



---

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по автомобильному транспорту**

**Группа экспертов по введению в действие eCMR**

**Вторая сессия**

Женева, 4–6 октября 2022 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Программа работы**

**Использование накладных КДПГ таможенными  
органами**

**Представлено секретариатом и экспертами Группы**

В настоящем документе представлен краткий исторический обзор развития Конвенции КДПГ, а также анализ оснований и способов текущего использования накладных КДПГ таможенными органами в различных географических регионах, предназначенные для рассмотрения экспертами на их второй сессии 4–6 октября 2022 года.



## I. Мандат

1. На своей сто шестнадцатой сессии в октябре 2021 года Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) решила учредить официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR на двухгодичный срок (2022 и 2023 годы) для обсуждения и по возможности согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR (ECE/TRANS/SC.1/416, пункт 20). На своей восьмидесяти четвертой сессии в феврале 2022 года Комитет по внутреннему транспорту одобрил круг ведения Группы экспертов (ECE/TRANS/316, пункты 28 и 33). В мае 2022 года его утвердил Исполнительный комитет (Исполком) ЕЭК ООН (ECE/EX/2022/L.11 пункт 3).
2. В ходе первой сессии Группы некоторые эксперты выразили желание продолжить анализ использования накладных КДПГ таможенными органами в нескольких географических регионах и по возможности определить причины их использования. В настоящем документе делается попытка выполнить эту задачу путем представления краткого исторического обзора, касающегося развития Конвенции КДПГ, а также анализа оснований и способов использования накладных КДПГ таможенными органами в различных географических регионах в настоящее время.

## II. Исторический обзор

3. Через несколько лет после своего основания Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) Организации Объединенных Наций посредством деятельности Рабочей группы по правовым вопросам, являвшейся вспомогательным органом Комитета по внутреннему транспорту, начала рассматривать проблемы частного права, возникающие в связи с договорами международной дорожной перевозки грузов. На своей пятой сессии (4–7 февраля 1952 года) Рабочая группа ЕЭК по правовым вопросам учредила небольшой комитет экспертов по правовым вопросам, который 21 декабря 1953 года представил доклад, приложив к нему предварительный проект документа (TRANS/WP9/22). Этот предварительный проект, а также многочисленные полученные от правительств комментарии к нему составили основу для переговоров в ходе обеих сессий Специальной рабочей группы ЕЭК, на которых был выработан окончательный текст Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Первая из двух сессий Специальной рабочей группы проходила с 12 по 28 апреля 1955 года, на ней присутствовали представители 11 государств, а также наблюдатели от УНИДРУА, МТП и МСАТ. Вторая сессия Специальной рабочей группы проходила с 12 по 19 мая 1956 года, на ней присутствовали представители 15 государств, а также наблюдатели от УНИДРУА, МТП, МСАТ, Центрального управления международного железнодорожного транспорта (ОКТИК) и Международного союза железных дорог (МСЖД). Конвенция была открыта для подписания 19 мая 1956 года на специальной сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК, и в тот же день ее подписали представители Австрии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Федеративной Республики Германии, Франции, Швеции, Швейцарии и Югославии (E/ECE/TRANS/490). КДПГ вступила в силу 2 июля 1961 года после сдачи на хранение первых пяти ратификационных грамот (Австрии, Италии, Нидерландов, Франции и Югославии).
4. Первоочередной задачей составителей Конвенции КДПГ, отраженной в преамбуле Конвенции, было «внесение единообразия в условия договора международной перевозки грузов по дорогам и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика».
5. В период после Второй мировой войны нормативные акты некоторых стран включали довольно полные правила регулирования договоров перевозки и договоров

с экспедиторскими компаниями/экспедиторами, тогда как в других странах четкие положения, касающиеся таких договоров, отсутствовали.

6. Так, в Австрии перевозки в целом регулировались Германским торговым уложением 1861 года, в Бельгии — Законом о договорах перевозки от 25 августа 1891 года, в Англии — общим правом, в дополнение к которому некоторые положения содержались в Законе о перевозчиках 1830 года, во Франции — статьями 1782–1786 Гражданского кодекса, в Германии — Торговым уложением 1897 года, в Венгрии — Торговым уложением 1875 года, в Италии — Гражданским кодексом 1942 года и т. д.

