**Правовые проблемы транспортно-экспедиторской деятельности**

В настоящее время в Российской Федерации экспедиторскую деятельность регулируют "Гражданский Кодекс Российской Федерации" (глава 41-я, статьи 801-806) и "Генеральные условия деятельности экспедиторов".

Однако этих документов явно недостаточно для обеспечения полноценной работы экспедиторских организаций. "Гражданский Кодекс", например, только определяет ее рамки и констатирует, что экспедиторское обслуживание как вид деятельности существует в гражданско-правовом обороте.

Ответственность есть; закона нет

Статьи "Гражданского Кодекса" определяют основные положения "Договора транспортной экспедиции". Так, в "Кодексе" указано, что по данному договору одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента -

грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных документом услуг, связанных с перевозкой груза.

Основным положением "Договора экспедиции" является, как правило, организация перевозки в смешанном сообщении - то есть различными видами транспорта. В этом случае экспедитор принимает широкий круг обязанностей: по отношению к грузовладельцу выступает в роли договорного перевозчика; в то же время берет на себя роль грузовладельца во взаимоотношениях с перевозчиками, владельцами складов, с перевалочными предприятиями, таможенными органами и другими участниками перевозочного процесса.

Не совсем верно, на мой взгляд, определена в "Кодексе" ответственность экспедитора: статья 803 устанавливает эту ответственность по правилам, записанным в главе 25, которая касается материальной ответственности Стороны договора, непосредственно владеющей или распоряжающейся материальными ценностями, переданными ей другой Стороной. Экспедитор же - как организатор перевозки груза - в основном осуществляет документальное оформление транспортировки и редко когда получает товар в свое ведение. Поэтому в международной практике применяется обусловленное этим обстоятельством ограничение ответственности экспедитора. Пунктом 3 статьи 801 "Гражданского Кодекса РФ" предусмотрено, что условия выполнения "Договора транспортной экспедиции" будут впоследствии регулироваться соответствующим законом, который и должен раскрыть особенности соглашения.

Второй документ, регулирующий деятельность российских экспедиторов в последние десять лет, - это "Генеральные условия деятельности экспедиторов", которые разработаны "Российской ассоциацией международных экспедиторов" на базе "Типовых генеральных условий" и приняты на общем собрании, в том числе одобрены и Торгово-промышленной палатой Российской Федерации. Этот документ наиболее полно регулирует сегодня деятельность экспедиторов, но не имеет нормативного характера.

Сами "Типовые генеральные условия деятельности экспедиторов" были разработаны различными экспедиторскими "ассоциациями - членами "Международной федерации экспедиторских ассоциаций" (ФИАТА). Целью разработки этого документа было упрощение процесса оформления "Договора экспедирования". В международной практике применение "Генеральных условий" позволяет контрагентам не заключать отдельных договоров, а лишь ссылаться на них при возникновении взаимоотношений, согласовывая только финансовые вопросы - ставки, тарифы, вознаграждение.

В российских реалиях применение "Генеральных условий" в такой форме достаточно проблематично в связи с требованиями налоговых и таможенных органов, обязующих заключать письменный "Договор транспортной экспедиции" на каждую сделку. Однако обязательность наличия таких "Генеральных условий" объясняется в частности тем, что при применении соответствующих документов ФИАТА требуется использование национальных экспедиторских условий (они печатаются на оборотной стороне некоторых документов "Международной федерации экспедиторских ассоциаций").

"Генеральные условия" содержат в себе основные понятия "Договора экспедирования", права и обязанности экспедитора и грузовладельца, декларируя их ответственность. То есть экспедиторские условия - это "Договор экспедирования", содержащий не только определения финансовых отношений между экспедитором и грузовладельцем.

Национальные экспедиторские условия в различных государствах обладают разным правовым статусом: в некоторых странах они имеют силу закона, поскольку приняты парламентами; в других - приняты правительствами, а в некоторых (в том числе и в России) экспедиторские условия одобрены торгово-промышленными палатами.

Утверждение "Генеральных условий" правительством России легализует принципы "Договора экспедирования" и поможет экспедиторам и грузовладельцам упростить свои взаимоотношения - произойдет своего рода унификация договорных отношений.

Нет закона - нет денег.

Недостаточность правовой базы для деятельности экспедиторов приводит к неустойчивому положению этих предприятий - к разночтению тех нормативных актов, которые уже приняты. В связи с этим зачастую возникают проблемы при начислении налогов на деятельность экспедиторских организаций. Так из-за неурегулированности понятия "экспорт экспедиторских услуг" налоговые органы в различных регионах страны трактуют положения "Налогового Кодекса (НК) РФ" по-своему и, как следствие, начисление налогов на такие услуги несет субъективный характер.

В целом существующее ныне регулирование транспортно-экспедиторской деятельности приводит к тому, что экспедиторам приходится доказывать особенности своей работы при налогообложении. Следует отметить, что "НК Российской Федерации" в главе 21 "Налог на добавленную стоимость" регулирует только налогообложение по сделкам (договорам) поручения комиссии или агентским договорам. Последним посвящена статья 156 "Налогового Кодекса РФ" "Особенности определения налогооблагаемой базы налогоплательщиками, получающими доход на основе договоров поручения, договоров комиссии или агентских договоров".

