



ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОТОКОЛ

13-го заседания подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии

15 сентября 2016 г.

№ 20-36/np

г. Москва

Председательствовал
Заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
Евразийской экономической комиссии
С.В. Негрей

Присутствовали: чел. (Приложение № 1).

В заседании приняли участие члены подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (далее – подкомитет, ЕЭК соответственно), а также представители Министерства транспорта и связи Республики Армения, Министерства транспорта и коммуникаций Республики

Беларусь, Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, Министерства транспорта Российской Федерации, Постоянного представительства IRU в Евразии и представители заинтересованных департаментов ЕЭК.

Члены подкомитета и уполномоченные участники заседания, обсудив материалы повестки дня 13-го заседания (Приложение № 2), решили:

По вопросу 1.

О проведении научно-исследовательской работы «Анализ деятельности международных автоперевозчиков государств – членов Евразийского экономического союза на рынке международных автотранспортных услуг с целью повышения конкурентоспособности национальных экономик государств – членов Евразийского экономического союза»

1. Принять к сведению предложение Министерства транспорта Российской Федерации об изменении ранее заявленной Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь темы НИР на следующую – «Анализ условий хозяйствования автомобильных перевозчиков государств-членов ЕАЭС и выработка рекомендаций по унификации законодательства указанных государств в целях справедливой конкуренции и повышения эффективности использования автомобильного транспорта».

2. С учетом обсуждения одобрить проведение НИР по теме «Анализ условий хозяйственной деятельности автомобильных перевозчиков государств-членов ЕАЭС и выработка рекомендаций по гармонизации законодательства указанных государств в целях обеспечения справедливой конкуренции и повышения эффективности использования автомобильного транспорта».

3. Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК внести вопрос о

проведении НИР на очередное заседание Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК.

По вопросу 2.

О ходе работы по выявлению и устранению проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий) в сфере автомобильного транспорта

1. Принять к сведению информацию членов подкомитета о ходе работы по Перечню барьеров, изъятий, ограничений, а также проблемных вопросов в сфере автомобильного транспорта (далее - Перечень) (Приложение № 3).

2. Пункты 1, 2, 3, 4, 5, 7, 12, 14 и 16 Перечня сохранить без изменений и продолжить работу в рамках подкомитета.

3. По пункту 6 Перечня члены подкомитета от Министерства транспорта и связи Республики Армения зарезервировали позицию для дополнительной проработки вопроса с Министерством экономики Республики Армения.

4. По пункту 8 Перечня принять к сведению информацию Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь о готовности рассмотрения предложений по совершенствованию мер государственного регулирования, направленных на улучшение условий на рынке международных автотранспортных услуг (исх. письмо от 09.09.2016 г. № 8-1-17/06138) (Приложение № 4).

Членам подкомитета направить в Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК соответствующие предложения для дальнейшей проработки вопроса с Министерством по налогам и сборам Республики Беларусь.

5. По пункту 9 Перечня членам подкомитета при необходимости, направить в Департамент финансовой политики ЕЭК предложения о целесообразности продолжения работы по вопросу отсутствия взаимного признания полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями других государств – членов ЕАЭС.

6. По пункту 10 Перечня членам подкомитета направить в Департамент финансовой политики ЕЭК предложения по разрешению вопроса о неравных условиях налогообложения российских автотранспортных компаний и уплате ими иных обязательных неналоговых платежей по сравнению с транспортными компаниями других стран – членов ЕАЭС.

7. По пункту 11 члены подкомитета поддержали изменение формулировки вопроса в следующей редакции «Простой автотранспортных средств государств - членов ЕАЭС при перемещении через внешнюю границу ЕАЭС в условиях превышения проектной пропускной способности отдельных автомобильных пунктов пропуска».

Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК дополнительно проработать вопрос с Департаментом таможенной инфраструктуры ЕЭК и, при необходимости, вынести вопрос на Консультативный комитет по взаимодействию контролирующих органов.

8. С учетом информации Департамента функционирования внутренних рынков ЕЭК наименование проблемного вопроса по пункту 13 Перечня привести в соответствие с наименованием согласно Реестру препятствий.

9. По пункту 15 Перечня Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК направить обращение в Государственный таможенный комитет Республики Беларусь о предоставлении информации по вопросу отсутствия возможности у перевозчиков-нерезидентов Республики Беларусь представить

таможенным органам Республики Беларусь предварительную информацию на бесплатной основе и без участия посредников.

10. По пункту 17 Перечня представители от Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики зарезервировали позицию для дополнительной проработки вопроса с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики и Министерством экономики Кыргызской Республики.

11. По итогам заседания подкомитета Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК актуализировать Перечень барьеров, изъятий, ограничений, а также проблемных вопросов в сфере автомобильного транспорта.

По вопросу 3. Разное

3.1. О внесении изменений и дополнений в Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК о ходе работы по совершенствованию положений Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 г.

2. Принять к сведению письмо Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 15.09.20156 г. № 04-1-17/26088-и о внесении изменений и дополнений в Договор о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. в части вопросов автомобильного транспорта и транспортного (автомобильного) контроля (Приложение № 5).

3. Просить членов подкомитета направить до 26 сентября 2016 г. в Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК предложения по изменению и дополнению Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. в части вопросов автомобильного транспорта и транспортного (автомобильного) контроля.

3.2. О формировании единого цифрового пространства Евразийского экономического союза

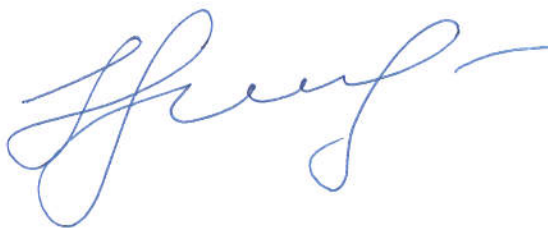
1. Принять к сведению информацию помощника члена Коллегии (Министра) по внутренним рынкам, информатизации, информационно-коммуникационным технологиям А.В. Петрова о ходе работы по подготовке предложений по формированию единого цифрового пространства ЕАЭС.

2. Отметить, что дальнейшую работу по данному вопросу необходимо проводить в увязке с работой по созданию механизма «единого окна», формированию единой системы нормативно-справочной информации, обеспечению функционирования и совершенствования ИИСВВТ, а также с учетом особенностей регулирования отраслей транспорта и возможностей поэтапной либерализации транспортных услуг.

Для четкости и единства понимания работы по формированию цифрового пространства необходима подготовка глоссария терминов.

3. Членам подкомитета направить в Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК до 1 октября 2016 г. позицию о формировании единого цифрового пространства в сфере автомобильного транспорта.

Председатель



С.В. Негрей

СПИСОК
участников 13-го заседания подкомитета по автомобильному транспорту
Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре
Евразийской экономической комиссии
(15 сентября 2016 года, г. Москва)

№ п/п	Ф.И.О.	Должность
от Республики Армения		
1.	МЕЛКОНЯН Давид Гамлетович	заместитель начальника управления транспорта – начальник отдела политики перевозок аппарата Министерства транспорта и связи Республики Армения
от Республики Беларусь		
2.	ДУБИНА Сергей Станиславович	начальник управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
3.	БОЖАНОВ Павел Владимирович	заместитель генерального директора «БелНИИТ «Транстехника»
4.	ВЫСОЦКАЯ Наталия Александровна	заместитель генерального директора Ассоциации «БАМАП», независимый эксперт
от Республики Казахстан		
5.	АСАНКУЛОВА Гульсим Мамадияровна	руководитель Управления транспорта и инфраструктуры Департамента экономической интеграции Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
6.	МИРЗАНОВА Балнур Бахытбековна	эксперт Управления транспорта и инфраструктуры Департамента экономической интеграции Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
7.	ЯНСОН Иван Генрихович	директор представительства КазАТО в г. Астана ОЮЛ «Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан»
8.	МИЛИШИХИН Дмитрий Олегович	исполнительный директор по вопросам автомобильного транспорта и автомобильных дорог ОЮЛ «Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»
9.	АМРИН Мурат Амангельдиевич	эксперт Департамента логистики и перевозок Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан
от Российской Федерации		
10.	БЕЛОВ Михаил Юрьевич	заместитель руководителя ФКУ «ИВЦ Ространснадзора»
11.	ТРОФИМОВА Татьяна Викторовна	руководитель проекта СКАТ-ТК «ООО Си ДАТА» Ространснадзора
12.	ШЕРЫШЕВА Елена Ивановна	начальник отдела межправительственных комиссий и стран СНГ Министерства транспорта Российской Федерации

13.	КРИВОЛЕВИЧ Татьяна Евгеньевна	начальник отдела грузового автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации
14.	НИЗОВ Михаил Анатольевич	советник генерального директора ОАО «НИИАТ»
15.	ЧЕРТКОВ Андрей Викторович	заместитель директора федерального казенного учреждения «Центр мониторинга безопасной эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства (ФКУ «Росдормониторинг»)
16.	АНТИПОВ Евгений Валерьевич	заместитель руководителя Департамента организации перевозок АСМАП
17.	НЕСТЕРЧУК Юлия Николаевна	начальник отдела отраслевого регулирования в Евразийском экономическом союзе Департамента экономического сотрудничества со странами СНГ и развития евразийской интеграции Министерства экономического развития Российской Федерации
18.	АЛЕКСЕЕВ Валерий Иванович	Вице-президент Российского автотранспортного союза (РАС)
19.	ВОРОНИН Анатолий Анатольевич	исполнительный директор Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛЮ), независимый эксперт
20.	КАЗАНЦЕВ Евгений Дмитриевич	Вице - президент Союза транспортников России
21.	БУРЦЕВ Дмитрий Геннадьевич	заместитель начальника сводного аналитического управления Федеральной службы по регулированию алкогольного рынка (Росалкогольрегулирование)
22.	ВИБЛЬИ Николай Георгиевич	начальник отдела международных соглашений ФБУ «Росавтотранс»
от Кыргызской Республики		
23.	ЖУМАБАЕВ Максат Турумбекович	заместитель директора Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики
24.	ЖУМАЛИЕВ Таалайбек Имашович	и.о. начальника отдела международных перевозок Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики
от Постоянного представительства IRU в Евразии		
25.	ЗАБОЕВ Александр Игоревич	консультант Постоянного представительства IRU в Евразии
от Евразийской экономической комиссии		
26.	НЕГРЕЙ Сергей Викторович	заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
27.	ТРУБАРОВ Сергей Владимирович	помощник члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре
28.	ПЕТРОВ Александр Владимирович	помощник члена Коллегии (Министра) по внутренним рынкам, информатизации, информационно-коммуникационным технологиям
29.	ДУЙСЕНБАЙ Думан Тусипулы	начальник отдела автомобильного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры

