

## **ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ**

по теме:

**«АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН И ВЫРАБОТКА  
ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ»**

Проект выполнен за счет целевого финансирования  
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

**Исполнитель:**

Объединение юридических лиц  
«Союз международных автомобильных  
перевозчиков Республики Казахстан»  
(КазАТО)

**Президент**

**М. Сактаганов**

Астана, 2018 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ .....	4
ВВЕДЕНИЕ .....	6
1. АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ.....	8
1.1. Международные конвенции и Европейские соглашения .....	8
1.1.1. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention).....	9
1.1.2. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (CMR/КДПГ) .....	22
1.1.3. Европейское Соглашение о международных автомагистралях (СМА).....	31
1.1.4. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) ....	36
1.1.5. Европейское соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).....	41
1.1.6. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ).....	46
1.2. Законодательно-правовая база в рамках ЕАЭС .....	53
1.3. Двусторонние и многосторонние соглашения .....	57
1.4. Закон об автомобильном транспорте .....	57
1.5. Положение о разрешительной системе.....	70
1.6. Таможенные кодексы ЕАЭС и Республики Казахстан .....	70
1.7. Налоговый кодекс Республики Казахстан .....	85
1.8. Кодекс об административных правонарушениях .....	88
1.9. Национальный стандарт СТ РК 1418-2014.....	93
1.10. Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ. ....	95
2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО - ПРАВОВОЙ БАЗЫ .....	99
2.1. В части организации и функционирования разрешительной системы .....	99
2.2. В области организации транспортного контроля .....	99
2.3. По созданию условий для обновления и пополнения парка .....	106
2.4. По переходу на цифровую технологию организации международных перевозок.....	113
2.5. По совершенствованию в сфере двусторонних соглашений.....	118
2.6. По снятию административных барьеров (неделимые грузы).....	119
2.7. В области подготовки кадров .....	120
2.8. Расчет потерь экономики Казахстана .....	122
2.9. Международный опыт регулирования международных автомобильных перевозок (лучшие практики) .....	124

2.10. Результаты анкетирования перевозчиков-членов КазАТО в ходе проведения исследования.....	126
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	127
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	133
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 .....	135
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....	140
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.....	145
ПРИЛОЖЕНИЕ 4.....	148

## СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

eCall – европейская система автоматического оповещения о дорожных происшествиях на автотранспортах

e-CMR – электронная накладная

eTIR – процедура МДП, осуществляемая посредством электронного обмена данными

EX, FL, OX, AT – Соответствие определенных категорий транспортных средств

SAFETIR – информационная программа, обеспечивает информацией о статусе и закрытии процедуры МДП в режиме реального времени

TIR-EPD – Предварительное декларирование перевозок

АК – Административный Комитет

АМТС – автомототранспортное средство

АРМ – автоматизированное рабочее место

АТС – автотранспортное средство

ВТО – Всемирная Торговая Организация

ГОСТа 19433-88 – Межгосударственный стандарт, опасные грузы

ДОПОГ/ADR – Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ЕАЭС – Евразийский экономический союз

ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество

ед. - единиц

ЕС – Европейский союз

ЕСТР – Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки

ЕЭК – Евразийская экономическая комиссия

ЖД – железнодорожный транспорт

ИСМДП – Исполнительный совет конвенции МДП

КазАТО – Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан

КВТ – Комитет по внутреннему транспорту

КГД МФ РК – Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан

КДПГ – Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом

КНР – Китайская Народная Республика

КоАП – Кодексе об административных правонарушениях

кол. - количество

МАП – Международные автомобильные перевозки

МДП (TIR Convention) – международные дорожные перевозки (Конвенция МДП)

МИД РК – Министерство иностранных дел Республики Казахстан

млн. – миллион

МНЭ – Министерство Национальной Экономики

МоВ – Меморандум о Взаимопонимании  
МРП – месячный расчетный показатель  
МСАТ – Международный союз автомобильного транспорта (IRU)  
МФ РК – Министерство финансов Республики Казахстан  
НДС – налог на добавленную стоимость  
ОАЭ – Объединенные Арабские Эмираты  
ООН – Организация Объединенных Наций  
п. – пункт  
Пп. – подпункт  
ППТК – передвижной пост транспортного контроля  
РК – Республика Казахстан  
РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика  
РФ – Российская Федерация  
СДР – специальные права заимствования  
СЛКП – Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах  
СМР – товарно-транспортная накладная  
СМА – Европейское соглашение о международных автомагистралях  
СНГ – Содружество Независимых Государств  
СПК - Свидетельство профессиональной компетентности  
СПС – Европейское соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах  
ст. – статья  
США – Соединенные Штаты Америки  
ТК – Таможенный кодекс  
ТОО – товарищество с ограниченной ответственностью  
ТРАСЕКА – Международный транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия  
ТСМП – транспортное средство международной перевозки  
тыс. – тысяч  
УГО/УГП – уполномоченный грузоотправитель/уполномоченный грузополучатель  
УЦ КазАТО – Учебный центр КазАТО  
УЭО – уполномоченный экономический оператор  
ФРГ – Федеративная Республика Германия  
ЭПИ – электронная предварительная информация

## ВВЕДЕНИЕ

Международные автомобильные перевозки являются чрезвычайно эффективным сегментом экономики Казахстана. Достаточно сказать, что использование только одного автомобиля на международных перевозках грузов позволяет ежегодно пополнить бюджет страны на сумму от 4 до 8 тысяч долларов США, увеличить казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг от 80 до 100 тысяч долларов США, создать, как минимум, два новых рабочих места.

До приобретения Независимости Казахстан не был допущен к международным автомобильным перевозкам. Они являлись прерогативой Главка Совтрансавто, организованного в 1968 году и входившего в состав Министерства автотранспорта Российской Федерации. Этот Главк имел крупные автотранспортные предприятия, оснащенные автомобилями западно-европейского производства, в России, Беларуси, Украине и сначала девяностых годов автотранспорт этих стран легко вписался в рыночную экономику. В Казахстане же автотранспортные компании, ориентируемые на выполнение международных перевозок, начали создаваться только с 1992 года на базе мелких (3-5 автомобилей) предприятий.

До 1991 года Казахстан не был участником Международных конвенций и Европейских соглашений, поэтому перед Правительством страны с первых же дней Независимости встала задача по присоединению Казахстана к этим Конвенциям и Соглашениям.

На протяжении двадцати семи лет независимости в Казахстане разрабатывались новые и вносились изменения и дополнения в действующие законодательные акты и нормативные документы в области международных автомобильных перевозок по их совершенствованию, принимались соответствующие государственные программы, в которых находили свое отражение проблемные и перспективные вопросы.

Республика Казахстан заключила двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с 42 государствами, присоединилась к 17 основным международным конвенциям и Европейским соглашениям в области автомобильного транспорта, была создана законодательно-правовая база для осуществления международных автомобильных перевозок в Казахстане.

Со времени обретения Казахстаном независимости предпринимательство в сфере международных автомобильных перевозок стремительно развивалось. В период с 1994 по 2009 год включительно, парк автотранспортных средств, занятых на международных автомобильных перевозках, увеличился в 22,5 раза, а количество транспортных компаний, работающих по системе МДП в 5,8 раз.

Перед разработчиками стояли задачи проанализировать имеющуюся законодательно-правовую базу, ее эффективность и влияние на работу предпринимателей данной отрасли, а также разработать предложения по совершенствованию законов, подзаконных актов и положений для улучшения качества работы бизнеса, снижению барьеров и поддержки со стороны Государства.

В первой части данной работы проанализирована законодательно-правовая база, на которой основывается работа международных автомобильных перевозчиков Казахстана. Нормативно-правовую базу международных автомобильных перевозок составляют международные конвенции и Европейские соглашения, двусторонние межправительственные соглашения в области автотранспорта, законодательно-правовая база в области транспорта ЕАЭС, законодательная база Казахстана, ведомственные инструкции и положения.

Во второй части сформулированы предложения, на основе проделанного анализа, по совершенствованию законодательно-правовой базы Казахстана для улучшения условий работы отечественных транспортных компаний, работающих на международные направления. Так как несмотря на географию работы данных компаний, пополняется бюджет Казахстана и растет казахстанское содержание. Обоснована необходимость поддержки данного бизнеса со стороны государства, необходимо обновлять и пополнять парк (основные активы предприятий), улучшать условия для функционирования бизнеса и защищать национального перевозчика.

Целью настоящей работы является Создание необходимых условий для дальнейшего развития международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан на основе совершенствования законодательной базы.

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS».

# 1. АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ

## 1.1. Международные конвенции и Европейские соглашения

Основу законодательно-правовой базы в области международных перевозок составляют международные конвенции и Европейские соглашения. К первым конвенциям и соглашениям Казахстан присоединился Указом Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева 12 мая 1995 года, имеющим силу закона:

1. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention), от 14 ноября 1975 года;

2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 19 мая 1956 года;

3. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), от 16 октября 1975 года;

4. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года;

5. Соглашение о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 года.

В последующие годы Казахстан присоединился к следующим международным конвенциям и Европейским соглашениям в области автомобильного транспорта:

Таблица 1. Перечень многосторонних соглашений в области автомобильного транспорта, участником которых является Казахстан

№ п/п	Наименование конвенций и соглашений	Дата ратификации
1	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), от 30 сентября 1957 года	Закон Республики Казахстан от 07.05.2001 г. № 193-П
2	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), от 1 февраля 1991 года	Законом Республики Казахстан от 31.01.2002 г. № 290-П
3	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года	Закон Республики Казахстан от 06.05.2002 г. № 319-П
4	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982 года	Закон Республики Казахстан от 06.05.2002 г. № 320-П
5	Конвенция о дорожном движении, от 8 ноября 1968 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 31.12.2009 г. № 237-IV
6	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 г.), от 1 мая 1971 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 10.01.2011 г. № 382-IV

7	Конвенция о дорожных знаках и сигналах, от 8 ноября 1968 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 31.12.2009 г. № 236-IV(изменения Законом РК от 28.02.2011г. № 409)
8	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.), от 1 мая 1971 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 28.02.2011 г. № 409-IV
9	Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов и оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, от 16 октября 1995 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 30.06.2010 г. № 301-IV
10	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров, от 3 ноября 1997 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 30.06.2010 г. № 299-IV
11	Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года	Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 11.01.2011 г. № 384-IV
12	Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.), от 1 марта 1973 года	Ратифицирован Законом РК от 28.02.2011 г. № 410-IV

*Источник: составлено авторами*

### **1.1.1. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention)**

Особое место среди международных Конвенций и Соглашений в области международных автомобильных перевозок грузов отводится Таможенной конвенции ООН «О международной перевозке грузов с применением книжки МДП<sup>1</sup> (TIR)» (Конвенция МДП от 14.11.1975 г.).

Конвенция МДП – это универсальная транзитная система, позволяющая транзит товаров из страны отправления в страну назначения под таможенными печатями и пломбами. При этом меры таможенного контроля признаются на протяжении всей перевозки.

Основная цель Конвенции МДП: упрощение процедуры пересечения границ, международная система контроля за перевозимыми товарами автомобильным транспортом, способная заменить традиционные национальные процедуры и защитить при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов. Также система МДП способствует развитию международной торговли.

<sup>1</sup> МДП (TIR) расшифровывается как Международные Дорожные Перевозки.

За внедрение, функционирование и развитие в мире системы МДП отвечает Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ, Женева).

Ежегодно для транзита товаров выдается порядка 1,5 млн. книжек МДП, которые обеспечивают уплату таможенных платежей, а также служат единым транзитным документом для оформления международных транзитных операций и контроля таможенных органов за доставкой грузов в каждой стране, на территории которой проводятся операции МДП.

Преимущества Конвенции МДП для таможенных органов:

- возможность сокращения числа требований, обычно предъявляемых национальным законодательством к перевозимым грузам;

- позволяет избежать необходимости проведения трудоемкого физического досмотра (дорогостоящего с точки зрения оборудования) в государствах транзита и позволяет свести такой контроль к проверке печатей, пломб и внешнего состояния грузового отделения и контейнера;

- отпадает необходимость в применении национальных гарантий и ведении особой национальной документации;

- обеспечение перевозки одним транзитным документом, что сокращает возможность представления неточной информации таможенным органам.

Преимущества Конвенции МДП для транспортной отрасли:

- грузы могут пересекать национальные границы с минимальным вмешательством со стороны таможенных органов.

- позволяет значительно сократить транспортные расходы за счет сокращения задержек в пути.

