

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

о предложениях, поступивших в ходе проведения публичного обсуждения проекта решения Евразийской экономической комиссии в рамках оценки регулирующего воздействия

Наименование проекта решения: «Об утверждении перечня товаров (категорий товаров), случаев (условий), когда перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб».

Номер вопроса и его формулировка согласно опросному листу	Содержание ответа	Информация о лице, заполнившем опросный лист, а также способе направления заполненного опросного листа	Комментарий департамента, ответственного за разработку проекта решения ЕЭК
1	2	3	4
1. Наличие какой проблемы обусловило принятие проекта решения ЕЭК? Насколько точно определена проблема, для решения которой необходимо введение регулирования на уровне Евразийского экономического союза?	Контроль за доставкой товаров. Проблема определена точно.	Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна	Принято к сведению.
	Пересмотр Перечня товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб, утвержденного Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 12 декабря 2023 г. № 147/	Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович	Принято к сведению.

	Пересмотр Перечня товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб, утвержденного Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 12 декабря 2023 г. № 147.	Секретариат Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО Горбачева И.В.	Принято к сведению.
	Риски простоя транспортных средств международной перевозки и категорий товаров, финансовых затрат и «здравого смысла» в части применения системы отслеживания с использованием навигационной пломбы в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита (далее – ТПТТ), в рамках реализации Соглашения от 19 апреля 2022 г.	Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович	Принято к сведению.
	Необходимость определения перечня товаров (категорий товаров), случаев (условий), когда перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович	Принято к сведению.
	Определена	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Соответствует	Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна	Принято к сведению.
	Принятие перечня изъятий предусмотрено под. 1 п. 2 ст. 3 Соглашения от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок	Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович	Принято к сведению.

	<p>В связи с поэтапной реализацией Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г., объективная оценка по данному вопросу может быть дана после начала второго этапа (с августа 2026г.) реализации данного НПА, когда основная масса товаров, перемещаемых по ТПТТ, попадет под применение системы отслеживания товаров.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Цель разработки проекта решения ЕЭК определена верно и обусловлена необходимостью определения перечня товаров (категорий товаров), случаев (условий), когда перевозки товаров не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб, ввиду отсутствия необходимости применения дополнительных мер контроля в отношении отдельных категорий товаров, случаев (условий) перевозки или наличия технических особенностей, при которых отсутствует возможность навешивания навигационной пломбы.</p>	<p>Союз международных автомобильных перевозчиков Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Проблемные ситуации при применении Перечня отсутствует в связи с тем, что Перечень применяется только с 11 февраля 2026 г.</p>	<p>Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Отвечает</p>	<p>АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна</p>	<p>Принято к сведению.</p>
<p>3. Насколько точно департаментом-разработчиком определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК, а также адресаты регулирования, интересы которых будут затронуты</p>	<p>Почти точно. В контексте такой категории лиц, как «декларанты товаров, помещаемых под таможенные процедуры» (п.3 Справки к проекту Решения) следует обратить внимание, что товары для личного пользования и «товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами» не помещаются под таможенные процедуры, просьба это учитывать при рассмотрении настоящих предложений Ассоциации по проекту Решения.</p>	<p>Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна</p>	<p>Принято к сведению. Перечень касается товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.</p>
	<p>Не учтены интересы перевозчиков, осуществляющих перевозки товаров в рамках Конвенции МДП, 1975 г. по территориям Российской Федерации и Республики Беларусь.</p>	<p>Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии</p>	<p>Принято к сведению. Применение навигационных пломб исходя из целей Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок снижает</p>

<p>предлагаемым регулированием, в том числе субъекты предпринимательской деятельности? При необходимости укажите недостающих лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, и адресатов регулирования.</p>		<p>Захаренко Вадим Викторович</p> <p>Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович</p>	<p>необходимость проведения контрольных мероприятий, которые негативно отражаются на времени и стоимости перевозок.</p>
	<p>Точно</p>	<p>Секретариат Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО Горбачева И.В.</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Департаментом в достаточной степени определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект Решения. Проект затрагивает интересы контролирующих органов государств – членов ЕАЭС в сфере таможенного регулирования, национальных операторов, осуществляющих отслеживание перевозок с применением навигационных пломб, отдельных категорий лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность.</p> <p>Не учтены интересы: субъектов хозяйствования, включенных в реестр таможенных перевозчиков;</p> <p>Не достаточно учтены интересы субъектов хозяйствования, включенных в реестр уполномоченных экономических операторов, субъектов хозяйствования, выполняющих международные автомобильные перевозки с использованием процедуры МДП.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Применение навигационных пломб рассматривается как мера, обеспечивающая соблюдение таможенного законодательства и снижающая риск нарушения таможенной процедуры таможенного транзита. Применение навигационных пломб исходя из целей Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок снижает необходимость проведения контрольных мероприятий, которые негативно отражаются на времени и стоимости перевозок.</p> <p>Учитывая изложенное неприменение навигационных пломб не может рассматриваться как упрощение и предусматривается лишь для категорий товаров, отслеживание которых затруднительно (живые</p>

			животные, товары, перемещаемые навалом) или нецелесообразно.
	Группа лиц определена верно.	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович	Принято к сведению.
	Не требуется	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
4. Укажите содержание устанавливаемых ограничений (обязательных правил поведения) для адресатов регулирования так, как Вы его понимаете. Какие будут последствия от введения предлагаемого регулирования на уровне Евразийского экономического союза (в том числе по сравнению с регулированием, действующим в государстве – члене Евразийского экономического союза)?	Излишне обременительное регулирование для лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела и для физических лиц – декларантов, и в конечном счете удорожание товаров для физических лиц	Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна	Применение навигационных пломб рассматривается как мера, обеспечивающая соблюдение таможенного законодательства и снижающая риск нарушения таможенной процедуры таможенного транзита. Применение навигационных пломб исходя из целей Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок снижает необходимость проведения контрольных мероприятий, которые негативно отражаются на времени и стоимости перевозок. Учитывая изложенное неприменение навигационных пломб не может рассматриваться как упрощение и предусматривается лишь для категорий товаров, отслеживание которых затруднительно (живые животные, товары, перемещаемые навалом) или нецелесообразно.

