕС и Республикой Беларусь приобретает большое значение. Беларусь и ЕС сегодня **непосредственные соседи** [7; 9].

Пограничный режим, таможенная и торговая политика, а также динамика развития новых государств – членов ЕС должны оказать определенное влияние на их экономические, политические и социальные отношения с Россией, Украиной, Беларусью и Молдовой. Расширение ЕС на Восток создает не только новые сложности, но и новые возможности в решении многих проблем общеевропейского и регионального характера. Опыт европейской интеграции и инструментарий ЕС могут дать стабилизирующие импульсы для соседних стран, переживающих процессы трансформации.

Главной целью при выстраивании отношений ЕС с будущими соседями является недопущение новых разделительных линий [9]. Однако расширение ЕС может привести к ухудшению доступа России, Украины, Беларуси и Молдовы на рынки Центральной и Восточной Европы, так как условием вступления новых стран в ЕС является введение в них европейских законодательных актов в области торговли, единых норм нетарифного регулирования и таможенных пошлин.

ЕС – это таможенный союз, поэтому вступившие страны должны применять общий торговый режим без исключений. Внутри ЕС действуют общий рынок, общие таможенные пошлины, единые положения Таможенного кодекса.

Наше исследование затрагивает вопросы будущего взаимодействия общего метода транспортировки грузов¹ под таможенным контролем в ЕС и Положения о порядке перевозки товаров под таможенным контролем в Республике Беларусь. Это взаимодействие следует осуществлять по многим позициям, а именно:

- документ контроля доставки грузов (ДКД) в Республике Беларусь и формуляры Т 1/2 в ЕС;
- гарантийное обеспечение по системе МДП² в Республике Беларусь и создание института гарантов обеспечения доставки грузов в ЕС;
- формирование данных в электронном виде для контроля, учета и ведения таможенной статистики в Республике Беларусь и система допуска в ЕС по программе NCTS³.

Приведенные позиции необходимо совместить или унифицировать, с тем чтобы Респуб-

¹ Употребляемые в статье термины не являются официальными и используются только в целях данной публикации.

² Конвенция МДП от 14.11 1975 г.

³ NCTS (New Computerised Transit SystemSumA) – новая компьютерная система транзита SumA (Summarische Anmeldung – считываемое сообщение).

в определенной мере рассчитывает на участие в этих процессах через доверительные, партнерские и равноправные отношения в Союзе двух независимых государств.

ЕС предполагает формирование взаимоотношений с Республикой Беларусь в зависимости от степени нашего сотрудничества с Россией. Видимо, не следует ожидать определения позиции и стратегии ЕС в отношении Республики Беларусь до окончательного прояснения ситуации с образованием Союзного государства с участием России и Беларуси (особенно в вопросах создания реального единого таможенного пространства, установления единых таможенных пошлин, принятия единого Таможенного кодекса).

Усилия России по взаимодействию с ЕС в вопросе обеспечения непрерывности транзита грузов по общему методу транспортировки грузов уже сегодня дают существенные положительные результаты. В первую очередь, следует отметить включение Калининградской области Российской Федерации в европейскую систему перевозки грузов под таможенным контролем, т. е. по общему методу транспортировки грузов на равных условиях с новыми членами ЕС (Польша, Литва, Латвия) с целью обеспечения непрерывности транзита грузов. Это результат 3-летней плодотворной совместной работы Государственного таможенного комитета РФ и Таможенной дирекции при Еврокомиссии. К большому сожалению, Россия не привлекла к этой работе соответствующие государственные институты Республики Беларусь. В результате к моменту столь масштабных изменений в ЕС по вопросам функционирования новой системы таможенного транзита мы можем отметить неготовность Республики Беларусь предложить ЕС и нашим соседям не только приемлемые, но и, возможно, более привлекательные, чем у соседей, условия осуществления транзита грузов под таможенным контролем по территории нашей страны.

Во вторую очередь, это, конечно, вступление в силу с 01.01 2004 г. нового Таможенного кодекса РФ, который в большей степени соответствует Таможенному кодексу ЕС и основан на принципе «прямого действия».

