



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по автомобильному транспорту****Сто восемнадцатая сессия**

Женева, 17–19 октября 2023 года

Пункт 2 с) iv) предварительной повестки дня

**Документы Комитета по внутреннему транспорту****Конвенция о договоре международной дорожной  
перевозки грузов****Группа экспертов по введению в действие  
дополнительного протокола****Часть IV доклада Группы экспертов по введению  
в действие eCMR:****Использование накладных КДПГ таможенными  
органами****Представлено Группой экспертов****I. Введение**

1. Настоящий документ содержит часть IV доклада GE.22 для сто восемнадцатой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1). В его основу положен документ ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2, работа над которым была завершена на шестой сессии Группы экспертов и который было поручено включить в ее доклад для SC.1.

2. В настоящем документе представлены краткий исторический обзор разработки Конвенции КДПГ, а также анализ способов и причин нынешнего использования накладных КДПГ таможенными органами в различных географических регионах. Он включает информацию, предоставленную сотрудниками таможенных органов, участвующими в работе Группы.

3. SC.1 предлагается рассмотреть доклад Группы экспертов, состоящий из частей I, II, III и IV (ECE/TRANS/SC.1/2023/2 — 5), и принять по просьбе Группы экспертов (за исключением Ирана (Исламской Республики)) решение о продлении ее мандата согласно ее нынешнему кругу ведения и плану работы, с тем чтобы завершить выполнение ее задач и представить SC.1 доклад на ее сто девятнадцатой сессии в октябре 2023 года. MCAT также просил учесть в контексте будущей деятельности GE.22 (в случае продления ее мандата) гибридное решение (т. е. возможность представления транспортным оператором или водителем данных e-CMR различными способами, с тем чтобы они могли быть прочитаны человеком).



## II. Мандат

4. На своей сто шестнадцатой сессии в октябре 2021 года Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) решила учредить официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR на двухгодичный срок (2022 и 2023 годы) для обсуждения и, по возможности, согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR (ECE/TRANS/SC.1/416, пункт 20). На своей восьмидесяти четвертой сессии в феврале 2022 года Комитет по внутреннему транспорту одобрил круг ведения Группы экспертов (ECE/TRANS/316, пункты 28 и 33). В мае 2022 года его утвердил Исполнительный комитет (Исполком) ЕЭК (ECE/EX/2022/L.11, пункт 3).

5. В ходе первой сессии Группы некоторые эксперты выразили желание продолжить анализ использования накладных КДПГ таможенными органами в нескольких географических регионах и, по возможности, определить причины их использования. В настоящем документе предпринимается попытка выполнить эту задачу путем представления краткого исторического обзора разработки Конвенции КДПГ, а также анализа способов и причин использования накладных КДПГ таможенными органами в различных географических регионах в настоящее время.

## III. Исторический обзор

6. Через несколько лет после своего создания Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) Организации Объединенных Наций в рамках деятельности Рабочей группы по правовым вопросам, являвшейся вспомогательным органом Комитета по внутреннему транспорту, приступила к рассмотрению проблем частного права, возникающих в связи с договорами международной дорожной перевозки грузов. На своей пятой сессии (4–7 февраля 1952 года) Рабочая группа ЕЭК по правовым вопросам учредила небольшой комитет экспертов по правовым вопросам, который 21 декабря 1953 года представил доклад, приложив к нему предварительный проект документа (TRANS/WP9/22). Этот предварительный проект, а также многочисленные комментарии к нему, поступившие от правительств, заложили основу для переговоров в ходе обеих сессий Специальной рабочей группы ЕЭК, на которых был выработан окончательный текст Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Первая из этих двух сессий Специальной рабочей группы проходила 12–28 апреля 1955 года, и на ней присутствовали представители 11 государств, а также наблюдатели от Международного института унификации частного права (УНИДРУА), МТП и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Вторая сессия Специальной рабочей группы проходила 12–19 мая 1956 года, и на ней присутствовали представители 15 государств, а также наблюдатели от УНИДРУА, МТП, МСАТ, Центрального управления международного железнодорожного транспорта (ОКТИК) и Международного союза железных дорог (МСЖД). Конвенция была открыта для подписания 19 мая 1956 года на специальной сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК, и в тот же день ее подписали представители Австрии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Федеративной Республики Германия, Франции, Швеции, Швейцарии и Югославии (E/ECE/TRANS/490). КДПГ вступила в силу 2 июля 1961 года после сдачи на хранение первых пяти ратификационных грамот (Австрией, Италией, Нидерландами, Францией и Югославией).

7. Первоочередной задачей составителей Конвенции КДПГ, отраженной в преамбуле Конвенции, было «внесение единообразия в условия договора международной перевозки грузов по дорогам, и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика».

8. В период после Второй мировой войны нормативные акты некоторых стран включали довольно полные правила регулирования договоров перевозки и договоров

с экспедиторскими компаниями/экспедиторами, тогда как в других странах четкие положения, касающиеся таких договоров, отсутствовали.