30.	РОТОВ Михаил Сергеевич	заместитель начальника отдела автомобильного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
31.	БАКЫТБЕККЫЗЫ Дария	заместитель директора Департамента защиты внутреннего рынка
32.	КРУТИКОВА Екатерина Евгеньевна	заместитель начальника отдела методологии Департамента защиты внутреннего рынка
33.	ШИЦОВ Юрий Владимирович	заместитель начальника отдела установления импорта Департамента защиты внутреннего рынка
34.	ПЛЕХАНОВ Александр Сергеевич	советник отдела развития таможенной инфраструктуры Департамента таможенной инфраструктуры
35.	СОКОЛОВ Сергей Михайлович	советник отдела таможенных операций и таможенного контроля Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики
36.	РАЩУКОВ Сергей Александрович	заместитель начальника отдела мониторинга и информационного взаимодействия Департамента функционирования внутренних рынков
37.	ДЫЙКАНБАЕВ Бакыт Жапарбекович	главный специалист-эксперт отдела мониторинга и информационного взаимодействия Департамента функционирования внутренних рынков
38.	ТЕМЕРКУЛОВ Кайрат Иманкулович	заместитель начальника отдела налоговой политики Департамента финансовой политики
39.	МАКАРОВА Яна Сергеевна	консультант отдела налоговой политики Департамента финансовой политики
40.	ЧУКАЧУК Аман Жумабекович	главный специалист-эксперт отдела адвокатиования предпринимательства Департамента развития предпринимательской деятельности

П О В Е С Т К А Д Н Я

13-го заседания подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (15 сентября 2016 года, г. Москва)

1. О проведении научно-исследовательской работы «Анализ деятельности международных автоперевозчиков государств – членов Евразийского экономического союза на рынке международных автотранспортных услуг с целью повышения конкурентоспособности национальных экономик государств – членов Евразийского экономического союза» (*информация Департамента транспорта и инфраструктуры, позиция членов подкомитета по указанному вопросу*).

2. О ходе работы по выявлению и устранению проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий) в сфере автомобильного транспорта (*информация Департамента транспорта и инфраструктуры, информация членов подкомитета по обсуждаемым барьерам*).

3. Разное.

3.1. О внесении изменений и дополнений в Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (*информация Департамента транспорта и инфраструктуры*).

3.2. О формировании единого цифрового пространства Евразийского экономического союза (*информация помощника члена Коллегии (Министра) по внутренним рынкам, информации, информационно-коммуникационным технологиям Петрова А.В.*).

Перечень

барьеров, ограничений, изъятий, а также проблемных вопросов в сфере автомобильного транспорта

№	Описание вопроса	Ход рассмотрения/ устранения вопроса
1.	Несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств, действующих в государствах-членах Союза. Несмотря на предпринятые в рамках СНГ меры по унификации предельно допустимых масс, нагрузок и габаритов транспортных средств, в частности в рамках принятого Минского Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества 1999 г., в отдельных государствах-членах действуют различные нормативы. Пример: в Республике Казахстан допустимая масса 5-6-осного автопоезда составляет 38 тон, что ниже аналогичного норматива, установленного в Российской Федерации и в Республике Беларусь. В Российской Федерации в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. установлены в ряде случаев более низкие допустимые осевые нагрузки, чем установленные в Республике Беларусь. Также имеются различия в определении понятия «одиночная ось» транспортного средства.	Категория вопроса – «изъятие». Включен в Реестр препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре А.О. Жунусов. Комментарий: По мнению Министерства транспорта Российской Федерации не является административным барьером (исх. № 9-256 от 15.03.2016 г.) Члены подкомитета от Российской Федерации принципиально настаивают на исключении вопроса из Перечня и не считают его «барьером». Вопрос планируется разрешить с принятием проекта Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, в тексте которого экспертами Сторон предусмотрены соответствующие нормы. Предлагается: Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
1.1.	Различия в порядке оформления специальных разрешений на движение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, действующих в государствах-членах Союза. Различается порядок оформления специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов: - на территории Беларуси и Казахстана может оформляться непосредственно в пунктах пересечения границы;	Категория вопроса – «изъятие». Включен в Реестр препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре А.О. Жунусов. Комментарий: По мнению Министерства транспорта Российской Федерации не является административным барьером (исх. № 9-256 от 15.03.2016 г.)

- на территории России специальное разрешение оформляется в единственной организации (Росдормониторинг), расположенной в Москве; - в Республике Беларусь применяется упрощенный порядок проезда тяжелых транспортных средств, в случае превышения допустимых весовых параметров не более 10%, без оформления специального разрешения. <i>Источник:</i> <i>Письмо Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 04.04.2016 № 036/a36.</i> <i>Письмо Союза некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (наимателей) Союз «КПП(Н)» от 29.03.2016 № 84.</i> <i>Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.</i>	Члены подкомитета от Российской Федерации принципиально настаивают на исключении вопроса из Перечня и не считают его «барьером». Вопрос планируется разрешить с принятием проекта Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, в тексте которого экспертами Сторон предусмотрены соответствующие нормы. <u>Предлагается:</u> Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
2. <u>Восстановление транспортного (автомобильного) контроля на внутренних границах государств-членов Союза с 24 февраля 2015 г.</u> Федеральным законом Российской Федерации от 24.11.2014 № 362-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон РФ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Согласно закону водитель транспортного средства обязан в ближайшем к государственной границе Российской Федерации и маршруту перевозки стационарном или передвижном контрольном пункте пропуска при выполнении перевозки через белорусский или казахстанский участок внешней границы Союза предъявить должностному лицу уполномоченного федерального органа исполнительной власти российское разрешение для предоставления отметки о въезде транспортного средства на территорию Российской Федерации, либо о его выезде с территории Российской Федерации, а также в установленных случаях получить или сдать учетный талон.	<u>Категория вопроса – «барьер».</u> Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре А.О. Жунусов. <u>Комментарий:</u> По итогам заседания Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре от 31 марта 2016 г. вопрос включен в Предварительный перечень проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий), внесенных Сторонами и требующих принятия решения, так как РФ – против включения данного барьера. По итогам 12-го заседания подкомитета 21 июля 2016г. члены подкомитета от Республики Армения и Российской Федерации не считают вопрос «барьером» и предлагают его исключить. Члены подкомитета от Республики Беларусь, Республики Казахстан и Кыргызской Республики признают вопрос «барьером». <u>Предлагается:</u> Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.

	Источник: Письмо Союза некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (наимателей) Союз «КПП(Н)» от 29.03.2016 № 84. Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.	
3.	Отсутствует четкий порядок учета устранения нарушений, указанных в выданных перевозчикам уведомлений в государствах - членах Союза Имеются случаи невнесения работниками Ространснадзора в базу данных информации об исполнении уведомлений и предъявление требований к белорусским перевозчикам о подтверждении исполнения уведомлений по ранее совершенным рейсам. Для белорусских перевозчиков отсутствует возможность получения доступа к информации о наличии незакрытых органами транспортного (автомобильного) контроля Российской Федерации уведомлений, выданных перевозчикам при въезде на территорию Союза в связи с отсутствием на момент въезда разрешений Российской Федерации для перевозок «в/из третьих стран». На практике имеются случаи, когда представители Ространснадзора, при предоставлении отметки в уведомлении об устранении указанного в нем нарушения, не всегда вносят эту информацию в базу данных, и соответственно закрытое на бумажном носителе уведомление остается активным в базе. При последующих перевозках эти автотранспортные средства повторно задерживаются и предъявляются претензии водителю, в том числе вплоть до наложения штрафных санкций. В настоящее время в соответствии с Техническими условиями информационного взаимодействия между органами транспортного (автомобильного) контроля Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации на регулярной	Категория вопроса – «барьер». Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре А.О. Жунусов. Комментарии: Члены подкомитета от Кыргызской Республики, Республики Казахстан и Российской Федерации предлагают исключить вопрос из Перечня. Члены подкомитета от Республики Беларусь против исключения вопроса из Перечня. 31 августа 2016 г. по итогам совещания специалистов информационных технологий органов транспортного контроля и таможенных органов государств-членов Союза, стороны договорились о создании специальных интерактивных сервисов на сайтах уполномоченных органов транспортного (автомобильного) контроля для перевозчиков в целях обеспечения доступа к информации о наличии препятствий при осуществлении международных перевозок грузов, а также о необходимости унификации требований к написанию регистрационного номера транспортного средства при его использовании в информационных системах государств-членов Союза. «Конфедерацией промышленников и предпринимателей (наимателей) Союз «КПП(Н)»: Евразийским союзом транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) предлагается в Технических условиях информационного взаимодействия между органами транспортного (автомобильного) контроля Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, предусмотреть порядок закрытия в базе данных уведомлений, которые исполнены на бумажном носителе, а также реализацию возможности перевозчиками получения доступа к информации о наличии и статусе уведомлений, выданных перевозчикам

основе производится обмен информацией, содержащейся в центральной базе данных о результатах транспортного контроля, в том числе оформленных уведомлений на въезде в ЕАЭС, и информацией, содержащейся в центральной базе данных об устранении нарушений в соответствии с ранее выданными уведомлениями. Указанная информация формируется в виде Xml-файлов и доступна для просмотра только органами транспортного (автомобильного) контроля Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. <i>Источник:</i> <i>Письмо Союза некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (наименований) Союз «КПП(Н)» от 29.03.2016 № 84.</i> <i>Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.</i>	при въезде на территорию Евразийского экономического союза в связи с отсутствием на момент въезда разрешений Российской Федерации для перевозок «в/из третьих стран». <u>Предлагается:</u> Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
4. <i>Введение с 15 ноября 2015 года в действие Системы взимания платы «Платон» (СВП) на территории Российской Федерации.</i> С 15 ноября 2015 г. в Российской Федерации введена в действие система взимания платы с транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в декабре 2015 года направило в Минтранс России письмо о том, что взимание сборов с грузовых автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, противоречит статье 11 Соглашения между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении от 16 апреля 2002 г., согласно которому сборы и платежи за	Категория вопроса – «препятствие». Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре А.О. Жунусов. <u>Комментарии:</u> По итогам 12-го заседания подкомитета 21 июля 2016 г., принято решение вопрос оставить без изменений до проведения соответствующих переговоров между уполномоченными органами Республики Армения, Кыргызской Республики и Российской Федерации. По информации Департамента функционирования внутренних рынков, предлагается рассматривать данный вопрос не как препятствие в рамках Союза, т.к. взимание сборов за пользование дорогами осуществляется с автотранспортных средств всех государств-членов Союза, в т.ч. с российских автотранспортных средств, и согласуется с п. 21 Протокола о торговле услугами, учреждении, деятельности и осуществлении инвестиций (Приложение № 16 к Договору о Союзе),

