

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

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

Наименование проекта решения: «О формах свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и порядке их выдачи и использования».

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 (далее – Союз)?	Одной из целей регулирования является приведение положений решения Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676, регулирующего допущение транспортных средств, в соответствие с поправками к Конвенции МДП, вступающими в силу с 1 июня 2025 г.	Иванов Евгений Иванович, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), электронная почта ivanovei@asmap.ru	Учтено.
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Мнение приведено в пункте 1 настоящего опросного листа.		Учтено.
3. Насколько точно департаментом-	Возражений по определению департаментом-разработчиком группы лиц не имеем.		Учтено.

разработчиком определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК, а также адресаты регулирования, интересы которых будут затронуты предлагаемым регулированием, в том числе субъекты предпринимательской деятельности? При необходимости укажите недостающих лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, и адресатов регулирования.			
4. Укажите содержание устанавливаемых ограничений (обязательных правил поведения) для адресатов регулирования так, как Вы его понимаете. Какие будут от введения предлагаемого регулирования на уровне Евразийского экономического союза	Значимых последствий от введения предлагаемого регулирования не усматривается.		Не учтено. В рамках проводимой работы предусмотрена: реализации компетенции ЕЭК, предусмотренной пунктом 5 статьи 364 Таможенного кодекса ЕАЭС; синхронизация отдельных положений действующего порядка допущения транспортных средств международной перевозки (далее – ТСМП) к перевозке товаров под таможенными штампами и печатями с положениями Конвенции МДП (в том числе с учетом принятых к ней поправок);

(в том числе по сравнению с регулированием, действующим в государстве – члене Евразийского экономического союза)? По возможности приведите примеры таких последствий.		возможность подачи заявления не только в бумажном, но и в электронном виде; возможность предоставления ТСМП в целях проведения проверки соответствия техническим требованиям для осмотра и продления срока действия заблаговременного допущения таможенному органу государства-члена, в зоне (регионе) деятельности которого находится либо постоянно проживает собственник или владделец таких ТСМП, вне зависимости того, в каком государстве-члене зарегистрировано ТСМП; возможность представления заявления в любой таможенный орган государства-члена, в котором зарегистрирован или постоянно проживает собственник или владделец транспортного средства; регламентация таких вопросов как информирование таможенным органом о дате, месте и времени осмотра ТСМП, четкая процедура отказа в выдаче свидетельства и другие вопросы.
5. Являются ли предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения проблемы наиболее оптимальным из числа рассмотренных департаментом-разработчиком	Предложенный проект решения ЕЭК не является оптимальным. Предложения и замечания АСМАП приведены в приложении.	Учтено. Проект решения доработан с учетом замечаний и предложений АСМАП

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 предпринимательской деятельности.			
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	Предложения и замечания АСМАП приведены в приложении.		Учтено.

силы на территории Евразийского экономического союза?			
7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?	Да.		Учтено.
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?	Необходим. Не менее одного месяца со дня официального опубликования Решения ЕЭК.		Учтено.
9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.	Предложения и замечания АСМАП приведены в приложении.		Учтено.
10. Иные вопросы, включенные в опросный лист департаментом-разработчиком:			

11. Считаете ли Вы нормы проекта решения ЕЭК ясными и однозначными для толкования и применения? (Если нет, то укажите конкретные положения проекта решения ЕЭК, являющиеся неопределенными, а также объясните, в чем состоит их неопределенность).	Не считаем. Мнение приведено в пункте 5 настоящего опросного листа.	Не учтено. По итогам обсуждения экспертами отмечено, что Проект решения понятен и удобен в применении.
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.	Международные автомобильные перевозки.	Учтено.
13. Предоставьте, пожалуйста, предложения по каждому положению проекта решения ЕЭК, отнесенному Вами к негативно влияющим на условия ведения предпринимательской	Предложения и замечания АСМАП приведены в приложении.	Учтено.

деятельности. Приведите обоснование по каждому такому положению, по возможности оценив его влияние количественно (в денежных средствах или трудовых затратах (человеко-часах), которые будут необходимы для выполнения требований, и т.п.). 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)?		
--	--	--

14. В отношении положений, указанных Вами в пункте 13 опросного листа, пожалуйста, выберите следующее:			
1. Наличие какой проблемы обусловило принятие проекта решения ЕЭК? Насколько точно определена проблема, для решения которой необходимо введение регулирования на уровне Евразийского экономического союза (далее – Союз)?	Приведение положений Решения Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676 "О формах свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и порядке его выдачи и использования" в соответствие с поправками к Конвенции МДП, 1975 г., вступившими в силу с 01.06.2025.	Захаренко Вадим Викторович, Постоянное Представительство Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ), в Швейцария, в Российской Федерации, электронная почта Vadim.Zakharenko@inu.org	Учтено.
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Приведение положений Решения Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676 "О формах свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и порядке его выдачи и использования" в соответствие с поправками к Конвенции МДП, 1975 г., вступившими в силу с 01.06.2025.		Учтено.
3. Насколько точно департаментом-разработчиком определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК, а также адресаты регулирования,	Замечаний и дополнений не имеется.		Учтено.