7. С другой стороны, в скандинавских странах — Дании, Норвегии и Швеции — специальные положения, касающиеся дорожных перевозок, отсутствовали. Договоры дорожных перевозок в этих странах регулировались нормами общего права, касающимися договоров оказания услуг.

8. Во всех странах договоры перевозки основывались на соглашении сторон и не подчинялись никаким формальным условиям. Хотя для придания договорам обязывающего характера их необязательно было заключать в письменной форме, для целей доказывания они обычно заключались или заверялись в письменной форме. Как правило, они принимали форму путевого документа (Frachtbrief), квитанции или накладной (Ladeschein)<sup>1</sup>.

9. В отношении таможи и необходимости проверки ею транспортных документов статья 427 Германского торгового уложения 1897 года гласит: «Отправитель обязан передать перевозчику препроводительные документы, необходимые для исполнения до сдачи грузополучателю предписаний таможенных, налоговых и полицейских. Он отвечает перед перевозчиком — поскольку последний сам не является виновным — за все последствия, которые произойдут от недостатка, неполноты или неверности документов». Из данной статьи очевидно, что документы на дорожные перевозки проверялись таможенными органами задолго до вступления в силу Конвенции КДПГ.

10. Современный торговый кодекс Германии предусматривает, что грузоотправитель обязан предоставить перевозчику такие документы и такую информацию, которые могут потребоваться для официального оформления до момента доставки груза, в частности для таможенного оформления (раздел 487, «Сопроводительные документы»)<sup>2</sup>.

11. Успех Конвенции КДПГ обусловлен примечательной неизменностью ее положений, а также качеством текста, который оказал серьезное влияние как на национальное, так и на международное право<sup>3</sup>.

12. Накладная КДПГ подобна паспорту, необходимому для перемещения груза из одной страны в другую.

13. Если бы работу перевозчиков затрудняла неопределенность в сфере ответственности за перевозимые грузы, в связи с которой соглашения о перевозке могли становиться предметом потенциально разорительных судебных разбирательств, то предприниматели вряд ли проявляли бы большое желание работать в транспортном секторе, а те, кто все же вел бы в нем деятельность, устанавливали бы крайне высокую плату за услуги, чтобы покрыть возможные судебные издержки. Судя по всему, последствия такой ситуации были бы равнозначны последствиям запрета на свободу перемещения товаров. Тем не менее Конвенция КДПГ, устанавливающая подробные условия перевозки и распределения ответственности, а также ее ограничение и порядок действий, которые необходимо предпринять для получения компенсации, тем

<sup>1</sup> UNIDROIT, U.D.P. 1948 – Papers – Carriage by road – Doc. 1, Carriage by road. Preliminary study.

<sup>2</sup> URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_hgb/englisch\\_hgb.html#p0788](https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0788).

<sup>3</sup> Isabelle Bon-Garcin, Associate Professor at the Law & Political Science School, Lyon 2 University, Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18-19 May 2006 on the 50th Anniversary of the CMR Convention.

самым привносит в этот процесс элемент определенности, столь важный для бесперебойного осуществления международных автомобильных перевозок<sup>4</sup>.

### III. Применение КДПГ таможенными органами на территории Европейского союза

14. Цель Руководства Европейской комиссии по транзиту, последняя редакция которого была издана в 2021 году, — предоставить подробное описание и разъяснения относительно применения общих транзитных процедур и процедур Европейского союза, а также относительно роли различных участников. Задача состоит в том, чтобы обеспечить единообразное применение нормативных положений, касающихся транзита, и равное отношение ко всем операторам<sup>5</sup>.

15. Руководство содержит стандартную интерпретацию порядка выполнения положений, касающихся транзита, всеми таможенными органами, которые применяют общие транзитные процедуры или процедуры Европейского союза в силу административной договоренности.