Конвенция МДП ратифицирована 74 странами и применяется на территории 61 из них. На веб-сайте ЕЭК ООН<sup>2</sup> размещен Справочник по Конвенции МДП от 2013 года, десятое издание. Конвенция МДП состоит из 64 статей и 10 приложений.

География системы МДП стремительно расширяется. И к текущему моменту (второе полугодие 2018 года), за последние три года к Конвенции МДП присоединились Пакистан, Китай, Индия, Палестина, Катар и Саудовская Аравия, в которых проживает примерно 40% населения мира.

Действие и применения системы МДП:

1. Конвенция МДП касается перевозки товаров, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах с пересечением одной или нескольких границ от таможи отправления одной Договаривающейся стороны до таможи назначения другой Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

2. Товары, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных, или вывозных пошлин и налогов в промежуточных таможах. Сборы за таможенное оформление книжек МДП в этих таможах не взимаются.

---

<sup>2</sup> [www.unece.org](http://www.unece.org)

3. Товары, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможах.

4. Таможенный досмотр в этих таможах может производиться в исключительных случаях, если имеются достаточные основания полагать, что в запломбированных отделениях транспортных средств или контейнерах находятся предметы, не указанные в грузовом манифесте книжки МДП.

5. Процедура МДП применяется при условии, что товары:

- сопровождаются книжкой МДП, заполненной и оформленной в соответствии с Конвенцией МДП;
- обеспечиваются гарантией гарантирующей ассоциации;
- перевозятся в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных для перевозки под таможенными печатями и пломбами (за исключением перевозок тяжеловесных или громоздких товаров).

6. На транспортные средства должны быть прикреплены прямоугольные таблички размером 250x400 мм с надписью «TIR» (белые буквы на синем фоне, высота написания букв – 200 мм, ширина линии написания букв – не менее 20 мм). Одна табличка помещается спереди, другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств, таким образом, чтобы они были хорошо видны. Эти таблички должны быть съемными.

7. Общее число таможен отправления и назначения не должно превышать четырех.

8. Таможни ввоза и таможни отправления могут устанавливать срок доставки товаров соответственно до таможен назначения или таможен вывоза и определять маршрут движения транспортных средств.

9. В случае, если сумма таможенных платежей и налогов, подлежащая уплате за перевозимые товары, больше чем сумма гарантии, может применяться сопровождение товаров должностными лицами таможенных органов. Порядок сопровождения устанавливается нормативными актами национальных государств.

Система МДП содержит шесть основных элементов - 6 столпов, на которых функционирует данная система:



Рисунок 1. Элементы системы МДП

Первый столп Системы МДП: Допущение к перевозке транспортных средств и контейнеров.

Грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах под таможенными печатями и пломбами, т.е. грузовые отделения должны быть сконструированы следующим образом:

- ни одна часть груза не может быть изъята или положена в запломбированную часть транспортного средства без оставления явных следов или нарушения таможенной пломбы;
- таможенная пломба может быть поставлена легко и свободно;
- в них не должно содержаться каких-либо тайников, где могут быть спрятаны грузы;
- вся площадь, используемая для хранения грузов должна быть легко доступна для таможенной инспекции.

И если автомобиль соответствует этим требованиям выдается свидетельство о допуске дорожно-транспортного средства к международным перевозкам под таможенными печатями и пломбами сроком на 2 года. Допущение дорожных транспортных средств (контейнеров) для перевозок товаров под таможенными печатями и пломбами.

Дорожные транспортные средства и контейнеры должны соответствовать техническим требованиям Конвенции МДП.

Конструкция грузовых отделений транспортных средств должна соответствовать определенным требованиям согласно Конвенции.

Второй столп Системы МДП: Международная система гарантии.

Вторым элементом транзитного режима МДП является его международная система гарантий. Уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией. Национальное объединение гарантирует уплату всех пошлин и налогов как

национальными, так и иностранными перевозчиками, если ответственность за нарушение операции МДП нельзя возложить на виновное лицо. Следовательно, каждое государство обеспечено гарантией, при проведении на его территории транспортных операций МДП. Расходы национальных гарантийных объединений возмещаются через международный страховой фонд.

Все национальные гарантийные объединения составляют своеобразную гарантийную цепочку, соединяющую все государства-участников Конвенции МДП. Они образуют международную систему гарантий, управление и финансирование которой осуществляется МСАТ.

Конвенция МДП (ст. 11) установлен срок предъявления таможенными органами претензий к гарантийному объединению. В ней предусмотрено, что в случае оформления таможенными органами книжки МДП без оговорок, они могут предъявить иск гарантийному объединению только в том случае, если будет доказано, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным путем. В этом случае срок предъявления иска к гарантийному объединению составляет два года.

Если книжка МДП не была оформлена или оформлена с оговорками, то таможенные органы соответствующей страны должны в течение года, считая с момента принятия книжки МДП к оформлению письменно уведомить об этом гарантийное объединение. Требование об уплате причитающихся пошлин и сборов может быть предъявлено не ранее, чем через 3 месяца со дня такого уведомления. Этот срок позволяет провести детальное расследование и предоставить соответствующие объяснения таможенным органам.

Национальное гарантийное объединение в Республике Казахстан – это Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан «КазАТО», учреждаемое на территории государства согласно ст.6 Конвенции МДП, гарантирует уплату всех таможенных пошлин и налогов, которые подлежат уплате, при обнаружении какого-либо нарушения операции МДП на территории этой страны, но не более установленной в настоящее время гарантийной суммы до 100 000 евро. Поправки в текст Конвенции МДП вступили в силу с 1 июля 2018 года. Это повысит конкурентоспособность системы МДП. Для Республики Казахстан максимальная сумма гарантии составляет 60 000 евро. КазАТО направил письмо в КГД МФ РК об увеличении гарантии по территории Казахстана до 100 000 евро, но ответа пока не получил. Согласно ст. 8 и 11 Конвенции МДП национальное гарантийное объединение гарантирует уплату таких таможенных пошлин и налогов национальными и иностранными перевозчиками, применяющими книжки МДП, на территории их государства.

### Третий столп Системы МДП: Книжка МДП.

Грузы должны сопровождаться признанными всеми государствами - участниками Конвенции документом, используемым в государстве отправления и служащим в качестве контрольного документа в государствах отправления, транзита и назначения (книжка МДП). Обложка книжки МДП и ряд двойных отрывных листов и корешков составляют важнейшую часть книжки МДП в том,

что касается таможенного контроля и действия системы гарантий. Комплект из двух отрывных листков и двух корешков выдается в каждой стране, где осуществляется любая операция с применением книжки МДП. Применяемая в настоящее время книжка МДП содержит 6 и 14 отрывных листков и корешков.

Помимо отрывных листов в книжке МДП имеются два неотрывных листа - первый желтый лист (грузовой манифест, все статьи которого дублируют статьи отрывных листов, но исполнены на национальном языке той страны, которой принадлежит автоперевозчик и служит для того, чтобы информация о перевозимом грузе оставалась в книжке МДП после удаления отрывных листов), и последний желтый лист - протокол о дорожно-транспортных происшествиях. На последнем листе обложки имеется отрывной талон, на котором указан номер книжки и нанесен штрих-код, служащий для подтверждения факта изъятия книжки МДП компетентными органами. Конвенцией допускается возможность изъятия книжки МДП компетентными органами в случае возникновения такой необходимости, но при этом автоперевозчику должен быть отдан отрывной талон данной книжки МДП с указанием на нем кем, когда и где была изъята данная книжка (запись должна быть подтверждена печатью компетентного органа, изъявшего книжку МДП). Оформленный соответствующим образом отрывной талон является подтверждением изъятия его компетентными органами и служит подтверждением того, что книжка МДП не была утеряна или уничтожена автоперевозчиком с целью сокрытия контрабандной перевозки.

Заполняет книжку МДП, как правило, грузоотправитель или экспедитор печатным способом или печатными буквами от руки на языке страны отправления.

Вместе с тем, как сказано в Конвенции, таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода данных, содержащихся в грузовом манифесте, на язык их страны.

Данные, указываемые в грузовом манифесте, должны соответствовать сведениям, содержащимся в товарно-транспортной накладной СМР и других документах, сопровождающих груз. В том случае, если в манифесте не хватает места для внесения данных о всех перевозимых грузах, ко всем оформленным листам книжки МДП прилагается приложение того же образца, что и сам манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. Приложение крепится к каждому оформленному листу путем загиба верхнего левого угла и крепления степлером. Место крепления при открытии книжки МДП перекрывается личной номерной печатью таможенного инспектора, открывшего книжку МДП. При этом на всех оформленных листах книжки МДП должно быть указано их количество. Отрывные листы выполняют контрольную функцию, но в книжке МДП должно быть оформлено необходимое для конкретной перевозки груза количество отрывных листов, исходя из расчета два листа на каждую таможенную местность отправления, два листа на каждую транзитную страну, два листа на каждую таможенную местность назначения и два дополнительных листа.

Получив от грузоотправителя или экспедитора заполненную книжку МДП, представитель перевозчика (т.е. на практике сам водитель транспортного средства) должен расписаться в 15 статье каждого оформленного листа, подтверждая тем самым достоверность информации, приведенной в 1-12 статьях оформленных листов книжки МДП.

Заполненная книжка МДП должна быть представлена в таможенную для проверки и удостоверения того, что внесенные в нее данные действительно соответствуют тому, что содержится в грузовом отделе транспортного средства.

Таможенные органы удостоверяют соответствие путем проставления номеров установленных пломб и личной номерной печати таможенного инспектора, прошедшего процедуру оформления и открытия книжки МДП, в 16 статье каждого оформленного отрывного листа.

В ходе перевозки дорожное транспортное средство вместе с книжкой МДП должно быть представлено таможенным органам при выезде из страны, таможенным транзитных стран и на последнем этапе - таможенным органам страны места разгрузки груза.

Получив оформленную книжку МДП, перевозчик обязан проконтролировать правильность заполнения пунктов титульного листа:

Необходимо обращать внимание на соответствие записанных в книжке МДП опознавательных признаков пломб фактически наложенным на данное транспортное средство во избежание возможных трудностей при пересечении пограничных таможен.

Конвенцией МДП допускается использование книжек МДП для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов в открытом таможенном пространстве. В этом случае, при приобретении книжки МДП, на обложке, грузовом манифесте и на всех отрывных листках книжки МДП с левой стороны ставится штамп красного цвета «Тяжеловесные или громоздкие грузы» на английском или французском языке. В книжках МДП, выданных КАЗАТО такая отметка делается на английском языке и имеет следующий вид: «HEAVY OR BULKY GOODS». Такая книжка МДП является специализированной и предназначается только для такого вида перевозок.

Четвертый столп Системы МДП: Международное признание мер таможенного контроля.

Четвертым элементом, является принцип приемлемости мер таможенного контроля, принятых в стране отправления, для стран транзита и назначения.

Согласно этому принципу грузы, перевозимые в соответствии с процедурой МДП опломбированными дорожными транспортными средствами или контейнерами, обычно не досматриваются на промежуточных таможнях, в чем как раз и заключается главное преимущество системы МДП для перевозчика.

Безусловно, это не исключает права таможни проводить выборочные досмотры в тех случаях, когда имеются подозрения в каких-либо нарушениях. Однако, как это принимается и даже указывается в Конвенции, такие досмотры должны производиться в порядке исключения (ст. 5 Конвенции МДП).

Эта процедура, будучи весьма привлекательной для перевозчика, по сути дела означает, что досмотр, произведенный таможенными органами места отправления, приемлем для всех других таможенных служб в ходе транзитной операции МДП. В следствии этого таможенными органами места отправления играет решающую роль, поскольку от нее зависит то доверие, которое все соответствующие таможенные органы будут иметь к эффективному функционированию системы МДП.

В этой связи крайне важно, чтобы в таможенном месте отправления проводился строгий и полный таможенный досмотр, поскольку от этого зависит функционирование всей системы МДП, поэтому особенно недопустимы следующие случаи:

- ложная декларация о грузах, позволяющая заменить их другими грузами во время перевозки (например, загружаются сигареты, а заявляются обои);
- перевозка грузов, не включенных в грузовой манифест книжки МДП (например, сигареты, алкогольные напитки, наркотики, оружие).

Таможенными органами места отправления должна также до наложения печатей и пломб проверить состояние транспортного средства или контейнера, и в случае крытых брезентом транспортных средств или контейнеров - состояние брезента и его крепление.

