



## **Economic and Social Council**

Distr.: General  
16 October 2015

Original: Russian

---

### **Economic Commission for Europe**

#### **Inland Transport Committee**

#### **Working Party on Road Transport**

##### **110th session**

Geneva, 26-28 October 2015

Item 7 (d) of the provisional agenda

##### **Facilitation of international road transport**

**The relationship between the origin of goods and transport operations**

### **Facilitation of international road transport**

#### **Submitted by Poland**

This document, prepared by the Ministry of Infrastructure and Development of the Republic of Poland, provides an update on Informal document No. 4 (2014) which had described the issue of control of bilateral transport operations of goods by authorities of some countries outside the EU that, in the opinion of the Polish delegation, incorrectly classify these transport operations as third-country transport.

## **Анализ вопросов, связанных с транспортом и пересечением границ в плане взаимозависимости между происхождением грузов, пограничным контролем и лицензиями на дорожный транспорт**

### **I. Проблема**

1. Польские перевозчики часто перевозят грузы из Польши на территорию стран-нечленов ЕС, причем

- эти грузы (транспортируемые товары) изготовлены в третьей стране (то есть стране физического или коммерческого происхождения товаров) и отправлены в Польшу по логистическим соображениям, или же изготовлены в Польше, но контролируются компаниями, зарегистрированными в третьих странах, по торговым или логистическим соображениям

а также

- Польские перевозчики принимают эти грузы в Польше, чтобы перевезти их дорожным транспортом к месту их назначения в стране-нечлене ЕС.

2. Польские операторы, желающие въехать на территорию страны-нечлена ЕС, чтобы доставить транспортируемые грузы на место разгрузки, обладают двусторонней (т.е. «универсальной») транспортной лицензией, включающей транспортные операции между Польшей и страной-нечленом ЕС, на основании межправительственного договора, подписанного обеими странами.

3. После прибытия к пограничному переходу между двумя странами, транспортному средству, которое должно провести простую двустороннюю транспортную операцию на основании двусторонней транспортной лицензии, компетентные органы отказывают во въезде, несмотря на то, что польский перевозчик принял груз в Польше, согласно правильно оформленным сопровождающим документам, таким как Накладная CMR (Накладная КДПГ) и/или книжка МДП (Carnet TIR).

4. Органы некоторых стран-нечленов ЕС аргументируют, что местом происхождения груза, или страной, из которой контролируется логистическая операция (т.е. страной физического или коммерческого происхождения транспортируемых товаров, что вероятно указано в сопровождающей коммерческой документации), является не Польша, а третья страна. Поэтому предоставляемая двусторонняя транспортная лицензия отвергается, налагается штраф, дальнейшее передвижение транспортного средства запрещается, а въезд/дальнейшее передвижение по территории данной страны-нечлена ЕС разрешается только по предъявлению транспортной лицензии третьей страны.

### **II. Правовой режим дорожного транспорта и глобализация**

5. В настоящее время транспортные и логистические процедуры приняли намного более продвинутую форму, чем в прошлом.

6. В обеих областях изменения следуют из принципа экономической рентабельности, что вызывает значительное сокращение расходов и доходы для производителей, торговых компаний, перевозчиков и потребителей.