пользование платными автомобильными дорогами и автомагистралями, а также платными мостами и тоннелями могут взиматься на взаимной основе. Взимание платы с транспортных средств, имеющих массу свыше 12 тонн, подразумевается как сбор за пользование автомобильными дорогами международного значения. Однако 25.02.2016 российская сторона ответила на письмо МТК Кыргызстана и сообщила со ссылкой на национальное законодательство, что нормам указанного межправительственного соглашения взимание сборов не противоречит. Данная мера является барьером для международных автомобильных перевозок. <i>Источник:</i> <i>Письмо Министерства экономики Кыргызской Республики от 30.03.2016 № 07-1/5165.</i> <i>Письмо Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (АМАП КР) от 25.03.2016 № 01-9/79.</i> <i>Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.</i>	согласно которому каждое государство-член в отношении всех мер, затрагивающих торговлю услугами, предоставляет услугам, поставщикам и получателям услуг другого государства-члена режим не менее благоприятный, чем режим, предоставляемый при таких же (подобных) обстоятельствах своим собственным таким же (подобным) услугам, поставщикам и получателям услуг. <u>Предлагается:</u> Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
5. <i>Запрет въезда на территорию Российской Федерации в случае неоднократного привлечения водителей государственного Союза к административной ответственности на территории Российской Федерации, даже в случае погашения административных взысканий в течение трех лет.</i> В соответствии с подпунктом 4) статьи 26 Федерального закона от 15.08.1996 № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию», въезд в Российскую Федерацию иностранного гражданина или лицу без гражданства может быть не разрешен в случае, если иностранный гражданин или лицо без гражданства	Категория вопроса – «барьер». Включен в Реестр препятствий в следующей редакции: «Запрет въезда гражданам иностранных государств на территорию государств-членов Союза, в том числе и гражданам государств-членов Союза, при условии наличия трёх и более административных или иных правонарушений», статус - на рассмотрении. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике Т.М.Сулейменов. <u>Комментарии:</u> Члены подкомитета, за исключением членов подкомитета от Республики Казахстан и Кыргызской Республики, предлагают исключить вопрос из Перечня. Предлагается принять согласованное решение. <u>Информация</u> Департамента развития предпринимательской деятельности

неоднократно (два и более раза) в течение трех лет привлекались к административной ответственности в соответствии с законодательством.

«Атамекен» считает, что вопросы ответственности и дисциплины водителей, а также проблемы взыскания средств по административным правонарушениям необходимо решать посредством использования соответствующих инструментов уполномоченных, а также правоохранительных органов государств-членов Союза.

Статьей 19 Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении от 15.04.2003 предусматривает меры ответственности, применяемые к перевозчикам, нарушающих условия перевозки, в том числе положения данной статьи не исключают применения санкций к перевозчику и экипажу автотранспортного средства государства другой Договаривающейся Стороны, предусмотренных законодательством государства, где совершено нарушение.

Источник:

Письмо Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 15.04.2016 №03-17/Д-1003//12-59/897-и

Письмо Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» от 30.03.2016 № 3069.

Комиссии:

Норма закона РФ (подпункт 4 статьи 26 Закона №114-ФЗ) является барьером во взаимной торговле между государствами-членами ЕАЭС поскольку из нее следует, что при неоднократном привлечении водителей Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Кыргызской Республики к административной ответственности за административные правонарушения (в том числе малозначительные), совершенные на территории РФ, даже в случае погашения административных взысканий, въезд граждан данных государств на территорию РФ невозможен в течение трех лет.

Таким образом, привлечение к административной ответственности иностранных граждан и лиц без гражданства, например, за нарушение Правил дорожного движения, не повлекшие причинения какого-либо ущерба, при применении положения подпункта 4 статьи 26 Закона №114-ФЗ влечет серьезные последствия для таких граждан и соответственно, препятствует свободному движению услуг, товаров и рабочей силы по территории государств-членов ЕАЭС.

В законодательствах других государств-членов ЕАЭС в области миграции населения, в том числе для трудовой или предпринимательской деятельности, отсутствуют положения аналогичные норме подпункта 4 статьи 26 Закона №114-ФЗ.

Кроме того, нормы кодексов об административных правонарушениях государств-членов Союза в части регулирования срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, практически идентичны.

Таким образом, учитывая изложенное, а также с учетом положений статьи 4.6 Кодекса РФ об административных правонарушениях, полагаем целесообразным внесение соответствующих поправок в Закон №114-ФЗ, предусматривающих возможность въезда на территорию РФ граждан других государств-членов Союза в случае совершения административных правонарушений при условии их погашения, вместо применения к таким гражданам существующей нормы подпункта 4 статьи 26 Федерального закона N 114-ФЗ.

При рассмотрении данного вопроса следует учитывать положения пункта 21 Протокола о торговле услугами, учреждении и деятельности (Приложение №16 к Договору о Союзе) в соответствии с которым в отношении всех мер (включая меры ответственности и иные меры административного или уголовного воздействия), применяемых к услугодателям (и их работодателям), должен быть соблюден

	национальный режим, т.е. должен быть не хуже, чем для лиц РФ (режим недискриминации). <u>МИР РК НПП «Атамекен»</u> предлагается провести соответствующие консультации о возможности внесения изменений в ФЗ № 114-ФЗ в части нераспространения положений по запрету въезда на территорию Российской Федерации иностранных граждан или лиц без гражданства, которые неоднократно (два и более раза) в течение трех лет привлекались к административной ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации за совершение административного правонарушения на территории Российской Федерации на граждан других государств-членов ЕАЭС соответственно при отсутствии задолженности по административной ответственности водителей (погашение задолженности). <u>Предлагается:</u> Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.	
6.	<u>Запрет на перевозку по территории Российской Федерации спиртосодержащей продукции автоцистернами, зарегистрированными в других государствах-членах ЕАЭС.</u> После вступления Армении в ЕАЭС Российская Федерация запретила перевозки спиртных напитков крепостью свыше 25% автоцистернами, зарегистрированными в Республике Армения, в связи с этим армянский коньяк, коньячный спирт и т.д. из Армении в Россию перевозят только автоцистерны, зарегистрированные в Российской Федерации. При этом у армянских транспортных компаний имеются коммерческие договоры по доставкам спиртных напитков. У армянских грузоперевозчиков имеются документы по соответствию автоцистерн международным стандартам. <u>Источник:</u> <i>Письмо Министерства международной экономической интеграции и реформ Республики Армения от 25.04.2016 №2/797-16.</i>	<u>Категория вопроса – «ограничение».</u> В Реестре препятствий отражено в следующей редакции: «Необходимость оснащения автотранспортных средств техническими средствами регистрации, которые обеспечивают передачу данных о перемещении средств на территории РФ в соответствии с новым порядком ведения автоматизированной системы контроля перевозок этилового спирта и спиртосодержащей продукции на территории РФ», статус - в работе. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике Т.М. Сулейменов Член Коллегии (Министр) по транспорту и инфраструктуре А.О. Жунусов <u>Комментарии:</u> Сохранить вопрос без изменений и дополнительно проработать. На очередное заседание подкомитета для обсуждения вопроса пригласить представителей Федеральной службы по регулированию алкогольного рынка (Росалкогольрегулирование). <u>Информация от Департамента развития предпринимательской деятельности:</u> Вопросы регулирования порядка предоставления национального и иных режимов лицам, оказывающим транспортные услуги, регулируется положением раздела XV Договора.

Требование по обязательной перевозке спиртных напитков крепостью более 25% автоцистернами, оснащенными ГЛОНАСС, является лицензионным требованием, приводящим к тому, что компании других государств-членов Союза вынуждены перегружать на границе этиловый спирт и спиртосодержащую продукцию на российский спецавтотранспорт или пользоваться исключительно российскими транспортными средствами. Данные требования не предусматривают никаких особенностей для организаций других государств-членов Союза.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 6 июля 2012 г. № 688 «О Правилах ведения автоматизированной системы контроля перевозок этилового спирта и спиртосодержащей продукции на территории РФ» участниками системы контроля перевозок являются: юридические лица (организации) осуществляющие перевозки этилового спирта, нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 % объема готовой продукции с автомобильным транспортом на основании соответствующих лицензий, за исключением организаций-перевозчиков, осуществляющих перевозки указанной продукции в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

В соответствии с Техническим регламентом ТС о безопасности колесных транспортных средств от 9 декабря 2011 г. № 877 выпускаемые в обращение транспортные средства категории N, используемые для перевозки опасных грузов подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой. Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств, находящихся в эксплуатации, осуществляется в порядке, установленном законодательством государств - членов Союза.

Вопрос может быть разрешен следующими способами:

1) внесение изменений в указанные акты российского законодательства, направленные на устранение дискриминационного подхода и упрощение процедур оснащения автотранспортных средств техническими средствами регистрации и приведение в соответствии с Договором о Союзе;

2) разработка и введение в Союзе гармонизированного порядка лицензирования транспортных средств, предназначенных для перевозок особо опасных грузов, в том числе этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объема готовой продукции.