Таким образом, меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться достаточными в государствах транзита и назначения (взаимное признание мер таможенного контроля). Согласно этому принципу грузы, перевозимые в соответствии с процедурой МДП опломбированными дорожными транспортными средствами или контейнерами, обычно не досматриваются на промежуточных таможенных местах, в чем как раз для перевозчика и заключается главное преимущество системы МДП.

Пятый столп Системы МДП: Контроль уполномоченными национальными органами допуска к процедуре МДП.

Согласно приложения 9 часть II Конвенции МДП, вступившим в силу 17 февраля 1999 года, доступ к процедуре МДП для национальных объединений (разрешение на выдачу книжек МДП) и физических и юридических лиц (разрешение на использование книжек МДП) должен контролироваться уполномоченными национальными органами.

Минимальные условия и требования, которые должны соблюдаться лицами, желающими получить доступ к процедуре МДП, включают:

- Доказательства, подтверждающие наличие опыта или, по крайней мере, возможностей заниматься регулярными международными перевозками (владелец лицензии на осуществление международных перевозок и т.д.)
- Устойчивое финансовое положение.
- Доказательства, подтверждающие наличие знаний в области применения Конвенции МДП.
- Отсутствие серьезных или неоднократных нарушений таможенных правил или налогового законодательства.
- Положение в письменной декларации об обязательствах перед объединением, предусматривающие, что данное лицо:

а) будет соблюдать все таможенные формальности, требуемые в соответствии с Конвенцией, в таможенных местах отправления, промежуточных таможенных и таможенных местах назначения;

б) будет уплачивать причитающиеся суммы, упомянутые в пунктах 1 и 2 статьи 8 Конвенции, если этого потребуют компетентные органы в соответствии с пунктом 2 статьи 11 Конвенции;

с) будет разрешать объединениям в пределах, допускаемых национальным законодательством, проверять информацию о вышеупомянутых минимальных условиях и требованиях.

Дополнительные и более ограничительные условия и требования для доступа к процедуре МДП могут быть введены компетентными органами Договаривающихся сторон и самими объединениями, если только компетентные органы не примут иного решения.

Исполнительный Совет МДП ведет централизованный учет всех перевозчиков, допущенных к процедуре МДП или исключенных из нее. Каждый перевозчик получает личный идентификационный номер, который указывается в книжке МДП.

#### Шестой столп Системы МДП: SAFE TIR и TIR EPD.

Каждый год в Конвенцию МДП вносятся новые статьи и приложения, которые направлены на уменьшение риска недоставки товаров и сокращение числа претензий таможенных органов, обеспечение контроля за правильным завершением операции МДП.

Так информационная программа SafeTIR, разработанная МСАТ, обеспечивает информацией о статусе и закрытии процедуры МДП в режиме реального времени. SafeTIR прописан в Приложении 10 Конвенции МДП, которое вступило в силу с 12 августа 2006 года.

При техническом содействии МСАТ к этой системе были подключены таможенные органы стран - участниц Конвенции МДП. Информация о частичном или окончательном прекращении перевозки МДП передается таможенными органами каждой Договаривающейся стороной – участницей в МСАТ. После получения информации в МСАТ, эти данные становятся доступны в электронном виде для всех субъектов системы МДП (таможенных органов выдающей и гарантирующей ассоциации, страховщиков, транспортных операторов).

Основными задачами системы SafeTIR являются:

- обеспечение подтверждения о прекращении операции МДП,
- облегчение проверки книжки МДП при сдаче ее в ассоциацию,
- управление рисками в системе МДП путем электронного отслеживания местонахождения книжки МДП,
- обеспечение быстрого и эффективного инструмента по выявлению возможных нарушений и предотвращение их повторения.

МСАТ разработал также программу TIR-EPD. С 1 января 2009 года в связи с законодательством ЕС, также Решением Комиссии ТС от 9.12.2011 года № 899, информация о перевозке по процедуре МДП должна быть заблаговременно

подана в электронном виде в таможенный пост отправления/въезда. Это прикладная программа МДП позволяет автомобильным перевозчикам оперативно и заблаговременно отправлять обязательные сведения о грузе. Система работает в 32 странах на 17 языках. Благодаря ей держатели книжек МДП могут бесплатно, не прибегая к услугам посредников и таможенных брокеров, выполнить требование о предоставлении таможенным органам электронной предварительной информации (ЭПИ) о перемещаемых товарах.

TIR-EPD полностью соответствует мировым стандартам безопасности и обеспечивает эффективный контроль международных грузоперевозок. Сегодня МСАТ предлагает внедрять выделенные «зеленые» полосы TIR-EPD – технологию, направленную на дальнейшее сокращение времени пограничного контроля и транспортных расходов перевозчиков. Передача посредством электронного приложения TIR-EPD предварительной информации, содержащей все необходимые данные о грузе и транзите до прибытия грузовика на таможенную границу, позволяет таможенным органам оценивать риски и заранее определять, объекты особого контроля. Грузовикам, перевозящим товары под таможенными пломбами по процедуре МДП и допущенным таможенными органами к использованию «зеленых полос» TIR-EPD, понадобится лишь пройти сканирование и проставить штампы в книжке МДП. Для ускорения и оптимизации таможенных операций с 1 ноября 2017 года перевозчики посредством программы TIR-EPD могут передавать предварительные информации в два и более места доставки, расположенных на территории Республики Казахстан, при перевозке сборных грузов по процедуре МДП.

Современные IT-инструменты, разработанные МСАТ, - SafeTIR в реальном времени и Электронное пре-декларирование МДП МСАТ (TIR-EPD МСАТ) - совместимы с национальными таможенными IT-системами и являются эффективными инструментами управления рисками, и благодаря им транзитные перевозки компьютеризированы от начала до конца. Таким образом, обе системы TIREPD и «SafeTIR в реальном времени» являются базой для полной компьютеризации системы МДП – eTIR.

Процедура eTIR означает процедуру МДП, осуществляемую посредством электронного обмена данными. Процедура eTIR будет осуществляться в соответствии с положениями приложения 11 Конвенции МДП, которая в данный момент разрабатывается на заседаниях рабочей группы WP.30 ЕЭК ООН.

Ниже приводится перечень основных вопросов, рассматриваемых в последние годы в рабочей группе по таможенным вопросам WP.30 ЕЭК ООН по внесению поправок в Конвенцию МДП:

1. Поправка к статье 18 Конвенции МДП – увеличение числа таможен места отправления и места назначения с четырех (4) до восьми (8). Первоначально это предложение было внесено Турцией и много лет обстоятельно обсуждается делегациями и уже получило поддержку большинства Договаривающихся сторон. Учитывая текущие реалии бизнеса и логистики, эти изменения будут способствовать повышению конкурентоспособности системы МДП и предоставить дополнительные преимущества перевозчикам. Необходимо

будет также внести изменения в графы книжек МДП, увеличению количества таможен отправления и назначения в грузовом манифесте книжки МДП.

2. Книжка МДП «Табачные изделия/Алкогольные напитки». Вначале было принято решение внести поправку в пояснительную записку к статье 8.3 Конвенции касательно изменения рекомендованной суммы гарантии на книжки МДП «Табачные изделия/алкогольные напитки» с 200.000 долларов США на 400.000 евро. Однако позже Рабочая группа пришла к выводу, что гарантия на табачные изделия и на алкогольную продукцию не может быть представлена в рамках одного типа книжки МДП. Страховщики МСАТ не могут предоставлять гарантии по двум видам товаров с применением одной и той же книжки МДП. В этой связи Договаривающимся сторонам надлежит рассмотреть возможность разделения двух продуктов с применением двух различных книжек МДП, т.е. внесения поправки в Конвенцию МДП, с целью придания большей гибкости гарантийной системе и получения реальной возможности предоставления покрытия. При этом нужно иметь в виду, что с 1993 года табачные и алкогольные изделия являются запрещенными для перевозок по системе МДП. Это снижает конкурентоспособность системы МДП и требует скорейшего решения данного вопроса.

3. На последующих заседаниях WP.30 необходимо в первую очередь продвигать вопросы цифровизации книжки МДП (eTIR), принять правовую базу для использования электронных данных по МДП (приложение 11 Конвенции МДП).

#### Законодательное применение Конвенции МДП в Республике Казахстан:

12 мая 1995 года Республика Казахстан присоединилась к Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с использованием книжек МДП (Конвенция МДП, 1975 г.).

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 августа 1997 года № 1307 в соответствии со статьей 6 Конвенции МДП Союзу международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) предоставлено «право выдавать книжки МДП и предоставлять соответствующие гарантии при перевозке грузов».

В июле 1995 года между Таможенным комитетом Республики Казахстан и КазАТО было заключено Гарантийное соглашение о неукоснительном соблюдении сторонами требований Таможенной Конвенции. В 2000 году оно было обновлено. С 1 июля 2010 года финансовая гарантия на территории Казахстана составляет 60 000 евро.

#### Тренды функционирования Системы МДП:

В последнее время наблюдается количественное снижение перевозок с использованием книжек МДП. Согласно анализу разработчиков экономической ситуации на спрос транспортных компаний к использованию книжек МДП были выявлены следующие причины:

- вступление новых стран в Европейский Союз;
- создание ЕАЭС и увеличение его членов;

– ограничение российской таможенной службой действия Конвенции МДП на территории РФ.

Одной из отрицательных причин снижения перевозок по системе МДП явилось ограничение российской таможенной службой действия Конвенции МДП на территории РФ. Правда, в мае 2015 года было принято решение Евразийского межправительственного совета, в соответствии с которым правительствам государств – членов ЕАЭС поручалось обеспечить непрерывное действие Конвенции МДП на всей территории интеграционного объединения. Спустя полгода приказом ФТС РФ были установлены 45 российских пунктов пропуска, уполномоченных принимать книжки МДП, причем среди них не оказалось ряда наиболее востребованных перевозчиками переходов, например, Брусничное (на границе с Финляндией), Бурачки (с Латвией), Нехотеевка и Троебортное (с Украиной). В этот перечень также не включены морские порты России.

Также негативно отражается на развитии системы МДП проблема «внутренних» перевозок с применением книжек МДП между странами – участницами ЕАЭС. В России сочли, что перевозка грузов с применением книжки МДП допускается только в случаях, когда она начинается и (или) заканчивается за пределами таможенной территории Таможенного союза. Позиция казахстанских таможенных органов в этом вопросе иная. КГД МФ РК признает оформление системы МДП на территории Казахстана при перевозке товаров на территорию Таможенного союза, находящихся под таможенным контролем. Например, все китайские товары, проходят оформление книжек МДП при въезде на территорию Казахстана и доставляются в страны ЕАЭС. В 2017 году казахстанскими таможенными органами было оформлено более 5000 книжек МДП на Россию. Вся эта ситуация возникла в связи с различной трактовкой понятия «граница» в ст.2 Конвенции МДП. Российская Федерация считает, что нужно внести изменения в ст.2 Конвенции МДП, ввести термин «таможенная граница». Казахстанская сторона трактует это слово как «государственная граница». Административный комитет Конвенции МДП, 1975 года на 66-й сессии 12 октября 2017 года одобрил предложение по поправкам к статье 2 Конвенции МДП: «перед словом «границ» добавить слово «таможенных». Эта поправка войдет в силу 3 февраля 2019 года, если не поступит возражений Депозитарию – ООН. Согласно статье 59.4 Конвенции МДП, в случае возражения, представленного в соответствии с положениями статьи 59.3 поправка считается непринятой. Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан направило письмо на имя Генерального секретаря ООН с возражением принятия поправки к статье 2 Конвенции МДП.

Тренды развития Системы МДП:

В последние годы появились новые инструменты системы МДП. Например, в Казахстане, Кыргызстане и Иране внедрена система МДП «TIR+», в которой стандартный размер гарантии дополнительно увеличен на 100 тыс. евро., т.е. при перевозке груза с одной книжкой МДП дается гарантия таможенным органам по оплате таможенных пошлин до 160 тыс. евро. Его принятие позволило уменьшить среднее время, необходимое для совершения

таможенных операций на границе ЕАЭС, обеспечить полноту поступления таможенных платежей.

В Украине успешно применяется iCarnet для транзита иностранных товаров от таможенного органа въезда на территорию Украины до внутреннего таможенного органа на территории этого же государства. Для перевозок грузов по iCarnet предусматриваются все нормы и правила процедуры МДП на условиях Конвенции МДП, 1975 г. КазАТО выходило с предложением в КГД МФ РК для перевозок китайского товара на территорию Казахстана использовать iCarnet. Но положительного ответа не получила.