<p>По возможности приведите примеры таких последствий.</p>	<p>По итогам 2025 года на территориях государств-членов ЕАЭС завершено более 170 тыс. операций МДП. Соответственно, прямые финансовые расходы, подразумевающие только оплату услуг национальных операторов и лишь по территориям двух государств-членов ЕАЭС, составят более 54,4 млн долларов США ежегодно. Поскольку в автомобильных грузоперевозках себестоимость и оценка общей эффективности рассчитывается на основе кругорейса, то финансовая нагрузка, предположительно, составит более 109 млн долларов США в год. Добавление в маршрут перевозки еще одного государства ЕАЭС увеличит обозначенные выше затраты ещё не менее чем на 30%.</p> <p>Временные издержки в размере 1–2 дней в рамках выполнения одной перевозки, связанные с дополнительными простоями из-за получения и возврата навигационных пломб в местах, где отсутствуют представители национального оператора, а также из-за активации и деактивации пломб, ожидания решений должностных лиц, авансовых платежей и т. д., составят 25–35 млн долларов США в год (при расчете простоя минимум 150–200 долларов США в сутки).</p> <p>Кроме того, перевозчики отмечают наличие проблем с проведением платежей за услуги операторов на территории отдельных государств-членов ЕАЭС, а также случаи взимания двойной платы за навигационную пломбу в рамках одной перевозки по территории ЕАЭС, например, при прерывании таможенного транзита и направлении на таможенный досмотр. Перевозка товаров в несколько мест доставки/разгрузки, что сопровождается многократными действиями по активации/деактивации и наложению/снятию навигационных пломб, увеличивает стоимость транспортных услуг в 1,5-2 раза.</p> <p>Поскольку транспортные расходы влияют на все этапы – от доставки сырья до полки магазина, то рост логистики на 10% с учетом мультипликативных эффектов способен добавить к общему показателю инфляции 0,5%-1%.</p> <p>Перевозки по процедуре МДП и так надежны и безопасны в силу требований Конвенции МДП по допуску перевозчиков и допусшению автотранспортных средств. Поэтому применение навигационной пломбы воспринимается как барьер и дискриминационная мера, поскольку перевозимый груз уже находится под международной гарантией, признаваемой таможенными органами всех государств-</p>	<p>Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович</p>	<p>Изъятие из отслеживания товаров, перемещаемых с использованием книжек МДП, создает неравные условия для перевозчиков, что не отвечает целям развития транзитного потенциала Союза. Кроме того, в Российской Федерации имелась весьма негативная практика применения книжки МДП, связанная с взысканием платежей. Отмечено, что применение книжки МДП, в отличие от навигационной пломбы, не является инструментом, напрямую обеспечивающим сохранность перемещаемых товаров. Применение навигационных пломб не только повышает доверие к перевозке, но и является средством движения вперед по пути развития информационных технологий, которое позволит автоматизировать многие процессы, которые на данный момент не автоматизированы. Кроме того, применение отслеживания товаров указанной категории в Республике Беларусь не выявило негативных последствий и оценивается положительно. В рамках одной перевозки многократная активация и деактивация не предусмотрены. Оплата отслеживания перевозки также осуществляется один раз.</p>
--	--	--	--

	<p>участников ЕАЭС, и согласно Конвенции МДП к нему не должны применяться дополнительные обеспечительные или контрольные меры.</p> <p>Более того, такой подход противоречит базовым положениям ключевых конвенций ООН в области пересечения границ, Рамочными стандартам безопасности и упрощения мировой торговли Всемирной таможенной организации (ВТамО) и в целом заявленным в Соглашении целям и задачам по «...минимизации применения мер таможенного и иных видов государственного контроля в отношении товаров, перевозимых по таможенной территории Союза...»</p> <p>Необходимо также отметить, что внесение «национальных оговорок» в общие решения ЕАЭС, чтобы разделить территории, где эти исключения действуют или не действуют, создает правовую коллизию между наднациональным правом и национальными интересами, что препятствует обеспечению принципов правовой определенности и единообразия правоприменения на пространстве ЕАЭС.</p>		
	<p>Реализация в предлагаемой редакции проекта Решения без учета интересов отдельных категорий субъектов хозяйствования, и на большинство товаров перемещаемых через границу Союза по ТПТТ, может негативно отразиться на внешнеэкономической деятельности государств – членов Союза (простои на границе, удорожание перевозок товаров, снижение импорта товаров и как следствие удорожание их стоимости). Объективная оценка может быть дана на втором этапе реализации Соглашения по пломбам.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Принято к сведению. Принято к сведению. Комментарий в части МДП приведен выше в п.4.</p>
	<p>Установление единого перечня товаров (категорий товаров), случаев (условий), когда перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб, благоприятно отразится на деятельности адресатов регулирования.</p>	<p>Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>В проекте решения «Об утверждении перечня товаров (категорий товаров), случаев (условий), когда перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб» предлагается не применять пункт 17 Перечня в отношении товаров, перевозимых в соответствии с Конвенцией МДП по территории Российской Федерации, в связи с чем необходимо отметить следующее.</p>	<p>Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович</p>	<p>Принято к сведению. Изъятие из отслеживания товаров, перемещаемых с использованием книжек МДП, создает неравные условия для перевозчиков, что не отвечает целям развития транзитного потенциала Союза.</p>

	<p>В современных условиях значение Конвенции МДП как крупнейшего международного соглашения в области международных автомобильных перевозок трудно переоценить. Изменение направлений перевозок и удлинение их маршрутов, сложные для понимания национальные таможенные правила стран, по которым проходят перевозки, обуславливают выбор перевозчиками процедуры МДП как наиболее оптимальной. Кроме того, выполнить перевозку из Китая через Монголию в Россию или транзитом через территорию России можно только по книжке МДП.</p> <p>Стоимость книжки МДП для российского перевозчика составляет около 4 тыс. руб. и обеспечивает гарантию уплаты таможенных платежей в размере 60 тыс. евро. В случае применения навигационной пломбы при такой перевозке затраты возрастут на величину, которая как минимум десятикратно превышает стоимость книжки МДП.</p> <p>Применение навигационной пломбы при перевозках товаров по процедуре МДП не несет никакой добавленной ценности с точки зрения контроля, поскольку такие перевозки и так надежны и безопасны в силу требований Конвенции МДП, в связи с чем нарушения при их выполнении носят единичный характер.</p> <p>По территории Российской Федерации выполняется наибольшее из всех стран-участниц Конвенции МДП количество перевозок с использованием книжек МДП. В связи с этим очевидно, что должны обеспечиваться благоприятные условия для выполнения таких перевозок. Применение избыточной формы контроля в виде навигационной пломбы воспринимается как барьер для применения Конвенции МДП и вызовет ответные меры со стороны других государств-участников Конвенции МДП. В результате этого будут сведены на нет главные преимущества перевозок товаров по книжкам МДП – упрощение оформления и ускорение пересечения границ.</p> <p>Кроме этого, неприменение пункта 17 Перечня на территории Российской Федерации приведет к созданию неравных условий функционирования Конвенции МДП на единой таможенной территории ЕАЭС, поскольку в других странах ЕАЭС она будет применяться по-прежнему, без дополнительных обременений.</p> <p>Пересмотр Перечня в целом представляется преждевременным, поскольку Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19.04.2022 действует только с 11 февраля 2026 г. и пока только в отношении узкого перечня товаров, в</p>		<p>Кроме того, в Российской Федерации имелась весьма негативная практика применения книжки МДП, связанная с взысканием платежей. Отмечено, что применение книжки МДП, в отличие от навигационной пломбы, не является инструментом, напрямую обеспечивающим сохранность перемещаемых товаров. Применение навигационных пломб не только повышает доверие к перевозке, но и является средством движения вперед по пути развития информационных технологий, которое позволит автоматизировать многие процессы, которые на данный момент не автоматизированы. Кроме того, применение отслеживания товаров указанной категории в Республике Беларусь не выявило негативных последствий и оценивается положительно. Позиция о целесообразности сохранить Перечень в неизменном виде на определенный срок, например на один год, после чего принимать решение о его пролонгации или пересмотре не соответствует пункту 2 Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 12.12.2023 № 147.</p>
--	--	--	---