16. На странице 82 Руководства приводится обзор правил перемещения грузов Европейского союза, временно вывезенных за пределы его территории. В обзоре отдельно упоминаются автомобильные перевозки:

<i>Технические требования</i>	<i>Подтверждение</i>	<i>Таможенная декларация</i>	<i>Другие предписания</i>	<i>Правовая норма</i>
Из одного пункта в другой в пределах ЕС без вывоза за пределы ЕС	Обязательно	Нет*	Накладная КДПГ, выданная в государстве-члене	п. 3 b) ст. 119 ДА
Из одного пункта в другой в пределах ЕС с вывозом за пределы ЕС	Обязательно	Нет*	Новая накладная КДПГ + копия оригинала накладной КДПГ, выданного в государстве-члене	п. 3 c) ст. 119 ДА

\* Указание на то, что таможенная декларация не требуется, относится только к таможенной территории ЕС. Третья страна может потребовать, чтобы при провозе через ее территорию к грузам Европейского союза применялась процедура таможенного транзита. Например, на территории Швейцарии применяется процедура транзита «Коридор T2».

17. В главе 4 («Оформление на таможенном месте назначения») упомянутого Руководства по транзиту говорится следующее. По окончании транзитной операции таможенному органу места назначения необходимо предъявить груз вместе с транзитным сопроводительным документом (TAD) и сведениями, требуемыми этим таможенным органом (например квитанцией, выданной полицией, в случае аварии, квитанцией от службы эвакуации транспортных средств, накладной КДПГ и т. д.) На этом транзитная операция завершается. Таможня места назначения незамедлительно направляет таможенному месту отправления сообщение вида «Уведомление о прибытии» (IE006). Далее таможня места назначения проверяет груз на основе информации, полученной из НКТС, при необходимости вместе с TAD, регистрирует результаты проверки и направляет таможенному месту отправления

<sup>4</sup> Dr. Ian Quigley, Freight Carrier`s Liability under the CMR, convention 1956, The University of Economics, Prague.

<sup>5</sup> URL: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-06/transit\\_manual\\_june\\_2020\\_en.pdf](https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-06/transit_manual_june_2020_en.pdf).

сообщение вида «Результаты контроля» (IE018). Если расхождений не обнаружено, то таможенное место отправления завершает транзитную операцию. В случае расхождений необходимо принять дополнительные меры.

18. Кроме того, на странице 572 Руководства по транзиту можно найти следующую информацию в отношении процедуры МДП на территории ЕС:

---

**II. Заполняется таможенной места назначения или выезда из Союза:  
Запрос дополнительной информации**

---

Для выполнения проверок у таможенного места отправления или въезда в Союз запрашиваются следующие сведения:

- 1. подробное описание груза;
- 2. копия счета-фактуры;
- 3. копия накладной КДПП;
- 4. следующие документы или информация:

Место и дата: ..... Подпись: ..... Печать: .....

---

19. Еще один случай, при котором накладные КДПП проверяются таможенными органами на территории ЕС, относится к применению таможенной процедуры 42. Когда товары ввозятся и выпускаются для свободного обращения в том или ином государстве-члене, НДС подлежит уплате в этом же государстве-члене. Тем не менее, если на момент ввоза дополнительно известно, что ввезенные товары предназначены для отправки в другое государство-член, то НДС подлежит уплате в соответствующем государстве назначения. Основанием для освобождения от НДС при ввозе является тот факт, что за ввозом следует освобожденная от НДС доставка или передача груза в другое государство-член, выполняемая в пределах территории Европейского союза.

20. Обязанности сторон, задействованных в таможенной процедуре 42:

Импортёр

- a) предъявление действующего номера EORI и кода плательщика НДС;
- b) предъявление разрешения на представительство в таможенных и налоговых органах, выданного экспедитору;
- c) предоставление дополнительной документации по запросу экспедитора;
- d) при ввозе необходимо запросить таможенное оформление по процедуре 42;
- e) в счете-фактуре на импорт должно быть четко указано место следования груза и конечный получатель;
- f) в накладной КДПП должно быть четко указано место следования груза и конечный получатель — заполненные графы 2 и 3;
- h) самообложение налогом в стране ведения деятельности.