В связи с тем, что КНР в 2017 году присоединилась к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, с 25 мая 2018 года через китайско-казахстанскую границу (Хоргос-Алтынколь) начались перевозки грузов по системе МДП с обязательным предварительным электронным информированием (TIR EPD). На сегодняшний день осуществлено около 70 перевозок с оформлением книжек МДП на территории Китая. На таможенную отправление в Китае и на таможенную въезда на территорию Казахстана подается по интернет-программе предварительная электронная информация по грузу. И в случае расхождения данных в инвойсе и данных TIR EPD груз не проходит таможенное оформление. Как показывает анализ, расхождение между данными в экспортной декларации и инвойсом достигает 50-ти и более процентов. Таким образом, перевозки китайского товара с использованием книжек МДП и предоставлением данных TIR EPD на китайскую и казахстанскую стороны способны полностью ликвидировать «серый» импорт при перевозках грузов из Китая в Казахстан. Предложения КазАТО по этому вопросу были направлены Премьер-Министру Республики Казахстан.

Полный переход на оформление перевозок китайского груза на территории Китая находит противодействие со стороны части грузополучателей и таможенных брокеров Казахстана. В настоящее время за оформление китайского груза на казахстанской стороне таможенные брокеры взимают от 300 до 1000 долларов США.

Из проведенного анализа применения и работы Системы МДП на территории Республики Казахстан следует, что:

1. Необходимо осуществить переход на безбумажные технологии путем цифровизации системы МДП.
2. Принимать активное участие в семинарах МСАТ по цифровизации МДП, в работе рабочей группы WP.30 и Административного комитета МДП для выработки совместной позиции с МСАТ и его членами.
3. Принимать активное участие в рабочей группе МСАТ, КГД МФ РК и КазАТО по продвижению eTIR в Казахстане и согласование пилотного проекта с соседними странами, желающими участвовать в коридорах eTIR.
4. Продолжать работу с КГД МФ РК по увеличению гарантии по системе МДП до 100 000 евро по территории Казахстана.
5. Продолжать работу с КГД МФ РК и китайской ассоциацией перевозчиков по открытию дополнительных таможенных пунктов пропуска по системе МДП со стороны Китая сопредельные с таможенными пунктами

пропуска, работающими по системе МДП со стороны Казахстана (Бахты, Майкапчагай по ВКО, Алаколь, Калжат по Алматинской области)

6. Продолжать работу с КГД МФ РК по организации Зеленого коридора на т.п.Алтынколь;

7. Продолжать работу по вопросам полного перехода на оформление перевозок китайского груза с открытием книжки МДП на территории Китая и с обязательной подачей предварительного электронного информирования TIR EPD на китайскую и казахстанскую стороны с целью ликвидации «серого» импорта.

### **1.1.2. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (CMR/КДПГ)**

Конвенция КДПГ разработана под эгидой и в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН) и была принята 19 мая 1956 года в Женеве. Вступила в действие с 2 июля 1961 года. Имеет статус Конвенции ООН. Участниками данной Конвенции являются 55 государств. Республика Казахстан присоединилась к Конвенции Указом Президента Республики Казахстан от 12 мая 1995 года №2271.

Цель Конвенции КДПГ: определение взаимоотношений между основными участниками транспортно-перевозочного процесса – грузоотправителем, грузополучателем и перевозчиком и урегулирование отношений между ними, возникающие в процессе перевозки международных торговых грузов автомобильным транспортом.

Сферой применения Конвенции являются международные автомобильные перевозки в случаях, когда договорные отношения по перевозке груза предусматривают, что груз должен покинуть территорию одной страны и быть перевезен на территорию другой.

Условие «должен» подразумевает намерение сторон по операциям с грузом. Однако возможное пересечение государственной границы не всегда классифицирует компетенцию Конвенции в отношении любого договора международной автомобильной перевозки грузов.

Положения Конвенции применяются также в тех случаях, когда грузы, перевозимые транспортными средствами и оформленные по накладной в соответствии с договором перевозки, по факту не покинули страну отправления, а были, например, сняты с экспорта или потребованы отправителем к возврату до пересечения государственной границы.

Конвенция предусматривает возмездность договора международной автомобильной перевозки грузов. Оплата услуг перевозчика как одно из существенных условий договора должна быть формально декларирована в договоре перевозки и в накладной и фактически произведена в соответствии с процедурами и в сроки, с которыми согласились стороны договора. Форма вознаграждения за услуги по договору перевозки груза и порядок расчетов между сторонами договора перевозки Конвенцией не определена.

Конвенция не применяется в тех случаях, когда отправитель и перевозчик являются одним и тем же лицом (юридическим или физическим), поскольку одно и то же лицо не может заключить договор перевозки само с собой. Накладная в этих случаях не будет иметь юридической силы (так как нет договора перевозки) и формально не обязательна, но оформляется по настоятельным требованиям таможенных властей для ведения статистического учета международных перевозок грузов.

Перевозчик и получатель могут быть одним и тем же лицом, при условии, что из договора перевозки следует, что услуги перевозчика будут оплачены (в той или иной форме) отправителем с соответствующими отметками в накладной и фактически подтверждены соответствующими документами.

Конвенция носит так называемый открытый характер. Для применения ее положений достаточно, чтобы хотя бы одно из двух мест - принятия груза к перевозке или предназначенное для его сдачи - находилось в двух разных странах, из которых хотя бы одна являлась участницей Конвенции. Такая особенность юрисдикции Конвенции имеет практическое применение только в тех случаях, когда по договору перевозки или в связи с ним возникают споры между сторонами. Любая из сторон договора - отправитель, перевозчик, получатель - могут обратиться в надлежащий суд только страны-участницы Конвенции в соответствии с положениями статей 31 и 33 независимо от того, имеют они или нет национальную принадлежность страны-участницы Конвенции.

Однако любой суд или арбитраж страны, не участвующей в Конвенции, не примет к рассмотрению иск от любой стороны договора перевозки (независимо от их национальной принадлежности), так как будет не компетентен разрешать спор в соответствии с положениями Конвенции, если иное не определено в договоре и не противоречит статьям 31 и 33 Конвенции.

Условия договора перевозки, неопределяемые Конвенцией, регулируются нормами того национального законодательства, к соглашению о применении которого пришли стороны договора международной перевозки груза. В противном случае споры по условиям договора перевозки, не попадающим под юрисдикцию Конвенции, решаются на основе норм коллизионного права по законам страны суда, рассматривающего дело.

Любая международная автомобильная перевозка оформляется договором, согласно которому перевозчик обязуется доставить груз в указанное место и время за установленное вознаграждение, а грузовладелец обязуется предоставить груз и оплатить транспортные услуги. Договор перевозки составляется в 2-х экземплярах, в письменной форме, не позднее чем через 3 дня после согласования всех условий договора. В нем устанавливаются следующие условия: срок действия, объем перевозок, условия транспортировки, стоимость перевозок, порядок расчетов, порядок формирования рациональных маршрутов, обязанности и ответственности сторон. Сторонами договора являются: перевозчик - с одной стороны и отправитель или получатель - с другой. Формально стороной договора перевозки является отправитель. Но иногда специально оговаривается, что функции и обязанности отправителя исполняет получатель груза. В последнем случае в договоре перевозки необходимо

определенно указывать, что именно получатель является правомочным по договору лицом и имеет право распоряжаться грузом.

Договор перевозки составляется в двух формах - совместно подписанного документа и безусловного акцепта твердой оферты. Договор перевозки в форме совместно подписанного документа составляют, как правило, в том случае, когда стороны имеют намерения установить долгосрочные отношения, связанные с перевозками грузов в международных автомобильных сообщениях. Такой договор чаще всего именуют бланкетным договором или «Генеральным соглашением», в котором стороны стараются оговорить все возможные аспекты отношений друг с другом, связанных с организацией и осуществлением перевозок, а также вопросы ответственности сторон по условиям договора международной перевозки груза, не поименованных в Конвенции.

Важнейшим для любого договора перевозки является предмет соглашения, в котором его стороны явственно выражают намерения исполнить все оговоренные условия.

Конвенция регулирует не все возможные аспекты взаимоотношений между сторонами договора международной автомобильной перевозки груза. Например, отсутствуют положения о принципах организации перевозок, сроках предъявления и удовлетворения заявок на перевозки, об уровне применяемых ставок и тарифов, о формах и сроках расчетов между сторонами, о сроках подачи, погрузки и выгрузки транспортных средств, таможенного оформления грузов и транспортных средств и других.

В «Генеральном соглашении» эти и другие вопросы могут быть оговорены сторонами и регулируются выбранной сторонами договора нормой национального гражданского права. В договоре по форме «Оферта-акцепт» вопросы, не относящиеся к юрисдикции Конвенции, разрешаются на основе коллизионных норм применимого права.

Согласно статье 4 Конвенции договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления Конвенции.

Накладная CMR является документом, который подтверждает существование договора. В тех случаях, когда договор отсутствует его функции выполняет накладная CMR. Она представляет собой бланк, состоящий из страниц с пустыми графами, отпечатанных на самокопирующейся бумаге. Форма накладной Конвенцией не определена. Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ) была разработана форма накладной, рекомендуемая перевозчикам, экспедиторам, операторам и агентам для оформления и подтверждения договоров перевозки груза. КазАТО для удобства перевозчиков централизованно заказывает бланки в типографии. Любой грузоотправитель, экспедитор или перевозчик может заказать в типографии бланки накладной CMR. Чистый бланк накладной CMR не является документом строгой отчетности, но должен содержать обязательные и дополнительные реквизиты, поименованные в статье 6 Конвенции. Только после заполнения накладная CMR с данными об отправителе груза, о получателе груза, о перевозчике и перечнем товара становится официальным договором на

перевозку. Нумерация накладной CMR - это внутреннее дело каждого грузоотправителя.

Первый экземпляр накладной CMR предназначен грузоотправителю; второй экземпляр - грузополучателю; третий экземпляр - перевозчику; четвертый экземпляр - для расчетов. Все последующие экземпляры - для таможенного оформления, проезда пограничных переходов и т.д.

Счет-фактура (invoice) является важным документом, который предоставляет грузоотправитель и который необходим таможенным органам для правильного начисления таможенных пошлин и сборов. На каждом пограничном переходе таможенные органы оставляют себе копии инвойса.

Накладная CMR оформляется грузоотправителем за исключением граф 16, 17, 18, 23, 25, 26, которые заполняются перевозчиком.

В пункте 1 указываются реквизиты грузоотправителя (наименование, адрес, страна).

Пункт 2 содержит реквизиты грузополучателя (наименование, адрес, страна).

В пункте 3 указывается адрес места разгрузки.

В пункте 4 указываются место и дата погрузки груза.

Пункт 5 содержит перечень прилагаемых документов. К ним относятся:

- счет-фактура (invoice);
- отгрузочная спецификация;
- сертификат качества, если грузы имеют промышленное происхождение;
- ветеринарный сертификат, если грузы имеют животное происхождение;
- карантинный сертификат, если грузы имеют растительное происхождение;
- сертификат о происхождении товаров (certificate of origin);
- акт загрузки.

В пункт 6 заносятся знаки и номера, обозначающие класс, подкласс перевозимых опасных грузов, классифицируемых в Конвенции ADR (ДОПОГ).

Пункт 7 содержит количество мест груза.

В пункте 8 указывается род упаковки груза (коробки картонные, ящики деревянные, бачки металлические или пластмассовые, мешки холщовые или полиэтиленовые и т.д.).

В пункте 9 указывается наименование груза.

В пункте 10 указывается код груза по классификации.

В пункте 11 указывается вес брутто в килограммах, т.е. вес груза с упаковкой.

В пункте 12 указывается объем, занимаемый грузом в кубических метрах.

Пункт 13 - указания отправителя (таможенная и прочая обработка), в данном пункте содержатся реквизиты контракта купли-продажи груза (номер и дата заключения контракта) и, если на вывоз товара потребуется лицензия или разрешение, указываются реквизиты этих документов.

В пункте 14 указывается упаковочные материалы или прицеп или полуприцеп, которые должны быть возвращены по условию контракта.

В пункте 15 указываются условия оплаты за товар по контракту купли-продажи.

Пункт 16 заполняется перевозчиком, как правило, с помощью штампа предприятия, содержащего реквизиты перевозчика (наименование, адрес, телефон, факс).

