

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

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

Наименование проекта решения: «Об условиях отслеживания перевозок по территориям государств – членов Евразийского экономического союза»

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?	В соответствии с «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» навигационные пломбы, которые навешивает национальный оператор, не являются элементами (частью) транспортного средства (контейнера), а являются самостоятельным товаром, перемещаемым на транспортном средстве, то такие товары должны декларироваться самостоятельно как при вывозе, так и при ввозе, и при этом вноситься в графу декларации на товары. А если таких товаров (объектов их хранения) несколько (скажем коробок, контейнеров или иных устройств хранения) – сборный груз, то и записей о количестве пломб должно быть несколько. Сейчас же эта схема пока не применяется при декларировании. При этом у перевозчика на границе у таможенных органов возникнет естественный вопрос, а каким образом данный товар был вывезен с территории ЕАЭС? Необходимо также учитывать, что не во всех странах Евразийского экономического союза используются навигационные пломбы собственного (отечественного) производства. В некоторых странах ЕАЭС используются навигационные пломбы производителей из Китая или других стран. Кроме того, учитывая что в некоторых российских навигационных пломбах стоят модули, обеспечивающие средства шифрования записей, то как в ЕАЭС, так и за пределами	Закрытое акционерное общество «Центр информационных технологий и инноваций» (ЗАО «Центр ИТ и И»)	Не учтено. Содержание ответа не отвечает на поставленные в опросном листе вопросы. Навигационные пломбы при их применении в порядке реализации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок (далее – Соглашение) не являются самостоятельным товаром. В соответствии с Соглашением навигационные пломбы могут применяться в качестве средств идентификации. Аналогичная норма включена в проект изменений в Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Требованиями к навигационным пломбам, применяемым при перевозках товаров по территориям двух и более государств - членов Евразийского экономического союза, утверждены Решением

2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Евразийского экономического союза такие устройства могут быть ограничены к ввозу/вывозу. Проект данного решения не обеспечивает реализацию свободного перемещения товаров при использовании навигационных пломб, так как ограничивающим фактором в этой схеме является национальный оператор, которые должен навешивать навигационную пломбу либо снимать ее в конечном пункте доставки товара при перевозке. Ответственным лицом при перевозке в случае выполнения международной доставки товара является по всем документам – перевозчик и именно он отвечает за сохранность товара, а также его приемку и/или передачу при выгрузке как складу СВХ или грузополучателю. Таким образом получается, что если бы именно перевозчик обеспечивал навешивание навигационной пломбы или ее снятие, это бы позволило: - на основании данных геопозиции, передаваемых оборудованием перевозчика, контролировать не только процесс загрузки товара, но и процесс выгрузки товара; - при выполнении мультимодальных перевозках обеспечивать бесповную доставку товаров на всем протяжении маршрута; - обеспечить контроль за перемещением перевозчика по всему его таможенному маршруту; - при использовании технологий информационного оператора существенно упростить и ускорить процедуру таможенного оформления декларируемых товаров как при ввозе, так и при их вывозе; - существенно упростить процедуру пересечения пограничных пунктов пропуска как на границах Евразийского экономического союза, так и в других странах.	Совета Комиссии от 04.07.2023 № 75. Не учтено. Содержание ответа не отвечает на поставленный в опросном листе вопрос и не относится к проекту решения, вынесенному на публичное обсуждение. В соответствии со статьей 8 Соглашения лица, налагающие и снимающие навигационные пломбы определяются Комиссией. В соответствии с Решением Комиссии от 22 августа 2023 г. № 128 такими лицами могут являться: национальный оператор; иные лица, если такие лица определены законодательством государств-членов.
---	---	--

3. Насколько точно департаментом-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.	Проект не решает проблем использования навигационных пломб для перевозчиков, а только направлен на защиту интересов национальных операторов. Необходимо комплексно решать эту проблему, что позволит существенно защитить рынок международных перевозок через пространство ЕАЭС. В некоторых таможенных органах сотрудники не осматривают сами навигационные пломбы и не контролируют процесс их деактивации, что приводит к длительным простоям перевозчика.	Не учтено. Содержание ответа не отвечает на поставленный в опросном листе вопрос и не относится к проекту решения, вынесенному на публичное обсуждение.
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)? По возможности приведите примеры таких последствий.	В случае введения данного проекта решения, в транзитных странах в случае принятия решения или при принятии решения со стороны таможенного органа этого государства или при ЧП, при отсутствии представителя национального оператора, навесить или заменить электронную навигационную пломбу (в случае ее поломки или хищения) будет отсутствовать возможность подтвердить не причастность перевозчика к нарушению доступа к грузовому отсеку и сохранности груза во время перевозки, а также обеспечить получение данных о геопозиции наступления такого случая (деактивации пломбы и ее причины).	Не учтено. Предполагается, что отмеченная в ответе проблематика будет учтена государствами-членами при подготовке проектов соответствующих международных договоров государств – членов Евразийского экономического союза с третьими сторонами, через территории которых будут осуществляться перевозки. В части обеспечения передачи данных о геопозиции сообщаем, что в соответствии с Требованиями к навигационным пломбам, применяемым при перевозках товаров по территориям двух и более государств – членов Евразийского экономического союза, утвержденными Решением Совета Комиссии от 04.07.2023 № 75, навигационная пломба обеспечивает передачу, в том числе, информации о географических координатах,