	<u>Предлагается:</u> Подкомитету по автомобильному транспорту рассмотреть вопрос на очередном заседании и принять согласованное решение.	
7.	<i>Проблемы оказания автотранспортных услуг по перевозке на основании национального водительского удостоверения.</i> В соответствии с пунктом 13 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» не допускается управление транспортными средствами на основании иностранных национальных, или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами. Указанный пункт вступает в силу с 1 июня 2017 года. Согласно положениям пункта 14 . статьи 73 Закона РК от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» не допускается управление транспортными средствами на основании международных или иностранных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской или иной трудовой деятельности, связанной с выполнением работ по непосредственному управлению транспортными средствами. Указанный запрет отсутствует в законодательстве других государств-членов Союза. В соответствии с Договором о ЕАЭС (Приложение № 16 к Договору о Союзе «Протокол о торговле услугами, учреждении, деятельности и осуществлении инвестиций»), за исключением ограничений и требований, указанных в национальном перечне или в приложении № 2 к Протоколу, с учетом положений раздела XXVI Договора, каждое государство-член на своей территории не применяет и не вводит ограничений, связанных с наймом работников в отношении деятельности созданного, приобретенного или контролируемого юридического лица, филиала, представительства, зарегистрированного	<u>Категория вопроса – «барьер».</u> В Реестре препятствий уже отражено в следующей редакции: «Запрет допуска водителей к управлению транспортными средствами на основании иностранных национальных и международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами», статус - в работе. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике Т.М. Сулейменов. <u>Комментарии:</u> Члены подкомитета от Республики Армения, Республики Беларусь и Российской Федерации не считают вопрос «барьером» и предлагают его исключить. Члены подкомитета от Кыргызской Республики и Республики Казахстан признают вопрос «барьером». <u>Информация Департамента развития предпринимательской деятельности:</u> Пунктом 35 Протокола предусмотрено, что с учетом положений раздела XXVI Договора о Союзе каждое государство-член Союза на своей территории не применяет и не вводит ограничений, связанные с наймом работников в отношении деятельности юридического лица, филиала, представительства, индивидуального предпринимателя, за исключением ограничений и требований, указанных в приложении № 2 к Протоколу или индивидуальном национальном перечне ограничений, изъятий, дополнительных требований и условий в рамках Союза для РФ, утвержденном решением ВЕЭС от 23 декабря 2014 № 112 (ИНП РФ). При этом, положения ИНП РФ не содержат каких-либо ограничений, изъятий, дополнительных требований и условий в части водительских удостоверений). Пунктом 37 Протокола определено, что с учетом положений раздела XXVI Договора о Союзе каждое государство-член не применяет ограничений в отношении физических лиц, принимающих участие в торговле услугами способом, указанным в абзаце пятом подпункта 22 пункта 6 Протокола (присутствие физических лиц поставщика услуг одного государства-члена территории другого государства-члена).

	индивидуального предпринимателя. <i>Источник:</i> <i>Письмо Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 15.04.2016 №03-17/0-1003/12-59/897-и</i> <i>Письмо Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» от 30.03.2016 № 3069.</i>	В соответствии с пунктом 21 Протокола предусмотрена обязанность каждого государства-члена Союза в отношении всех мер, затрагивающих торговлю услугами, предоставлять режим не менее благоприятный, чем режим, предоставляемый при таких же (подобных) обстоятельствах своим собственным таким же (подобным) услугам, поставщикам и получателям услуг. Запрет на управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, установленный в РФ законом № 196-ФЗ создаёт ряд препятствий и ухудшает условия для лиц государств-членов Союза при осуществлении ими предпринимательской и трудовой деятельности. Совокупность положений Договора о Союзе обеспечивает неприменение дискриминационного подхода для лиц государств-членов Союза при осуществлении ими предпринимательской и трудовой деятельности, а положения Закона № 196-ФЗ (пункт 14 статьи 73, пункт 2 статьи 20 и пункт 13 статьи 25) не должны распространяться на граждан государств-членов Союза. МИР РК, НПП «Атамекен» предлагает проведение консультаций о возможности внесения соответствующие изменения в ФЗ № 196-ФЗ и ЗРК № 194-V в части нераспространения рассматриваемых норм в отношении лиц всех государств-членов ЕАЭС, то есть, признание каждым государством-членом ЕАЭС на своей территории иностранных национальных водительских удостоверений при осуществлении трудовой или предпринимательской деятельности. При этом, полагаем возможным рассмотреть вопрос разработки и утверждения международного соглашения в рамках Союза, направленного на организацию взаимного административного сотрудничества между уполномоченными государственными органами государствами-членов Союза в целях обеспечения автоматического признания национальных водительских удостоверений. Предлагается: Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
8.	Обязательное сопровождение алкогольной продукции, табачного сырья и табачных изделий по территории Республики Беларусь. В настоящее время в соответствии с пунктом 26-1 Положения о государственном регулировании производства, оборота и	Категория вопроса – «ограничение». Включен в Реестр препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Статус – сохранено. <i>Мониторинг устранения барьера осуществлялся в период 2013-2014 гг. в рамках подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по</i>

потребления табачного сырья и табачных изделий, утвержденного Декретом Президента Республики Беларусь от 17 декабря 2002 г. № 28 «О государственном регулировании производства, оборота и потребления табачного сырья и табачных изделий», табачное сырье и табачные изделия, перемещаемые транзитом через Республику Беларусь, не подлежат обязательному сопровождению только в случае их перемещения по территории Республики Беларусь в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита. В отношении алкогольной, непищевой спиртосодержащей продукции аналогичные положения содержатся в статье 23 Закона Республики Беларусь от 27 августа 2008 № 429-З «О государственном регулировании производства и оборота алкогольной, непищевой спиртосодержащей продукции и непищевоего спирта». Таким образом, в настоящее время упомянутые товары не подлежат сопровождению по территории Республики Беларусь при их ввозе на таможенную территорию ЕАЭС через белорусские пункты пропуска и их вывозе на территорию Калининградской области (в случае открытия таможенной процедуры таможенного транзита на таможенной территории ЕАЭС, но за пределами Республики Беларусь). Однако в обязательном порядке должно применяться сопровождение при экспорте данных товаров с территории Союза, при их вывозе на территорию Калининградской области (в случае открытия таможенной процедуры таможенного транзита в пункте пропуска при выезде из Республики Беларусь), а также при их перемещении с территории Калининградской области на остальную часть территории Союза. Обязательное сопровождение указанных товаров осуществляется подразделениями Департамента охраны МВД Республики Беларусь со взиманием платы за его осуществление. При этом данная продукция, перемещаемая без сопровождения, подлежит изъятию.	транспортную и инфраструктуру и на 8-ом заседании подкомитета 12-13 февраля 2015 г. барьер снят членами подкомитета ввиду признания нецелесообразности дальнейшего рассмотрения вопроса как барьера. Компетенция в ЕЭК: Относится к компетенции члена Коллегии (Министра) по экономике и финансовой политике Т.М. Сулейменова. Комментарии: Сохранить вопрос без изменений и дополнительно проработать. На очередное заседание подкомитета для обсуждения вопроса пригласить представителей Федеральной службы по регулированию алкогольного рынка (Росалкогольрегулирование) и уполномоченных органов Республики Беларусь. Информация от Департамента развития предпринимательской деятельности: Необходимо отметить, что нормы статьи 23 Закона Республики Беларусь от 27 августа 2008 г. № 429-З «О государственном регулировании производства и оборота алкогольной, непищевой спиртосодержащей продукции и непищевоего этилового спирта» (далее – Закон № 429-З) предусматривают необходимость сопровождения ввозимых (вывозимых) на (с) территорию Республики Беларусь с (на) территории других государств-членов Союза этилового спирта и немаркированной алкогольной продукции вне зависимости от резидентного статуса перевозчика (не содержит признаков дискриминации лиц государств-членов Союза). Как следствие этот барьер ограничивает перемещение товара (алкогольной продукции, включая этиловый спирт независимо от страны происхождения) и увеличивает затраты, связанные с перевозкой алкогольной продукции. Предлагается: Членам подкомитета направить в Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК предложения по совершенствованию мер государственного регулирования, направленных на улучшение условий на рынке международных автотранспортных услуг для дальнейшей проработки вопроса с Министерством по налогам и сборам Республики Беларусь (исх. письмо от 09.09.2016 г. № 8-1-17/06138). Продолжить работу в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
--	--

	<i>Источник:</i> Письмо Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 04.04.2016 № 03в/а36. Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.	
9.	Отсутствие взаимного признания полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями других государств – членов ЕАЭС. В настоящее время в государствах-членах Союза отсутствует признание страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ТС), выданных национальными страховыми компаниями государств-членов Союза, а также применяются различные подходы к определению размеров страховых взносов по внутреннему страхованию. Страховые взносы установлены в каждом государстве-члене Союза для ее конкретной территории и дифференцированы для каждого конкретного типа ТС. Вопрос рассматривается на заседаниях Консультативного комитета по финансовым рынкам ЕЭК. По итогам Консультативного комитета 3 октября 2014 г. при Комитете создана рабочая группа по разработке нового страхового продукта ТС и ЕЭП (а в дальнейшем – Союза) с участием представителей ассоциаций профессиональных участников страхового рынка. В ходе заседаний рассматривались вопросы вступления Казахстана в систему «Зеленая карта» и вопрос взаимного признания страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. По итогам заседания Консультативного комитета по финансовым рынкам 28.01.2016г. принято решение:	Категория вопроса – «барьер». Включен в Реестр препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Статус – исключен из списка. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике Т.М. Сулейменов. Комментарии: Члены подкомитета признают вопрос «барьером». Информация Департамента финансовой политики: Созданная при Консультативном комитете по финансовым рынкам Рабочая группа по выработке согласованной позиции по вопросу целесообразности разработки нового страхового продукта автогражданской ответственности, провела анализ полученных от национальных транспортных и таможенных ведомств статистических сведений о выезде (въезде) иностранных транспортных средств и осуществлении грузоперевозок на территории государств-членов ЕАЭС и оценила эффективность для государств-членов ЕАЭС вступления Республики Казахстан в международную систему страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта». С 1 января 2016 года в Республике Казахстан вступил в силу закон об увеличении тарифов по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств для въезжающих граждан-нерезидентов на территорию Республики Казахстан до сопоставимых с действующими тарифами ОСАГО для въезжающих на территорию РФ. Стоимость полисов ОСАГО в двух странах на приграничной территории стала почти равнозначной, В соответствии с Протоколом Консультативного комитета по финансовым рынкам от 28 января 2016 г. Департамент финансовой политики ЕЭК направил официальные письма в Банк России и Национальный Банк Республики Казахстан по