В пункте 17 заполняются реквизиты последующего перевозчика в случае осуществления перевозки несколькими перевозчиками.

При осуществлении международных перевозок грузов обязательным предписанием является предоставление перевозчику права вносить в накладную оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки вносятся в пункт 18 накладной и, с целью единообразия, в виде рекомендации предлагаются следующие формулировки:

1. по автотранспортному средству: автомобиль без тента, по согласованию с отправителем;

2. по упаковке: груз без упаковки; упаковка повреждена; упаковка не отвечает требованиям;

3. по количеству, маркировке грузовых мест. Проверить невозможно по причине:

– погрузка выполнена отправителем;

– погодных условий;

– большого количества мест;

– опечатан контейнер;

4. по принятым грузам: груз явно в плохом состоянии; груз поврежден; груз подмочен; груз подморожен; груз не защищен от погодных условий и перевозится в таком состоянии под ответственность отправителя;

5. по обработке, погрузке, сохранности, разгрузке.

6. Обработка, погрузка осуществляется: водителем при атмосферных условиях, способствующих повреждению груза; по требованию отправителя.

7. Разгрузка осуществилась: получателем; водителем при атмосферных условиях, способствующих повреждению груза; по требованию получателя.

Если накладная не содержит специальных оговорок перевозчика, то до доказательства иного предполагается, что груз и его упаковка были внешне в надлежащем состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и нумерация мест соответствовали указанному в накладной.

Оговорки перевозчика должны быть вписаны в первый экземпляр, который остается у грузоотправителя, а т.к. страницы CMR изготовлены из самокопирующейся бумаги, то содержание оговорок отпечатается на всех страницах. Ни в коем случае нельзя вписывать оговорки в оставшиеся экземпляры, если перевозчик не сделал их в первом экземпляре, оставшемся у грузоотправителя.

Пункт 19 может быть заполнен только отделом расчетов после завершения перевозки. Однако, в настоящее время размер фрахта устанавливается на договорных началах и поэтому, как правило пункт 19 не заполняется.

В пункте 20 CMR оговариваются особые согласованные условия перевозки. В этом пункте указывается температура в камере рефрижератора, при которой должен доставляться скоропортящийся груз. В этой же графе может быть указана согласованная с перевозчиком дата доставки груза.

В пункте 20 может быть также указано ограничение скорости движения при перевозке негабаритных, тяжеловесных и взрывоопасных грузов, а также запрещение перегрузки и мойки полуприцепа.

В пункте 21 указываются наименование населенного пункта, где составлялась CMR, и дата заполнения.

Фактическое время прибытия под погрузку и убытие из-под погрузки указываются в пункте 22 и заверяются штампом.

Номер путевого листа, фамилия водителя и штамп предприятия перевозчика указываются в пункте 23. Ставя свою подпись в пункте 23 накладной CMR, водитель должен знать, что он подписывает договор на перевозку, и обязан убедиться, что условия договора его устраивают.

Фактическое время и дата прибытия и убытия из-под разгрузки отмечаются в пункте 24. Отметка о получении груза делается на третьем и четвертом экземплярах CMR.

Обнаруженная при сдаче груза и при проверке количества мест и веса недостача, порча или повреждение груза удостоверяются соответствующими отметками во втором, третьем и четвертом экземплярах CMR. При этом составляется акт получения (разгрузки), в котором указывается количество недостающего (испорченного) груза. Акт подписывается комиссией в составе представителя таможни или эксперта торговой палаты, грузополучателя и перевозчика.

В пункте 25 отмечаются государственные номера тягача и полуприцепа, загрузившего груз, а в пункте 26 - их марки и модели.

Несмотря на важное значение и широкое применение Конвенции КДПГ на практике возникают споры, связанные с международными автомобильными перевозками и применением положений данной Конвенции. Например, в Российской Федерации при разрешении споров, связанных с транзитными перевозками через иностранное государство. Под действие Конвенции не подпадают подобные перевозки, но КДПГ регулирует выдачу, заполнение и использование международных автомобильных накладных, по которым осуществляется транзит. И здесь возникает сложность в определении норм применимого права – международного (КДПГ) или национального.

Конвенция регулирует только гражданско-правовые отношения перевозчика и грузоотправителя (грузополучателя) и не касается административно-властных отношений перечисленных участников договора с таможенными органами. Нередко возникают ситуации, когда при прохождении таможенного контроля выявляется несоответствие перевозимого товара сведениям, содержащимся в сопроводительных документах. В этом случае транспортное средство задерживается для урегулирования ситуации. В подобных случаях суды возлагают ответственность на перевозчика на основании статьи 8 КДПГ, согласно которой при принятии груза перевозчик обязан проверить правильность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также маркировки и нумерации мест. Но при этом не учитывается, что согласно статьям 6,7 КДПГ отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие неправильности

или недостоверности данных, в том числе по числу грузовых мест, весу и характеру груза. На перевозчика подобная ответственность не возлагается.

Статья 17 (пункт 2) Конвенции предусматривает, что перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение груза или просрочка в его доставке произошли вследствие обстоятельств, избежать которых перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить. При рассмотрении подобных дел перевозчик будет освобожден от ответственности, если докажет отсутствие своей вины. Если случай касается разбойного нападения и виновные лица не установлены, то в суде показаний водителя будет недостаточно, суд может посчитать освобождение перевозчика от ответственности на основании пункта 2 статьи 17 КДПГ необоснованным.

Сроки доставки груза определяются соглашением сторон, а если это не было сделано, таковым признается период времени, необходимый (с учетом всех обстоятельств, включая комплектование мелких отправок) для доставки груза разумным образом добросовестным перевозчиком. В случае просрочки в доставке груза, если заявитель требования докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать провозных платежей. Статья 23 Конвенции предусматривает предел ответственности перевозчика: размер возмещения не может превышать 8,33 расчетной единицы за килограмм недостающего веса брутто. Под расчетной единицей понимается единица специальных прав заимствования, определяемая Международным валютным фондом и рассчитываемая по его методике. Сумма, составляющая предел ответственности перевозчика, переводится в валюту государства. Курс СДР ежедневно устанавливается Национальным Банком государства. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 26 КДПГ была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза. Заполняя СМР-накладную и подписывая заявку на перевозку не всегда стороны обращают внимание на такой важный пункт – как декларация о стоимости груза. Как показывает судебная практика, последствием этого является риск возникновения убытков при несохранной перевозке. Страховка ответственности перевозчика при автомобильных перевозках по СМР-накладным называется СМР страхованием. Перевозчик возмещает ущерб за груз в соответствии с КДПГ, а при наличии СМР страховки это делает страховая компания. СМР страхование осуществляется путем заключения договора между транспортной компанией, предоставляющей услуги перевозки по СМР-накладным, и страховой компанией.

Согласно статье 11 КДПГ Перевозчик не обязан проверять правильность и полноту документов и сведений, которые должны быть приложены к накладной грузоотправителем до выдачи груза. Перевозчик несет ответственность только за последствия утраты или неправильного использования документов, передаваемых ему отправителем. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб, причиненный отсутствием, недостаточностью или неправильностью таких документов и сведений. Однако, следует учитывать, что доказывать отсутствие вины придется перевозчику, он должен доказать, что

возникновение убытков произошло по вине отправителя, неверно или неполно оформившего сопроводительные документы на груз.

На практике зачастую срыв перевозки происходит по причине подачи автомобиля под погрузку в ненадлежащем техническом состоянии. Следует помнить, что в соответствии с п.3 ст.17 Конвенции КДПГ перевозчик не освобождается от ответственности по причине дефектов транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки. Перевозчик должен всегда эксплуатировать только технически исправное транспортное средство.

Сдача груза получателю в пункте назначения производится по CMR-накладной по количеству мест, весу и объему. Согласно статье 30, если при приемки груза от перевозчика в месте доставки у получателя возникают претензии по поводу явно выраженной порчи, повреждения или недостачи груза, то он обязан немедленно сделать об этом соответствующую оговорку в товарно-транспортной накладной. Претензии относительно состояния принятого грузополучателем товара должны быть предъявлены в следующем порядке:

- в отношении явных утрат и повреждений – записью в накладной в момент приема груза от перевозчика;

- в случае, если утраты и повреждения не являются очевидными, - не позднее семи дней со дня принятия груза, исключая воскресенье и праздничные дни;

- при нарушении срока доставки груза – в течение двадцати одного дня с момента передачи груза в распоряжение получателя.

Оговорка, сделанная в накладной зачастую не фиксирует размер поврежденного (недостающего) груза, причин повреждения (недостачи), поэтому представители перевозчика и заказчика должны подписать акт (акт приемки товара по количеству и качеству), а при несогласии с его содержанием – изложить в акте свое мнение. Также перевозчик может по своей инициативе или по требованию грузополучателя пригласить соответствующих экспертов для установления размера или причин недостачи, порчи или повреждения груза, а также для определения суммы, на которую понизилась стоимость груза.

Особо оговариваются перевозки, выполняемые последовательно несколькими автомобильными перевозчиками. Причем ущерб, причиненный при перевозке грузов, осуществляемой несколькими перевозчиками, возмещается в следующем порядке: перевозчик, по вине которого причинен ущерб, должен один нести ответственность за все убытки; если ущерб был причинен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на нем ответственности. В случае невозможности установления этой доли, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему провозной платы (статья 37 КДПГ).

До недавнего времени CMR существовали исключительно в бумажном виде, но в настоящее время МСАТ выступает за перевод накладных на электронный вид.

В феврале 2008 года к Конвенции КДПГ был добавлен протокол, предписывающий электронную обработку накладных посредством e-CMR.

Данный протокол вступил в силу 5 июня 2011 года, и к настоящему времени новую электронную систему ратифицировали одиннадцать стран. Это Болгария, Чехия, Дания, Эстония, Латвия, Литва, Франция, Нидерланды, Словакия, Испания и Швейцария.

Официальный старт e-CMR был дан в январе 2017 года, когда состоялась первая международная перевозка между Испанией и Францией с использованием электронной накладной. Подтверждена работоспособность системы, простота ее внедрения и эксплуатации.

Бумажные накладные CMR обладают рядом преимуществ: они унифицируют договорные условия автомобильных грузоперевозок и способствуют процессу транспортировки грузов в целом. Электронная CMR-накладная обладает всеми этими преимуществами, при этом ликвидирует бумажную работу и расходы на обработку, выводя систему на современный уровень.

Благодаря цифровому формату накладные e-CMR также легко объединяются с другими услугами, к которым прибегают транспортные компании, например, с таможенным декларированием или услугами управления транспортом и автопарками. Электронная CMR позволяет участникам логистического процесса вводить и хранить информацию в электронном виде, и обмениваться данными в режиме реального времени. С переходом на электронные накладные все три стороны, вовлеченные в процесс грузоперевозок, выигывают от повышения эффективности логистических процессов в целом, что приведет к повышению конкурентоспособности. И еще одна выгода – повышение дорожной безопасности, поскольку накладная e-CMR может быть привязана к применяемой на грузовом автотранспорте системе eCall, которая осуществляет автоматический дозвон до служб экстренного реагирования в случае дорожно-транспортного происшествия.

Стандартизация e-CMR обеспечит совместимость между всеми перспективными приложениями.

Чем больше количество государств-членов, пользующихся e-CMR, тем более привлекательней становится система, поскольку страны, согласные пользоваться e-CMR, получают взаимную выгоду.

Министерством по инвестициям и развитию проводится активная работа по присоединению Республики Казахстан к Протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июня 1978 года.

В проект Плана мероприятий по реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной транспортной политики на 2018-19 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета, внесен пункт по реализации мероприятий по проведению консультаций по вопросу присоединения государств-членов ЕАЭС к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года (далее – Дополнительный протокол), касающемуся электронной накладной (e-CMR).

Преимущество использования e-CMR для контролирующих органов заключается в точности передаваемых сведений, прозрачности и возможности отслеживания вносимых изменений, постоянном доступе к информации в

режиме реального времени, а также в упрощении документооборота для перевозчиков и к сведению к минимуму вероятности несовпадения сведений при оформлении отправки и получения груза.

Дополнительный протокол поддерживается Министерством финансов Республики Казахстан. Министерством внутренних дел Республики Казахстан выразило обеспокоенность тем, что при внедрении указанной накладной могут возникнуть риски снижения эффективности контроля в сфере перевозки грузов, так как территориальные подразделения не имеют достаточного количества технических средств и необходимых каналов связи. Для присоединения к Дополнительному протоколу данный вопрос будет проработан с Министерством иностранных дел Республики Казахстан для включения в план работы присоединения к международным договорам на 2018-2020 годы.