9. Так, в Австрии перевозки в целом регулировались Германским торговым уложением от 1861 года, в Бельгии — Законом о договорах перевозки от 25 августа 1891 года, в Англии — общим правом, в дополнение к которому некоторые положения содержались в Законе о перевозчиках от 1830 года, во Франции — статьями 1782–1786 Гражданского кодекса, в Германии — Торговым уложением от 1897 года, в Венгрии — Торговым уложением от 1875 года, в Италии — Гражданским кодексом от 1942 года и т. д.

19§7. С другой стороны, в скандинавских странах — Дании, Норвегии и Швеции — специальные положения, касающиеся дорожных перевозок, отсутствовали. Договоры дорожных перевозок в этих странах регулировались нормами общего права, касающимися договоров оказания услуг.

10. Во всех странах договоры перевозки основывались на соглашении сторон и не подчинялись никаким формальным условиям. Хотя для придания договорам обязывающего характера их не требовалось заключать в письменной форме, для целей доказывания они обычно заключались или заверялись в письменной форме. Как правило, они принимали форму путевого документа (Frachtbrief), квитанции или накладной (Ladeschein)<sup>1</sup>.

11. В отношении таможи и необходимости проверки ею транспортных документов статья 427 Германского торгового уложения 1897 года гласит: «Отправитель обязан передать перевозчику препроводительные документы, необходимые для исполнения до сдачи грузополучателю предписаний таможенных, налоговых и полицейских. Он отвечает перед перевозчиком, поскольку последний сам не является виновным, за все последствия, которые произойдут от недостатка, неполноты или неверности документов». Из данной статьи очевидно, что документы на дорожные перевозки проверялись таможенными органами задолго до вступления в силу Конвенции КДПГ.

12. Современный торговый кодекс Германии предусматривает, что грузоотправитель обязан предоставить перевозчику такие документы и такую информацию, которые могут потребоваться для официального оформления до момента доставки груза, в частности для таможенного оформления (раздел 487, «Сопроводительные документы»<sup>2</sup>).

13. Успех Конвенции КДПГ обусловлен примечательной неизменностью ее положений, а также качеством текста, который оказал серьезное влияние как на национальное, так и на международное право<sup>3</sup>.

14. Накладная КДПГ подобна паспорту, необходимому для перемещения груза из одной страны в другую.

15. Если бы работе перевозчиков мешала неопределенность в сфере ответственности за перевозимые грузы, в связи с которой соглашения о перевозке могли становиться предметом потенциально разорительных судебных разбирательств, то предприниматели вряд ли проявляли бы большое желание работать в транспортном секторе, а те, кто все же вел бы в нем деятельность, устанавливали бы крайне высокую плату за услуги, с тем чтобы покрыть возможные судебные издержки. По всей видимости, такая ситуация была бы равнозначна запрету на свободу перемещения грузов. Между тем Конвенция КДПГ, устанавливающая подробные условия перевозки и распределения ответственности, а также ее ограничение и порядок действий, которые необходимо предпринять для получения компенсации, привносит в этот

<sup>1</sup> UNIDROIT, U.D.P. 1948 – Papers – Carriage by road – Doc. 1, Carriage by road. Preliminary study.

<sup>2</sup> URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_hgb/englisch\\_hgb.html#p0788](https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0788).

<sup>3</sup> Isabelle Bon-Garcin, Associate Professor at the Law & Political Science School, Lyon 2 University, Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18-19 May 2006 on the 50th Anniversary of the CMR Convention.

процесс элемент определенности, столь важный для бесперебойного осуществления международных автомобильных перевозок<sup>4</sup>.

#### IV. Применение КДПГ таможенными органами на территории Европейского союза

16. Цель Руководства Европейской комиссии по транзиту, последняя редакция которого была издана в 2021 году, состоит в том, чтобы предоставить подробное описание и разъяснения относительно применения общих транзитных процедур и процедур Европейского союза, а также роли различных участников. Задача состоит в том, чтобы обеспечить единообразное применение нормативных положений, касающихся транзита, и равноправие всех операторов<sup>5</sup>.

17. Руководство содержит стандартное толкование порядка выполнения положений, касающихся транзита, всеми таможенными органами, которые применяют общие транзитные процедуры или процедуры Европейского союза в силу административной договоренности.

18. На странице 82 Руководства приводится обзор правил перемещения грузов Европейского союза, временно вывезенных за пределы его территории. В обзоре отдельно упоминаются автомобильные перевозки:

<i>Технические требования</i>	<i>Подтверждение</i>	<i>Таможенная декларация</i>	<i>Другие предписания</i>	<i>Правовая норма</i>
Из одного пункта в другой в пределах ЕС без вывоза за пределы ЕС	Обязательно	Нет*	Накладная КДПГ, выданная в государстве-члене	п. 3 b) ст. 119 ДА
Из одного пункта в другой в пределах ЕС с вывозом за пределы ЕС	Обязательно	Нет*	Новая накладная КДПГ + копия оригинала накладной КДПГ, выданного в государстве-члене	п. 3 c) ст. 119 ДА

\* Указание на то, что таможенной декларации не требуется, относится только к таможенной территории ЕС. Третья страна может потребовать, чтобы при провозе через ее территорию к грузам Европейского союза применялась процедура таможенного транзита. Например, на территории Швейцарии применяется процедура транзита «Коридор T2».