интересы которых будут затронуты предлагаемым регулированием, в том числе субъекты предпринимательской деятельности? При необходимости укажите недостающих лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, и адресатов регулирования.		
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)?	Значимых последствий не ожидается.	Не учтено. В рамках проводимой работы предусмотрена: реализации компетенции ЕЭК, предусмотренной пунктом 5 статьи 364 Таможенного кодекса ЕАЭС; синхронизация отдельных положений действующего порядка допущения транспортных средств международной перевозки (далее – ТСМП) к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями с положениями Конвенции МДП (в том числе с учетом принятых к ней поправок); возможность подачи заявления не только в бумажном, но и в электронном виде; возможность предоставления ТСМП в целях проведения проверки соответствия техническим требованиям для осмотра и продления срока действия заблаговременного

По возможности приведите примеры таких последствий.		допущения таможенному органу государства-члена, в зоне (регионе) деятельности которого находится либо постоянно проживает собственник или владелец таких ТСМП, вне зависимости того, в каком государстве-члене зарегистрировано ТСМП; возможность представления заявления в любой таможенный орган государства-члена, в котором зарегистрирован или постоянно проживает собственник или владелец транспортного средства; регламентация таких вопросов как информирование таможенным органом о дате, месте и времени осмотра ТСМП, четкая процедура отказа в выдаче свидетельства и другие вопросы.
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)?	Предложенный проект решения ЕЭК требует доработки. Замечания и предложения МСАТ указаны в п.9 опросного листа.	Учтено. Проект решения доработан с учетом замечаний и предложений МСАТ.

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 предпринимательской деятельности.			
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?	Замечания и предложения МСАТ указаны в п.9 опросного листа.		Учтено.

7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?	Да.		Учено.
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?	Необходим, сроком 1 (один) месяц		Учено.
9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.	1. По приложению 1: - в соответствии с поправками к Конвенции МДП, 1975 г., вступившими в силу с 01.06.2025, стр.4 Свидетельства о допущении дополнена пунктом 6 следующего содержания: на русском языке – «6. Если перевозка МДП началась до или в последний день срока действия свидетельства о допущении, свидетельство о допущении остается действительным до окончания перевозки МДП в таможене конечного пункта назначения.», на английском языке – «6. Provided that a TIR transport has begun before or on the final date of validity of the certificate of approval, the certificate of approval shall remain valid until the end of the TIR transport at the customs office of final destination.» - на стр.4 Свидетельства о допущении в пункте 3 на английском языке слова «two years» заменить на «three years», 2. По приложениям 2 и 3: - требуется привести в соответствие с частью II Приложения 7 к Конвенции МДП, 1975 г.,	1. Учено. 2. Не учтено. По итогам обсуждения экспертами государств-членов принято решение оставить формы	

	3. По приложению 4: - п. 13 подпункт а) абзац 2 – после слов «графами 1-6» дополнить «и 8», - п. 15 подпункт в) абзац 2 – после слова «графами 1-6» дополнить «и 8», - п. 18 требуется дополнить пункт по аналогии с пунктом 19 Решения КТС № 676, указав порядок заполнения графы 5 бланка Свидетельства о допущении в случае необходимости наложения более одной таможенной пломбы или печати, - п. 21 – поскольку форма Свидетельства о допущении предусматривает возможность двукратного продления срока его действия на 3 года, в абзаце 1 слова «не более 1 раза» заменить словами «не более 2 раз на аналогичный срок», - в п. 21 требуется скорректировать абзац 2 по аналогии с пунктом 20 Решения КТС № 676, предусмотрев, что для продления Свидетельства о допущении перевозчик вправе обратиться в любой таможенный орган государства, где зарегистрировано ТСМП, а не только в таможенный орган, в регионе деятельности которого находится собственник или владелец ТСМП. В противном случае, российские перевозчики, зарегистрированные в Калининградской области, столкнутся с трудностями при перемещении ТСМП с основной части таможенной территории ЕАЭС на другую часть таможенной территории ЕАЭС (Калининградская область) через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС для целей осмотра и продления срока действия Свидетельства.	свидетельства в прежнем виде, так как проблем с применением данных форм не возникало, а разночтения в основном касаются терминологии, используемой в Конвенции МДП и праве Союза. 3. п. 13-учтено; п. 15 – учтено; п. 18 – учтено; п. 21 – учтено	10. Иные вопросы, включенные в опросный лист департаментом-разработчиком:
--	---	---	--