### **1.1.3.Европейское Соглашение о международных автомагистралях (СМА)**

Осуществление и успешное развитие международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров во многом зависят от наличия благоустроенных автомобильных дорог и магистралей не только национального, но и континентального значения, обеспечивающих высокие скорости и безопасность движения транспортных средств.

Европейское Соглашение о международных автомагистралях (СМА) был подписано 15 ноября 1975 года, в Женеве. В 2002 году были внесены последние поправки в Соглашение, в Приложения I-II.

Цель Соглашения: определение единого скоординированного плана строительства и модернизации автомобильных дорог, имеющих международное значение (категория E) для обеспечения и развития связи между европейскими странами.

Результат Соглашения: План автодорожной сети, прописанный в Приложении 1 СМА «Международная сеть дорог категории E».

Применение Соглашения:

в статье 1 Соглашения прописано, что «договаривающиеся Стороны принимают план автодорожной сети..., который намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ».

В статье 3 Соглашения указано, что «Дороги международной сети дорог категории E, упоминаемой в статье 1 настоящего Соглашения, должны быть приведены в соответствие с положениями приложения II к настоящему Соглашению». Из вышеуказанных статей следует, что страны подписавшие данное Соглашение согласились о включении их в план международной сети автодорог и о выполнении условий к автомагистралям, которые прописаны в приложении II. В условиях, которые должны отвечать международные автомагистрали прописаны как категории дорог, правила их строительства, вспомогательные средства обеспечения безопасности, а также в пункте IV.7 «придорожные сооружения» указаны требования к «площадкам для отдыха» и «пунктам обслуживания».

Международная сеть дорог категории E состоит из следующих категорий, описанных в таблице.

Таблица 2. Международная сеть дорог категории E

Категория дороги	описание	количество полос движения, ширина одной полосы	Рекомендуемые расчетные скорости движения ТС (диапазон скоростей)
Автомагистралю	дороги, предназначенные исключительно для автомобильного движения, и доступ к ним обеспечивается лишь в специально устроенных местах подъезда без пересечений в одном уровне. Дороги этого типа обычно имеют две отдельные и не зависящие друг от друга проезжие части с движением в одном направлении.	На прямом участке дороги – минимальная ширина полосы 3,5 метра. На подъемах ширина полосы – минимум 3 метра. На прямом участке дороги – минимальная ширина полосы 3,5 метра. На подъемах ширина полосы – минимум 3 метра.	80-140 км/ч
Скоростные дороги (автобаны)	Дороги, предназначенные для движения автотранспортных средств, въезд на которую возможен только через развязки или на регулируемых перекрестках. Запрещается останавливаться на проезжей части дороги.		60-120 км/ч
Обычные дороги	Дорога, которой могут пользоваться все категории участников дорожного движения и ТС. Дорога может иметь единую или отдельные проезжие части.		60-100 км/ч

Источник: Сводная таблица составлена из данных Приложения II СМА.

Согласно приложению II «условия, которым должны отвечать международные автомагистрали», по автомагистралям и автобанам водителям запрещается:

– останавливать автотранспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, кроме обозначенных дорожными знаками «Место стоянки» или «Место отдыха»;

– разворачиваться, двигаться задним ходом, выезжать на разделительную полосу.

На автомагистралях, автобанах запрещается движение не только пешеходов, животных, велосипедистов, но также автомобилей с их прицепами, максимальная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством.

Покрытия на международных автомобильных дорогах должны обеспечивать движение автотранспортных средств с нагрузкой на одиночную ось 10 тонн. Высота дорожного габарита должна быть не менее 4,5 метров от поверхности проезжей части дороги.

В зависимости от категории дороги, интенсивности и характера движения вдоль автомобильных международных дорог располагаются:

- площадки для отдыха;
- топливозаправочные станции и пункты мойки автомобилей;
- станции технического обслуживания автомобилей;
- кафе, рестораны, мотели и кемпинги;
- медицинские пункты, имеющие средства оказания помощи;
- контрольные пограничные пункты и таможни;
- охраняемые стоянки.

Применение Соглашения о международных автомагистралях (СМА) в Казахстане:

Указом Президента Республики Казахстан от 12.05.1995 года № 2274 «О присоединении Республики Казахстан к Европейскому Соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года» было постановлено начало действия Соглашения на территории Казахстана.

На территории Республики Казахстан находятся следующие 6 автомобильных дорог (указанные в Приложении I СМА «Международная сеть дорог категории E»), которые являются частью международных автомобильных коридоров:

Таблица 3. 6 автомобильных дорог, которые являются частью международных автомобильных коридоров

1	Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Хоргос
2	Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара
3	Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск
4	Астрахань – Атырау – Актау – гр. Туркменистана
5	Омск – Павлодар – Семей – Майкапшагай
6	Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург

*Источник: Составлено из Приложения I СМА.*

В Казахстане к автомобильным дорогам международного значения относятся автомобильные дороги, соединяющие столицы соседних государств, а

также входящие в соответствии с межгосударственными соглашениями в международную сеть автомобильных дорог.

Через территорию Республики Казахстан проходят следующие международные автомобильные маршруты:

Таблица 4. Международные автомобильные маршруты проходящие через Республику Казахстан

номер маршрута	соединяет города и населенные пункты	протяженность	часть международного маршрута
М 32	граница РФ (Самару), Уральск, Актобе, Кызылорду, Туркестан и Шымкент	2083,1 км	Е 121 (Россия-Казахстан-Туркменистан)
			Е 38 (Украина-Россия-Казахстан)
М 36	граница России (Троицк и Челябинск), Костанай, Астану, Караганду, Балхаш, Алматы	2042 км	Е 125 (Россия-Казахстан-Кыргызстан),
			Е 016 (Западное-Астана),
			Е 123 (Россия-Казахстан-Узбекистан-Таджикистан)
М 38	Павлодар, Семей, Бескарагай, Калбатау и Зайсан	1094 км	Е 127 (Россия-Казахстан)
М 51	Российско-Казахстанская граница (Мамлютка), пересекает р. Ишим, Караког, Омск	190 км	Е 30 (Россия-Казахстан)

Источник: Составлено из Приложения I СМА.

На территории Республики Казахстан к магистральным автомобильным дорогам международного значения относятся:

Таблица 5. Магистральные автомобильные дороги международного значения

номер магистрали	автомобильная дорога Казахстана	протяженность	часть международного маршрута
А 1	Астана-Макинск-Щучинск-Кокшетау-Петропавловск	456	Е 125 (Россия, Казахстан, Кыргызстан).
А 2	Алматы-Кордай-Бишкек-Мерке-Тараз-Шымкент-Ташкент-Джизак-Самарканд-Термез	1197 км	Е 40 (Франция, Бельгия, Германия, Польша, Украина, Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан)
А 9	Усть-Каменогорск-Тарханка-Риддер-Казахстанско-Российская граница	167 км	Е 40 (Франция, Бельгия, Германия, Польша, Украина, Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан)

А 12	Петропавловск-Соколовка-Желяково-Казахстанско-Российская граница	278 км	М 51 (от Петропавловска до Омска)
А 34	Жетыбай-Жанаозен-Казахстанско-Туркменская граница	237 км	Е 121 (Россия, Казахстан, Туркменистан, Иран)

Источник: Составлено из Приложения I СМА.

Из выше указанного следует, что в Казахстане Соглашение действует с 1995 года, существуют вышеуказанные дороги, которые входят в Международную сеть автодорог категории Е.

Также согласно IV.7 статье Приложения II СМА, в которой четко прописаны требования к наличию «придорожных сооружений», в которые входят площадки для отдыха и пункты обслуживания.

В настоящее время, на данных маршрутах «придорожные сооружения» не соответствуют либо не существуют на определенном расстоянии друг от друга, которое не прописано в СМА, но регламентируется правилами режима труда и отдыха водителей, а также приняты в национальном стандарте СТ РК 2476-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».

По состоянию на январь 2017 года в Казахстане вдоль автомобильных дорог республиканского значения насчитывается порядка 2,4 тыс. объектов сервиса, из которых 41 % - АЗС, 42 % - пункты торговли питания, 5,3 % - гостиницы, 7,3 % - СТО в основном для легковых автомобилей и только 4,4 % - автостоянки, большинство которых являются не охраняемыми. На этих объектах работает около 25 000 человек.

Национальным оператором по управлению республиканскими автомобильными дорогами – компанией АО «НК «КазАвтоЖол» разработан проект Программы развития придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог республиканского значения Республики Казахстан до 2020 года. Согласно Программе, запланировано строительство 260 объектов сервиса.

В настоящее время полностью отсутствуют охраняемые стоянки на следующих трассах:

Алматы – Балхаш – Караганда – Астана

Алматы – Чимкент – Кызылорда – Актюбинск – Мартук

Из проведенного анализа по применению Соглашения о международных магистралях в Казахстане следует:

1. Отсутствует в Казахстане Приказ соответствующего Министерства о реализации СМА согласно Указа Президента Республики Казахстан.

2. Нет мест для плановой остановки/стоянки ТС на маршрутах.

3. Из-за не развитости придорожной инфраструктуры, нет достаточного количества охраняемых стоянок, что приводит к нарушению требований правил организации режима труда и отдыха водительского состава и ЕСТР.

#### **1.1.4. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)**

1 июля 1970 года было принято Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

Цель соглашения: повышение безопасности дорожного движения, регламентации условий труда на предприятиях автомобильного транспорта, осуществляющих международные перевозки.

Требования ЕСТР к странам подписавшим Соглашение:

Данное соглашение законодательно утвердило объекты контроля, а также требования к функционированию и реализации систем контроля.

Страны Участницы Соглашения приняли на себя обязательство признавать главенство норм, указанных в Соглашении, над национальными нормами и привести национальное законодательство в соответствие с нормами Соглашения ЕСТР.

В область применения положений ЕСТР входят территории «договаривающихся сторон» по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории «договаривающейся стороны».

Общие принципы Соглашения заключаются в том, что во время любой международной автомобильной перевозки (к которой применяется данное соглашение) члены экипажа должны соблюдать предписания ЕСТР в отношении продолжительности отдыха и управления автотранспортным средством и в отношении состава экипажа.

Согласно статье 14 ЕСТР, «каждая договаривающаяся сторона примет все надлежащие меры для обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения путем контроля на дорогах и на предприятиях», а также «договаривающиеся стороны будут оказывать друг другу помощь в целях обеспечения правильного применения Соглашения и эффективного контроля» и в случае нарушений ТС, регистрации других стран на территории третьей, компетентные органы Сторон должны обмениваться данной информацией.

Результат Соглашения: требования к часам работы и отдыха экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

Метод контроля согласно Соглашения: установка и использование тахографа на автотранспортных средствах, зарегистрированных на территории договаривающихся сторон (требования к конструкции, установке и эксплуатации которого должны соответствовать ЕСТР).

Тахограф – контрольное устройство, имеющее международный сертификат соответствия и отвечающее требованиям Европейского соглашения ЕСТР.

В соответствии с поправкой № 5 к ЕСТР (вступила в силу 16 июня 2006 года) все автотранспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию с 16

июня 2010 года, подпадающие под сферу действия ЕСТР, должны оборудоваться цифровым тахографом.

Требования к тахографам:

1. Тахографы по ЕСТР должны быть цифровыми (память тахографов зашифрована).

2. Доступ к памяти тахографа осуществляется с помощью специальных карточек.

3. Карточки действительны только на данный вид тахографа и различаются правом доступа к информации:

– карточка водителя (сохраняет данные за последние 28 суток);

– карточка сервисной мастерской (позволяет настраивать тахограф и изменять его основные функциональные параметры);

– карточка предприятия (позволяет считывать данные о рейсах автомобилей, которые принадлежат данному автопредприятию, а также закрывать эти данные от доступа другим администраторам);

– карточка инспектора (позволяет считать из памяти тахографа допущенные водителем нарушения (например, скоростного режима или режима труда и отдыха) и произошедшие сбои в работе оборудования (например, отключение питания или датчика скорости).

4. Установка, калибровка любого тахографа осуществляется только лицензированной мастерской, имеющей на это клеймо для осуществления соответствующих действий.