Прежде всего это касается проблемы экспорта экспедиторских услуг. В соответствии с законом экспорт товаров и услуг освобождается от уплаты налога на добавленную стоимость, причем доказательством экспорта является вывоз товара за пределы таможенной территории России. В соответствии с инструкцией Государственной налоговой службы РФ "О порядке исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость" (№39) для обоснования того, что экспедитор оказал экспортную услугу, в налоговые органы представляются в обязательном порядке следующие документы: контракт (копия контракта, заверенная в установленном порядке) российского юридического лица - налогоплательщика - с иностранными или российскими лицами на выполнение работ и услуг; выписка банка, подтверждающая фактическое поступление выручки от российского или иностранного лица за выполненные работы и оказанные услуги на счет российского налогоплательщика в российском банке, зарегистрированный в налоговых органах; копии или транспортных, или товаросопроводительных, или таможенных, или любых иных документов, подтверждающих вывоз экспортируемых товаров за пределы территорий государств - участников СНГ.

Это же положение повторено и в статьях 164-165 "Налогового Кодекса". Оно подтверждено Приказом министерства России по налогам и сборам от 20 декабря 2000 года за №БГ-3-03/447 "Об утверждении "Методических рекомендаций по применению главы 21 "Налог на добавленную стоимость" "Налогового Кодекса Российской Федерации". В подобном случае экспедитору необходимо предоставить грузовые таможенные декларации с отметкой выходного российского таможенного органа (осуществившего выпуск груза в режиме экспорта) и российского таможенного органа (в регионе деятельности которого находится пункт пропуска), через который груз был вывезен за пределы таможенной территории России.

Сам подход к такому определению экспорта экспедиторской услуги представляется недостаточно верным, поскольку оформление грузовой таможенной декларации относится к обязанности грузовладельца - экспортирующего товар, а не экспедитора - оказавшего соответствующую услугу для организации транспортировки экспортного груза. В этой связи у экспедиторов, деятельность которых связана с международными перевозками, возникает достаточно много проблем с налоговыми органами при доказательстве фактического экспорта экспедиторской услуги, поскольку согласно "Таможенному Кодексу" грузовая таможенная декларация выдается грузовладельцу, а не экспедитору... Это еще один пример коллизии таможенного и налогового законодательства.

Относительно решения вопроса по применению ставки НДС (0 процентов) при экспортно-импортных и транзитных перевозках экспедиторским организациям в настоящее время достаточно сложно доказать налоговым органам правомерность применения нулевой ставки при оказании услуг по экспорту, импорту или транзиту. Документы, требующиеся для подтверждения совершения внешнеторговой сделки, относятся к товару; поэтому располагают ими грузовладельцы, а не экспедиторы или перевозчики.

"Ассоциация экспедиторов Российской Федерации" уже в течение ряда лет ставит вопрос перед исполнительными органами власти о признании на территории страны международных образцов документов и о включении их в нормативную базу России в качестве доказательства оказания транспортно-экспедиторских услуг. Однако пока такое решение не принято. "Ассоциация" принимает участие в работе над новым "Таможенным Кодексом", в правительственном проекте которого уже включены положения о взаимоотношениях таможенных органов и экспедиторов. В новом "Кодексе" положение экспедитора предлагается приравнять к положению грузовладельца.

Сегодня российское законодательство, относящееся к функциям экспедитора достаточно противоречиво, - не совсем точно определяет понятия об этой деятельности. В результате возникает много проблем как у самих экспедиторов, так и у тех участников гражданского грузооборота, которые вступают в отношения с ними. В этой связи назрела необходимость принятия закона "Об экспедиторской деятельности", однако его должны разрабатывать не перевозчики (как это делается сейчас), а сами экспедиторы.

"Ассоциация экспедиторов Российской Федерации" приняла активное участие в разработке нового закона об экспедиторской деятельности, однако (по нашему мнению) проект несет много положений известных транспортных "Уставов" и не полностью отражает деятельность экспедиторов. Мы надеемся, что при прохождении этого документа через правовые структуры органов исполнительной и (особенно) законодательной власти он претерпит значительные изменения в пользу действительного регулирования работы экспедиторов. Несмотря на некоторые недостатки существующего проекта принятие закона сыграет положительную роль в признании экспедиторской деятельности как самостоятельной отрасли производства. 25 декабря 2002 года проект закона был принят Государственной Думой в первом чтении. В настоящее время идет подготовка документа к рассмотрению во втором чтении.

Еще одним важным проектом определения нормативной базы деятельности экспедиторов является "Конвенция об организации экспедиторской деятельности стран СНГ". Этот документ разрабатывается под эгидой Исполкома Содружества Независимых Государств и будет регулировать деятельность экспедиторов этих стран. "Конвенция" унифицирует и выработает единый подход к деятельности экспедиторов в СНГ. Разработка данного проекта находится в самом начале пути - и мы надеемся на плодотворное сотрудничество с "Ассоциациями экспедиторов СНГ" в разработке и последующем принятии этого нормативного акта.