11. Считаете ли Вы нормы проекта решения ЕЭК ясными и однозначными для толкования и применения? (Если нет, то укажите конкретные положения проекта решения ЕЭК, являющиеся неопределенными, а также объясните, в чем состоит их неопределенность).	Отдельные положения проекта таковыми не являются. Замечания и предложения МСАТ указаны в п.9 опросного листа.	Учтено.
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.	Международные грузоперевозки.	Учтено.
13. Предоставьте, пожалуйста, предложения по каждому положению проекта решения ЕЭК, отнесенному Вами к негативно влияющим на условия ведения предпринимательской	Замечания и предложения МСАТ указаны в п.9 опросного листа.	Учтено.

деятельности. Приведите обоснование по каждому такому положению, по возможности оценив его влияние количественно (в денежных средствах или трудовых затратах (человеко-часах), которые будут необходимы для выполнения требований, и т.п.). 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)?		
14. В отношении положений, указанных Вами в пункте 13 опросного листа,		

пожалуйста, выберите следующее:			
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
1. Подпункт «а» пункта 9 Порядка выдачи и использования свидетельств о допуске к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатами (далее – Проект решения ЕЭК «О формах свидетельства о допуске к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатами и порядке их выдачи и использования») (далее – проект решения), предлагаемый установить, что завод-изготовитель автомобильных транспортных средств, прицепов, полуприцепов (далее – автомобильное транспортное средство) в целях получения Свидетельства по типу конструкции обязуется создать условия, позволяющие таможенному органу осматривать автомобильные транспортные средства данного типа конструкции (серии) в любой момент в ходе их серийного производства. При этом из буквального толкования данной формулировки следует, что завод-изготовитель для получения Свидетельства по типу конструкции обязан взять на себя обязательство предоставлять таможенным органам возможность осмотра автомобильных транспортных средств в любой момент в ходе их конвейерной сборки, в том числе во время проведения сборочных мероприятий, к которым доступ может быть ограничен в связи с необходимостью: - соблюдения на производстве техники безопасности (например, при автоматизированной сборке грузовых автотранспортных средств); - сохранения конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну. Кроме того, полагаем, что слова «в любой момент» создают для должностных лиц контролирующих органов необоснованную широту дискреционных полномочий.	Подпунктом «а» пункта 9 Порядка выдачи и использования свидетельств о допуске к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатами (далее – Проект решения ЕЭК «О формах свидетельства о допуске к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатами и порядке их выдачи и использования») (далее – проект решения), предлагаемый установить, что завод-изготовитель автомобильных транспортных средств, прицепов, полуприцепов (далее – автомобильное транспортное средство) в целях получения Свидетельства по типу конструкции обязуется создать условия, позволяющие таможенному органу осматривать автомобильные транспортные средства данного типа конструкции (серии) в любой момент в ходе их серийного производства. При этом из буквального толкования данной формулировки следует, что завод-изготовитель для получения Свидетельства по типу конструкции обязан взять на себя обязательство предоставлять таможенным органам возможность осмотра автомобильных транспортных средств в любой момент в ходе их конвейерной сборки, в том числе во время проведения сборочных мероприятий, к которым доступ может быть ограничен в связи с необходимостью: - соблюдения на производстве техники безопасности (например, при автоматизированной сборке грузовых автотранспортных средств); - сохранения конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну. Кроме того, полагаем, что слова «в любой момент» создают для должностных лиц контролирующих органов необоснованную широту дискреционных полномочий.	Департамент развития предпринимательской деятельности (с/з от 26.05.2025 № 10-8995/Э)	Не учтено. Нормы проекта соотносены с нормами Конвенции МДП. Подпунктом «б» пункта 12 приложения 3 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.) предусмотрено, что завод-изготовитель должен письменно обязаться разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа.