Одной из основных задач оснащения транспортных средств тахографами является снижение аварийности и повышение безопасности дорожного движения. Во многом безопасность на автотранспорте зависит от соблюдения водителем режима труда и отдыха, несмотря на усталость и плохое самочувствие многие водители продолжают управлять автомобилем, вследствие чего появляется вероятность возникновения ДТП. Поэтому установка тахографов на транспортные средства необходима как для повышения безопасности дорожного движения, так и для контроля соблюдения водителями режима труда и отдыха. Кроме того, показания тахографа могут быть использованы в суде в качестве доказательств наличия или отсутствия вины.

Требования к транспортным компаниям, осуществляющие международные автомобильные перевозки, согласно ЕСТР:

– предприятия, осуществляющие организацию автомобильных перевозок должны контролировать соблюдение членами экипажа положений ЕСТР, в случае обнаружения нарушений устранять и принимать меры к недопущению их в будущем.

Требования к водителям АТС согласно ЕСТР:

– водители транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 тонны не должны быть моложе 18 лет, для других транспортных средств не моложе 21 года. Если на транспортном средстве предусмотрено два водителя, то один из них должен быть не моложе 21 года. Водители, занятые на международных перевозках пассажиров, должны быть не моложе 21 года.

Режим труда и отдыха водителей согласно ЕСТР:

- Продолжительность непрерывного управления автотранспортным средством не должна превышать 4,5 часов.
- После непрерывного управления автотранспортным средством водитель должен сделать перерыв не менее чем 45 минут, если не наступает период отдыха. Этот перерыв может быть заменен перерывом продолжительностью 15 минут, за которым следует перерыв продолжительностью 30 минут, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Перерывы не могут рассматриваться в качестве периодов ежедневного отдыха.
- Ежедневная продолжительность управления водителем АТС не должна превышать 9 часов (может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов).
- В течение каждой рабочей недели (с 00.00 часов понедельника до 24 часов воскресенья) водитель должен иметь еженедельный отдых, который должен составлять 45 последовательных часов. За любые две последовательные недели один еженедельный отдых может быть сокращен не менее чем до 24 часов. Однако каждое сокращение компенсируется эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за рассматриваемой неделей.
- Еженедельная продолжительность управления не должна превышать 56 часов.
- Общая суммарная продолжительность управления автотранспортным средством в течение любых двух последовательных недель не должна превышать 90 часов.
- Отдых в кабине водителя не считается отдыхом. (перефраз)

#### Применение Соглашения ЕСТР в Казахстане:

В настоящее время, в Республике Казахстан действует Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1288 «Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов». С момента вступления в силу данного приказа в Казахстане изменился режим труда и отдыха водителей.

Режим труда и отдыха водителей согласно Приказа №1288:

- Еженедельная продолжительность управления автотранспортом не должна превышать 40 часов, общая суммарная продолжительность управления в течение любых 2-х последовательных недель не должна превышать 80 часов.
- Ежедневный период отдыха установлен продолжительностью 12 часов, еженедельный период отдыха – 48 часов, перерыв не менее 30 минут.

Различия режима труда и отдыха по ЕСТР и правил, действующих на территории Казахстана отрицательно влияют на эффективность казахстанских водителей.

Таблица 6. Различия режима труда и отдыха

Параметры	Пограничные значения режима труда и отдыха согласно	
	ЕСТР	Приказ №1288 МИР РК
Еженедельная продолжительность управления ТС	56 часов	40 часов
Общая суммарная продолжительность управления ТС в течение двух последовательных недель	90 часов	80 часов
Еженедельный период отдыха	45 часов	48 часов

Источник: составлено авторами

Действие Правил, прописанных в Приказе №1288 МИР РК, распространяется только на казахстанских водителей. На иностранных водителей распространяются только ЕСТР на территории Казахстана. Что приводит к неравным условиям выполнения услуг на рынке международных автомобильных перевозок.

Отечественные водители, при выполнении перевозок грузов из КНР в страны Европы и СНГ, следуя по территории Казахстана от Коргаса до Уральска, протяженностью более 3 тыс. км, теряют около 8 часов за 7 дней. В результате снижается их конкурентоспособность на рынке международных транспортных услуг, что наносит значительный социально-экономический ущерб стране. Негативный эффект увеличения накопленного времени на отдых, которое зависит от продолжительности нахождения водителя в рейсе усиливается с ростом расстояний, отсутствием охраняемых стоянок и условий отдыха для водителей.

Четкое выполнение режима труда и отдыха водителей, при выполнении международных автомобильных перевозок, требует создания необходимой придорожной транспортной инфраструктуры (охраняемые стоянки, гостиницы, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания и торговли), которой в настоящее время в Республике Казахстан недостаточно. В соответствии с требованиями ЕСТР, продолжительность непрерывного управления автотранспортным средством не должна превышать 4,5 часов, что примерно составляет 250 км в пути. Следовательно на приблизительном таком расстоянии в прямом и обратном направлении должны быть оборудованы охраняемые парковки, необходимые условия для приема пищи и отдыха водителей.

Как было указано ранее в главе 1.1.3., в Казахстане на некоторых участках автомобильных дорог, таких как «Кызылорда – Актобе», «Алматы – Караганды» нет необходимых условий для стоянки грузовых автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки и отдыха водителей. В условиях 8-ми часовой ежедневной продолжительности управления автотранспортным средством, водителям не хватает времени доехать до ближайших населенных пунктов. При выполнении международных автомобильных перевозок дорогостоящих грузов перевозчики, в целях обеспечения их сохранности, вынужденно продолжают движение до следующей охраняемой стоянки или

населенного пункта, тем самым нарушая режим труда и отдыха. В результате проверки контролирующими органами соблюдения водителем режима труда и отдыха на территориях иностранных государств выявляются эти нарушения и налагаются штрафы.

В настоящее время, контролирующий орган выполнения водителями Правил режима труда и отдыха на территории Казахстана выполняет МВД Республики Казахстан.

В соответствии с Законом Республики Казахстан от 13 июня 2013 года № 107-V «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам разграничения полномочий между органами государственного управления» функции транспортного контроля за соблюдением перевозчиками Республики Казахстан и перевозчиками иностранных государств режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств и за соответствием экипировки автотранспортного средства требованиям международных договоров в части наличия и исправности на автотранспортном средстве тахографа на автомобильных дорогах Республики переданы от Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций в уполномоченный орган в области безопасности дорожного движения Республики Казахстан.

По имеющимся данным в ходе осуществления транспортного контроля органами дорожной полиции в 2015 году было выявлено 896 – нарушений режима труда и отдыха, в 2016 году – 682 (данных за 2017 год нет). Тогда как органами транспортного контроля (до передачи данных функций) в 2012 году было выявлено 3,912 нарушений режима труда и отдыха водителей, наложено штрафов на сумму 37,1 млн.тенге. Количество выявленных нарушений режима труда и отдыха сократилось в 2015 году а 4,4 раза по сравнению с 2012 годом, а в 2016 – 5,7 раз, что показывает об отсутствии надлежащего контроля со стороны органов дорожной полиции.

С передачей функции транспортного контроля за соблюдением перевозчиками Республики Казахстан и перевозчиками иностранных государств режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств уполномоченным органам в области безопасности дорожного движения практически он был потерян.

Из проведенного анализа применения ЕСТР на территории Республики Казахстан следует:

1. Принят Приказ МИР РК №1288, который распространяет свое влияние только на казахстанских перевозчиков. Нормы режима работы и отдыха водителей меньше, чем по ЕСТР. На иностранных водителей распространяются только ЕСТР на территории Казахстана. Что приводит к неравным условиям выполнения услуг на рынке международных автомобильных перевозок.

Было бы целесообразным внести в Правила изменения, предусматривающие требования к водителям по продолжительности управления автотранспортом в соответствии с ЕСТР. Необходимо создать равноценные условия для казахстанских и иностранных перевозчиков, выполняющих рейс по территории Казахстана.

2. Согласно ЕСТР отдых в кабине автомобиля не считается за полноценный отдых и его нельзя считать приемлемым для казахстанских и иностранных перевозчиков на территории Республики Казахстан. Учитывая громадные территории и условия придорожной инфраструктуры Республики Казахстан, считаем необходимым внести дополнения в Правила организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов в части проведения отдыха в кабине, оборудованной двумя полноценными спальными местами, системами автономного отопления и кондиционирования.

Необходимо добиться признания европейскими странами ежедневный отдых водителя в кабине на территории Республики Казахстан как полноценный отдых.

3. Низкая эффективность контроля исполнения водителями норм режима труда и отдыха на территории Казахстана.

Для обеспечения безопасности на автомобильных дорогах республики и исключения дублирующих контрольных органов на автомобильных дорогах, полагаем необходимым функций контроля за соблюдением перевозчиками режима труда и отдыха водителей передать в органы транспортного контроля.

4. Для обеспечения перевозчикам нормального отдыха в пути необходимо построить и оборудовать охраняемые стоянки на международных автомагистралях, а также построить объекты сервиса (гостиницы, пункты питания и торговли, заправочные станции, СТО и т.д.).

### **1.1.5. Европейское соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)**

1 сентября 1970 года было принято (и разработано в рамках КВТ ЕЭК ООН) Европейское соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (Соглашение АТР/СПС), которое вступило в силу 21 ноября 1976 г.

Цель Соглашения: регламент перевозок пищевых продуктов, которые обусловлены ограниченным сроком годности и требуют особых климатических условий хранения и транспортировки, предъявляемые для обеспечения максимально продолжительного срока годности данного вида грузов.

В Соглашении содержатся перечни пищевых продуктов, относящихся к скоропортящимся, выделены группы продуктов, подвергающихся заморозке и глубокой заморозке.

Отдельно определены типы и нормы специальных транспортных средств, предназначенных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов; методика, порядок проведения и оформления результатов измерения и контроля соответствия установленным нормам специальных транспортных средств; температурные условия, которые должны соблюдаться при погрузке и перевозке скоропортящихся пищевых продуктов.

Все эти нормы в комплексе направлены на обеспечение сохранения качества перевозимых в международном сообщении скоропортящихся пищевых

продуктов. Потребность в транспортировке этих продуктов, требующих при перевозке условий регулируемых температур, постоянно возрастает в связи с быстрым изменением в структуре потребления пищевых продуктов во всех регионах мира. В целях удовлетворения этих потребностей организуются международные холодильные цепи, которые требуют от всех их участников (перевозочных предприятий, складов, таможенных и портовых организаций и т. д.) четкого сотрудничества, так как преимущество автомобильной перевозки в ее сроках, бесперегрузочной перевозки «от двери до двери», в уменьшении порчи грузов и сокращении времени пребывания их в пути.

В таблице 7, представлено описание категорий пищевых продуктов и методов их транспортировки классифицируются.

Таблица 7. Категории пищевых продуктов по методу их транспортировки

Нескорпортящиеся пищевые продукты	Продукты, способные сохранять свои потребительские качества на протяжении длительного времени (крупы, макаронные изделия, сахар, соль, консервированные продукты питания и т.д.).
	Перевозка нескорпортящихся товаров может производиться на автотранспорте, не оборудованном специальными установками по поддержанию нужного температурного режима, однако некоторые товары требуют поддержания необходимой влажности воздуха.
Скорпортящиеся пищевые продукты	Продукты с ограниченным сроком годности и требующие поддержания соблюдения необходимого температурного режима и определенных санитарно-гигиенических требований.
	Перевозка скорпортящихся товаров осуществляется на специальном транспорте, оснащённом температурными установками.

Источник: составлено авторами

Согласно Соглашению, скорпортящиеся пищевые продукты делятся на:

- продукты питания растительного происхождения (ягоды, фрукты, овощи и т.д.);
- продукты питания животного происхождения (мясо, птица, рыба, икра, молоко, яйца и т.д.);
- продукты переработки (колбасные изделия, сыры, молочные продукты, замороженные плоды, жиры различные и т.д.);
- живые растения: саженцы, цветы.

Санитарно-гигиенические требования, в первую очередь, касаются груза, водителя, состояния ПС, влажности, давления, газового состава воздуха в кузове АТС и т.п.

Обобщенные условия перевозки скорпортящихся грузов приведены в таблице 8.