В Республике Беларусь новая редакция Таможенного кодекса находится только в начальной стадии подготовки.

Следует отметить, прямое участие нашего государства в правовых положениях ЕС по распространению и развитию общего метода транспортировки грузов в Республике Беларусь не представляется возможным, так как эти положения распространяются только на страны – члены ЕС и могут быть доступны на отдельных условиях лишь странам, подписавшим основные базовые соглашения с ЕС.

На наш взгляд, нельзя не указать на позитивные стороны для Беларуси расширения ЕС на восток:

- снижение таможенных пошлин и установление более стабильного режима транзита;
- рост инвестиционной привлекательности республики как транзитного государства между расширяющимся ЕС и Россией;
- вовлечение Беларуси как транзитного государства в реализацию Общей транспортной политики ЕС.

В декабре 1992 г. была опубликована первая редакция Общей транспортной политики ЕС, которая обозначила вопросы будущего развития общеевропейской транспортной инфраструктуры [5; 6]. Основные принципы документа:

- либерализация транспортного рынка;
- решение экологических проблем;
- создание трансъвропейской транспортной сети (ТТС).

В 1997 г. ТТС были реформированы в результате решений, достигнутых на конференциях министров транспорта стран – членов ЕС по общеевропейскому проекту, который включает в себя десять многоуровневых транспортных коридоров, объединяющих железнодорожные, автомобильные, речные и трансграничные маршруты стран Центральной и Восточной Европы с ЕС.

Республика Беларусь вовлечена в развитие коридоров № 2 и № 9 (см. схему).

Коридор № 2. Автодорога и железная дорога, общая длина 1830 км: Берлин (Германия) – Познань, Варшава (Польша) – Брест, Минск (Беларусь) – Смоленск, Москва, Нижний Новгород (Россия).

Коридор № 9. Автодорога, железная дорога, общая длина 6500 км: Хельсинки (Финляндия) – Выборг, Санкт-Петербург, Псков, Москва, Калининград (Россия) – Киев, Одесса (Украина) – Чизинау (Молдова) – Бухарест (Румыния) – Вильнюс, Каунас, Клайпеда

(Литва) – Минск (Беларусь) – Александрополь (Греция) – Димитровград, Ормений (Болгария).

Основные транзитные потоки иностранных автотранспортных средств проходят по 2-му и 9-му трансъевропейским транспортным коридорам. Через пограничные пункты таможенного оформления (ППТО) двух трансъевропейских коридоров на территории Республики Беларусь пропускается более 50% всего транзитного потока автотранспортных средств. ЕС и Россия заинтересованы в эффективном функционировании транспортных коридоров через территорию Беларуси, т. е. объективно выступают гарантами безопасности республики, пока продолжается процесс европейской интеграции.

Следует отметить, что трансъевропейским транспортным коридорам в Общей транспортной политике ЕС отведена также роль коридоров таможенного транзита, через которые будут со временем осуществляться все международные перевозки грузов с использованием книжек МДП в качестве гарантийного обеспечения. Это обстоятельство значительно сужает возможности участников процесса перевозки грузов под таможенным контролем использовать систему гарантийного обеспечения (Конвенция МДП), которая в нашей стране является безальтернативной.

В национальной программе развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь до 2005 г. отмечены базовые приоритеты транспортной политики, а именно:

- ускоренная интеграция транспортного комплекса в мировую транспортную систему;
- повышение эффективности международных транспортных связей;
- обеспечение эффективного транзита через территорию Республики Беларусь;
- гармонизация правового режима транспорта с нормами международного транспортного права;

- развитие мультимодальных и контейнерных перевозок.