2. Подпункт «б» пункта 9 Порядка, подпункт «б» пункта 27 Порядка.	Например, производство прицепов или полуприцепов может не осуществляться на круглосуточной основе, что не позволит обеспечить заводу-изготовителю доступ таможенных органов на свое производство в нерабочее время. Учитывая изложенное, считаем необходимым исключить из подпункта «а» пункта 9 Порядка слова «в любой момент». Аналогичное замечание относится к подпункту «а» пункта 27 Порядка (в части обязательства по созданию условий, позволяющих таможенному органу осматривать контейнеры в любой момент в ходе их серийного производства). Подпунктом «б» пункта 9 Порядка предлагается предусмотреть, что завод-изготовитель автомобильных транспортных средств в целях получения Свидетельства по типу конструкции обязуется информировать таможенный орган о любых изменениях в чертежах и описаниях конструкции (серии) до того, как эти изменения будут произведены. Вместе с тем полагаем, что формулировка данного положения нуждается в корректировке, так как возможность информирования таможенного органа заводом-изготовителем о предполагаемых внесениях изменений в конструкцию автомобильного транспортного средства возможна только после подготовки проектов соответствующих документов (чертежей и описания конструкции (серии)). Аналогичное замечание относится к подпункту «б» пункта 27 Порядка (в части обязательства по созданию условий, позволяющих таможенному органу осматривать контейнеры в любой момент в ходе их серийного производства).	Не учтено. Нормы проекта соотнесены с нормами Конвенции МДП. Подпунктом «с» пункта 12 приложения 3 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.) предусмотрено, что завод-изготовитель должен информировать компетентный орган о любых даже мелких изменениях в чертежах или описаниях конструкции до того, как эти изменения будут произведены.
3. Абзац четвертый подпункта «б» пункта 15 Порядка, абзац четвертый пункта 30 Порядка.	Абзацем четвертым подпункта «б» пункта 15 Порядка предусмотрен случай, при котором таможенный орган отказывает в рассмотрении соответствующего заявления, направленного в целях получения Свидетельства, – когда заявление не содержит сведения, указанные в подпунктах «а» – «г» пункта 8 и пункте 9 Порядка, соответственно; Вместе с тем из формулировки указанного случая можно сделать вывод, что таможенный орган может отказать в рассмотрении соответствующего заявления, когда оно направлялось в целях получения Свидетельства в индивидуальном порядке (сведения указываются в соответствии с пунктами 8 и 10 Порядка), но не содержало сведений, предусмотренных пунктом 9 Порядка, которые должны предоставляться только для получения Свидетельства по типу конструкции.	Учтено. Вместе с тем, слово «соответственно» является разграничивающим относительно варианта выдачи свидетельства. По итогам обсуждения экспертами отмечено, что Проект решения понятен и удобен в применении. Помимо этого, из заявления видно за каким видом свидетельства обращается заявитель.

4. абзац подпункта «г» пункта 15 Порядка.	В этой связи полагаем целесообразным абзац четвертый подпункта «б» пункта 15 Порядка изложить в следующей редакции: «заявление не содержит сведения, указанные в подпунктах «а» – «г» пункта 8 (при подаче заявления в индивидуальном порядке или заявления по типу конструкции) и пункте 9 (при подаче заявления по типу конструкции) настоящего Порядка, соответственно». Аналогичное замечание относится к абзацу четвертому пункта 30 Порядка.	Не учтено. См. сокращение в пункте 2 Порядка.
5. Абзац первый пункта 23 Порядка.	Абзацем первым пункта 23 Порядка предлагается определить, что в случае если по результатам совершения таможенных операций, указанных в пункте 22 Порядка, установлено, что автомобильное транспортное средство не соответствует требованиям к транспортным средствам и (или) была изменена конструкция автомобильного транспортного средства, в отношении которого выдано Свидетельство, должностное лицо таможенного органа указывает в графе 10 Свидетельства обнаруженные несоответствия и (или) изменения и заверяет внесенные записи оттиском личной номерной печати. При этом, согласно абзацу второму пункта 23 Порядка, такое Свидетельство не может использоваться при перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями.	Не учтено. Как Конвенцией МДП, так и Таможенным кодексом ЕАЭС и, соответственно, проектом, подготовленным в рамках реализации его положений (статья 364) определено, что для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями ТСМП должны быть сконструированы и оборудованы с соблюдением определенных требований, одними из которых являются отсутствие потайных мест, в которых могут быть спрятаны товары, а также недопущение возможности извлечения товаров из опломбированной части грузовых помещений (отсеков) ТСМП, без оставления видимых следов ее вскрытия.
	Вместе с тем следует отметить, что в соответствии с пунктом 6 технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) под внесением изменений в конструкцию транспортного средства подразумевается исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение и влияющие на безопасность дорожного движения. При этом в контексте Порядка представляется не до конца проработанным вопрос о возможности должностного лица таможенного органа (наличии у него компетенции) установить факт изменения конструкции автомобильного транспортного средства ввиду того, что соответствующие изменения должны влиять на безопасность дорожного движения (например, в случае установки на грузовое автотранспортное средство газобаллонного оборудования). Дополнительно следует отметить, что порядок подтверждения соответствующих фактов внесения изменений в конструкцию транспортного средства регламентирован ТР ТС 018/2011 и осуществляется в государствах – членах ЕАЭС специализированными организациями или государственными	Соблюдение данных требований является одним из условий помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (во время

