

СТМ/GE7852/VAZ

Женева, 16 ноября 2021 г.

## **Использование навигационных пломб при выполнении международных автомобильных перевозок грузов**

Отстаивая интересы транспортного бизнес-сообщества, считаем важным и необходимым привлечь внимание компетентных органов государств-членов ЕАЭС, Евразийской экономической комиссии, всех заинтересованных сторон и призываем к сбалансированному решению с учетом следующих принципов:

- на фоне сохраняющейся неблагоприятной эпидемиологической обстановки, связанной с Covid-19, и в контексте международных усилий, прилагаемых странами для минимизации физических контактов между людьми при пересечении границ, реализация указанного Соглашения вряд ли будет способствовать противодействию распространения Covid-19, так как подразумевает выполнение действий по наложению/снятию навигационных пломб. Поэтому его принятие или вступление в силу до окончания пандемии представляется несвоевременным;
- навигационная пломба должна являться лишь вспомогательной формой контроля перемещения отдельных категорий товаров «повышенного риска» или санкционных групп товаров. Расширение ее применения на все иные товары, следующие под таможенным транзитом, и, соответственно, находящиеся под таможенным контролем, приведет к необоснованному дублированию контрольных функций и станет, по нашему мнению, избыточным;
- необходимо дополнить перечень изъятий применения навигационных пломб в соответствии с Соглашением пунктом о товарах, следующих в уже опломбированных грузовых отсеках на условиях принятой под эгидой ООН Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.);
- в остальных случаях изучить возможность и целесообразность установки навигационной пломбы в стране отправления, а также обеспечить взаимное признание пломб, чтобы груз мог следовать, в том числе по территории двух и более государств-членов ЕАЭС, с одной и той же навигационной пломбой до места назначения;
- предоставлять навигационные пломбы в пользование перевозчикам, включая установку/снятие данных устройств, на бесплатной основе, или, если это невозможно, установить государственное регулирование и предусмотреть минимальные тарифы на услуги национальных операторов навигационных пломб, связанных с отслеживанием перевозок, формирование сквозного тарифа по территории ЕАЭС;
- привлекать представителей транспортного бизнес-сообщества государств-членов ЕАЭС для обсуждения на площадке ЕЭК вопросов применения электронных навигационных пломб.

## I. АНАЛИЗ

Компетентные органы используют различные средства для идентификации перевозимых товаров и обеспечения контроля за их перемещением, в том числе и навигационные пломбы.

Согласно проведенному IRU анализу международной практики применения навигационных пломб, они применяются на национальном уровне в отдельных странах для транзитных грузов, как альтернатива таможенному сопровождению или в отношении определенных категорий или групп товаров, и в таких случаях являются обязательными. В остальных случаях навигационные пломбы используются по желанию перевозчика или грузовладельца. Навигационная пломба предоставляется или на бесплатной основе, или за минимальную плату, а наложение/снятие устройств осуществляется, как правило, должностными лицами таможенных органов.

При этом в описываемых примерах грузы, следующие, например, на условиях принятой под эгидой ООН Конвенции МДП, 1975 г., то есть под таможенными пломбами и печатями зачастую освобождаются от наложения навигационных пломб.

Что касается России и стран ЕАЭС, то навигационные пломбы не являются элементом таможенного контроля и используются как дополнительный инструмент прослеживаемости товаров. Начало обязательному применению навигационных пломб на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) было положено в 2016 году при ввозе товаров в Россию с территории Украины. А в 2020 году при условии использования навигационных пломб стал возможен транзит санкционных товаров, запрещенных к ввозу в Россию.

В ЕАЭС, который объединяет Армению, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россию, принято решение доработать уже существующую единую систему транзита за счет прослеживаемости при помощи навигационных пломб.

В настоящее время на площадке Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) обсуждается проект Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок (далее – Соглашение), в соответствии с которым предусмотрено поэтапное внедрение навигационных пломб в отношении товаров, перемещаемых транзитом через территорию ЕАЭС, а также в перспективе на весь импорт и экспорт.

Ожидается, что на первом этапе (по истечении 10 календарных дней с даты вступления в силу) навигационные пломбы станут обязательными для перемещаемых автомобильным транспортом санкционных и подакцизных товаров, в том числе алкоголя, табака, одежды, обуви, телефонов и т.д. На втором этапе (по истечении 180 календарных дней с даты вступления в силу) – для остальных товаров.

Параллельно формируется перечень изъятий в соответствии с указанным Соглашением, то есть будут определены товары и(или) категории товаров, случаи и(или) условия, когда перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб.

Работа над проектом Соглашения в целом уже завершена, и документ может быть представлен главам государств ЕАЭС для подписания уже до конца 2021 года.

В связи с изложенным IRU, как всемирная организация автомобильного транспорта, которая представляет интересы 3,5 млн. транспортных компаний, выражает озабоченность по поводу формирования перечня изъятий/исключений для отдельных категорий товаров или субъектов хозяйствования, что может

способствовать искусственному созданию конкурентных преимуществ для альтернативных процедур таможенного транзита, применяемых на своей территории другими Договаривающимися сторонами Конвенции МДП.

В условиях отсутствия каких-либо ощутимых упрощений, например, при пересечении границы, данная инициатива воспринимается транспортным сообществом как дополнительная административная и финансовая нагрузка, ведущая к росту непроизводительных расходов и, соответственно, стоимости перевозимых товаров. В соответствии с установленными тарифами на услуги национальных операторов навигационных пломб стоимость перевозки на длинных маршрутах может увеличиться, по оценке IRU, до 20%.

Более того, с точки зрения осуществления международных автомобильных перевозок электронные навигационные пломбы не замещают и не преследуют цели таможенного, транспортного, иных видов контроля, повышения безопасности дорожного движения.

Используемые в настоящее время формы и методы контроля в соответствии с национальным законодательством и правом ЕАЭС, достигнутый уровень информационного взаимодействия между компетентными органами государств-членов, а также имеющиеся в их распоряжении международные инструменты в виде соглашений и конвенций ООН по упрощению процедур торговли и транспорта, позволяют проводить мониторинг и эффективный контроль за перемещением товаров и транспортных средств, в том числе следующих транзитом.

\* \* \* \* \*