	связи с чем отсутствует возможность проанализировать применение Перечня. Полагаем целесообразным сохранить Перечень в неизменном виде на определенный срок, например на один год, после чего принимать решение о его пролонгации или пересмотре.		
	Не является дополнительным фактором, который может негативно отразиться на пропускной способности ЖДПП	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
5. Является ли предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения проблемы наиболее оптимальным из числа рассмотренных департаментом-разработчиком вариантов с точки зрения его влияния на условия ведения предпринимательской деятельности (в том числе выгод и издержек субъектов предпринимательской деятельности)? Оцените, существуют ли иные варианты достижения целей регулирования. Если такие имеются, то приведите тот из них, который был бы наиболее оптимальным с точки зрения влияния на условия ведения	Да, оптимальный	Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна	Принято к сведению.
	Не является оптимальным, поскольку не учитывает интересы перевозчиков, доставляющих товары в рамках Конвенции МДП, 1975 г. Считаем необходимым сохранить перевозки по системе МДП без «национальных оговорок» в новой редакции решения Совета ЕЭК об изъятиях.	Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович	Принято к сведению. Комментарий в части МДП приведен выше в п.4.
	Да, является. Вместе с тем проект документа требует объективной оценки, которую дать на данном этапе не представляется возможным.	Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович	Принято к сведению.
	Установление единого перечня товаров (категорий товаров), случаев (условий), когда перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб, является оптимальным решением при условии его применения всеми государствами-членами ЕАЭС без исключений.	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович	Принято к сведению.
	Данный вариант не является оптимальным в связи с тем, что не учтены интересы международных автомобильных перевозчиков, осуществляющих перевозки товаров по процедуре МДП по территории Российской Федерации. Оптимально сохранение Перечня в редакции, утвержденной Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 12 декабря	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович	Принято к сведению. Комментарий в части МДП приведен выше.

предпринимательской деятельности.	2023 г. № 147, в части, касающейся перевозок товаров в рамках Конвенции МДП (пункт 17 Перечня).		
	Нет	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
6. Какие положения проекта решения ЕЭК оказывают или могут оказать негативное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности, в том числе необоснованно затруднить ведение предпринимательской деятельности, а также создать барьеры для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Евразийского экономического союза?	Отсутствие в перечне такой категории, как «товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами», и нечеткое (неполное) понятие «товары для личного пользования» в п. 8 проекта	Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна	Принято к сведению. В пункте 8 речь идет о товарах, перемещаемых физическими лицами в сопровождаемом багаже в качестве товаров для личного пользования. Товары электронной торговли приобретают указанный статус после помещения под таможенную процедуру таможенного склада или при помещении на временное хранение, то есть после завершения таможенной процедуры таможенного транзита (ТПТТ). При ввозе и помещении под ТПТТ товары не будут идентифицированы как товары электронной торговли.
	Позиция изложена в п.4. Дополнительно стоит отметить, что «национальные оговорки» нарушают единообразное применение как Соглашения от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, так и Конвенции МДП на единой таможенной территории ЕАЭС.	Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович	Принято к сведению.
	Объективная оценка может быть дана после практического применения с августа 2026г. Соглашения от 19 апреля 2022г.	Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович	Принято к сведению.
	Пункт 17 Перечня изъятий «Товары, перевозимые в соответствии с Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы Союза и (или) помещенных в Республике Беларусь под таможенную процедуру	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО»	Принято к сведению. Комментарий в части МДП приведен выше.

	<p>таможенного транзита, а также за исключением товаров, ввозимых через российский участок таможенной границы Союза и (или) помещенных в Российской Федерации под таможенную процедуру таможенного транзита)» требует доработки ввиду того, что предложенная редакция исключает возможность осуществления перевозок по системе МДП без применения навигационных пломб по территориям Республики Беларусь и Российской Федерации. Считаем необходимым обеспечить полное действие изъятия по всей таможенной территории ЕАЭС без исключений. Единообразное применение Перечня изъятий на всей территории ЕАЭС является ключевым условием обеспечения равных конкурентных условий для всех участников рынка. Введение исключений для отдельных государств-членов ЕАЭС не дает обеспечить предсказуемость перевозочного процесса при транзите по всей территории ЕАЭС, а также создает дополнительные барьеры для добросовестных перевозчиков.</p>	<p>Аппаров Азамат Сейдахметович</p>	
	<p>Негативное влияние могут оказать только ограниченные сроки действия самого решения Совета ЕЭК</p>	<p>АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>По п. 12 проекта Решения: «12. Товары, перемещаемые железнодорожным транспортом транзитом через таможенную территорию Союза из третьих стран в третьи страны.»</p> <p>В соответствии с данным пунктом от применения навигационных пломб освобождается весь так называемый «сквозной транзит» железнодорожным транспортом, в то время как автомобильные перевозчики будут обязаны использовать навигационные пломбы.</p> <p>Такой подход противоречит политике равного развития всех видов транспорта (принцип интермодальности или сбалансированной транспортной системы), в соответствии с которой транспортная система развивается комплексно, когда каждый вид транспорта эффективно дополняется другие.</p> <p>Более того, это создает неоправданные конкурентные преимущества для железнодорожных перевозок за счет ухудшения условий работы международного автомобильного транспорта, тем самым снижения эффективности перевозок и транзита в целом.</p> <p>В случае иностранного транзита это имеет признаки протекционизма и превращается в скрытый торговый барьер.</p> <p>К сожалению, такой же неравноправный и предвзятый подход в отношении автомобильного транспорта отмечаем и в рамках</p>	<p>Карен Карагёзян</p>	<p>Принято к сведению. Неприменение навигационных пломб предусматривается лишь для категорий товаров, отслеживание которых затруднительно (живые животные, товары, перемещаемые навалом) или нецелесообразно из-за специфики перевозки. В рассматриваемом случае именно из-за специфики перевозки и вида транспорта государства-члены посчитали нецелесообразным применять отслеживание перевозок в отношении, товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом транзитом через таможенную территорию Союза из третьих стран в третьи страны.</p>

продолжающего действовать параллельно с Соглашением Декрета Высшего Государственного Совета Союзного государства от 6 декабря 2024 г. № 7 «Об отдельных мерах по противодействию незаконному импорту товаров на территорию Союзного государства», в соответствии с которым навигационные пломбы необходимо использовать при ввозе следующих товаров автомобильным транспортом на территорию одного из государств – участников Договора о создании Союзного государства, т.е. Беларуси или России, с территории третьего государства.

Предложение: по аналогии с железнодорожным транспортом освободить от навигационных пломб «сквозной» транзит автомобильным транспортом и изложить данный пункт в следующей редакции:

«12. Товары, перемещаемые железнодорожным или автомобильным транспортом транзитом через таможенную территорию Союза из третьих стран в третьи страны.»

По п. 16 и п. 17 проекта Решения:

«16. Товары, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы Союза и (или) помещенных в Республике Беларусь под таможенную процедуру таможенного транзита, а также за исключением товаров, ввозимых через российский участок таможенной границы Союза и (или) помещенных в Российской Федерации под таможенную процедуру таможенного транзита).