	органами, уполномоченными в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В этой связи полагаем, что мнение должностного лица таможенного органа о внесении изменений в конструкцию автомобильного транспортного средства не может нести юридически значимых последствий в виде принятия решения о недопущении автомобильного транспортного средства к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и не возможности использования ранее выданного Свидетельства. В этой связи предлагаем рассмотреть вопрос об исключении в абзаце первом пункта 23 Порядка слов «и (или) была изменена конструкция автомобильного транспортного средства» либо об иных вариантах доработки соответствующего положения Порядка.	которой товары находятся под таможенным контролем), проверка выполнения которого отнесено к компетенции таможенного органа. При этом обозначенные выше требования к ТСМП считаются выполненными, если такие ТСМП соответствуют требованиям к их конструкции и оборудованию, установленным международными договорами государств-членов с третьей стороной. Таким международным договором является Конвенция МДП. Государства-члены Союза являются отдельными Договаривающимися сторонами Конвенции МДП и обязаны выполнять взятые на себя международные обязательства. Если конструкция ТСМП перестает соответствовать его первоначальному состоянию на момент получения свидетельства, то указанное ТСМП и ранее выданное на него свидетельство (в соответствии с положениями Конвенции МДП) не может использоваться для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями до устранения выявленных нарушений, т.к. изменения конструкции ТСМП уже не могут гарантировать соответствие такого ТСМП требованиям пункта 1 статьи 364 Таможенного кодекса ЕАЭС. В рассматриваемом случае ссылка
--	---	--

6. Подпункт «б» пункта 14 Порядка.	Следует отметить, что проект решения разработан в рамках реализации компетенции ЕЭК, предусмотренной пунктом 5 статьи 364 Таможенного кодекса ЕАЭС, в соответствии с которой определено, что форма Свидетельства, порядок его выдачи и использования определяются Комиссией. В то же время Таможенным кодексом ЕАЭС непосредственно не урегулирован вопрос о том, является ли выдача Свидетельства разрешительной либо уведомительной процедурой. При этом в данном положении Таможенного кодекса ЕАЭС напрямую не указана возможность отказа в выдаче или регистрации соответствующего разрешительного документа (заявления о его выдаче), как это предусмотрено иными положениями Таможенного кодекса ЕАЭС, связанными с получением разрешений на совершение таможенных операций, например: - пунктом 10 статьи 120, в рамках реализации которого утверждён Порядок регистрации или отказа в регистрации заявления о выпуске товаров до подачи декларации на товары; - пунктом 5 статьи 147, который предусматривает, что форма сертификата обеспечения, структура и формат такого сертификата	на положения технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), которым определены изменения в конструкцию транспортного средства влияющие на безопасность дорожного движения, является несостоятельной и не соответствующей предмету рассматриваемому предмету регулирования, где речь идет не об изменениях в конструкцию транспортного средства влияющих на безопасность дорожного движения, а об изменениях в конструкцию ТСМП, при которых ТСМП перестает обеспечивать соблюдение условий перевозки товаров (под таможенным контролем) под таможенными пломбами и печатями. Не учтено. Статьей 364 Таможенного кодекса ЕАЭС определено, Свидетельство выдается таможенным органом по заявлению заинтересованного лица. Заявительный принцип уже исключает уведомительный порядок. Форма Свидетельства, порядок его выдачи и использования определяются Комиссией, а, значит, Комиссия при разработке такого порядка вправе определять, что выдача Свидетельства является разрешительной процедурой, так
---	--	--