7. Учитывая вышеуказанное, грузы, изготовленные в третьей стране (т.е. ни в Польше, ни в стране конечного назначения) часто поставляются в Польшу, например в центральный логистический узел.
8. Такие грузы транспортируются затем из логистического узла в страну-нечлен ЕС, согласно международному плану распределения и транспортным контрактам, заключенным производителем или торговой компанией. В Накладной CMR (и в книжке МДП), сопровождающей груз, Польша правильно указана как место загрузки, страна физического происхождения данной транспортной операции, в то время как страна-нечлен ЕС правильно указана как место разгрузки, несмотря на то, что данный изготовитель/отправитель груза необязательно является компанией, находящейся в Польше, а в третьей стране.
9. Однако возможно также, что данный товар был изготовлен в Польше филиалом международного конгломерата, но был экспортирован из Польши зарубежной компанией того же конгломерата, находящейся в третьей стране. В таком случае место загрузки товара остается такое же, как правильно указанное в Накладной CMR, то есть в «Польше», стране физического происхождения транспортной операции, и место разгрузки также правильно указано как страна-нечлен ЕС, несмотря на факт, что в коммерческом плане отправителем может быть компания, находящаяся за пределами Польши.
10. В таких и в других похожих случаях коммерческие счета-фактуры за товары часто выдаются зарубежной (не польской) компанией, торгующей товаром.
11. Следует подчеркнуть, что сама транспортная операция - это операция между Польшей и страной-нечленом ЕС и она не имеет никакого отношения, ни в юридическом ни в физическом плане, к коммерческим/финансовым процессам, проводимым до загрузки товара в Польше.
12. Учитывая положения CMR (КДПП) следует заметить, что в тексте Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом не упомянуто происхождение товаров. Статья 6.1 называет данные, которые должна содержать Накладная CMR, и среди них нет происхождения товара. Кроме того, в Накладной CMR нет графы для указания происхождения товаров. Следовательно, место загрузки товара, указанное в Накладной CMR, является достаточным доказательством, позволяющим правильно определить вид транспортной операции.
13. В Конвенции МДП определения терминов «транспорт МДП» или «операция МДП» не упоминают происхождения товара.
14. Насчет положений ЕКМТ, согласно ст. 4.2 Руководства Пользователя ЕКМТ «Страна погрузки транспортного средства может отличаться от страны происхождения перевозимого груза».
15. Учитывая таможенные положения, можно прийти к выводу, что главной целью сертификата происхождения является получение тарифных льгот на основании того, где товар был изготовлен или произведен. Следовательно, можно полагать, что страна происхождения товара не используется только для целей контроля транспорта, но также для применения тарифных мер.
16. Толкование двустороннего транспорта как транспорта по третьей стране не соответствует Генеральному соглашению по тарифам и торговле (ГАТТ) ВТО, касающемуся содействия торговле, которое не проводит никакого различия на основании места происхождения или любых обстоятельств, связанных с собственностью товара.

### **III. Двусторонние соглашения о дорожном транспорте**

17. Согласно положениям двусторонних соглашений и согласно международным двусторонним транспортным стандартам, операции между территориями двух договаривающихся сторон, проводимые перевозчиками из этих стран, представляют собой двусторонние транспортные операции; транзит означает операции на территории двух договаривающихся сторон, проводимые перевозчиками этих сторон; перевозки в третьей стране означают операции между территорией третьей страны и территорией одной из договаривающихся сторон, проводимые операторами другой договаривающейся стороны.

18. Требование, согласно которому в случаях двусторонних транспортных операций место регистрации перевозчика должно совпадать с местом происхождения товара, не соответствует двусторонним соглашениям о дорожном транспорте, поскольку эти соглашения предусматривают, что транспортная операция была проведена на основании лицензии на дорожный транспорт, а не на основании места происхождения товара.

### **IV. Выводы**

19. Учитывая международное законодательство, а также практику в области транспорта, можно прийти к выводу, что дорожные грузовые перевозки из Польши в страны-нечлены ЕС, проводимые польским перевозчиком, в случае, когда груз принимается польским перевозчиком в Польше для поставки в конечное место назначения в стране-нечлене ЕС, следует воспринимать как двусторонние транспортные операции между двумя странами.

20. Поэтому, только для целей пограничного контроля, органы, компетентные в области таких операций, не должны требовать от перевозчика, чтобы предъявлял лицензии третьей страны.

21. По мнению Польши, только в плане дорожных транспортных операций, проводимых дорожными перевозчиками, место приема товара и место его разгрузки, правильно указанные в Накладной CMR, представляют собой решающий фактор, определяющий тип транспортных операций.

22. Эффективность - это ключевое условие устойчивого осуществления перевозок, так что все заинтересованные стороны должны применить меры, содействующие плавным международным дорожным перевозкам.

23. Опираясь на международные соглашения и конвенции, направленные на содействие грузовым дорожным перевозкам, все стороны должны способствовать развитию и облегчению международного дорожного транспорта, путем согласования и упрощения правил дорожных грузоперевозок.

24. Дорожный перевозчик - это только один из многочисленных профессиональных участников целой транспортной цепи.

25. Поскольку ситуация стала вызывать волнение, члены ЕЭК ООН должны стремиться найти компромисс.

26. Очевидно, что меры национального протекционизма не способствуют взаимным усилиям поддержки роста и развития во всем мире.