19. Глава 4 («Оформление на таможенном месте назначения») упомянутого Руководства по транзиту гласит нижеследующее. По окончании транзитной операции таможенному органу места назначения необходимо предъявить груз вместе с транзитным сопроводительным документом (TAD) и сведениями, требуемыми этим таможенным органом (например, квитанцией, выданной полицией, в случае аварии, квитанцией от службы эвакуации транспортных средств, накладной КДПГ и т. д.). На этом транзитная операция заканчивается. Таможня места назначения незамедлительно направляет таможенному месту отправления сообщение «Уведомление о прибытии» (IE006). Далее таможня места назначения проверяет груз на основе информации, полученной из новой компьютеризированной таможенной системы (НКТС), при необходимости вместе с TAD, регистрирует результаты

<sup>4</sup> Dr. Ian Quigley, Freight Carrier's Liability under the CMR, convention 1956, The University of Economics, Prague.

<sup>5</sup> URL: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-06/transit\\_manual\\_june\\_2020\\_en.pdf](https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-06/transit_manual_june_2020_en.pdf).

проверки и направляет таможенное место отправления сообщение «Результаты контроля» (IE018). Если расхождений не обнаружено, то таможенное место отправления завершает транзитную операцию. В случае расхождений необходимо принять дополнительные меры.

20. Кроме того, на странице 572 Руководства по транзиту можно найти нижеследующую информацию о процедуре МДП на территории Европейского союза.

**II. Заполняется таможенной места назначения или выезда из Союза:  
Запрос дополнительной информации**

Для проверок у таможенного места отправления или въезда в Союз запрашиваются следующие сведения:

- 1. подробное описание груза;
- 2. копия счета-фактуры;
- 3. копия накладной КДПГ;
- 4. следующие документы или информация:

Место и дата: ..... Подпись: ..... Печать: .....

21. Еще один случай, при котором накладные КДПГ проверяются таможенными органами на территории Европейского союза, относится к применению таможенной процедуры № 42. Когда грузы ввозятся и выпускаются для свободного обращения в том или ином государстве-члене, НДС подлежит уплате в этом же государстве-члене. Тем не менее, если на момент ввоза доподлинно известно, что ввезенные товары предназначены для отправки в другое государство-член, то НДС подлежит уплате в соответствующем государстве назначения. Основанием для освобождения от НДС при ввозе является тот факт, что за ввозом следует освобожденная от НДС доставка или передача груза в другое государство-член, выполняемая в пределах территории Европейского союза.

22. Обязанности сторон, задействованных в таможенной процедуре № 42:

Импортёр

- a) предъявление действующего номера EORI и кода плательщика НДС;
- b) предъявление разрешения на представительство в таможенных и налоговых органах, выданного экспедитору;
- c) предоставление дополнительной документации по запросу экспедитора;
- d) при ввозе в обязательном порядке запрашивается таможенное оформление по процедуре № 42;
- e) в счете-фактуре на ввоз должны быть четко указаны место следования груза и конечный получатель;
- f) в накладной КДПГ должны быть четко указаны место следования груза и конечный получатель — заполненные графы 2 и 3;
- h) самообложение налогом в стране ведения деятельности.

Перевозчик

- a) предъявление правильно заполненной накладной КДПГ с указанием места следования груза и конечного получателя;
- b) груз не должен перенаправляться или разгружаться на этапе транзита и должен доставляться в другое государство-член;

- c) накладную КДПГ необходимо вернуть экспедитору вместе с подтверждением получения конечным получателем;
- d) экспедитор;
- e) проверяет наличие в сопроводительных документах сведений о том, что груз направляется в другое государство-член — проверка документов;
- f) проверяет верность кода налогоплательщика и номера EORI;
- g) готовит документацию на ввоз, запрашивает применение процедуры 42 и освобождение от уплаты НДС;
- h) раз в месяц подает сводную ведомость в налоговые органы.

23. Еще одним примером проверки накладных КДПГ таможенными или полицейскими органами на территории Европейского союза, например в Дании, является проверка каботажных перевозок. На основании опубликованных Европейской комиссией правил каботажа, действующих с 21 февраля 2022 года, в частности статьи 8.4 этих правил (регламент 1072/2009 ЕС), грузоперевозчики обязаны вести документацию по каждой перевозке, осуществляемой в связи с их каботажными операциями. Документация должна включать все сведения, перечисленные во втором подпункте пункта 3 статьи 8. Эти данные содержатся в накладной или коносаменте, обычно в формате накладной КДПГ, включая наименование и адрес грузополучателя, а также его подпись и дату поставки после того, как товар был доставлен (статья 8.3с). Статья 8.4а предусматривает, что документация может быть представлена или передана в электронном виде, например в форме электронной накладной. Никаких дополнительных документов для подтверждения соблюдения правил каботажа не требуется. Это положение, однако, не означает, что в целях установления соответствия той или иной каботажной перевозки правилам проверяющие органы не могут использовать другие подтверждающие документы, требуемые в силу законодательства в сфере автомобильных перевозок, например данные тахографа.