	обеспечения в виде электронного документа, порядок их заполнения и внесения в сертификат обеспечения изменений (дополнений), порядок определения срока его действия, порядок использования сертификата обеспечения, в том числе порядок его представления в таможенный орган, регистрации, отказа в регистрации, аннулирования регистрации, прекращения действия (погашения), а также основания для отказа в регистрации, аннулирования регистрации, прекращения действия (погашения) сертификата обеспечения определяются Комиссией; - абзацем пятым пункта 4 статьи 277, в рамках реализации которого утвержден Порядок совершения таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией и отказом в регистрации заявления о совершении операций в отношении находящихся за пределами таможенной территории ЕАЭС транспортных средств международной перевозки, являющихся товарами, помещенными под таможенную процедуру временного ввоза (допуска); - пунктом 5 статьи 434, которым прямо предусмотрены случаи, при которых таможенный орган отказывает в рассмотрении заявления о включении юридического лица в реестр уполномоченных экономических операторов. Дополнительно следует отметить, что действующая в настоящее время редакция Порядка, утвержденная Решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676 (далее – действующий Порядок), также не содержит процедурных положений, связанных с возможностью отказа таможенного органа в регистрации соответствующего обращения или в выдаче Свидетельства. При этом пункт 9 действующего Порядка лишь предусматривает, что Свидетельство не может быть выдано в случае, если автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп не соответствуют техническим требованиям, определенным в пункте 4 действующего Порядка. Учитывая изложенное, полагаем, что правомерность установления в Порядке норм, связанных с возможностью отказа таможенного органа в регистрации соответствующего заявления или в отказе в выдаче Свидетельства, требует дополнительной юридической оценки с точки зрения достаточности полномочий ЕЭК, определенных Таможенным кодексом ЕАЭС.	как вопрос касается контроля таможенным органом соблюдения условий для возможности осуществления перевозок товаров под таможенным контролем. Помимо этого, разрешительный, а не уведомительный, принцип заложен в Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Заключена в г. Киото 18.05.1973), положениями которой определено, что таможенная служба решает, соответствующим ли транспортные единицы требованиям безопасности для целей таможенного транзита (Киотская конвенция является основным правовым инструментом ВТамО, на основе которого сформировано таможенное законодательство, а также Таможенный кодекс ЕАЭС). Положения действующего Таможенного кодекса ЕАЭС содержат различные конструкции полномочий, предоставляемых при реализации отсылочных норм. Регламентация в рамках рассматриваемого регулирования в порядке выдачи свидетельства вопросов отказа в рассмотрении соответствующего заявления или отказа в выдаче свидетельства в полной мере соотносится с представленной пунктом 5 статьи 364 Таможенного кодекса ЕАЭС компетенцией и предусматривает для заинтересованных лиц четкое,
--	---	---

1. В целом по проекту решения Коллегии Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия) «О формах свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и порядке их выдачи и использования» (далее – Проект решения). 2. Приложение №1 к Проекту решения.	С 1 июня 2025 г. вступают в силу поправки к Конвенции МДП, касающиеся допущения транспортных средств к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями. С учетом незначительного объема поправок к Конвенции МДП не ясна цель полного пересмотра положений действующего в настоящее время Решения Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676 «О формах свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и порядке его выдачи и использования» (далее – Решение КТС № 676), практика применения которого не вызывала проблем. В соответствии с поправками к Конвенции МДП страница 4 Свидетельства о допущении дополняется пунктом 6 следующего содержания: «6. Если перевозка МДП началась до или в последний день срока действия свидетельства о допущении, свидетельство о допущении остается действительным до окончания перевозки МДП в таможенном пункте назначения».		детальное и понятное регулирование. При этом пункт 9 действующего Порядка также предусматривает, что Свидетельство не может быть выдано в случае, если автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп не соответствуют техническим требованиям, определенным в пункте 4 действующего Порядка, что соответственно обозначает выдачу отказа в выдаче Свидетельства, не детализируя указанный процесс.
		Иванов Евгений Иванович, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), электронная почта ivanov@asma.ru	Учено в части поправок к Конвенции МДП. Дополнительные пояснения указаны в комментариях к пункту 4. Учено.

3. Приложение №№ 2 и 3 к Проекту решения.	Предлагаем привести форму Свидетельства о допущении в соответствии с упомянутыми поправками к Конвенции МДП. Формы Свидетельства о допущении необходимо привести в соответствие с частью II Приложения 7 к Конвенции МДП.	Не учтено. По итогам обсуждения экспертами государств-членов принято решение оставить формы свидетельства в прежнем виде, так как проблем с применением данных форм не возникало, а разночтения в основном касаются терминологии, используемой в Конвенции МДП и праве Союза.
4. Приложение № 4 к Проекту решения (Порядок).	Полагаем целесообразным сохранить структуру документа аналогично Решению КТС № 676, предусмотрев отдельные разделы, касающиеся допущения транспортных средств международной перевозки в индивидуальном порядке, по типу конструкции (сериям) транспортных средств, по типу конструкции (сериям) контейнеров.	Не учтено. По итогам обсуждения данное предложение не было поддержано экспертами государств-членов, а также отмечено, что Проект решения понятен и удобен в применении, им четко и детально регулируются вопросы допущения ТСМПП в индивидуальном порядке, по типу конструкции (сериям) транспортных средств, по типу конструкции (сериям) контейнеров.
5. Пункт 2 Порядка.	Предлагаем изложить в следующей редакции: «2. Требования к транспортным средствам международной перевозки для допущения к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями, указанные в пункте 1 статьи 364 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – Кодекс), считаются выполненными, если такие транспортные средства международной перевозки соответствуют требованиям к их конструкции, оборудованию, установленным соответствующими требованиями конвенций о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 года или Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, от 2 декабря 1972 года (далее – требования к транспортным средствам)».	Не учтено, т.к. эта формулировка полностью дублирует положения пункта 2 статьи 364 Таможенного кодекса ЕАЭС. Примененная в проекте формулировка по сути идентична, но не дублирует положения Таможенного кодекса ЕАЭС.