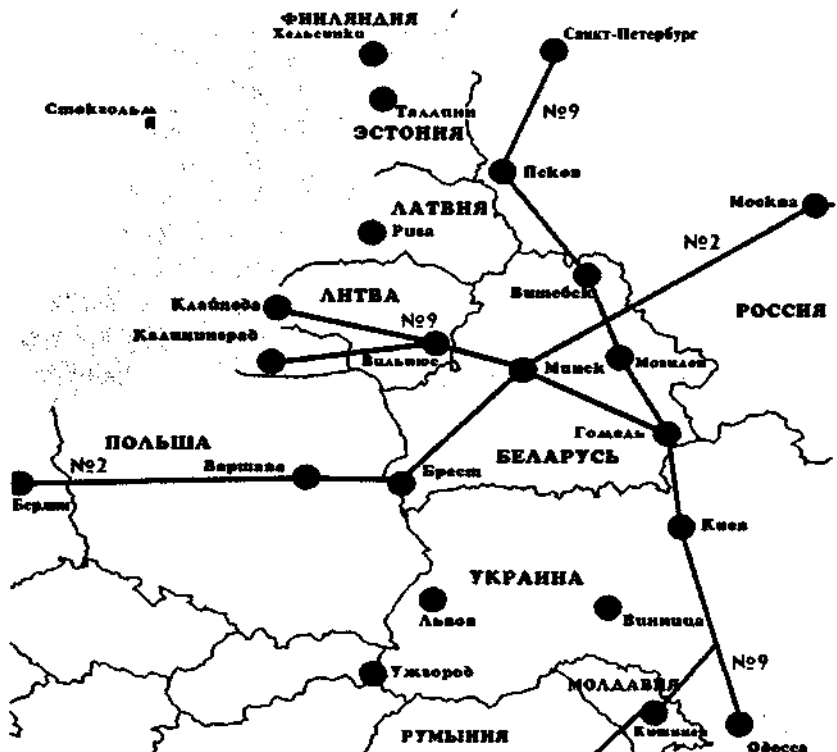
Наше исследование позволяет установить зависимость обеспечения эффективного транзита от условий, на которых осуществляется перевозка товаров под таможенным контролем, законодательно установленного в Республике Беларусь.

К элементам возможной кооперации в области реализации Общей транспортной политики Европейского союза и Транспортной политики РБ мы можем отнести распространение общего метода транспортировки грузов в целом или отдельными элементами в Республике Беларусь.

Общий метод транспортировки грузов, принятый в ЕС, сопоставим:

- согласно Таможенному кодексу Республики Беларусь – с таможенным режимом транзита товаров, а также с основными разделами Положения «О порядке перевозки товаров под таможенным контролем» (Приказ № 245-ОД от 08.07 1998 г. Государственного таможенного комитета РБ) [1; 3; 4];
- согласно Таможенному кодексу Российской Федерации – с таможенным режимом международного таможенного транзита [2].

Схема трансъевропейских транспортных коридоров № 2 и № 9



С целью наглядного представления структуры «Общего метода транспортировки грузов» нами разработана схема.