17. Товары, перевозимые в соответствии с Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы Союза и (или) помещенных в Республике Беларусь под таможенную процедуру таможенного транзита, а также за исключением товаров, ввозимых через российский участок таможенной границы Союза и (или) помещенных в Российской Федерации под таможенную процедуру таможенного транзита).»

Так, наличие «национальных оговорок» в общих решениях ЕАЭС не поддерживается и, по сути, создает конфликт между наднациональным правом и национальными интересами, что существенно подрывает принципы правовой определенности и единообразного применения законодательства на пространстве ЕАЭС.

Кроме того, стоит отдельно отметить:

Нарушение единообразия. Оговорки создают «правовую лоскутность». Если товар освобожден от пломбирования в одной стране, но подлежит ему в соседней, логистическая цепочка усложняется. Это прямо противоречит идее «четырёх свобод» ЕАЭС (свободного перемещения товаров, услуг, капитала и силы).

Более того, нарушается единообразное применение как Соглашения от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, так и Конвенции МДП на единой таможенной территории ЕАЭС, чего быть не должно.

Правовая неопределенность. Для бизнеса правовая определенность – это предсказуемость. Когда страна заявляет, что общее решение на ее территории не действует, это увеличивает транзакционные издержки и риски штрафов.

С точки зрения Договора о ЕАЭС, такие национальные исключения часто оформляются как «временные меры», что было приемлемо в рамках принятия Решения № 147, которое носит временный характер. Предполагалось, что в течение 6 месяцев с момента внедрения навигационных пломб вести мониторинг и проанализировать влияние изъятий на функционирование Соглашения. Однако по причине национальных оговорок и примечаний, внесенных в Решение № 147 на заключительном этапе, практическая реализация некоторых пунктов перечня фактически оказалась заблокирована (например, п. 16 и п. 17), что является дополнительным аргументом в пользу сохранения текущего перечня изъятий. Поскольку сейчас обсуждается принятие нового постояннодействующего решения, то национальных оговорок в нем быть не должно.

Риск дискриминации. Если страна не применяет изъятия, которые действуют для других, она может создавать скрытые барьеры. Это дает повод для разбирательств в Суде ЕАЭС, который последовательно выступает за единообразное применение союзных норм. Таким образом, национальные оговорки делают интеграцию формальной в тех местах, где она должна быть технологичной и бесшовной. Более того, правомерность национальных оговорок в решении вызывает вопросы, поскольку с точки зрения «чистоты» международного права и духа интеграции они выглядят сомнительно и не были вписаны в текст Соглашения (вопреки уже принятым на себя обязательствам).

	<p>То есть решение Совета ЕЭК (вторичное право) содержит оговорку, которая сужает или отменяет действие норм международного Соглашения (первичное право), что создает прямую правовую коллизию, и такая оговорка с точки зрения иерархии актов ЕАЭС неправомерна. Поскольку Соглашение требует единообразного применения, такие точечные национальные оговорки в решениях Совета ЕЭК формально выходят за рамки полномочий, данных этим Соглашением. Оно разрешает Совету определять товары-исключения, но не разрешает делить территорию Союза на зоны, где эти исключения действуют или не действуют.</p> <p>Предложение: исключить их проекта решения национальные оговорки и изложить пп. 16 и 17 в следующей редакции:</p> <p>«16. Товары, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор.</p> <p>17. Товары, перевозимые в соответствии с Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.</p>		
<p>7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?</p>	<p>Да, обеспечивает при условии принятия предлагаемых поправок</p>	<p>Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Нет, не обеспечивает. Наоборот, ведет к увеличению административной и финансовой нагрузки на бизнес.</p>	<p>Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович</p>	<p>Принято к сведению. Комментарий в части МДП приведен выше.</p>
	<p>Не обеспечивает в связи с отсутствием проблем при применении Перечня.</p>	<p>Секретариат Комитета РСШ по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО Горбачева И.В.</p>	<p>Принято к сведению.</p>

		Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович	
	В определенной степени обеспечивает	Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович	Принято к сведению.
	Да, при этом необходимо доработать Перечень изъятий с учетом мнения бизнеса.	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович	Принято к сведению. Комментарий в части МДП приведен выше.
	Обеспечивает временно, на срок действия решения	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
8. Необходим ли переходный период для вступления в силу проекта решения ЕЭК или его отдельных положений для адаптации субъектов предпринимательской деятельности к его (их) введению в действие? Если да, то какой переходный период необходим и почему?	Переходный период не требуется	Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна	Принято к сведению.
	Да. 30 календарных дней с даты официального опубликования Решения Совета ЕЭК с новым перечнем изъятий.	Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович	Учтено. Предусмотрен 30-дневный срок вступления решения в силу. Согласно общему правилу, предусмотренному пунктом 16 Положения о Евразийской экономической комиссии (Приложение 1 к Договору о Евразийском экономическом союзе), решения Комиссии вступают в силу не ранее чем по истечении 30 календарных дней с даты их официального опубликования.

	<p>Да. Не менее 30 календарных дней с даты официального опубликования Решения Совета ЕЭК, утверждающего новый Перечень.</p>	<p>Секретариат Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО Горбачева И.В.</p> <p>Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович</p>	<p>Учтено. Предусмотрен 30-дневный срок вступления решения в силу. Согласно общему правилу, предусмотренному пунктом 16 Положения о Евразийской экономической комиссии (Приложение 1 к Договору о Евразийском экономическом союзе), решения Комиссии вступают в силу не ранее чем по истечении 30 календарных дней с даты их официального опубликования.</p>
	<p>Да, требует переходный период сроком на 1 календарный год, для объективной оценки прилагаемого в проекте Решения перечня изъятий, без применения навигационной пломбы.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Не учтено. Обновленный перечень должен вступить в силу до 30 июля 2026 года. В случае, если не удастся своевременно достичь договоренностей, действующий Перечень утратит силу (в соответствии с пунктом 2 Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 12.12.2023 № 147 действующий Перечень применяется до даты начала отслеживания перевозок товаров, указанных в подпунктах 3 и 4 пункта 6 статьи 18 Соглашения, не пролонгируется и подлежит пересмотру) и отслеживание перевозок с применением навигационных пломб распространится на все категории товаров без исключений.</p>