24. И наконец, ГД по торговле подготовил и разместил на своей веб-странице, посвященной доступу к рынкам, специальный анализ дополнительных документов, необходимых для таможенного оформления на территории Европейского союза<sup>6</sup>. Особое внимание уделяется накладной КДПГ и ее использованию на территории ЕС.

#### **а) Использование КДПГ шведской таможней**

##### **Таможенный контроль**

25. Накладная КДПГ не считается таможенным документом, но используется в качестве подтверждающего документа при выборе для контроля. Накладная может содержать указания, которые вместе с другой информацией служат основанием для выбора транспортного средства для контроля с правоохранительной целью.

26. Если перевозочное средство выбрано для досмотра, то обычно товары, упаковка или транспортное средство опечатываются таможенной пломбой или фирменной пломбой. Упаковка, вскрытая сотрудниками таможни, будет заклеена лентой, на которой будет указано, что упаковку вскрыла именно таможня. Сорванная пломба, таможенная пломба или фирменная пломба должна быть заменена и вновь установлена. Таможенное управление Швеции выпустило руководство по повторной установке таможенных пломб или фирменных пломб для обеспечения того, чтобы процедура повторного опломбирования проводилась правильно. Кроме того, таможенные пломбы могут быть сняты только сотрудниками таможни или лицами, получившими разрешение Таможенного управления Швеции на снятие таких пломб.

27. Компании, получающие груз, на котором нарушена таможенная пломба или фирменная пломба, могут рассматривать это как признак того, что во время

<sup>6</sup> URL: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/additional-customs-clearance-documents>.

транспортировки от отправителя к получателю что-то произошло. Поэтому важно, чтобы Таможенное управление Швеции действовало на основании руководства и документировало действия при повторной установке таможенной пломбы или фирменной пломбы надлежащим образом.

28. Фирменная пломба заменяется пломбой компетентного органа, а таможенная пломба — официальной таможенной пломбой шведской таможни.

29. Меры в отношении таможенной пломбы:

a) убедиться, что маркировка нарушенной таможенной пломбы совпадает с маркировкой в грузовой документации (информация об опломбировании обычно содержится, в частности, в накладной КДПП);

b) вновь опломбировать;

c) задокументировать и записать номер новой таможенной пломбы в сопроводительной документации на груз;

d) сверить с официальной таможенной печатью и подписью.

Если информация о подлинности пломбы не соответствует документации, то проводится расследование в отношении того, кто мог незаконно сорвать пломбу. Незаконное нарушение таможенной пломбы обычно влечет за собой штрафы, но может привести и к тюремному заключению.

30. Меры в отношении пломбы компетентного органа:

a) убедиться, что информация об идентичности нарушенной пломбы соответствует информации в накладной КДПП (если таковая имеется);

b) вновь опломбировать официальной пломбой;

c) задокументировать эту операцию с помощью бланка свидетельства о нарушении и повторном опломбировании официальными пломбами; и

d) отдать оригинал водителю. Экземпляры 1 и 2 сохраняются и сдаются в архив Таможенного управления Швеции в соответствии с установившейся практикой. Экземпляр 1 может быть отправлен получателю по запросу.

### **При расследовании несоблюдения процедуры транзита**

31. Накладная КДПП может быть запрошена таможней для проведения расследования в соответствии с процедурой поиска. Когда начинается расследование по транзиту, т. е. процедура транзита не закончена, информация о местонахождении груза обычно отсутствует. Накладная КДПП с печатью/подписью обеспечивает отслеживаемость и может показать, где находится или находился груз и кто занимался оформлением накладной. Накладная КДПП с печатью/подписью получателя может помочь Таможенному управлению Швеции в расследовании вопроса о том, где возникла таможенная задолженность и кто должен быть назначен должником по данному делу.

32. Если на накладной КДПП стоит печать/подпись иностранного получателя, то это является убедительным свидетельством того, что груз больше не находится в Швеции. Если получатель находится в другой стране Европейского союза, то накладная может служить доказательством, позволяющим определить, таможенный орган какой страны уполномочен взыскивать таможенную задолженность; при этом можно связаться с соответствующим таможенным органом для получения дополнительной информации, и в таком случае он может взять расследование на себя.

33. КДПП с подписью/печатью получателя может также считаться доказательством того, как грузы были доставлены и предъявлены получателю, например был неправильно указан статус Европейского союза, что может иметь особое значение, если получатель имеет разрешение в качестве уполномоченного получателя и в КДПП указан транзит и/или таможенный статус грузов.

34. Если в транзитной декларации указан контрольный номер КДПГ, то любые другие ссылки в накладной, а также информация о весе и упаковке также могут представлять интерес в ходе расследования.