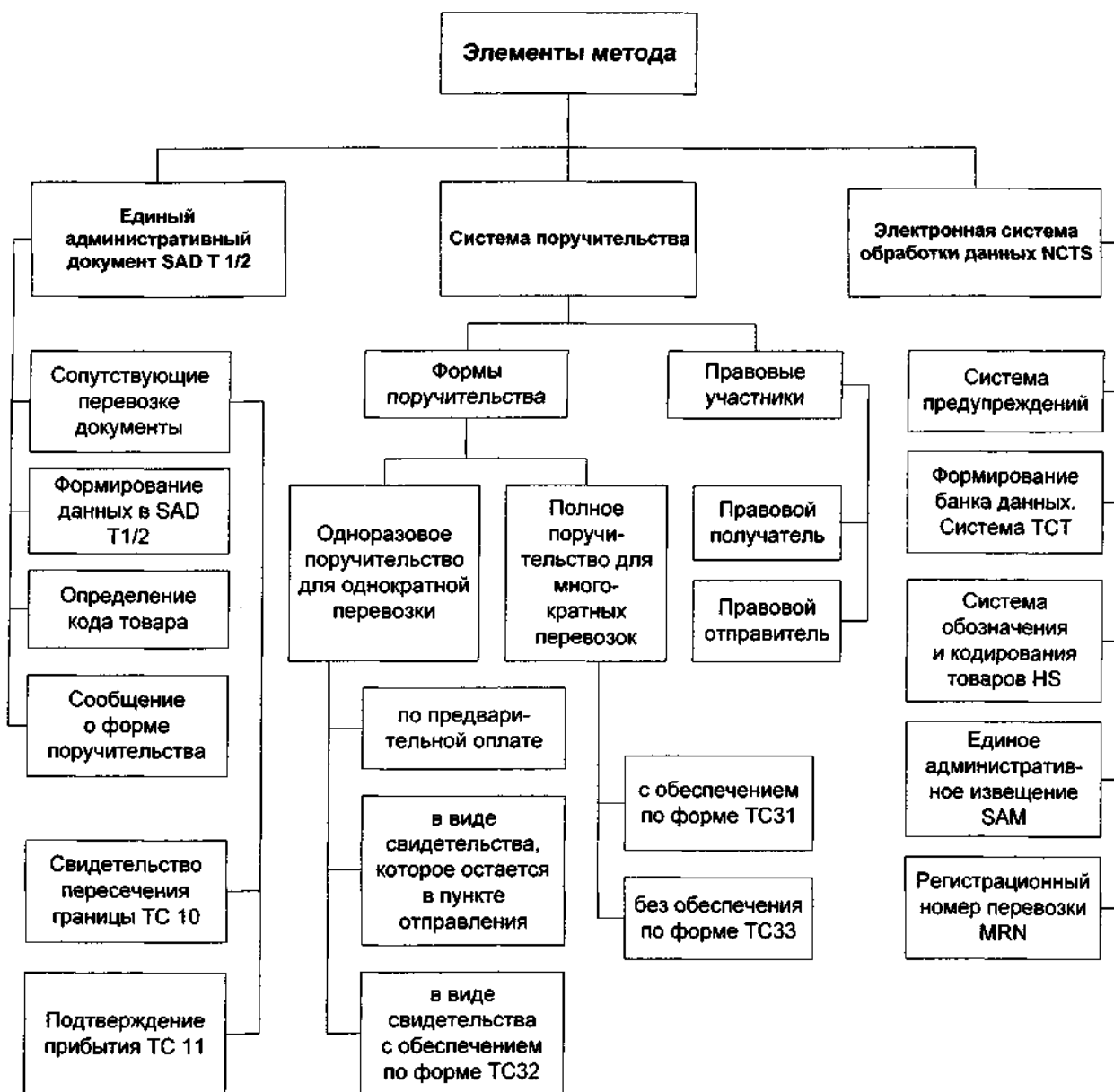
Общий метод транспортировки грузов принят 20.05 1987 г. соглашением стран Европейского союза и стран Европейской ассоциации свободной торговли – «Übereinkommen EG-EFTA über ein gemeinsames Versandverfahren» [11]. Окончательная редакция документа утверждена 20.12 2000 г. совместным постановлением Европейского союза и Европейской ассоциации свободной торговли (EG-EFTA). Определен срок

начала правового использования общего метода во всех странах ЕС – 01.07 2001 г.

Основные правовые аспекты общего метода изложены в Таможенном кодексе (ТК), принятом Европейским советом 12.10 1992 г., а также в последующих дополнениях к ТК.

Общий метод транспортировки грузов состоит из трех элементов, которые содержат все основные условия для осуществления транспортировки груза под таможенным контролем и обеспечения гарантии доставки груза по назначению.

Общий метод транспортировки грузов



1. Единый административный документ SAD⁴.

Принят 22.05 1987 г. соглашением стран Европейского союза и стран Европейской ассоциации свободной торговли в качестве единого документа для оформления транспортировки грузов [12; 13]. Предназначен для формирования данных на перевозку груза на бумажных носителях по форме T1/2 в зависимости от направления и порядка использования.

1.1. Сопутствующие перевозке документы.

Оформляются одновременно с другими товаросопроводительными документами на перевозку груза, служат для обеспечения таможенного контроля при осуществлении перевозки, в том числе на всех обозначенных таможенных транзитных пунктах и таможене пункта назначения.