	<p>Возражений по предусмотренным срокам вступления в силу проекта решения не имеем</p>	<p>Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Нет</p>	<p>АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна</p>	<p>Принято к сведению.</p>
<p>9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.</p>	<p><i>Изложить пункт 5 в следующей редакции: «Товары для личного пользования».</i></p> <p><i>Дополнить пунктом в следующей редакции: «Товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами».</i></p> <p>Цель:</p> <p>Создать равные условия в отношении товаров, не предназначенных для предпринимательской деятельности, а ввозимых для личного пользования физических лиц, независимо от способа перемещения – в багаже, в МПО (международном почтовом сообщении) или перевозчиком.</p> <p>Обоснование:</p> <p>Термин «товары для личного пользования» - товары, предназначенные для личных, семейных, домашних и иных, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, нужд физических лиц, перемещаемые через таможенную границу Союза в сопровождаемом или несопровождаемом багаже, путем пересылки в международных почтовых отправлениях либо иным способом» содержится в пп. 46 п.1 ст.2 ТК ЕАЭС.</p> <p>В п. 3 ст. 256 ТК ЕАЭС установлены способы перемещения товаров для личного пользования через таможенную границу Союза:</p> <p>1) в сопровождаемом или несопровождаемом багаже при следовании физического лица через таможенную границу Союза;</p>	<p>Ассоциация трансграничной электронной торговли и экспресс-доставки (АТЭД) Донцова Галина Николаевна</p>	<p>Принято к сведению. Товары электронной торговли приобретают указанный статус после помещения под таможенную процедуру таможенного склада или при помещении на временное хранение, то есть после завершения таможенной процедуры таможенного транзита (ТПТТ). При ввозе и помещении под ТПТТ товары не будут идентифицированы как товары электронной торговли.</p>

- 2) в международных почтовых отправлениях;
 3) перевозчиком в адрес физического лица, не пересекавшего таможенную границу Союза, либо от физического лица, не пересекавшего таможенную границу Союза.

Термин «товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами» вводится с 01 июля 2026 года (планируется) когда вступят в силу поправки в ТК ЕАЭС. В отдельную категорию выделяются «товары электронной торговли» (пп. 47.2 и 47.3 п.1 ст. 2 ТК ЕАЭС):

47.2) «товары электронной торговли, предназначенные для реализации физическим лицам» - ввозимые на таможенную территорию Союза товары, предназначенные для реализации физическим лицам на электронных торговых площадках с использованием ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в рамках сделки, одной из сторон которой является физическое лицо. К указанной сделке не относится сделка между физическими лицами;

47.3) «товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами» - товары, приобретенные физическими лицами на электронных торговых площадках с использованием ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в рамках сделки между физическим лицом, постоянно или временно проживающим (временно пребывающим) на территории государства-члена, и иностранным лицом либо сделки между физическим лицом, постоянно или временно проживающим (временно пребывающим) на территории государства, не являющегося членом Союза, и лицом государства-члена, перемещаемые через таможенную границу Союза в международных почтовых отправлениях или перевозчиком в адрес физических лиц, являющихся получателями таких товаров. К указанным сделкам не относятся сделки между физическими лицами».

Следует обратить внимание, что в ТК ЕАЭС (в новой редакции) проводится различие между товарами, которые реализуются физическим лицам со складов, расположенных на территории государства-члена ЕАЭС (т.н. «бондовые склады») – это пп. 47.2 п.1 ст. 2 ТК ЕАЭС «товары электронной торговли, предназначенные для реализации физическим лицам», и товары, которые на момент ввоза и таможенного декларирования уже реализованы физическому лицу

(приобретены физическим лицом) – это пп. 47.3 п.1 ст. 2 «товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами». В последнем случае товар адресован каждому отдельному физическому лицу, упакован в отдельную упаковку в соответствии с заказом (на электронной торговой площадке), который оформил и оплатил данное физическое лицо, пересекает границу и декларируется для каждого отдельного физического лица. Более, того, такой товар запрещено использовать в коммерческой деятельности. Таким образом, товар, приобретенный физическим лицом, имеет все признаки «товара для личного пользования».

В отличие от товаров, приобретенных физическими лицами, в пп. 47.2 п.1 ст. 2 ТК ЕАЭС определены товары, которые на момент пересечения границы еще не имеют своего покупателя, они ввозятся оптовыми (коммерческими) партиями, помещаются при ввозе под таможенную процедуру «таможенный склад» и будут храниться на складе (на бондовом складе), пока конкретный товар будет реализован конкретному физическому лицу.

В предложениях для включения в проектируемое решение речь идет исключительно о товарах, приобретенных физическими лицами (пп. 47.3 п.1 ст. 2). В действующем регулировании такие товары называются «товары для личного пользования». Как в действующем, так и в новом регулировании такие перемещаются перевозчиком в адрес физического лица, не пересекавшего таможенную границу Союза.

Для «товаров электронной торговли, приобретенных физическими лицами» устанавливается особый порядок таможенного декларирования, отличный от декларирования коммерческих партий – по «декларации электронной торговли» (ДЭТ, форма утв. Решением Коллегии ЕЭК от 17.12.2024 № 143). Декларация оформляется в виде реестра, в котором фиксируются товары, заказанные физическими лицами на электронных торговых площадках – максимально 500 заказов, то есть товары для 500 получателей – физических лиц (декларантов). Круг лиц (таможенных представителей), которые имеют право декларировать такие товары, ограничен в новой редакции ТК ЕАЭС – это «Операторы электронной торговли», включенные в реестр и внесшие обеспечение уплаты таможенных платежей.

Соответственно, перевозка таких товаров также осуществляется с учетом особенностей декларирования и существования в целом экосистемы трансграничной электронной торговли. В смысле

	<p>организации логистики и в частности, перевозки, товары электронной торговли имеют такой же статус, как международные почтовые отправления. Товары перевозятся собственными или наемными машинами перевозчика, точно так же как МПО перевозятся машинами Почты. Это одни и те же товары, на одних и тех же маркетплейсах заказаны, у одних и тех же продавцов/изготовителей куплены, доставляются одним и тем же покупателям – декларантам (физическим лицам) и декларируются в одной и той же «Декларации электронной торговли» (Решение Коллегии ЕЭК от 17.12.2024 № 143) то есть МПО ничем не отличается в смысле перевозки от товаров, перемещаемых перевозчиком.</p> <p>Таким образом, включение в Перечень проектируемого решения нового пункта «Товары электронной торговли, приобретенные физическими лицами» будет способствовать унификации правил для одной и той же категории товаров, не предназначенных для предпринимательской деятельности, и улучшению условий конкуренции на едином рынке ЕАЭС.</p>		
	<p>Да, имеются:</p> <p>Пункты 16 и 17 Перечня изъятий предлагается изложить в следующей редакции:</p> <p>16. Товары, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы Союза);</p> <p>17. Товары, перевозимые в соответствии с Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы Союза).</p> <p>В условиях применения с 9 апреля 2022г. года странами Европейского союза (далее – ЕС) в отношении белорусских перевозчиков секторальных санкций, установивших для них запрет на перевозку товаров по территории Евросоюза, требует принятия необходимых мер, направленных на поддержание международных автомобильных перевозок. В сложившихся условиях, тотальное применение на платной основе системы отслеживания товаров, следуемых по таможенной процедуре таможенного транзита автомобильным видом транспорта, не зависимо от статуса перевозчика, не позволит минимизировать негативные последствия секторальных санкций. Как следствие это увеличит временные и финансовые затраты на международные автомобильные перевозки таких грузов.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Принято к сведению. Уполномоченный экономический оператор пользуется значительным перечнем упрощений, установленных Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, а изъятие для товаров, перемещаемых с использованием книжек МДП, создает неравные условия для перевозчиков, что не отвечает целям развития транзитного потенциала Союза. Кроме того, в Российской Федерации имелась весьма негативная практика применения книжки МДП, связанная с взысканием платежей. Применение книжки МДП, в отличие от навигационной пломбы, не является инструментом, напрямую обеспечивающим</p>