Перевозчик

- a) предъявление правильно заполненной накладной КДПП с указанием места следования груза и конечного получателя;
- b) груз должен не перенаправляться или разгружаться на этапе транзита, а доставляться в другое государство-член;
- c) накладную КДПП необходимо вернуть экспедитору вместе с подтверждением получения конечным получателем.

#### Экспедитор

- e) проверяет наличие в сопроводительных документах сведений о том, что груз направляется в другое государство-член — проверка документов;
- f) проверяет верность кода налогоплательщика и номера EORI;
- g) готовит документацию на ввоз, запрашивает применение процедуры 42 и освобождение от уплаты НДС;
- h) раз в месяц подает сводную ведомость в налоговые органы.

21. Еще одним примером проверки накладных КДПГ таможенными органами на территории ЕС является проверка каботажных перевозок. На основании опубликованных Европейской комиссией правил каботажа, действующих с 21 февраля 2022 года, в частности статьи 8.4 этих правил, грузоперевозчики обязаны вести документацию по каждой перевозке, осуществляемой в связи с их каботажными операциями. Документация должна включать все сведения, перечисленные во втором подпункте пункта 3 статьи 8. Эти сведения вносятся в грузовую накладную или коносамент, обычно в формате, соответствующем КДПГ. Никаких дополнительных документов для подтверждения соблюдения правил каботажа не требуется. Это положение, однако, не означает, что в целях установления соответствия той или иной каботажной перевозки правилам проверяющие органы не могут использовать другие подтверждающие документы, требуемые в силу законодательства в сфере автомобильных перевозок, например данные тахографа.

22. Кроме того, ГД по торговле подготовил и разместил на своей веб-странице, посвященной доступу к рынкам, специальный анализ дополнительных документов, необходимых для таможенного оформления на территории ЕС<sup>6</sup>. Особое внимание уделяется накладной КДПГ и ее использованию на территории ЕС.

## **IV. Применение КДПГ таможенными органами в других регионах**

23. Страны Содружества Независимых Государств (Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Россия, Таджикистан и Узбекистан). В соответствии с решением Совета руководителей таможенных служб государств — участников Содружества Независимых Государств № 5/32 от 13.09.2001 года в Армении, Беларуси, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, России, Таджикистане и Узбекистане действует Положение о проставлении печатей и штампов на транспортных документах. Пункт 4а указанного соглашения предусматривает, что в качестве товаротранспортного документа при перемещении автомобильным транспортом используется накладная КДПГ (по форме, установленной Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19.05.1956 года))

24. Евразийский экономический союз (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия). В соответствии с пунктом 1 статьи 89 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию Союза перевозчик обязан представить транспортные (перевозочные) документы. Пункт 48 статьи 1 вышеупомянутого документа гласит, что транспортным (перевозочным) документом является документ (накладная), подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке.

25. Узбекистан. Согласно статье 18 Таможенного кодекса Республики Узбекистан, одним из необходимых документов на границе является товарно-транспортная

<sup>6</sup> URL: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/additional-customs-clearance-documents>.

накладная КДПГ в соответствии с требованиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

26. Таджикистан. В соответствии с пунктом 1 статьи 81 Таможенного кодекса Республики Таджикистан в качестве транзитной декларации таможенный орган принимает коммерческие, транспортные (перевозочные) и иные документы. Пункт 34 статьи 10 вышеупомянутого документа гласит, что транспортным (перевозочным) документом является документ (накладная), подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке.

27. Туркменистан. В соответствии с пунктом 1 статьи 46 Таможенного кодекса Туркменистана в качестве транзитной декларации таможенный орган принимает коммерческие, транспортные (перевозочные) и иные документы. Пункт 27 статьи 5 вышеупомянутого документа гласит, что транспортным (перевозочным) документом является документ (накладная), подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий товары при таких перевозках.

---