1.1.1. Свидетельство пересечения границы ТС10.

1.1.2. Подтверждение прибытия транспортного средства и груза ТС11.

1.2. Формирование данных в SAD (формуляры T1/2).

Формирование данных на перевозку груза на бумажных носителях по форме T1/2 осуществляется грузоотправителем или другим уполномоченным участником процесса и контролируется таможеней пункта отправления. Порядок заполнения формуляров T1/2 строго регламентирован.

1.3. Определение кода товара.

Комбинированный номенклатурный код товара (KN – Kombinierte Nomenklatur) принят постановлением EG-EFTA № 2658/87 как составляющая часть в процессе принятия общего таможенного тарифа для стран – членов Европейского сообщества, а также ведения внешнеторговой статистики ЕС и формирования общей политики в области экспорта и импорта товаров [15].

1.4. Сообщение о форме поручительства.

Условия осуществления перевозки груза зависят от формы поручительства, которую приняли участники процесса перевозки. При выборе формы поручительства следует учесть определенные особенности для товаров категории повышенного риска, порядок обеспечения гарантии на перевозку которых устанавливает в каждом конкретном случае таможеня пункта отправления.

⁴SAD – Single Administrative Dokument.

2. Система поручительства и ее составные части.

Система поручительства по общему методу транспортировки грузов позволяет обеспечить гарантию доставки груза в таможеню пункта назначения или «правовому получателю». В зависимости от условий перевозки она позволяет выбрать форму поручительства, наиболее приемлемую для конкретной перевозки [14].

2.1. Формы поручительства.

2.1.1. Одноразовое поручительство для однократной перевозки.

2.1.1.1. По предварительной оплате (в виде внесения залога на депозит таможен, который возвращается после правильного осуществления технологии перевозки).

2.1.1.2. В виде свидетельства о поручительстве, которое остается в пункте отправления на срок осуществления технологии перевозки.

2.1.1.3. В виде свидетельства о поручительстве с обеспечением по форме ТС32.

Поручитель выдает *право одноразовой гарантии* на сумму 7000 евро генеральному исполнителю обязательств.

2.1.2. Полное поручительство для многократных перевозок.

2.1.2.1. С обеспечением по форме ТС31.

2.1.2.2. Без обеспечения по форме ТС33.

2.2. Правовые участники.

2.2.1. Правовой отправитель.

2.2.2. Правовой получатель.

Оба понятия («правовой получатель» и «правовой отправитель») вытекают из установленного порядка обеспечения гарантии на перевозку груза под таможенным контролем. Правовые участники имеют возможность отправлять и получать грузы и транспортные средства без обязательного предъявления последних таможене в пунктах отправления или назначения. При этом правовые участники обязаны осуществлять контроль за грузом и транспортным средством по поручению таможеня пункта отправления или назначения. Использование на практике данных условий возможно только при работе в системе NCTS [14].

3. Электронная система обработки данных NCTS и ее составные части.

Формирование данных на перевозку груза в электронном виде по системе NCTS

является наиболее эффективным способом обеспечения контроля доставки при транспортировке груза под таможенным контролем. Распространение системы зависит от уровня технического обеспечения таможен в странах ЕС. С 01.07 2001 г. вступило в силу правовое положение ЕС о распространении системы на все страны ЕС [14; 15].

3.1. Система предупреждений.

Система передает сведения о перевозке товара с повышенным риском контрабандных действий от таможни пункта отправления на таможенные транзитные пункты и таможню пункта назначения.

3.2. Формирование банка данных – система ТСТ.

Система охватывает банк данных о подлинных, утерянных, украденных и фальшивых таможенных печатях и пломбах, оформленных уведомлениях о перевозке груза и поручительских свидетельствах.

3.3. Система обозначения и кодирования товаров HS (Harmonisiertes System zur Bezeichnung und Codierung der Waren).

Система включает номенклатуру товаров из около 1200 позиций и около 5200 подпунктов, объединенных в 21 статью и 96 глав [15; 16].