	<p>В целях обеспечения скорейшего перемещения товаров и облегчения ведения внешнеэкономической деятельности, в рамках положений Таможенного кодекса ЕАЭС созданы институты «уполномоченного экономического оператора». Достаточно жесткие условия, предъявляемые для лиц, претендующих на данный статус, и меры ответственности, практически минимизирует у них риски ответственности за нарушение таможенного законодательства. Как правило, у лиц, получивший такой статус, нарушения, связанные с перевозкой товаров по таможенной процедуре таможенного транзита не возникают. Следовательно, применение системы отслеживания в отношении перевозок по таможенной процедуре товаров, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор, не может коррелировать с теми упрощениями и льготами, которые были предоставлены лицам, получившим такой статус. В свою очередь это будет ставить под сомнение дальнейшее развитие на территории Союза статуса «уполномоченного экономического оператора»</p> <p>Созданные Международным союзом автомобильного транспорта ИТ- инструменты, обеспечивают надлежащий контроль всего цикла гарантии МДП – от выдачи гарантии, до завершения операции – с помощью цифровых технологий в режиме реального времени, что ставит под сомнение целесообразность применения к перевозимым товарам по системе МДП, дополнительного контроля, с помощью применения системы отслеживания товаров. Созданная Международным союзом автомобильного транспорта система допуска, позволяет осуществлять перевозки по книжкам МДП проверенным «добросовестным» перевозчикам. Также следует отметить, что система МДП, являясь единственной глобальной системой таможенного транзита в мире, базирующаяся, среди прочего, на взаимном признании мер таможенного контроля и отсутствием необходимости дополнительного контроля в пути следования, на сегодняшний день способна, с одной стороны в значительной степени снизить нагрузку и издержки транспортных операторов при организации перевозки.</p> <p>Также обращаем внимание на отсутствие целесообразности применения системы отслеживания товаров, в отношении товаров, перевозимых по территории Республики Беларусь с применением книжки МДП, а также товаров, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор.</p> <p>В соответствии с примечанием (приложением) к Перечню изъятий, навигационная пломба будет применяться на значительную</p>		<p>сохранность перемещаемых товаров.</p> <p>Применение навигационных пломб не только повышает доверие к перевозке, но и является средством движения вперед по пути развития информационных технологий, которое позволит автоматизировать многие процессы, которые на данный момент не автоматизированы.</p> <p>Кроме того, применение отслеживания товаров указанной категории в Республике Беларусь не выявило негативных последствий и оценивается положительно.</p>
--	--	--	--

	<p>часть номенклатуру товаров (в отношении которых одним либо несколькими государствами-членами применяются специальные экономические меры), которая также затронет перевозки выполняемые по территории Республики Беларусь с применением книжки МДП, а также товаров, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор. Перечень товаров, в отношении которых будут применяться специальные экономические меры, может расширяться без каких либо ограничений, по решению государства – члена Союза.</p> <p>По мнению бизнеса, система отслеживания с наложением навигационных пломб в отношении транспортных средств и перевозимых товаров должна иметь избирательный подход и основываться на системе приоритизации рисков. Применение навигационных пломб в отношении товаров, перевозимых по ТПТТ с использованием книжек МДП, либо когда декларантом перевозимых товаров уполномоченный экономический оператор, должно применяться в исключительных случаях, а также при условии заинтересованности самого перевозчика в применении такой навигационной пломбы.</p>		
	<p>Необходима доработка пункта 17 проекта Перечня изъятий с учетом необходимости обеспечения перемещения товаров, перевозимых по системе МДП, без применения отслеживания с навигационными пломбами по всей таможенной территории ЕАЭС без исключений.</p>	<p>Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович</p>	<p>Принято к сведению. Комментарий приведен выше.</p>
	<p>Нет</p>	<p>АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна</p>	<p>Принято к сведению.</p>
<p>11. Считаете ли Вы нормы проекта решения ЕЭК ясными и однозначными для толкования и применения? (Если нет, то укажите конкретные положения проекта решения ЕЭК,</p>	<p>Да</p>	<p>Секретариат Комитета РСШ по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО Горбачева И.В.</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Да, считается.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Да</p>	<p>Союз международных автомобильных</p>	<p>Принято к сведению.</p>

являющиеся неопределенными, а также объясните, в чем состоит их неопределенность).		перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович	
	Да	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
12. Назовите область экономической деятельности, на которую распространяется проект решения ЕЭК, и ее основных участников (круг лиц, интересы которых затрагивает), а также по возможности приведите их количественную оценку.	Субъектов хозяйствования, участников внешнеэкономической деятельности (импортеров товаров, перевозчиков); контролирующих органов в области таможенного регулирования; национальных операторов, обеспечивающих отслеживание перевозок с использованием навигационных пломб	Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович	Принято к сведению.
	Участники ВЭД, перевозчики	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО» Аппаров Азамат Сейдахметович	Принято к сведению.
	Грузовладельцы, перевозчики и экспедиторы	АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна	Принято к сведению.
13. Предоставьте, пожалуйста, предложения по каждому положению проекта решения ЕЭК, отнесенному Вами к негативно влияющим на условия ведения предпринимательской деятельности. Приведите обоснование по каждому такому положению, по	Считаем необходимым сохранить перевозки товаров в соответствии с Конвенцией МДП, 1975 г. без «национальных оговорок» в новой редакции решения Совета ЕЭК об изъятиях (п.17 действующего Решения Совета ЕЭК от 12.12.2023 № 147).	Постоянное представительство Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Евразии Захаренко Вадим Викторович	Принято к сведению. Комментарий приведен выше в пункте 4.
	Экспертная оценка дополнительных финансовых и временных затрат с учетом отзывов международных автоперевозчиков изложена в п.4.		
	Предлагаемые изменения в пункт 9. 9. Товары, перемещаемые автомобильным транспортом в цистернах, железнодорожным транспортом в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах наливом и насыпью, а также в универсальных и специализированных крытых вагонах, контейнерах насыпью и навалом, тентованными авто, авто с открытым грузовым кузовом (бортовые платформы). Обоснование	Секретариат Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО Горбачева И.В.	Информация о проблемных вопросах использования навигационных пломб для тентованных автомобилей, а также бортовых платформ отсутствует.