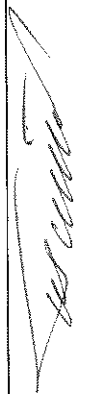
6. Пункты 5-6, подпункт «г» пункта 8, пункт 24, подпункт «г» пункта 26 и пункт 38 Порядка.	Положения о таможенных органах не содержат конкретных полномочий по совершению таможенным органом отдельных таможенных операций, связанных с выдачей Свидетельства о допущении. Предлагаем в данных пунктах использовать общую формулировку о полномочиях таможенных органов по совершению таможенных операций, связанных с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС, помещением под таможенную процедуру и проведением таможенного контроля.	Учено с уточняющей формулировкой «в том числе, связанных с выдачей свидетельства».
7. Пункт 7 Порядка.	Предлагаем слова «и предъявление транспортного средства» исключить, в связи с тем, что впоследствии транспортное средство должно быть предъявлено таможенному органу для осмотра.	Не учтено. Данная норма касается этапа направления заявления и позволяет заявителю на этом этапе, когда заявление может быть направлено, например, в электронном виде не предъявлять таможенному органу автомобильное транспортное средство, что направлено на оптимизацию действий заинтересованных лиц.
8. Абзац 2 подпункта «а» пункта 13 Порядка.	В связи с тем, что при допущении автомобильного транспортного средства по типу конструкции номера и VIN транспортного средства могут быть неизвестны, предлагаем, по аналогии с положениями пункта 15 порядка, утвержденного Решением КТС № 676, дополнить следующим положением: «При отсутствии в момент заглавременного допущения к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями автомобильных транспортных средств сведений, подлежащих указанию в свидетельстве о допущении, такие сведения вносятся в указанное свидетельство о допущении изготовителем, собственником или владельцем указанных транспортных средств до их использования для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями».	Учено.
9. Пункты 11 – 18 Порядка.	Предлагаем изложить текст исходя из хронологической последовательности совершения таможенных операций: подачи заявления перевозчиком, регистрации заявления (отказа в регистрации), принятия решения об осмотре транспортного средства, допущения транспортного средства (отказе в допущении), выдачи Свидетельства о допущении.	Учено.
10. Подпункт «в» пункта 15 Порядка.	Во втором абзаце после слов «граffiti 1 – 6» дополнить словами «и 8».	Учено.

11. Пункт 16 Порядка.	Предлагаем привести содержание пункта в соответствие с пунктом 32, согласно которому на заявлении делается запись «Отказано» с указанием причины, которая заверяется подписью и оттиском личной номерной печати должностного лица таможенного органа. Полагаем целесообразным исключить указание в регистрационном номере Свидетельства о допущении элемента 1, так как код страны государства-члена ЕАЭС указывается в элементе 2 (за исключением Российской Федерации). Полагаем избыточным указание требований к фотографиям, чертежам, так как они содержатся в пунктах 10 и 11. Также полагаем целесообразным дополнить пункт, по аналогии с положениями пункта 19 порядка, утвержденного Решением КТС № 676, положениями о порядке заполнения графы 5 Свидетельства о допущении.	Учтено.
12. Пункт 17 Порядка.		Учтено.
13. Пункт 18 Порядка.	Предусмотренная Конвенцией МДП форма Свидетельства о допущении предусматривает возможность двукратного продления срока его действия на 3 года. Учитывая изложенное, предлагаем изложить абзац 1 в следующей редакции: «Свидетельство выдается на 3 года. Установленный срок действия свидетельства может быть продлен не более 2 раз на аналогичный срок.». При этом не указано, требуется ли направление в таможенный орган заявления о продлении срока действия Свидетельства о допущении. Также полагаем необходимым установить срок принятия решения о продлении срока действия Свидетельства о допущении с учетом срока, необходимого для осмотра транспортного средства. Полагаем целесообразным дополнить пункт положениями о том, что при продлении срока действия Свидетельства о допущении в случае, если по результатам осмотра установлено, что автомобильное транспортное средство соответствует требованиям к транспортным средствам и (или) не была изменена конструкция автомобильного транспортного средства, в отношении которого выдано Свидетельство о допущении, должностное лицо таможенного органа заполняет графу 9 Свидетельства о допущении. По аналогии с пунктом 16 порядка, утвержденного Решением КТС № 676, предлагаем дополнить абзацем следующего содержания: «Свидетельство о допущении оформляется в одном экземпляре, который выдается заявителю либо его уполномоченному представителю. Свидетельство о допущении должно сопровождать автомобильное транспортное средство при перевозке товаров под таможенными пломбами и печатами.».	Учтено.
14. Пункт 21 Порядка.		Учтено.