### **Таможенный статус**

35. При определенных условиях транспортный документ, включая накладную КДПГ, может быть использован в качестве доказательства для подтверждения таможенного статуса грузов как грузов Европейского союза. Это происходит, в частности, когда грузы временно вывозятся с таможенной территории ЕС.

36. Условия, позволяющие использовать транспортные документы в качестве основы для подтверждения таможенного статуса грузов как грузов ЕС, более подробно описаны в Руководстве по транзиту, раздел II.3.2.4, и в статье 126 делегированного акта. Транспортный документ (включая КДПГ) должен содержать следующую информацию:

- a) полное имя и адрес отправителя или соответствующего лица;
- b) полное имя и адрес, если соответствующее лицо не является отправителем;
- c) номер упаковки, тип, маркировка и контрольный номер;
- d) описание продукта;
- e) вес брутто в кг;
- f) стоимость груза;
- g) номер контейнера, если это применимо;
- h) код T2L или T2LF соответственно; и
- i) подпись соответствующего лица.

37. Экономический оператор может быть уполномочен в качестве уполномоченного предъявителя доказательства таможенного статуса грузов Европейского союза (АСР), с тем чтобы заверять и штамповать сам транспортный документ или же предъявлять его в таможне. Изменения могут произойти, когда в 2024 году будет введена система подтверждения статуса Европейского союза (PoUS).

### **Доставка в другую страну Европейского союза**

38. Для грузов, которые должны быть доставлены в другую страну Европейского союза, при определенных условиях налог на добавленную стоимость может быть оплачен в стране, где товар должен быть потреблен (4200). Такое намерение должно быть доказано, и в этом смысле накладная КДПГ является убедительным доказательством.

### **Потенциальное использование**

39. Обмен цифровой информацией повышает ценность подтверждающего документа и снижает риск фальсификации информации, а также облегчает и обеспечивает улучшенную отслеживаемость в интересах как компетентных органов, так и других субъектов. Оригинальная накладная может быть сохранена в неизменном виде, а изменения, комментарии отображены в новой версии документа или с использованием другого технического решения.

40. Что касается грузопотоков, не относящихся к торговле с третьими странами, то с точки зрения контроля и передачи данных это может быть выгодно для таможенных органов, если в рамках наших полномочий будет предусмотрена возможность внедрить механизм управления рисками, просматривать хронологию, сведения о потоках и маршрутах, контролировать акцизы и т. д., а также задерживать представляющие интерес товары на более ранней стадии, когда информация о перевозке в принципе может быть доступна еще до ее начала. Другой областью



применения, вероятно, будет контроль с точки зрения НДС, см. пример в разделе «Доставка в другую страну Европейского союза».

## **V. Использование КДПГ таможенными органами в странах Содружества Независимых Государств**

41. Страны Содружества Независимых Государств: Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан. В соответствии с решением № 5/32 Совета руководителей таможенных служб государств — участников Содружества Независимых Государств от 13 сентября 2001 года в Армении, Беларуси, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Российской Федерации, Таджикистане и Узбекистане действует Положение о проставлении печатей и штампов на транспортных документах. Пункт 4а указанного соглашения предусматривает, что в качестве товаротранспортного документа при перемещении автомобильным транспортом используется накладная КДПГ (по форме, установленной Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 года)).

42. Евразийский экономический союз: Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация. В соответствии с пунктом 1 статьи 89 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию Союза перевозчик обязан представить транспортные (перевозочные) документы. Пункт 48 статьи 1 вышеупомянутого документа гласит, что транспортным (перевозочным) документом является документ (накладная), подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке.

43. Узбекистан: согласно статье 18 Таможенного кодекса Республики Узбекистан, одним из необходимых документов на границе является товарно-транспортная накладная КДПГ в соответствии с требованиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

44. Таджикистан: согласно пункту 1 статьи 81 Таможенного кодекса Республики Таджикистан, в качестве транзитной декларации таможенный орган принимает коммерческие, транспортные (перевозочные) и иные документы. Пункт 34 статьи 10 вышеупомянутого документа гласит, что транспортным (перевозочным) документом является документ (накладная), подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке.

45. Туркменистан: согласно пункту 1 статьи 46 Таможенного кодекса Туркменистана, в качестве транзитной декларации таможенный орган принимает коммерческие, транспортные (перевозочные) и иные документы. Пункт 27 статьи 5 вышеупомянутого документа гласит, что транспортным (перевозочным) документом является документ (накладная), подтверждающий наличие договора перевозки грузов и сопровождающий грузы при таких перевозках.

## **VI. Использование КДПГ таможенными органами в других регионах**

### **Иран (Исламская Республика)**

46. В соответствии со статьями 99 и 111 Таможенного кодекса Ирана (Исламской Республики) одним из необходимых документов, прилагаемых к транзитной декларации, в случае отсутствия коносамента может быть накладная. По сути дела, складская накладная выписывается и адресована грузополучателю на основании информации из накладной или коносамента, после чего эта складская накладная передается в транспортную компанию. Транспортная компания заверяет складскую накладную и выписывает ордер на выдачу товара для грузополучателя, с тем чтобы он

мог приступить к выполнению таможенных формальностей по другой процедуре, например по процедуре ввоза, временного ввоза и т. д. Затем уже на границе эта накладная должна быть предъявлена таможенным органам.