<p>возможности оценив его влияние количественно (в денежных средствах или трудозатратах (человеко-часах), которые будут необходимы для выполнения требований, и т.п.).</p> <p>Оцените по возможности, какие издержки понесут субъекты предпринимательской деятельности в связи с принятием проекта решения ЕЭК (укрупненно, в денежном эквиваленте – виды издержек и количество таких операций в год). Какие из указанных издержек Вы считаете необоснованными (в том числе избыточными или дублирующими)?</p>	<p>Непонятно, почему исключения затрагивают только ж/д транспорт.</p> <p>Цистерны, используемые при автомобильных перевозках, конструктивно схожи с цистернами для ж/д транспорта. Также видим не возможность наложения навигационных пломб на авто, у которых отсутствует тент (открытые платформы), а также авто с мягкими тентами, если требуется жестко закреплять пломбу на транспортном средстве.</p> <p>Предлагаемые изменения в примечание к перечню</p> <p>Настоящий перечень, за исключением товаров, перемещаемых между частями таможенной территории Союза (от места убытия с таможенной территории Союза до места прибытия на таможенную территорию Союза) через территории государств, не являющихся членами Союза (в случае если иное не установлено международным договором государства-члена с третьей стороной), не распространяется на:</p> <ul style="list-style-type: none"> товары, в отношении которых одним или несколькими государствами-членами применяются специальные экономические меры; товары, перевозка которых осуществляется совместно с товарами, подлежащими отслеживанию; алкогольную продукцию, классифицируемую в товарных позициях 2203 00, 2204, 2205, 2206 00, 2207 и 2208 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС), табак, табачные изделия, классифицируемые в товарных позициях 2401, 2402 и 2403 ТН ВЭД ЕАЭС; товары, классифицируемые в товарных позициях 4303, 6101 – 6106, 6110, 6401 – 6405, 8517, 8519, 8521, 8525 – 8528 ТН ВЭД ЕАЭС; <p>подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб:</p> <ul style="list-style-type: none"> - товары, в отношении которых одним или несколькими государствами-членами применяются специальные экономические меры; - товары, перевозка которых осуществляется совместно с товарами, подлежащими отслеживанию; - алкогольная продукция, классифицируемая в товарных позициях 2203 00, 2204, 2205, 2206 00, 2207 и 2208 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского 		<p>В части примечания предложение будет проработано в ходе правовой экспертизы.</p>
--	--	--	---

экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС), табак, табачные изделия, классифицируемые в товарных позициях 2401, 2402 и 2403 ТН ВЭД ЕАЭС;

- товары, классифицируемые в товарных позициях 4303, 6101 – 6106, 6110, 6401 – 6405, 8517, 8519, 8521, 8525 – 8528 ТН ВЭД ЕАЭС;

- грузы повышенной опасности, указанные в пункте 1.10.3.1.2 и пункте 1.10.3.1.3 перечня грузов повышенной опасности (приложение А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)) от 30 сентября 1957 года) и в перечне грузов повышенного риска, указанном в пункте 1.10.3 Правил перевозок опасных грузов (Приложение 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 года)

Обоснование:

В текущей редакции текстом примечания вводится двойное отрицание: перечислены случаи не распространения требования о «не отслеживании». Т.е. перечисленное в Примечание попадает под требование о промбировании?

Примечание читается очень сложно, противоречиво и не понятно. При этом во второй части с двойным отрицанием добавлено третье – «за исключением товаров, перемещаемых между частями таможенной территории Союза (от места убытия с таможенной территории Союза до места прибытия на таможенную территорию Союза) через территории государств, не являющихся членами Союза...». Прим. -этот случай описан в подпункте 15 основного текста Решения, зачем о нем же писать в примечании с противоположным (за исключением) значением.

Предлагается переформулировать примечание, предусмотрев на что распространяется и на что не распространяется примечание, либо переименовать «Решение о применении и случаях не применения».

В случае если исключить двойное отрицание в примечании и написать прямой смысл, то возникают вопросы:

- если перемещаются товары, в отношении которых введены специальные меры, но данные товары являются крупногабаритными, то они попадают под отслеживание? Если нет, то их нельзя выделять в Примечания.

- если перемещаются товары, классифицируемые в товарных позициях 4303 (предметы одежды из меха) посредством Международных почтовых отправок, то они попадают под отслеживание? Если нет, то их нельзя выделять в Примечания.

	<p>Также возникает вопрос по последнему абзацу (про грузы повышенной опасности): ссылка на приложение А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Данное приложение отсутствует в системах Консультант плюс, в вариантах из Интернета нет пунктов 1.10.3.1.2 и 1.10.3.1.3, но есть таблица 1.10.5. «Перечень грузов повышенной опасности».</p> <p>Видится, что сотрудники таможенной службы на границе могут не обладать нужными компетенциями для определения того, попадает ли перемещаемый груз, например, под понятие «Токсичные вещества группа упаковки I» (п. 6.1 Таблицы 1.10.5) либо под понятие «Токсичные газы (классификационные коды, включающие буквы T, TF, TC, TO, TFC или TOS), за исключением аэрозолей» (пункт 2 Таблицы 1.10.5)? Примечание: при перевозках ж/д транспортом – свои перечни; коды ТНВЭД не содержатся ни в одном из перечней. Это создаст задержки при прохождении границы либо будут ставить пломбы просто на все опасные грузы, что не совсем корректно.</p>		
	<p>Издержки будут колоссальными, особенно при перевозках через 3 и более государств – членов Союза.</p>	<p>Ассоциация «БАМАП» Шатсков Александр Александрович</p>	<p>Принято к сведению.</p>
	<p>Необходимо сохранение Перечня в редакции, утвержденной Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 12 декабря 2023 г. № 147, в части, касающейся товаров, перевозимых в соответствии с Конвенцией МДП (пункт 17 Перечня).</p> <p>По экспертным оценкам, исходя из имеющейся информации о тарифах национальных операторов навигационных пломб, расходы перевозчиков по одной перевозке товаров по процедуре МДП с применением навигационной пломбы возрастут как минимум десятикратно по сравнению со стоимостью книжки МДП. При выполнении по территории Российской Федерации более 120 тыс. перевозок товаров по книжкам МДП ежегодно дополнительные затраты перевозчиков составят более 4,8 млрд. руб.</p>	<p>Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Иванов Евгений Иванович</p>	<p>Принято к сведению. Комментарий приведен выше.</p>
	<p>Необходимо установление длительных (не менее 3-х лет) сроков действия решения Совета ЕЭК с целью проведения комплексной оценки влияния применения навигационных пломб на объемы транзитных железнодорожных перевозок, а также исключение рисков негативного влияния масштабов применения таких пломб на скорость обработки контейнерных поездов в ЖДПП – соответственно, на пропускную способность</p>	<p>АО «ОТЛК ЕРА» Коршунова Лариса Павловна</p>	<p>Принято к сведению.</p>