		определенных на основании данных, полученных от глобальных навигационных спутниковых систем (географические долгота и широта местоположения). В соответствии с Решением Комиссии от 22 августа 2023 г. № 128 лицами, налагающими (снимающими) навигационные пломбы и присутствующими при таком наложении (снятии), при снятии навигационных пломб в пути следования (перевозки) без прекращения наблюдения за объектом отслеживания или замене навигационной пломбы в пути следования (перевозки) объекта отслеживания и их последующем наложении, являются: должностное лицо таможенного или иного контролирующего органа государства-члена, на территории которого возникла необходимость снятия (замены) навигационной пломбы; национальный оператор или перевозчик - с разрешения должностного лица таможенного или иного контролирующего органа государства-члена, на территории которого возникла необходимость снятия (замены) навигационной пломбы.
		Не учтено. Замечание не относится к предмету регулирования проекта.
5. Является ли предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения проблемы наиболее оптимальным из числа рассмотренных	Для успешного внедрения предлагаемого решения необходимо обеспечить согласование с третьими странами (скажем на уровне государств — участников СНГ и стран БРИКС), в том числе использующих	

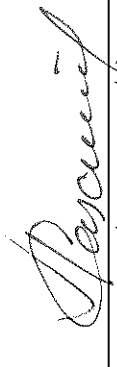
департаментом-разработчиком вариантов с точки зрения его влияния на условия ведения предпринимательской деятельности (в том числе выгод и издержек субъектов предпринимательской деятельности)? Оцените, существуют ли иные варианты достижения целей регулирования. Если такие имеются, то приведите тот из них, который был бы наиболее оптимальным с точки зрения влияния на условия ведения предпринимательской деятельности.	Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (TIR) правила и порядок применения как в ЕАЭС, так и в этих странах порядок применения и стандарт по работе таможенных служб с электронными навигационными пломбами. Возможно что необходимо согласовать порядок обмена данными между таможенными службами в случае использования электронных навигационных пломб перевозчиками разных стран по аналогии с Конвенцией МДП.	Проект предусматривает применение для навигационных пломб отслеживания перевозок объектов отслеживания на территории третьей стороны, а не регламентирует вопросы взаимодействия при заключении соответствующего международного договора о возможности такого отслеживания.
6. Какие положения проекта решения ЕЭК оказывают или могут оказать негативное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности, в том числе обоснованно затруднить ведение предпринимательской деятельности, а также создать барьеры для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Евразийского экономического союза?	Введение принципов категорирования групп товаров, которые подлежат перевозке с использованием электронных навигационных пломб и только с участием национальных операторов не вводя новых субъектов, которые бы имели право также обеспечивать наложение/снятие таких устройств не позволит создать конкурентную среду для ведения бизнеса на территории Евразийского экономического союза. Необходимо пересмотреть концепцию по работе национальных операторов с электронными навигационными пломбами так как использование этого института не позволяет бизнесу развиваться, а также не позволяет таможенным органам самостоятельно предпринимать шаги для развития этого направления.	Не учтено. Замечание не относится к предмету регулирования проекта. В соответствии со статьей 8 Соглашения лица, налагающие и снимающие навигационные пломбы определяются Комиссией. В соответствии с Решением Комиссии от 22 августа 2023 г. № 128 такими лицами, в зависимости от конкретного случая осуществления наложения (снятия), могут являться: национальный оператор; перевозчик; иные лица, если такие лица определены законодательством государств-членов; должностные лица таможенных или иных контролирующих органов.

7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?	Учитывая, что многие страны используют технологию применением книжки МДП (Конвенция МДП), замыкаясь государствам-членам Евразийского экономического союза только в этом сегмента – использование электронных навигационных пломб через национального оператора, не позволит Союзу стать транзитной зоной, а следовательно получать экономическую выгоду от своего местоположения на карте мирового пространства. Необходимо пересмотреть подходы по использованию этих устройств, так как разработка концепции по использованию аналогичных устройств должна быть направлена не только в интересах транспортных, а и в интересах государственных структур (таможенных, пограничных служб и др.). Необходим консенсус по взаимодействию таможенной службы, пограничной службы, транспортных ведомств, а связующим элементов могли бы стать информационные технологии, в том числе с учетом использования электронных устройств – аналогов электронным пломбам.	Не учтено. Замечание не относится к предмету регулирования проекта.
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 обязательно нужен, так как нормативная база для такого перехода пока отсутствует. По всей видимости этот период должен быть определен как 6-9 месяцев.	Не учтено. Необходимая нормативная база для начала отслеживания перевозок подготовлена заблаговременно. Принято решение о запуске механизма отслеживания перевозок с 11 февраля 2026 г. (Решение Коллегии Комиссии от 23 сентября 2025 г. № 84). Проектом лишь устанавливается, что на территории третьих стран навигационные пломбы могут применяться, если это предусмотрено международными договорами соответствующих государств – членов Евразийского

			экономического союза с третьей стороной.
9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.	Готовы предоставить такие предложения дополнительно.		
10. Иные вопросы, включенные в опросный лист департаментом-разработчиком:	В случае пересмотра подходов по применению электронных навигационных устройств, а именно предусмотреть возможность перевозчику контролировать процесс применения электронных устройств аналогичных электронным навигационным приборам, это позволило бы существенно сэкономить не только самим перевозчика средства (экономию по нашим расчетам составила бы для одного перевозчика от 30 до 50% в год), а государства получили бы выигрыш от увеличения своего транзитного потенциала.		Не учтено. Базовые правила применения механизма отслеживания предусмотрены Соглашением, которое вступил в силу 3 апреля 2023 года. Замечание не относится к содержанию проекта и не может быть рассмотрено по существу.

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
Не поступало			

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


(личная подпись)

К.Ж. Рахимов
(инициалы, фамилия)

«10» октября 2025 г.