	1. Завершить работу по разработке страхового продукта автогражданской ответственности государств-членов Союза. 2. Просить Национальный Банк Республики Казахстан и Банк России рассмотреть возможность снижения тарифов по ОСАГО для въезжающих на территорию Республики Казахстан и Российской Федерации. <i>Источник:</i> <i>Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЛО) от 30.03.2016 № 81/2.</i>	вопросу возможности снижения тарифов по ОСАГО для въезжающих на территорию Республики Казахстан и Российской Федерации. Национальный Банк Республики Казахстан сообщил, что в настоящее время в сфере обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, страховые тарифы по временно въезжающим на территорию Республики Казахстан приближены к аналогичным страховым тарифам, применяемым в России. Национальный Банк РК готов рассмотреть возможность по снижению страховых тарифов для временно въезжающих по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств при поддержке данного предложения всеми государствами-членами ЕАЭС. Банк России сообщил, что не располагает достаточным экономическим обоснованием для рассмотрения вопроса о целесообразности снижения страховых тарифов по обязательному страхованию для лиц, въезжающих на территорию Российской Федерации. Вопрос планируется вынести на заседание Консультативного комитета по финансовым рынкам в ноябре 2016 г. <u>Предлагается:</u> Членам подкомитета при необходимости, направить в Департамент финансовой политики ЕЭК предложения о целесообразности продолжения работы по вопросу отсутствия взаимного признания полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями других государств – членов ЕАЭС. Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
10.	<i>Нервные условия налогообложения российских автотранспортных компаний и уплате ими иных обязательных неналоговых платежей по сравнению с транспортными компаниями других стран – членов ЕАЭС.</i> Как показывает сравнительный анализ условий работы международных автоперевозчиков Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, подготовленный АСМАП в условиях 2015 г., уровень затрат российских автотранспортных компаний по отдельным группам расходов	Категория вопроса – «препятствие». Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике Т.М. Сулейменов. <u>Комментарий:</u> Всеми членами подкомитета согласовано сохранить вопрос без изменений и дополнительно проработать. <u>Информация Департамента финансовой политики:</u>

превосходит аналогичные затраты автоперевозчиков Беларуси и Казахстана, что затрудняет возможность российских перевозчиков на равных конкурировать с автотранспортными компаниями из других стран – членов ЕАЭС.

Данная ситуация обусловлена, в частности, неравными условиями в отношении налогообложения: автотранспортных средств, имущества организаций, прибыли организаций, фонда оплаты труда, и в целом расходов на персонал, НДС, а также по условиям обновления подвижного состава.

Источник:

Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.

Пунктом 2 статьи 71 Договора о ЕАЭС определено, что государства-члены ЕАЭС во взаимной торговле взимают налоги, иные сборы и платежи таким образом, чтобы налогообложение в государстве-члене, было не менее благоприятным, чем налогообложение, применяемое этим государством-членом при тех же обстоятельствах в отношении аналогичных товаров, происходящих с его территории.

Согласно пункту 1 статьи 72 Договора о ЕАЭС взимание косвенных налогов во взаимной торговле осуществляется по принципу страны назначения, предусматривающему применение нулевой ставки НДС и (или) освобождение от уплаты акцизов при экспорте товаров, а также их налогообложение косвенными налогами при импорте.

Данными положениями во взаимной торговле ЕАЭС определен принцип недискриминации налогообложения плательщиков НДС из других государств-членов ЕАЭС.

При этом государства-члены ЕАЭС придерживаются политики налоговых суверенитетов, в связи с чем, ставки НДС определены внутренним законодательством государств-членов ЕАЭС, которые на сегодняшний день различаются: в Республике Армения - 20%, в Республике Беларусь - 18%, в Республике Казахстан - 12%, в Республике Кыргызстан - 12% и Российской Федерации - 18%.

Прямые налоги во взаимной торговле, налоги на доход и капитал, включающего имущество организаций, регулируются двусторонними межправительственными конвенциями об избежании двойного налогообложения и предотвращения уклонения от уплаты налогов на доход и капитал (далее-двусторонние конвенции), которые не входят в право Союза.

При этом ставки налогов на доход и капитал юридических лиц также определяется внутренним законодательством.

В отношении доходов физических лиц-трудовых мигрантов действует статья 73 Договора о ЕАЭС, которой определено, что ставка налога на доход физических лиц-налоговых резидентов из других государств-членов ЕАЭС в связи с работой по найму будет аналогичной ставке, предусмотренной для такого налога для физических лиц-налоговых резидентов государства трудоустройства.

С учетом изложенного отмечаем, что дискриминация взимания косвенных налогов во взаимной торговле и взимания налога на доход трудовых мигрантов в связи с работой по найму исключена Договором о ЕАЭС.

	Также отмечаем отсутствие дискриминации во взаимании прямых налогов, которые регулируются двусторонними конвенциями. <u>Евразийским союзом транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛЮ) предлагается</u> ЕЭК совместно с отраслевыми организациями (союзами, ассоциациями) осуществлять мониторинг сравнительных условий деятельности хозяйствующих субъектов в различных секторах экономики в странах ЕАЭС и в случае выявления существенных различий, препятствующих функционированию внутреннего рынка ЕАЭС, направлять информационные материалы правительствам соответствующих стран для осуществления гармонизации условий деятельности хозяйствующих субъектов в ЕАЭС. <u>Предлагается:</u> Членам подкомитета направить в Департамент финансовой политики ЕЭК предложения по разрешению вопроса о неравных условиях налогообложения российских автотранспортных компаний и уплате ими иных обязательных неналоговых платежей по сравнению с транспортными компаниями других стран – членов ЕАЭС. Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
11.	<i>Простои автотранспортных средств государств - членов ЕАЭС при перемещении через внешнюю границу ЕАЭС в условиях превышения проектной пропускной способности отдельных автомобильных пунктов пропуска.</i> Усилен контроль таможенных органов в отношении товаров, ввозимых в Российскую Федерацию через российско-финляндский и российско-латвийский участки государственной границы, в том числе в части увеличения количества таможенных досмотров. Так, по информации, полученной от перевозчиков, среднее время простоя транспортного средства в феврале 2016 года при пересечении российско-финляндской границы в МАПП Торфяновка составляло от 1 до 2 суток, причем время прохождения границы при выезде из Финляндии не изменилось. Начиная с 5 февраля 2016 г., на въезд в МАПП Бурачки со стороны Латвии образовалась очередь, которая ежедневно

Вопрос не является препятствием для взаимного доступа на внутреннем рынке Союза, т.к. не относится к функционированию внутренних рынков (ст. 28 Договора о Союзе).

Ранее вопрос был включен в Предварительный список препятствующих функционированию внутреннего рынка Евразийского экономического союза барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Исключен из списка изъятий (протокол видеоконференции № 1-VI от 17 сентября 2013г.).

Компетенция в ЕЭК:

Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству М.А. Кадрыкулов.

Комментарии:

Члены подкомитета признают вопрос «проблемным», но не «барьером».

Информация Департамента таможенной инфраструктуры:

1) Простои транспортных средств в МАПП Торфяновка и МАПП Бурачки образовались в результате применения таможенными органами системы управления рисками, в рамках которой принимаются решения о проведении таможенного

увеличивалась и достигала 600 транспортных средств, а приблизительное время ожидания въезда в МАПП Бурачки составляло до 65 часов.	досмотра. В соответствии с пунктом 1 статьи 128 Таможенного кодекса Таможенного союза стратегия и тактика применения системы управления рисками определяется законодательством государств - членов Таможенного союза.
В целях обеспечения ускорения совершения таможенных операций в автомобильных пунктах пропуска перевозчики заблаговременно в обязательном порядке направляют в пограничные таможенные органы предварительную информацию о ввозимых товарах, по итогам анализа которой в рамках системы управления рисками таможенные органы принимают решение о проведении таможенного досмотра. Однако вместо сокращения сроков прохождения границы перевозчики вынуждены простаивать в пунктах пропуска только в очереди на таможенный досмотр до нескольких суток. В то же время аналогичный анализ предварительной информации мог бы осуществляться во внутренних таможенных органах и, соответственно, таможенный досмотр мог проводиться в местах доставки, что позволило бы обеспечить сокращение очередей в пунктах пропуска, расположенных в северо-западном регионе, при сохранении надлежащего уровня таможенного контроля.	Учитывая, что простой автотранспортных средств носят локальный (указано только два пункта пропуска в Российской Федерации) и временный (эпизодический) характер (февраль 2016 года), полагаем целесообразным изложить проблемный вопрос со следующей формулировкой «Простой автотранспортных средств государств - членов Союза при перемещении через внешнюю границу Союза в условиях превышения проектной пропускной способности пунктов пропуска». В части мер по ускорению проведения таможенных операций при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Союза в условиях превышения проектной пропускной способности пунктов пропуска предлагается следующее:
<i>Справочно: По экспертным оценкам, затраты перевозчика, связанные только с простоем автотранспортного средства, составляют около 250 долларов США в сутки, что в условиях неблагоприятной экономической ситуации негативно влияет на деятельность российских перевозчиков, представляющих значительный сектор малого бизнеса.</i>	- Инфраструктурные меры – обустройство и обеспечение функционирования дополнительных линий (площадок) таможенного контроля, в том числе в форме таможенного осмотра с использованием мобильного инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК), а также отдельно выделенных линий контроля автотранспортных средств государств - членов Союза.
<i>Источники:</i> Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.	- Технические меры – обеспечить своевременный контроль исправности технических средств таможенного контроля, применяемых для таможенного осмотра и досмотра грузовых транспортных средств, а также осуществление его планового и превентивного технического обслуживания. В связи с изложенным, предлагается исключить проблемный вопрос «Простой автотранспортных средств на внешних границах, в том числе на российском участке внешней границы Союза» из Перечня проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий) в сфере автомобильного транспорта. Предлагается: Подкомитету по автомобильному транспорту рассмотреть вопрос на очередном заседании и принять согласованное решение.
12. Ограничения применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) в части установления маршрута ФТС России издан приказ от 14.12.2015	Категория вопроса – «барьер». Включен в Реестр препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Статус – устранено. Компетенция в ЕЭК:

№ 2568, которым утвержден ограниченный перечень пунктов пропуска на границе Российской Федерации для ввоза товаров, перемещаемых в соответствии с Конвенцией МДП 1975 г. В перечень включено 45 пунктов пропуска, многие из которых не находятся на автомобильных трассах федерального значения и никогда не были задействованы для перевозок по процедуре МДП. При этом в перечне отсутствуют крупные международные автомобильные пункты пропуска, расположенные на основных направлениях перевозок (МАПП Брусничное, Бурачки, Нехотеевка, Троебортное). Это является препятствием для эффективного осуществления внешнеэкономической деятельности с учетом сложившихся транспортно-логистических связей. Согласно ст. 45 Конвенции МДП «Договаривающиеся сторонам рекомендуется открывать возможно большее число таможен, - как внутренних, так и пограничных для осуществления операций МДП». Однако Российская Федерация согласно Конвенции МДП не проводила таких консультаций с сопредельными странами при подготовке соответствующего Приказа. От международных автомобильных перевозчиков поступает информация о проблемах перевозки по книжкам МДП сборных грузов в местах частичной разгрузки внутри страны, при которых ФТС России требует закрытия книжки МДП и оформления национальной процедуры транзита с финансовой гарантией для продолжения перевозки. Кроме того, ФТС России дополнительно за отдельную плату ввела страховку с использованием поручительства российских компаний «РОСТЕК» и «Арсенал» для обеспечения таможенного транзита по территории России, без прохождения процедуры таможенного досмотра транспортных средств. Данный вопрос обсуждался на заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК 26 ноября 2015 года как один из административных барьеров при	Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству М.А. Кадыркулов. Комментарии: Члены подкомитета признают вопрос «барьером». <u>Информация</u> Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК: Государства – члены Союза присоединились к Конвенции МДП как отдельные государства, а, соответственно, применение Конвенции МДП осуществляется каждым государством – членом Союза самостоятельно. В право Союза Конвенция МДП также не входит. Положениями Конвенции МДП (ст. 45) предусмотрено, что каждая Договаривающаяся Сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предназначает для производства операций МДП. Являясь Договаривающейся Стороной Конвенции МДП, Российская Федерация определила перечень пунктов пропуска, в которых принимаются к оформлению книжки МДП. Таким образом, рассмотрение вопроса изменения перечня пунктов пропуска на российском участке таможенной границе Союза, в которых принимаются к оформлению книжки МДП, целесообразно с заинтересованными министерствами и ведомствами Российской Федерации. Исходя из представленной информации не представляется возможным сделать вывод о причинах закрытия книжки МДП в промежуточном месте доставки и необходимости для дальнейшей доставки вновь помещать товары под таможенную процедуру таможенного транзита. Кроме того, не представляется возможным определить, на основании чего для каких целей и в каких случаях применяется отдельная плата за страховку с использованием поручительства отдельных компаний, а также кем и кому вносится указанная плата. Также полагаем необходимым отметить, что проблемный вопрос и описание (разъяснение) к нему изложены нечетко и требуют конкретизации. В частности, представления фактов нарушений, информации о перевозимых товарах, о пунктах пропуска в которых требуют закрытия книжки МДП и оформления национальной процедуры транзита, а также информации об обжаловании данных нарушений в соответствующих инстанциях.
---	--

	осуществления международных грузовых перевозок, но остается не решенным. <i>Источники:</i> Письмо Министерства экономики Кыргызской Республики от 30.03.2016 № 07-1/5165. Письмо Союза некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (наимателей) Союз «КПП(Н)» от 29.03.2016 № 84. Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.	<u>Предлагается:</u> Конкретизировать вопрос, в части предоставления фактов нарушений, информации о перевозимых товарах, о пунктах пропуска в которых требуются закрытия книжки МДП и оформления национальной процедуры транзита, а также информации об обжаловании данных нарушений в соответствующих инстанциях. Продолжить взаимодействие с Департаментом таможенного законодательства и правоприменительной практики Комиссии, осуществляющим выработку мер по устранению барьера. Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
13.	<u>Ограничения при осуществлении транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации с территории Украины, Турции и запрет ввоза «санкционных товаров» (запрет на осуществление таможенного транзита по территории Российской Федерации товаров, ограниченных к ввозу в Российскую Федерацию в соответствии с перечнем, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 7 августа 2014 г. № 778).</u>	<u>Категория вопроса – «барьер».</u> В Реестре препятствий уже отражен данный вопрос в следующих редакциях: 1) «Проблемы транзита «санкционных» товаров через территорию Российской Федерации. - запрет Россельхознадзора на транзит казахстанских грузов через внешнюю границу ЕАЭС через пункты пропуска Республики Беларусь», вид препятствия - барьер, статус - в работе; 2) «Проблемы транзита «санкционных» товаров через территорию Российской Федерации. - полный неоднократный таможенный досмотр казахстанских грузов, подпадающих под действие «санкционного» списка.», вид препятствия - барьер, статус - в работе; 3) «Запрет перевозить грузы из Украины в Республику Казахстан и Кыргызскую Республику через территорию России», вид препятствия - барьер, статус - на модерации. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству М.А. Калдыркулов. <u>Комментарии:</u> Члены подкомитета от Республики Армения и Российской Федерации не считают вопрос «барьером» и предлагают его исключить. Члены подкомитета от Республики Беларусь и Кыргызской Республики признают вопрос «барьером». <u>Информация</u> Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК: 1. Вопросы введения и применения специальных экономических мер правом Евразийского экономического союза не урегулированы; право введения таких мер

границе с Грузией, без объяснения причин задерживают автотранспортные средства, перевозящие грузы из Турции и не пропускают их транзитом через территорию РФ. В связи с этим, кыргызские автоперевозчики осуществляют перевозки грузов из Турции через Азербайджан, паромом через Каспийское море в Казахстан и далее автотранспортом в Кыргызстан. Но при использовании данного маршрута, кыргызские автоперевозчики сталкиваются с проблемами очередей на паром, дороговизны услуги за использование парома через Каспийское море, таможенное сопровождение груза на территории Казахстана казахстанскими таможенниками, что влечет дополнительные финансовые расходы для автоперевозчиков.

2. 01.01.2016 принят Указ Президента РФ № 1 «О транзите украинских товаров через территорию Российской Федерации в Республику Казахстан» и Постановление Правительства РФ от 1 января 2016 г. № 1 «О мерах по реализации Указа».

Возможные последствия для белорусских перевозчиков от реализации Указа могут выразиться в увеличении финансовых и временных издержек, связанных с увеличением расстояния маршрута перевозки из-за необходимости заезда в контрольные пункты, возможных финансовых затрат от установки средств идентификации (пломбировки) и сопровождения автомобилей, в том числе с использованием системы ГЛОНАСС, а также возможными простоями в ожидании опломбировки и отметки учетных талонов.

является суверенным.

Указанные меры применяются в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2015 г. № 1296 во исполнение Указа Президента РФ от 28 ноября 2015 г. № 583 «О мерах по обеспечению национальной безопасности Российской Федерации и защите граждан Российской Федерации от преступных и иных противоправных действий и о применении специальных экономических мер в отношении Турецкой Республики» (в ред. Указа Президента от 30.06.2016 № 314).

2. Вопросы введения и применения специальных экономических мер правом Евразийского экономического союза не урегулированы; право введения таких мер является суверенным.

Вместе с тем, Указ Президента РФ от 01.01.2016 № 1 «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Кыргызской Республики через территорию Российской Федерации» (в ред. Указа Президента РФ от 01.07.2016 № 319) предусматривает возможность «Правительству Российской Федерации в случае обращения к нему Правительства Республики Казахстан или Правительства Кыргызской Республики разрешить автомобильные и железнодорожные перевозки отдельных товаров, в отношении которых в Российской Федерации применяются ставки ввозных таможенных пошлин, установленные Единым таможенным тарифом Союза, отличные от нуля, и товаров, включенных в перечень сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, утвержденный Правительством Российской Федерации в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации».

Таким образом, целесообразно рассматривать данный вопрос на двусторонней основе и инициировать в Республике Казахстан и Кыргызской Республике обращения в Правительство Российской Федерации с определенным перечнем товаров.

3. Указом Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации» (далее – Указ № 560) и Постановлением Правительства России от 7 августа 2014 г. № 778 о мерах по реализации Указа № 560 (далее – постановление № 778) введен запрет на ввоз в Российскую Федерацию сельхозпродукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых являются США, страны Евросоюза, Канада, Австралия и Королевство Норвегия и определен перечень товаров этих стран, которые запрещены к ввозу в Российскую Федерацию. 4. Письмом Россельхознадзора №ФС-НВ-7/22886 от 21.11.2014 запрещен транзит «санкционных» товаров в адреса казахстанских получателей и получателей в третьих странах, для последующего транзита по территории РФ с 30 ноября 2014 г. через пункты пропуска Республики Беларусь расположенные на внешней границе ЕАЭС. <i>Источник:</i> Письмо Министерства экономики Кыргызской Республики от 30.03.2016 № 07-1/5165. Письмо Торгово-промышленной палаты Кыргызской Республики от 15.03.2016 № 01-2/267. Письмо Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (АМАП КР) от 25.03.2016 № 01-9/79. Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.	3. Вопросы введения и применения специальных экономических мер правом Евразийского экономического союза не урегулированы; право введения таких мер является суверенным. Вместе с тем отмечаем, что в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 29.06.2016 № 305 действие специальные экономических мер, предусмотренных Указом Президента Российской Федерации от 06.08.2014, продлено до 31 декабря 2017 г. 4. Указанные ограничения установлены федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору, в том числе, в сфере ветеринарии, в отношении подконтрольных Госветнадзору товаров, поэтому данный вопрос выходит за рамки полномочий Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики. По вопросу запрета транзита «санкционных» товаров по территории Российской Федерации (Постановление Правительства РФ от 07.08.2014 г. № 778), который действовал с 4 июля 2014 г. и применялся таможенными органами РФ, согласно поступившим в Комиссию обращения, даже в отношении тех «санкционных» товаров, которые перемещались в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита через Российскую Федерацию и не были предназначены для потребления в Российской Федерации, принята Рекомендация Коллегии ЕЭК от 18.12.2014 № 21 «О нераспространении вводимых в одностороннем порядке мер, затрагивающих внешнюю торговлю товарами, в отношении товаров, перемещаемых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита». По итогам заседания Совета ЕЭК, состоявшегося 12 февраля 2016 г., достигнута договоренность о: 1. Формировании рабочей группы высокого уровня по разработке механизма взаимодействия государств – членов Евразийского экономического союза в случае применения одним из государств в одностороннем порядке специальных экономических мер (далее – Рабочая группа, Союз соответственно).
---	---

	2. Подготовке и представлении до 1 сентября 2016 года для рассмотрения на заседании Совета Комиссии проекта решения Евразийского межправительственного совета, содержащего соответствующий механизм взаимодействия уполномоченных органов государств-членов в случае применения одним из государств-членов в одностороннем порядке специальных экономических мер и обеспечивающего минимизацию рисков для экономик других государств-членов. Состав Рабочей группы не утвержден, поскольку кандидатуры от РА не представлены. Проект соответствующего Распоряжения Совета ЕЭК по состоянию на 19 июля 2016 г. подписан Республикой Армения, Республикой Беларусь и Российской Федерацией. Вместе с тем Комиссией организована работа по реализации указанной договоренности и проведены консультации экспертов заинтересованных органов государств – членов Союза (совещания 15 и 28 марта, 31 августа 2016 г.), по результатам которых Комиссией подготовлен проект Порядка взаимодействия государств-членов Союза в случае применения одним из государств-членов односторонним порядке специальных экономических мер. На данном этапе имеются разногласия по порядку специальных экономических мер. В ходе обсуждения разногласия государств-членов Союза, которые требуют обсуждения в ходе соответствующих консультаций экспертов. <u>Предлагается:</u> Продолжить взаимодействие с Департаментом таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК, осуществляющим выработку мер по устранению барьера. Обеспечить участие в рабочей группе высокого уровня по разработке механизма взаимодействия государств – членов Союза при применении одним из государств в одностороннем порядке специальных экономических мер. Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
14.	<i>Наличие противоречий в положениях транспортного и таможенного законодательства ЕАЭС в части запрета на использование временно ввезенных транспортных средств (или) базиса при выполнении внутренней перевозки по таможенной территории ЕАЭС.</i> Категория вопроса – «изъятие». Включен в Реестр препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Статус – в процессе устранения. <u>Компетенция в ЕЭК:</u> Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству М.А. Кадьяркулов. <u>Комментарии:</u>

В соответствии с пунктом 2 статьи 344 Таможенного кодекса Таможенного союза временно введенные транспортные средства международной перевозки, зарегистрированные в государствах, не являющихся членами Союза, не могут использоваться во внутренних перевозках товаров по таможенной территории Союза.