3.4. Единое административное извещение SAM (Single Administrative Message). Это извещение позволит облегчить формальности на таможенных пунктах отправления и назначения, таможенных транзитных пунктах. На принципах «обратной связи» позволит ускорить процесс передачи данных на груз и перевозку с пункта отправления и получения подтверждения о прибытии груза и транспортного средства в пункт назначения [14].

3.5. Регистрационный номер перевозки MRN (Versandbezugsnummer).

Получение номера перевозки – одnorазовый регистрационный номер – позволит ускорить идентификацию при отправке и получении уведомления о процессе перевозки [14].

Вопросы общего метода транспортировки грузов под таможенным контролем занимают значительное место в интеграционной политике ЕС и вызывают особый интерес предпринимателей в Европе. Это метод содействует свободному товарообороту и облегчает процесс необходимых таможенных формальностей, которые выполняются в соответствии с

требованиями на взимание пошлин и налогов на ввозимые товары на территорию Европейского союза.

С прогрессирующей экономической и политической интеграцией Европы возникает вопрос, действительно ли Европа нуждается в двух различных методах транспортировки грузов под таможенным контролем:

1) общем методе транспортировки грузов, который постепенно трансформируется в панъевропейский метод транспортировки грузов;

2) в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

Панъевропейский метод транспортировки грузов можно отнести к национальному, так как действие его распространяется на едином таможенном пространстве Европейского союза, в котором действуют статьи общего для всех стран ЕС Таможенного кодекса.

Наше исследование показывает, что реализация интересов Европейского союза и Республики Беларусь на национальном уровне в области освоения и внедрения общего метода транспортировки грузов или его отдельных элементов значительно эффективнее, чем на интернациональном уровне (Конвенция МДП), в силу того, что Европейский союз определил этот метод приоритетным, как наиболее надежный и эффективный.

Чтобы сохранить привлекательность Республики Беларусь как транзитного государства, следует не только изучать другие имеющиеся в Европе условия осуществления таможенного транзита, но и внедрять как в целом метод, так и элементы метода транспортировки грузов под таможенным контролем в теорию и практику таможенного дела Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Таможенный Кодекс Республики Беларусь*. Мн.: Светоч, 2003.
2. *Таможенный Кодекс Российской Федерации*. М.: ДГУП «Ростаможинформ», 2003.
3. *Сиротский А.Н.* Комментарий к Таможенному Кодексу Республики Беларусь. Мн.: Амалфея, 2002.
4. *Игнатюк А.З.* Таможенное право Республики Беларусь. Мн.: Амалфея, 2002.

5. Дедков П.С., Алибэр К. Общая сельскохозяйственная, общая транспортная политика Европейского союза. Мн.: БГЭУ, 2003.
6. Хацкевич А.В., МакЛур И. История развития концепции Европейского союза. Мн.: БГЭУ, 2003.
7. Материалы международной научно-практической конференции «Расширение Европейского союза и Беларусь: в поиске новой политики». Мн.: Белфранс, 2003.
8. Ле Бай Франсуаз. Расширение Европейского союза – это хорошая новость для России. www.eur.ru
9. Кемпе Ирис. Непосредственное соседство: отношения между расширяющимся Европейским союзом и Россией, Украиной, Белоруссией и Молдавией. www.academy-go.ru
10. Zollkodex der Gemeinschaft (ZK): Verordnung (EWG). Nr. 2913/92 des Rates vom 12.10 1992.
11. Übereinkommen EG-EFTA über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20.05 1987.
12. Übereinkommen EG-EFTA zur Vereinfachung der Förmlichkeiten im Warenverkehr vom 22.05 1987.
13. Textsammlung Speditions-und Transportrecht Dt.Verkehrs-Verlag. GmbH, 2000.
14. Europäische Kommission «Neue Systeme des Zollversands für Europa» Luxemburg Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2001.
15. Bundesministerium der Finanzen «Weltweit handeln» Berlin MediaCompany Berlin. GmbH, 2003.
16. Statistisches Bundesamt «Warenverzeichnis für die Aussenhandelsstatistik» Metzler-Poeschel. Stuttgart, 2001.