## **VII. Обследование таможенной практики использования накладных**

47. В приложении I содержится резюме ответов в контексте обследования, предложенное Узбекистаном Группе экспертов после ее третьей сессии в ноябре 2022 года.

48. По мнению большинства респондентов обследования (в основном из Центральной Азии и Российской Федерации, а также за пределами региона Европейского союза), таможенным органам должны предъявляться бумажные накладные, в частности на границах.

49. Примерно половина респондентов указали, что их соответствующие таможенные органы не проставляют печати или отметки на бумажных накладных, между тем как вторая половина респондентов проставляют отметки/печати на документах либо в качестве обязательного требования, либо в зависимости от обстоятельств. Все респонденты, которые требуют проставления печатей или отметок на накладных, из стран, не входящих в Европейский союз.

50. К числу причин, в силу которых подавляющее большинство респондентов используют бумажные накладные, относятся получение информации об отгрузке и предотвращение мошенничества путем подмены документов (71 % и 67 % соответственно). Около половины всех респондентов (50 %) используют накладные для отслеживания прохождения грузов через таможенные органы. Кроме того, около трети всех респондентов (29 %) используют накладные для других целей, включая проверку или точность информации либо их использование в качестве таможенных документов.

51. В настоящее время большинство респондентов (75 %) не требуют предъявления электронных накладных или считают их необязательными либо используют/требуют их в зависимости от ситуации (25 %).

## Приложение I

### Справочная информация

Секретариат распространил вопросник, подготовленный Узбекистаном, среди участников первой, второй и третьей сессий GE.22, а также среди сотрудников таможенных органов, участвующих в деятельности WP.30.

#### Число поступивших ответов

По состоянию на 25 января 2023 года поступило 24 ответа. 15 ответов (62,5 %) было получено от таможенных органов (Азербайджана, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Германии, Израиля, Иордании, Ирана (Исламской Республики), Кыргызской Республики, Молдовы, Пакистана, Таджикистана, Узбекистана, Украины и Швеции). 3 (12,5 %) — от соответствующих государственных органов (Австрии, Словакии и Словении). 6 (25 %) — от частного сектора (Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Украины, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации, Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), ИЧКИМА, ОФАЕ, Союза торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции (ТОББ)).

#### Ответы на обследование

***Вопрос 3. Требуется ли предъявлять накладную КДПГ в таможенных органах вашей страны?***

Требуется: 13 (Азербайджан, Болгария, Иордания, Кыргызская Республика, Молдова, Словения, Таджикистан, Узбекистан, АСМАП-Российская Федерация, АСМАП-Украина, ИЧКИМА-Иран, ОФАЕ, ТОББ), т. е. 54,2 % респондентов.

В факультативном порядке: 2 (Венгрия, Пакистан), т. е. 8,3 % респондентов.

В определенных случаях: 5 (Беларусь, Германия, Иран, Словакия, Украина), т. е. 20,8 % респондентов.

Не требуется: 4 (Австрия, Израиль, Швеция, ФИАТА-Великобритания), т. е. 16,7 % респондентов.

***Вопрос 4. Требуется ли предъявлять накладную КДПГ в таможенных органах вашей страны на границе?***

Требуется: 15 (Азербайджан, Беларусь, Болгария, Иордания, Иран, Кыргызская Республика, Словения, Таджикистан, Узбекистан, Украина, АСМАП-Российская Федерация, АСМАП-Украина, ИЧКИМА-Иран, ОФАЕ, ТОББ), т. е. 62,5 % респондентов.

В факультативном порядке: 2 (Венгрия, Пакистан), т. е. 8,3 % респондентов.

В определенных случаях: 2 (Германия, Словакия), т. е. 8,3 % респондентов.

Не требуется: 5 (Австрия, Израиль, Молдова, Швеция, ФИАТА-Великобритания), т. е. 20,8 % респондентов.

**Вопрос 5. Просьба указать законодательство вашей страны (ссылку), регулирующее порядок предъявления накладной КДПГ таможенным органам.**