При этом понятие «внутренняя перевозка» в этой статье определено как перевозка грузов, пассажиров и (или) багажа, начинающаяся и завершающаяся на таможенной территории Союза.

Вместе с тем, в соответствии с действующими двусторонними межправительственными соглашениями в области международного автомобильного сообщения при наличии специальных разрешений компетентных органов договаривающихся сторон такие перевозки допускаются.

В ходе подготовки проекта Таможенного кодекса ЕАЭС экспертами государств-членов поддержано предложение АСМАП и иных ассоциаций перевозчиков о возможности использования иностранных транспортных средств для внутренней перевозки грузов, начинающейся на территории одного государства-члена и заканчивающейся на территории другого государства-члена, если такая перевозка допускается международными договорами государств-членов с третьей стороной в области автомобильного транспорта.

Однако наличие ряда принципиальных разногласий между экспертами государств-членов ЕАЭС по иным положениям проекта Таможенного кодекса Союза, затрудняет согласование указанного предложения.

Источник:

Письмо Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 04.04.2016 № 036/а36.

Письмо Союза некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (наимателей) Союз «КПП(Н)» от 29.03.2016 № 84.

Члены подкомитета признают вопрос «барьером».

Вопрос будет устранён с принятием Таможенного кодекса ЕАЭС. В соответствии с Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 12 августа 2016г. №13, Комиссии совместно с правительствами государств-членов поручено обеспечить завершение подготовки проекта Договора о Таможенном кодексе ЕАЭС в декабре 2016 г.

Информация Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК:

В проект Таможенного кодекса Союза включен пункт, предусматривающий возможность осуществления внутренних перевозок грузов автомобильными ТСМП, если такая перевозка допускается международными договорами в области транспорта, заключенными государствами членами с третьими государствами. Данная редакция в ходе доработки проекта ТК Союза также дополнена возможностью осуществления внутренних перевозок при наличии многосторонних разрешений, выданных соответствующими органами (разрешения ЕКМТ).

Считаем необходимым отметить, что данная ситуация не может рассматриваться как барьер, а является следствием необходимости соблюдения требований нескольких (транспортного и таможенного) отраслей законодательства: указанная перевозка сопряжена с предоставлением упрощений и льгот, правомерность предоставления которых необходимо подтверждать.

С учетом изложенного, считаем необходимым исключить данный пункт из перечня проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий) в сфере автомобильного транспорта.

В случае несогласия исключения данного пункта из перечня полагаем необходимым отметить его статус как «находящийся в стадии (процессе) исключения».

Предлагается:

Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.

15.	Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.	Категория вопроса – «барьер». Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству М.А. Кадыркулов. Комментарии: Члены подкомитета признают данный вопрос «барьером». Информация Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики: Вопросы организации представления предварительной информации не относятся к компетенции Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики, также как и вопросы установления тарифов на соответствующие услуги. Кроме того, разработка информационных систем отнесена на уровень национального законодательства. Данный вопрос целесообразно рассматривать во взаимодействии заинтересованными министерствами и ведомствами Республики Беларусь. Торгово-промышленной палатой Российской Федерации, Евразийским союзом транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) предлагается ГТК Республики Беларусь обеспечить создание порталных решений, обеспечивающих представление белорусским таможенным органам предварительной информации на бесплатной основе. Предлагается: Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
	Отсутствие возможности у перевозчиков-нерезидентов Республики Беларусь представлять таможенным органам Республики Беларусь предварительную информацию на бесплатной основе и без участия посредников. В настоящее время для предоставления предварительной информации перевозчики-члены АСМАП, как и перевозчики-члены иных иностранных ассоциаций, при перевозках товаров по процедуре МДП используют программное средство TIR-EPD, которое позволяет им самостоятельно на бесплатной основе подать предварительную информацию таможенным службам 31 государства, в том числе таможенным органам Республики Беларусь. При перевозке товаров по национальной процедуре таможенного транзита для представления предварительной информации таможенным органам России и Казахстана перевозчиками используются портал ФТС России «Электронное представление сведений» и Таможенный портал для предприятий - ri.customs.kz, которые позволяют на бесплатной основе подать предварительную информацию. В Республике Беларусь РУП «Белтаможсервис» создан портал предварительного электронного информирования, который в настоящее время работает в тестовом режиме, однако его использование на практике невозможно, так как не подключены электронные справочники и классификаторы, используемые при формировании предварительной информации, а также отсутствуют правила заполнения граф. Перевозчики вынуждены пользоваться на платной основе услугами посредников и, прежде всего, РУП «Белтаможсервис» (как основной компании оказывающей данные услуги на платной основе).	

	<i>Справочно: в 2015 году затраты российских перевозчиков на такие услуги составили более 3 млн. долларов США.</i> <i>Источник:</i> <i>Письмо Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 04.04.2016 № 03в/а36.</i> <i>Письмо Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.</i>	
16.	Ограничения свободного обращения моторных транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8701-8705 на территориях государств-членов ЕАЭС. В соответствии с Протоколом «О некоторых вопросах ввоза и обращения товаров на таможенной территории Евразийского экономического союза» от 16 октября 2015 года, Республика Казахстан обеспечивает принятие необходимых мер по недопущению ввоза товаров, включенных в Перечень изъятий, на территорию других государств-членов Союза. Необходимо отметить, что в Перечень изъятий включены автотранспортные средства грузовые и автобусы. С момента вступления в силу Протокола, ввезенные с 1 декабря 2015 года автотранспортные средства не смогут осуществлять свою коммерческую деятельность в рамках Евразийского экономического союза. В настоящее время данное обстоятельство, оказывает существенное влияние на автомобильные перевозки, которые являются наиболее значимым сектором экономики. Так, с 1 января 2016 года в Республике Казахстан введена первичная регистрация автотранспортных средств и утилизационный сбор, что свою очередь компенсирует разницу на уровне ставок Единого таможенного тарифа ЕАЭС. <i>Ставки: ЕТТ ЕАЭС - 18%, ВТО - 17%</i> <i>Марка ATC VOLVO, DAF, Mercedes - 2013 г.в.</i> <i>ориентировочная стоимость по ставкам ЕТТ - 20 200 000 тг.; ориентировочная стоимость по ставкам ВТО - 21 675 590 тг. с учетом первичной регистрации (509 040 тг. - 240 МРП) и</i>	Категория вопроса – «барьер». Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству М.А. Кадыркулов. Комментарий: По итогам 12-го заседания подкомитета, принято решение вопрос оставить без изменений, ввиду отсутствия по техническим причинам членов подкомитета от Республики Казахстан. Информация Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики: В соответствии с Протоколом о некоторых вопросах ввоза и обращения товаров на таможенной территории Евразийского экономического союза от 16 октября 2015 г. Республика Казахстан взяла на себя ряд обязательств, связанных с вступлением во Всемирную торговую организацию. В частности, согласно статье 3 указанного Протокола товары, ввезенные в Республику Казахстан по пониженным ставкам таможенных пошлин, считаются условно выпущенными и могут использоваться только на территории Республики Казахстан. При этом Республика Казахстан обеспечивает принятие необходимых мер по недопущению вывоза таких товаров на территорию других государств – членов Союза. Для обеспечения возможности вывоза товаров, ввезенных на территорию Республики Казахстан по пониженным ставкам таможенных пошлин, на территорию иных государств – членов Союза необходимо уплатить таможенные пошлины исходя их ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Союза. При этом Протоколом не предусмотрены изъятия для случаев, когда в отношении указанных категорий товаров уплачены утилизационный сбор или иные платежи,

	утилизационного сбора (1 166 550 тг. – 50 МРП х коэффициент 11%). С учетом введения в Республике Казахстан первичной регистрации и утилизационного сбора необходимо рассмотреть вопрос о внесении изменений в вышеуказанный Протокол в части свободного обращения моторных транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8701-8705 на территориях государств-членов ЕАЭС. <i>Источник: Письмо Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 15.04.2016 №03-17/0-1003//12-59/897-и</i>	предусмотренные национальным законодательством Республики Казахстан, не являющиеся таможенными пошлинами и не подлежащие распределению между государствами – членами Союза. Таким образом, предлагаем исключить данный пункт из перечня проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий) в сфере автомобильного транспорта. МИР РК предлагается с учетом введения в Республике Казахстан первичной регистрации и утилизационного сбора рассмотреть вопрос о внесении изменений в вышеуказанный Протокол в части свободного обращения моторных транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8701-8705 на территориях государств-членов ЕАЭС. <u>Предлагается:</u> Продолжить проведение мониторинга барьера в рамках подкомитета по автомобильному транспорту.
17.	Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.11.2015 № 154 "О применении антидемпинговой меры посредством введения антидемпинговой пошлины в отношении грузовых шин, происходящих из Китайской Народной Республики и ввозимых на таможенную территорию Союза". В связи со спецификой работы транспортных компаний, замена шин на грузовых транспортных средствах, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, осуществляется в среднем три раза в год. При этом при необходимости, осуществляется замена всех шин, (12 шт.). АМАП КР информировала Министерство экономики КР, что при вводе антидемпинговых мер (повышения размера ставки на 14,79-35,35%), стоимость шины увеличится до 50%. В связи с этим, повышение ставок в период снижения общего объема коммерческих автомобильных грузоперевозок, а также нестабильности мирового и национального рынка, являются невыгодным для кыргызских перевозчиков. <i>Источник:</i> <i>Письмо Ассоциации международных автомобильных</i>	Категория вопроса – «препятствие». Отсутствует в Реестре препятствий, барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала. Компетенция в ЕЭК: Член Коллегии (Министр) по торговле В.О. Никишина. Комментарий: Члены подкомитета от Республики Армения, Республики Беларусь и Российской Федерации предлагают исключить вопрос из Перечня. Члены подкомитета от Кыргызской Республики зарезервировали позицию для дополнительной проработки вопроса. <u>Информация Департамента защиты внутреннего рынка:</u> Действующая антидемпинговая мера введена сроком до 17 декабря 2020 г. включительно в соответствии с Решением Коллегии Комиссии от 17 ноября 2015 г. № 154 (Протокол заседания Коллегии ЕЭК от 17 ноября 2015 г. № 42). Решение Коллегии Комиссии № 154 принято в соответствии со статьями 48 и 49 Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. на основании результатов антидемпингового расследования в отношении китайских грузовых шин, проведенного согласно Протоколу о применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер по отношению к третьим странам (приложение №8 к Договору о ЕАЭС от 29 мая 2014 г.).