Иные предложения к проекту решения ЕЭК и (или) информационно-аналитической справке (указывается структурный элемент – раздел, пункт, подпункт, абзац и др.).	Содержание направленного предложения	Информация о лице, направившем предложение, а также способе направления предложения	Информация департамента, ответственного за подготовку проекта решения ЕЭК, об учете (частичном учете) представленного предложения либо об отклонении (с обоснованием частичного учета или отклонения)
5	6	7	8
Пункт 2 проекта решения	<p>1. Пунктом 2 проекта решения предусматривается установление срока его вступления в силу – по истечении 30 календарных дней с даты официального опубликования проекта решения. При этом следует учитывать, что в настоящее время действует Решение Совета ЕЭК от 12 декабря 2023 г. № 147 «О перечне товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб» (далее – Решение № 147), пунктом 2 которого установлено, что утвержденный им перечень применяется с даты вступления в силу решения ЕЭК, предусмотренного пунктом 5 статьи 18 Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 года (далее – Соглашение) и до даты начала отслеживания перевозок товаров, указанных в подпунктах 3 и 4 пункта 6 статьи 18 Соглашения, не пролонгируется и подлежит пересмотру.</p> <p>В этой связи, в случае принятия проекта решения до момента начала отслеживания перевозок товаров, указанных в подпунктах 3 и 4 пункта 6 статьи 18 Соглашения (то есть до истечения 180 календарных дней с момента начала отслеживания, которое введено Решением Коллегии ЕЭК от 23 сентября 2025 г. № 84 с 11 февраля 2026 г.), может возникнуть коллизия ситуация, при которой одновременно и параллельно будут действовать два решения Совета ЕЭК, предметом регулирования которых являются одни и те же правоотношения.</p> <p>Кроме того, полагаем, что предлагаемый проектом решения подход, не учитывающий риски возникновения правовой неопределенности по сохранению действия Решения № 147 после</p>	Департамент развития предпринимательской деятельности (с/з от 30.04.2026 № 10-8220/Э)	Предложение учтено. Редакция будет доработана и содержать положение, предусматривающее отмену действия старой редакции Перечня. Предложение будет также проработано с Правовым департаментом в ходе правовой экспертизы и правового редактирования.

вступления в силу проекта решения, может ввести в заблуждение участников внешнеэкономической деятельности – адресатов регулирования, установленного Соглашением, ввиду того, что проект решения не предусматривает положений о признании утратившим силу Решения № 147. При этом полагаем, что наличие в Решении № 147 пункта 2, предусматривающего невозможность пролонгации и необходимость пересмотра утвержденного им перечня, не является юридически тождественным наличию нормы, непосредственно предусматривающей признание Решения № 147 утратившим силу. В этой связи в проекте решения представляется целесообразным предусмотреть: - положение о синхронизации даты его вступления в силу со сроком прекращения действия Решения № 147 и, соответственно, утвержденного им перечня; - норму о признании Решения № 147 утратившим свою силу с даты вступления проекта решения в силу (определенной в привязке к дате начала отслеживания перевозок товаров, указанных в подпунктах 3 и 4 пункта 6 статьи 18 Соглашения).

2. Пунктами 16 и 17 перечня, утвержденного Решением № 147, соответственно предусмотрено, что отслеживанию с применением навигационных пломб при осуществлении перевозки в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат товары, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор, а также товары, перевозимые в соответствии с Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. При этом в отношении указанных случаев данным перечнем были предусмотрены страновые изъятия для Республики Беларусь, согласно которым эти случаи не применяются в отношении товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы ЕАЭС и (или) помещенных в Республике Беларусь под таможенную процедуру таможенного транзита. Вместе с тем проектом решения страновые изъятия, применяемые для Республики Беларусь, по сути, предусматривающие необходимость применения навигационных пломб для отслеживания перевозок при таможенном транзите, предлагается распространить на Российскую Федерацию.

В этой связи исходим из того, что предусмотренное проектом решения расширение «географии» применения страновых изъятий, возлагающих на хозяйствующие субъекты необходимость использования дополнительных регуляторных инструментов: - не согласуется с принципом единого таможенного регулирования,

Учтено. Предложение будет дополнительно проработано экспертами в ходе совещания.

Уполномоченный экономический оператор пользуется значительным перечнем упрощений, установленных Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, а изъятие для товаров, перемещаемых с использованием книжек МДП, создает конкурентные преимущества для перевозчиков, что не отвечает целям развития транзитного потенциала Союза.

Кроме того, в Российской Федерации имела весьма негативная практика

применения книжки МДП, связанная с взысканием платежей. Применение книжки МДП, в отличие от навигационной пломбы,

установленным статьей 32 Договора о ЕАЭС; - приведет к дополнительным издержкам участников внешнеэкономической деятельности; - создает неравные условия для уполномоченных экономических операторов, осуществляющих деятельность на территориях различных государств – членов ЕАЭС; - с учетом географии сложившихся логистических маршрутов, по сути, сделает невозможным транзитное перемещение товаров наземными видами транспорта без применения навигационных пломб уполномоченными экономическими операторами и с использованием книжек МДП через всю таможенную территорию ЕАЭС или через территории нескольких государств – членов ЕАЭС, что может оказать негативное влияние на раскрытие транзитного потенциала ЕАЭС.

Учитывая изложенное, полагаем, что распространение данных изъятий на Российскую Федерацию требует дополнительного обоснования с учетом практики их применения в Республике Беларусь в соответствии с действующим в настоящее время Решением № 147.

не является инструментом, напрямую обеспечивающим сохранность перемещаемых товаров.

Применение навигационных пломб не только повышает доверие к перевозке, но и является средством движения вперед по пути развития информационных технологий, которое позволит автоматизировать многие процессы, которые на данный момент не автоматизированы.

Кроме того, применение отслеживания товаров указанной категории в Республике Беларусь не выявило негативных последствий и оценивается положительно.

Также имеется позиция экспертов ряда государств-членов о том, что неприменение навигационных пломб к рассматриваемым категориям товаров создаст неравные, неравные условия для лиц, поскольку в целях обеспечения соблюдения права ЕАЭС в сфере таможенного регулирования к товарам без навигационных пломб будут более широко применяться формы таможенного контроля.

	<p>3. Пунктом 2 Решения № 147 предусмотрено, что утвержденный им перечень не пролонгируется и подлежит пересмотру, что может расцениваться как поручение Совета ЕЭК о необходимости пересмотреть Перечень к моменту окончания срока его действия. При этом полагаем, что под пересмотром нормативного правового акта традиционно понимается его комплексная и концептуальная переработка. В то же время из представленной к рассмотрению редакции Перечня можно сделать вывод о наличии в нем лишь трех «точечных» изменений по сравнению с перечнем, утвержденным Решением № 147, два из которых расширяют перечень страновых изъятий.</p> <p>В этой связи возникает вопрос о том, можно ли рассматривать данную редакцию Перечня как редакцию, которая была пересмотрена. Дополнительно отмечаем, что в информационно-аналитической справке отсутствует информация о процессе пересмотра Перечня, которая могла бы послужить основанием для вывода о достаточности проработки вопроса о его пересмотре с учетом уже сложившейся правоприменительной практики применения Решения № 147.</p> <p>Учитывая изложенное, просим привести дополнительное обоснование того факта, что в процессе подготовки проекта решения были в полном объеме учтены интенции по пересмотру Перечня, ранее заданные Советом ЕЭК.</p>		<p>Перечень пересматривается исходя из пункта 2 Решения Комиссии, которым он утвержден. Обновленная редакция Перечня подготовлена с участием экспертов всех заинтересованных министерств и ведомств государств-членов, обсуждалась в ходе совещания высокого уровня и отражает высказанные позиции о необходимости внесения минимальных поправок в Перечень ввиду весьма непродолжительной практики его применения.</p>
--	---	--	---

Директор Департамента
таможенного законодательства и
правоприменительной практики
(директор (заместитель директора)
департамента ЕЭК)



(личная подпись)

К.Ж. Рахимов

(инициалы, фамилия)

«18» мая 2026 г.