<i>Респондент</i>	<i>Указанная ссылка</i>
Федеральное министерство окружающей среды и транспорта Австрии	Накладная КДПГ относится к частному праву и не требуется национальным законодательством, однако она может быть использована в качестве доказательства для решения любых вопросов частного права и любой необходимой правовой процедуры
Таможенная администрация — Азербайджан	Постановления Кабинета министров Азербайджанской Республики № 7 от 18 января 2013 года и № 263 от 22 июля 2014 года  <a href="https://e-qanun.az/framework/25157">https://e-qanun.az/framework/25157</a> <a href="https://e-qanun.az/framework/28199">https://e-qanun.az/framework/28199</a>
Таможенная администрация — Болгария	Ст. 163 регламента (ЕС) № 952/2013
Таможенная администрация — Германия	В целом накладная КДПГ не является таможенным документом и должна предъявляться только по специальному запросу, ст. 163 (1) Таможенного кодекса Союза (регламент (ЕС) № 952/2013)  <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32013R0952">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32013R0952</a>  Но существует специальное правило для случаев, когда допускается освобождение от уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) при ввозе в контексте поставок внутри Сообщества, ст. 138, ст. 143, п. d), директива 2006/112/ЕС (НДС)  <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/112/oj">https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/112/oj</a>  В этих случаях должник должен — на основании национального законодательства — доказать, что товары предназначены для перевозки или отправки на остальную часть таможенной территории Европейского союза, § 5 (1) № 3 пп. с Закона о налоге на прибыль. Это доказательство может быть предоставлено путем предъявления таких сопроводительных документов на груз, как коммерческий счет-фактура или грузовые документы, <a href="https://www.gesetze-im-internet.de/ustg_1980/index.html">https://www.gesetze-im-internet.de/ustg_1980/index.html</a>
Таможенная администрация — Иран (Исламская Республика)	Статьи 99 и 111 имплементационной процедуры Таможенного законодательства Ирана
Таможенная администрация — Иордания	Таможенное законодательство Иордании, законодательство о перевозке грузов и автомобильном транспорте
Таможенная администрация — Кыргызская Республика	Статья 89 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза
Таможенная администрация — Пакистан	Правила использования накладной КДПГ были недавно введены в Таможенные правила 2001, см. SRO 2202(I)/2022 от 7 декабря 2022 года. См. также URL: <a href="https://www.fbr.gov.pk/">https://www.fbr.gov.pk/</a>

<i>Респондент</i>	<i>Указанная ссылка</i>
Министерство транспорта — Словакия	На основании закона № 56/2012 (Свод законов об автомобильном транспорте) контролирующий орган проверяет сопроводительные документы на перевозимый груз. Одним из документов может быть накладная КДПГ.  На основании закона № 351/2015 (Свод законов о трансграничном сотрудничестве при направлении работников для выполнения работ по оказанию услуг) накладная КДПГ или иной сопроводительный документ требуется при проведении придорожного контроля и главным образом в случае проверки требований, касающихся назначения водителей
Министерство инфраструктуры — Словения	На внешней границе ЕС (международная перевозка грузов)
Таможенная администрация — Таджикистан	<a href="http://www.gumruk.tj">www.gumruk.tj</a>
Таможенная администрация — Украина	Подпункт «б» пункта I части I статьи 335 Таможенного кодекса Украины
Таможенная администрация — Узбекистан	Статья 18 Таможенного кодекса Республики Узбекистан <a href="https://lex.uz/docs/2876352">https://lex.uz/docs/2876352</a>
АСМАП-Украина	<a href="https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17?find=1&amp;text=CMR#w1_1">https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17?find=1&amp;text=CMR#w1_1</a> (см. статью 335, п. 1) б).
АСМАП-Российская Федерация	Статьи 89 и 91 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза
ИЧКИМА-Иран	Накладная КДПГ должна быть выдана перевозчиком, она является доказательством того, что груз находится у транспортного оператора

**Вопрос 6. Требуется ли предоставление таможенной службой отметок (штампа, печати, подписи и т. д.) в накладной КДПГ в вашей стране?**

Требуется: 9 (Азербайджан, Кыргызская Республика, Пакистан, Таджикистан, Узбекистан, Украина, АСМАП-Российская Федерация<sup>7</sup>, АСМАП-Украина, ИЧКИМА-Иран), т. е. 37,5 % респондентов.

В факультативном порядке: 1 (Венгрия), т. е. 4,2 % респондентов.

В определенных случаях: 3 (Беларусь, Молдова, АСМАП-Российская Федерация<sup>8</sup>), т. е. 12,5 % респондентов.

Не требуется: 12 (Австрия, Болгария, Германия, Иран (Исламская Республика), Израиль, Иордания, Швеция, ФИАТА-Великобритания, ОФАЕ, ТОББ), т. е. 50 % респондентов.

<sup>7</sup> При совершении таможенных операций в бумажной форме — Решение Комиссии Таможенного союза № 438 от 17 августа 2010 года.

<sup>8</sup> При совершении таможенных операций в электронном виде — Решение Евразийского межправительственного совета № 5 от 17 июля 2020 года.

**Вопрос 7. Требуется ли направлять предварительную электронную форму накладной КДПГ в вашей стране?**

Требуется: 4 (Азербайджан, Кыргызская Республика, Пакистан, ИЧКИМА-Иран), т. е. 16,7 % респондентов.

В факультативном порядке: 2 (Молдова<sup>9</sup>, АСМАП-Российская Федерация), т. е. 8,3 % респондентов.

В определенных случаях: 2 (Иран (Исламская Республика), Таджикистан), т. е. 8,3 % респондентов.

Не требуется: 16 (Австрия, Беларусь, Болгария, Венгрия, Германия, Израиль, Иордания, Словакия, Словения, Швеция, Украина, Узбекистан, АСМАП-Украина, ФИАТА-Великобритания, ОФАЕ, ТОББ), т. е. 66,7 % респондентов.