перевозчиков Кыргызской Республики (АМАП КР) от 25.03.2016 № 01-9/79.

Письмо Евразийского союза транспортных, исследовательских и логистических организаций (ЭСТЭЛО) от 30.03.2016 № 81/2.

Кыргызской Республикой, руководствуясь пунктом 30 Положения о Комиссии (приложение № 1 к Договору о ЕАЭС от 29 мая 2014 г.), 30 ноября 2015 г. было направлено предложение об отмене Решения Комиссии № 154.

Указанное предложение рассмотрено на заседании Совета Комиссии 2.12.2015 г. В рамках на заседании Совета Комиссии выражения со стороны Кыргызской Республики относительно применения антидемпинговой меры в отношении китайских грузовых отсутствовали. Таким образом, по итогам рассмотрения предложения КР, решение об отмене Решения Комиссии № 154 не принято в связи с отсутствием оснований для его отмены.

Также информируем, что предложение Кыргызской Республики содержит некорректный расчет последствий введения антидемпинговой меры, применение действующих ставок антидемпинговых пошлин (от 14,79% до 35,35% в зависимости от производителя) приводит к увеличению стоимости грузовой шины до 50% (действующая антидемпинговая пошлина + ввозная таможенная пошлина).

Расчеты, основанные на фактических данных по средней стоимости грузовой шины, ввезенной на территорию Кыргызской Республики, демонстрируют иной результат.

Так, стоимость одной китайской шины за 2015 год составила около 200 долл. США (по данным официальной статистики). С учетом уплаты антидемпинговой пошлины, цена китайской грузовой шины увеличится от 30 долл. США до 71 долл. США.

При этом производители ЕАЭС обладают производственными мощностями по выпуску различного сортамента грузовых шин, соответственно, необходимые потребителям Кыргызской Республики грузовые шины могут быть приобретены на внутреннем рынке ЕАЭС беспопынно.

Исключить из списка барьеров, т.к. антидемпинговая мера не является барьером, ограничением и изъятием во взаимной торговле государств – членов ЕАЭС, поскольку не затрагивает вопросы перемещения товаров между государствами – членами ЕАЭС и напрямую предусмотрена договорно-правовой базой ЕАЭС.

Предлагается:

Подкомитету по автомобильному транспорту рассмотреть вопрос на очередном заседании и принять согласованное решение.



**МІНІСТЭРСТВА
ПА ПАДАТКАХ І ЗБОРАХ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

вул. Савецкая, 9, 220010, г. Мінск
тэл. 8 (017) 229 79 12, 229 79 13, факс 222 66 87

**МИНИСТЕРСТВО
ПО НАЛОГАМ И СБОРАМ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

ул. Советская, 9, 220010, г. Минск
тел. 8 (017) 229 79 12, 229 79 13, факс 222 66 87

09.09.2016 № 8-1-17/06/138
на № _____ ад _____

Департамент транспорта и
инфраструктуры Евразийской
экономической комиссии
Смоленский б-р, д. 3/5, стр. 1
119121, г. Москва

О представлении информации

В Министерстве по налогам и сборам Республики Беларусь рассмотрены материалы к запланированному 13-му заседанию подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии, представленные письмом ЕЭК от 26.08.2016 № 20-142, и по вопросу об обязательном сопровождении алкогольной продукции, табачного сырья и табачных изделий по территории Республики Беларусь и с учетом позиции заинтересованных органов и организаций сообщается следующее.

Согласно пункту 10 индивидуального национального перечня ограничений, изъятий, дополнительных требований и условий в рамках Евразийского экономического союза для Республики Беларусь, утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23.12.2014 № 112, условия и порядок доступа, включая ограничения такого доступа, к производству и обороту алкогольной, непищевой спиртосодержащей продукции, непищевого этилового спирта, табачного сырья и табачных изделий устанавливаются законодательными актами Республики Беларусь.

Так, согласно пункту 1 статьи 23 Закон Республики Беларусь от 27.08.2008 № 429-З «О государственном регулировании производства и оборота алкогольной, непищевой спиртосодержащей продукции и непищевого этилового спирта» (далее – Закон № 429-З), пункту 26-1 Положения о государственном регулировании производства, оборота и потребления табачного сырья и табачных изделий, утвержденного Декретом Президента Республики Беларусь от 17.12.2002 № 28 «О государственном регулировании производства, оборота и



потребления табачного сырья и табачных изделий» перемещение автомобильным транспортом по территории Республики Беларусь алкогольной, пищевой спиртосодержащей продукции, пищевой этилового спирта, табачного сырья или табачных изделий подлежит обязательному сопровождению в установленном законодательством Республики Беларусь порядке подразделениями Департамента охраны Министерства внутренних дел Республики Беларусь (при перемещении автомобильным транспортом).

По информации Министерства внутренних дел Республики Беларусь, применение обязательного сопровождения гарантирует доставку алкогольной продукции, пищевой этилового спирта, табачного сырья и табачных изделий до границы с Российской Федерацией при их вывозе, от границы с Российской Федерацией до пункта разгрузки в Республике Беларусь при их ввозе, исключаящую неконтролируемое перемещение данных товаров. Данная мера государственного регулирования не является барьером во внешнеэкономической деятельности, а направлена на обеспечение экономической безопасности Республики Беларусь, полноты уплаты налогов в бюджет, прозрачности перемещения данных товаров при их ввозе (вывозе), перемещении транзитом.

Вместе с тем, учитывая, что в Республике Беларусь, в том числе в рамках взаимодействия с правоохранительными и контролирующими органами государств-членов ЕАЭС, ведется работа по совершенствованию контрольной деятельности, ее механизмов и средств, по мнению Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь, рассматриваемая мера контроля может быть усовершенствована либо трансформирована в иную форму.

Представители Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь на данном этапе обсуждения в заседании, проводимом 15 сентября 2016 г. в г. Москве, участие не примут. Однако Министерство по налогам и сборам Республики Беларусь готово рассмотреть конкретные предложения по совершенствованию мер государственного регулирования, направленных на улучшение условий на рынке международных автотранспортных услуг, при наличии соответствующего обоснования.

Заместитель Министра



— В.В.Муквич



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

09.09.2016 № 03-04/14102-ИС

**Министерство экономического развития
Российской Федерации**

На № _____ от _____

Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта рассмотрел материалы XIII заседания подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (далее - заседание), представленные письмом Евразийской Экономической комиссии от 26 августа 2016 г. № 20-143 и сообщает следующее.

По вопросу 2 повестки дня заседания считаем нецелесообразным включение в Предварительный перечень проблемных вопросов (барьеров, ограничений, изъятий) в сфере автомобильного транспорта (далее – Перечень) вопроса «Восстановление транспортного (автомобильного) контроля на внутренних границах государств-членов Союза с 24 февраля 2015 года» (п. 2 Перечня). Реализация положений российского законодательства, введенных Федеральным законом от 24.11.2014 № 362-ФЗ, предполагает только проставление отметок в разрешениях, а не проведение контроля в полном объеме. Учитывая, что около 75% белорусских перевозчиков при пересечении белорусского участка внешней границы ЕАЭС получают уведомления в связи с отсутствием российских разрешений и обязаны прибыть на контрольные пункты Ространснадзора для представления недостающих документов, реализация указанных положений российского законодательства не создает для них дополнительных обременений.

Одновременно подтверждаем сохранение барьеров, перечисленных в п.п. 3, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15 Перечня.

По вопросу 3.1 повестки дня заседания сообщаем, что в целях обеспечения при выезде транспортного средства с территории Евразийского экономического союза надлежащего контроля за исполнением уведомлений, выданных при въезде на территорию ЕАЭС, необходимо в подпункте 4 пункта 8 Порядка осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза (Приложение № 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике, далее – Порядок) слова «от органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена» исключить. В соответствии с действующей редакцией Порядка проверка наличия у перевозчика необходимых документов должна осуществляться только в случае получения уведомления от органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена. Таким образом, у сотрудников контролирующих органов

отсутствует обязанность контролировать исполнение уведомлений, выданных этими же органами.

В отношении вопроса 1 повестки дня заседания информируем о том, что Минтранс России письмом от 24.08.2016 № 9-985 (копия прилагается) предложил изменить тему научно-исследовательской работы.

Одновременно сообщаем, что в XIII заседании примут участие:

- | | |
|----------------------------------|---|
| Криволевич
Татьяна Евгеньевна | - начальник отдела грузового автомобильного транспорта Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России; |
| Шерышева
Елен Ивановна | - заместитель начальника отдела межправительственных комиссий и стран СНГ Департамента международного сотрудничества Минтранса России; |
| Блохина
Ирина Николаевна | - заместитель начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта; |
| Белов
Михаил Юрьевич | - Заместитель руководителя ФКУ «ИВЦ Ространснадзора»; |
| Антипов
Евгений Валерианович | - заместитель руководителя Департамента организации перевозок Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). |

Директор Департамента
государственной политики в области
автомобильного и городского
пассажирского транспорта



А.С. Бакирей