15. Пункт 22 Порядка.	Исходя из содержания данного пункта, создается впечатление, что при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенный орган отправления проводит осмотр транспортного средства в полном объеме, как при первоначальном допущении, что может привести к неоднозначному толкованию положений данного пункта должностными лицами таможенных органов. В связи с этим предлагаем слова «на предмет его соответствия требованиям к транспортным средствам» исключить. Предлагаем дополнить абзацем: «После проведения осмотра автомобильного транспортного средства таможенные органы могут изъять свидетельство, приостановить или возобновить его действие, выдать новое свидетельство (принять решение о разовом допущении автомобильного транспортного средства).».	Не учтено. По итогам обсуждения с экспертами государств-членов данное предложение не поддержано, так как аналогичная норма есть в Решении КТС № 676 и проблемных вопросов с ее применением не возникло.
16. Пункт 23 Порядка.	Предлагаем дополнить абзацем следующего содержания: «Если автомобильное транспортное средство не соответствует техническим требованиям, определенным в пункте 2 настоящего Порядка, то такое автомобильное транспортное средство должно быть приведено в состояние, удовлетворяющее этим техническим требованиям, до его использования для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями.».	Учтено частично. По итогам обсуждения с экспертами государств-членов согласована следующая формулировка: «Если автомобильное транспортное средство не соответствует техническим требованиям, определенным в пункте 2 настоящего Порядка, то такое автомобильное транспортное средство должно быть приведено в состояние, удовлетворяющее этим техническим требованиям.».
17. Пункт 24 Порядка.	Предлагаем после слов «завод-изготовитель» дополнить словами «(его уполномоченный представитель)».	Учтено.
18. Пункт 25 Порядка.	Предлагаем слова «и предъявление таможенному органу контейнеров» исключить в связи с тем, что впоследствии контейнер должен быть предъявлен таможенному органу для осмотра.	Не учтено. См. комментарий к пункту 7 Порядка.
19. Подпункт «б» пункта 26 Порядка.	Предлагаем слова «вес тары (кг)» заменить словами «вес контейнера (кг)».	Учтено.

20. Подпункт «а» пункта 32 Порядка.	Структура регистрационного номера Свидетельства о допущении (по типу конструкции) не соответствует структуре, указанной в пункте 17 (с учетом предложений, указанных в пункте 12).	Учено. Не учтено. По итогам обсуждения с экспертами государств-членов принято решение не исключать данные слова, что добавит вариативности в действиях таможенных органов.
21. Подпункт «б» пункта 32 Порядка.	Полагаем целесообразным оставить в делах таможенного органа копию заявления с отметкой об отказе в выдаче Свидетельства о допущении, т.е. исключить слова «(при необходимости)».	Учено.
22. Последний абзац подпункта «а» пункта 33 Порядка.	Не ясна целесообразность оформления Свидетельства о допущении (по типу конструкции) на каждый контейнер с учетом положений пункта 34 (наличие таблички о допущении на контейнерах).	Учено.
23. Пункт 36 Порядка.	Исходя из содержания данного пункта, создается впечатление, что при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенный орган отправления проводит осмотр контейнера в полном объеме, как при первоначальном допущении, что может привести к неоднозначному толкованию положений данного пункта должностными лицами таможенных органов. В связи с этим предлагаем слова «на предмет его соответствия требованиям к транспортным средствам» исключить.	Не учтено. По итогам обсуждения с экспертами государств-членов отмечено, что, исходя из правоприменительной практики, данная норма не трактуется как необходимость проведения осмотра контейнера в полном объеме, как при первоначальном допущении. Принято решение слова «на предмет его соответствия требованиям к транспортным средствам» не исключать. При этом аналогичная норма есть в Решении КТС № 676 и проблемных вопросов с ее применением не возникало.
24. Пункт 37 Порядка.	Не ясна целесообразность признания Свидетельства о допущении (по типу конструкции) недействительным на всю серию контейнеров, если один контейнер не соответствует требованиям к транспортным средствам. Предлагаем дополнить вторым абзацем следующего содержания: «Если контейнер не соответствует требованиям к транспортным средствам, определенным в пункте 2 настоящего Порядка, то такой контейнер	Учено.

25. Пункт 38 Порядка.	должен быть приведен в состояние, удовлетворяющее этим требованиям, до его использования для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями». Полагаем целесообразным осуществлять допущение контейнера в любом таможенном органе на территории государства – члена ЕАЭС, на территории которого собственник или владелец зарегистрирован либо постоянно проживает по аналогии с пунктом 5.		Учено.
------------------------------	--	--	---------------

	А.А. Титов	(инициалы, фамилия)
Заместитель директора ДТЗиПП	(личная подпись)	
(директор (заместитель директора) департамента ЕЭК)		

« 9 » июня 2025 г.