**Вопрос 8. Для каких целей таможенные органы запрашивают накладную КДПГ в вашей стране?**

Получение информации об отгрузке: 17 (Австрия, Азербайджан, Беларусь, Болгария, Иордания, Иран (Исламская Республика), Кыргызская Республика, Молдова, Словакия, Словения, Швеция, Узбекистан, Украина, АСМАП-Украина, ИЧКИМА-Иран, ОФАЕ, ТОББ), т. е. 70,8 % респондентов.

Для предотвращения мошенничества путем подмены документов: 16 (Австрия, Азербайджан, Беларусь, Иордания, Кыргызская Республика, Молдова, Пакистан, Словакия, Словения, Швеция, Таджикистан, Узбекистан, АСМАП-Украина, ФИАТА-Великобритания, ИЧКИМА-Иран (Исламская Республика), ОФАЕ), т. е. 66,7 % респондентов.

Отслеживание надлежащего прохождения таможенного контроля на таможенных стран маршрута: 12 (Австрия, Азербайджан, Беларусь, Иордания, Кыргызская Республика, Молдова, Словакия, Словения, Швеция, Таджикистан, Узбекистан, АСМАП-Украина), т. е. 50 % респондентов.

Другое (просьба указать): 7, т. е. 29,2 % респондентов.

Азербайджан	Проверка достоверности сведений, указанных в таможенной декларации
Германия	Как правило, накладная КДПГ является документом, который должен быть предъявлен только по запросу, ст. 163(1) УСС. Однако в случаях, упомянутых в ответе на вопрос 5, накладная КДПГ должна быть предъявлена до принятия таможенной декларации. В этих случаях коносамент может служить грузовым документом и, соответственно, доказательством согласно § 5(1) № 3 с) ЗНП
Венгрия	Хотя это и не является обязательным, накладная может быть использована для доказательства того, что условие прямой перевозки в контексте правил происхождения товара выполнено
Кыргызская Республика	В некоторых случаях в качестве таможенных документов
Словакия	Назначение водителей
Швеция	Подтверждающий документ при выборе для контроля
АСМАП-Российская Федерация	Подтверждение информации о ввозимых (вывозимых) товарах и транспортных средствах

<sup>9</sup> По запросу экономического агента.

**Вопрос 9. Другие конкретные правила использования накладной КДПГ таможенными органами в вашей стране?**

Иран (Исламская Республика)	Статья 29 имплементационной процедуры Закона о транзите иностранных товаров через территорию Исламской Республики Иран
Кыргызская Республика	В подавляющем большинстве случаев при перевозке грузов используется именно накладная КДПГ. По этой причине предъявление данного документа является обязательным для таможенных целей
Пакистан	Процедура использования накладной КДПГ в Пакистане регулируется правилами КДПГ, указанными в пункте 5. Отдельных правил для этой цели не существует
Словакия	На основании закона № 351/2015 (Свод законов о трансграничном сотрудничестве при направлении работников для выполнения работ по оказанию услуг) накладная КДПГ или иной сопроводительный документ требуется при проведении придорожного контроля и главным образом в случае проверки требований, касающихся назначения водителей
Словения	Сопроводительные документы предъявляются таможенным органам, когда этого требует законодательство Союза или когда это необходимо для проведения таможенного контроля (статья 163/2 Таможенного кодекса Союза — регламент 952/2013). Более детально это регулируется делегированным регламентом (2015/2446 с поправками) в приложении В и имплементационным регламентом 2015/2447 с поправками) в приложении В. Для указания документа КДПГ используется код 730 ООН. Документ КДПГ является обязательным компонентом сопроводительных документов при перевозке грузов автомобильным транспортом через внешние границы Союза и их помещении под таможенные процедуры на таможенных пунктах на территории ЕС
Швеция	При расследовании несоблюдения процедуры транзита накладная используется в качестве доказательства для подтверждения таможенного статуса товаров как товаров Союза  Для доказательства намерения использовать режим 4200 этой процедуры. В этом контексте накладная КДПГ является убедительным доказательством.
Таджикистан	Согласно действующим правилам и предписаниям Таджикистана, Таможенная служба Таджикистана прилагает значительные усилия для выполнения своих обязательств, предусмотренных международно признанными соглашениями в этой сфере, в качестве одной из Договаривающихся сторон
Украина	Часть 2 статьи 335 Таможенного кодекса Украины: Перевозчики несут ответственность за перемещение или действия, направленные на перемещение грузов через таможенную границу Украины с сокрытием от таможенного контроля в контексте представления таможенному органу документов, содержащих ложные сведения, как основания для перемещения этих товаров (статья 483 этого Кодекса), только если эти сведения касаются числа грузовых мест, их маркировки и номеров и перевозчики не приняли мер по проверке достоверности этих сведений или, если такая проверка невозможна, в международной транспортной накладной (КДПГ) не сделано никакой соответствующей записи