Таблица 8. Условия перевозки скорпортящихся грузов

Группа грузов	Наименование груза	Температурный режим перевозки, °С

продукты растительного происхождения	фрукты, ягоды, овощи, грибы	0...+1 (для некоторых видов до +15)
	тропические и субтропические плоды	+2...+4
продукты животного происхождения	мясо животных и птиц, рыба, охлажденные	-1...0
	молоко	+2...+6
	яйца	0...+3
	замороженные грузы	не выше -12
продукты переработки	молочные продукты	0...+8
	колбасные изделия копченые и полукопченые	-3...0
	колбасные изделия вареные	0...+6
	жиры различные	-3...0
	замороженные продукты	не выше -18
живые растения	цветы, саженцы, зелень	+1...+8

*Источник: Соглашение скоропортящихся грузов*

В связи с увеличением потребности в перевозке данного вида продукции перед автомобильным транспортом поставлены высокие требования:

- технические;
- административные и организационные (строгое выполнение санитарных, ветеринарных и других предписаний, введенных в отдельных странах).

Для транспортировки пищевых продуктов должен применяться специальный транспорт, который ранее не использовался для перевозки различных химикатов, ядовитых веществ, нефтепродуктов и др. Климатические условия в кузове автомобиля должны удовлетворять требованиям транспортировки для каждого вида продукции.

Требования, предъявляемые к перевозке СПС, не касаются вопросов безопасности дорожного движения (в отличие от опасных крупногабаритных и/или тяжеловесных грузов). В связи с этим контроль соблюдения условий перевозки контрольными органами проводится крайне редко. При доставке товаров такого характера наблюдается наибольшее количество нарушений. Связано это с недостаточным контролем, отсутствием необходимых знаний у водителей.

Перевозчик доставляет скоропортящиеся грузы в международном сообщении в сроки, исчисляемые по фактическому расстоянию перевозки и среднесуточному пробегу, равному 600 км. Скоропортящиеся грузы не должны приниматься перевозчиком к автомобильной перевозке, если предельная продолжительность перевозки, указанная в товарно-транспортной накладной, превышает срок доставки.

К перевозке скоропортящихся пищевых продуктов допускается транспортное средство следующих видов:

- изотермическое;
- ледник;

- рефрижератор;
- отапливаемое.

Практическое применение:

Наиболее широко применяются в перевозках скоропортящихся пищевых продуктов – рефрижераторы и отапливаемые транспортные средства.

К рефрижераторам относятся изотермические транспортные средства, имеющие индивидуальную или общую для несколько единиц холодильную установку, которая позволяет при средней наружной температуре  $+30^{\circ}\text{C}$  понижать температуру внутри порожнего кузова и затем поддерживать ее на постоянном уровне. Рефрижераторы классов А, В и С имеют холодильные установки, обеспечивающие любую заданную температуру в пределах:

- рефрижераторы класса А:  $+12^{\circ}\text{C} \dots 0^{\circ}\text{C}$
- рефрижераторы класса В:  $+12^{\circ}\text{C} \dots -10^{\circ}\text{C}$
- рефрижераторы класса С:  $+12^{\circ}\text{C} \dots -20^{\circ}\text{C}$

Холодильные установки рефрижераторов класса D, E, F обеспечивают следующие определенные, фактически постоянные значения температуры:

- рефрижераторы класса D:  $+2^{\circ}\text{C}$
- рефрижераторы класса E:  $-10^{\circ}\text{C}$
- рефрижераторы класса F:  $-20^{\circ}\text{C}$

В настоящее время все выпускаемые рефрижераторные полуприцепы оборудуются штатными термографами. Этот прибор фиксирует на бумаге график температурных изменений в охлажденном либо обогреваемом пространстве. Он позволяет отследить, выходила ли температура за установленные пределы.

К отапливаемым относятся изотермические транспортные средства, имеющие отопительную установку, которая позволяет повышать температуру внутри порожнего кузова и затем поддерживать ее без дополнительного поступления тепла в течение по меньшей мере двенадцати часов на постоянном уровне не ниже  $12^{\circ}\text{C}$  при средней наружной температуре воздуха для класса А:  $-10^{\circ}\text{C}$  и класса В:  $-20^{\circ}\text{C}$ .

Применение Европейского соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) в Республике Казахстан:

Порядок организации освидетельствования определяет основные требования, предъявляемые к испытательным станциям и экспертным организациям (экспертам), которые проводят проверку специальных транспортных средств в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом (приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 546 от 30.04.2015 г.). Данные правила определяют порядок перевозок грузов автомобильным транспортом, и включают в себя:

1. срок доставки грузов;
2. порядок организации и осуществления автомобильных перевозок грузов;
3. порядок применения товарно-транспортной накладной;
4. требования к пунктам погрузки и разгрузки грузов;

5. порядок приема грузов к автомобильной перевозке, а также обработки, хранения и выдачи грузов в пункте назначения;
6. порядок реализации скоропортящихся грузов;
7. порядок перевозки грузов с объявленной ценностью;
8. порядок маркировки грузов;
9. порядок пломбирования грузов;
10. порядок составления актов;
11. порядок изменения и расторжения договоров перевозки грузов;
12. порядок удержания грузов;
13. порядок перевозки отдельных видов грузов;
14. порядок освидетельствования автотранспортных средств, перевозящих скоропортящиеся грузы в международном сообщении;
15. требования к автотранспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся грузы.

Санитарные правила, нормы и гигиенические нормативы устанавливаются государственной системой санитарно-эпидемиологического нормирования Республики Казахстан. Если при перевозке скоропортящегося груза допущены отступления от санитарно-эпидемиологических требований, приведшие к утрате их качества, то такие скоропортящиеся грузы реализации не подлежат, они направляются на санитарно-эпидемиологическую экспертизу и в соответствии с ее результатами они утилизируются в установленном законодательством Республики Казахстан порядке.

На основании Законов Республики Казахстан определены требования к личной медицинской книжке водителя и паспорту транспортного средства для перевозки пищевых продуктов. Указанные документы выдаются центрами государственного санитарно-эпидемиологического надзора. В паспорте транспортного средства (санитарный паспорт), специально предназначенного или оборудованного для перевозки пищевых продуктов, указываются наименования продуктов, которые разрешается перевозить на данном ТС. Срок действия паспорта 1 год со дня выдачи.

В настоящее время, в Казахстане утверждена только одна испытательная станция ТОО «Термо Кинг – Алматы», которая может выдавать транспортным компаниям международные сертификаты на перевозку скоропортящихся продуктов.

Для проведения испытаний или экспертной проверки транспортных средств на соответствие требованиям СПС заявители обращаются на испытательные станции или к экспертам. По результатам проверок испытательные станции выдают заявителям протоколы испытаний. Для получения свидетельства заявители направляют в уполномоченный орган письменную заявку установленной формы с приложением копии технического паспорта транспортного средства и оригинала протокола испытания. На основании положительных результатов на каждое транспортное средство, допущенное к международной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов выдается свидетельство о соответствии транспортного средства требованиям СПС. Бланк свидетельства должен быть отпечатан на языке страны, выдавшей его и находиться во время перевозки на транспортном средстве. Согласно статьи

2 Соглашения АТР/СПС, каждая договаривающаяся сторона признает действительность свидетельств о соответствии, выданных компетентным органом другой договаривающейся стороны.

Свидетельства, выданные компетентными органами зарубежных стран, являющихся договаривающимися сторонами СПС, являются временными и в течение 3-х месяцев после государственной регистрации транспортного средства в Республике Казахстан должны быть заменены на свидетельства, выданные уполномоченным органом Республики Казахстан.

На бортах транспортных средств, используемых в международных автомобильных перевозках скоропортящихся грузов и соответствующих требованиям СПС, получивших свидетельство, наносятся опознавательные буквенные обозначения и надписи (FRC-18). Установленная на транспортном средстве табличка-свидетельство должна приниматься как документ об аттестации СПС.

Международные сертификаты облегчают торговое сотрудничество с европейскими странами, а также с Россией. В последнее время на границе с Россией у казахстанских перевозчиков более строго стали проверять наличие сертификата о соответствии рефрижераторов международным стандартам.

Из проведенного анализа применения Соглашения СПС следует обозначить следующие существующие проблемы на территории Республики Казахстан:

1. Существует одна испытательная станция и для Казахстана это количество недостаточно, владельцам рефрижераторов из других областей страны приходится проехать большие расстояния (до г. Алматы) для проверки своих транспортных средств на соответствие СПС.

2. Высокий уровень износа местных транспортных парков грузовиков-рефрижераторов и большая часть из них может не пройти испытание в лаборатории СПС. Такие транспортные средства необходимо привести в соответствие или же изъять из эксплуатации. По словам экспертов, большинство транспортников пока экономит на сертификации.

### **1.1.6. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ)**

В 1956 году Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов под эгидой Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций в Женеве, были разработаны классификация, знаки опасности и номенклатура опасных грузов. В соответствии с рекомендациями Комитета экспертов, было разработано Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR), вступившее в силу в 1971 году. Согласно данным ООН, более половины общего грузооборота составляют опасные грузы.

Цель - установка правил, которые обозначают требования к перевозке опасных грузов по территории европейских стран с помощью специального автомобильного транспорта.

Структура ДОПОГ включает девять частей, которые изложены в двух приложениях: А и В. Соглашение устанавливает, что опасные грузы, которые не

допускаются к перевозке согласно требованию приложения А, не должны быть предметом международной автомобильной перевозки грузов. Однако страны сохраняют за собой право договариваться о том, что некоторые опасные грузы, перевозка которых соглашением запрещена, могут при определенных условиях допускаться к перевозке через их территорию. Проверки на автомагистралях осуществляются договаривающимися сторонами и несоблюдение положений Соглашения может привести к возбуждению национальными органами иска против нарушителей в соответствии с их внутригосударственным законодательством. В самом Соглашении не предусматривается в этой связи никаких санкций.

Таблица 9. Содержание приложений А и В

Приложение А
<p>а) Первая освещает общие положения.</p> <p>б) Вторая описывает классификацию веществ.</p> <p>в) Третья представляет список всех опасных грузов, а также некоторые особенные положения по ограничению.</p> <p>г) В четвертом разделе представлены требования к тарам, которые могут быть использованы для того или иного груза.</p> <p>д) Пятая часть описывает этапы процедуры оформления перевозки.</p> <p>е) Шестая представляет собой список требований, которые предъявляются к качеству и тестам контейнеров и емкостей для перевозки опасных грузов.</p> <p>ж) Седьмая часть подробно описывает требования к условиям перевозки, загрузки и отгрузки опасных грузов, а также условия приема и обработки.</p>
Приложение В
<p>а) Требования к водителям и экипажу, который будет сопровождать груз, а также описание характеристик транспортных средств, которые допускаются к перевозке того или иного типажа опасных грузов, описание документов (образцы, что должно в них быть).</p> <p>б) Требования к конструкции транспорта.</p>

Источник: Правила ДОПОГ



Рисунок 2. Требования к транспортным действиям

В приложении «А» собран общий свод правил и пожеланий, которые затрагивают характеристики самих опасных веществ. Остальные части отведены под приложение «В», в котором рассмотрены основные требования к транспортным действиям и оборудованию.

Казахстан с 2001 года является участником Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года (ДОПОГ), соответственно при перевозке опасных грузов по его территории в международном сообщении автомобильным транспортом применяются нормы указанного соглашения.

Наряду с введением в действие Соглашения ДОПОГ в Республике Казахстан приняты Правила перевозок опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460. В указанном документе в общих положениях отмечено, что международные перевозки опасных грузов осуществляются в соответствии с требованиями международных договоров в Республике Казахстан.

ДОПОГ содержит параметры и сведения об опасных свойствах веществ и изделий, специальные положения, условия, инструкции, которые подробно описывают предъявляемые требования к упаковкам, цистернам, транспортным средствам, погрузкам, разгрузкам и условиям транспортировки конкретного опасного груза.

К опасным грузам относятся вещества, которые при транспортировке, погрузочно-разгрузочных работах и хранении могут послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, складов, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов, облучения и заболевания людей и животных. Каждому грузу соответствует определенный четырехзначный код, являющийся идентификационным номером.

При перевозке опасных грузов применяется классификация опасных грузов согласно действующим стандартам Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов и ГОСТа 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Привлекаемые автотранспортные средства к перевозкам опасных грузов должны соответствовать прежде всего общим условиям и требованиям, касающихся конструкции и их допущения к перевозке. Соответствие определенных категорий транспортных средств (EX, FL, OX, AT) подтверждается свидетельством соответствующего образца, выдаваемым компетентным органом страны регистрации после успешного прохождения технического осмотра на срок не более шести месяцев.

Водители транспортных средств, осуществляющие перевозку опасных грузов и АТС, используемые для перевозки опасных грузов, должны соответствовать определенным квалификационным требованиям, изложенным в Приказе и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460 «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к

перевозке автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан».

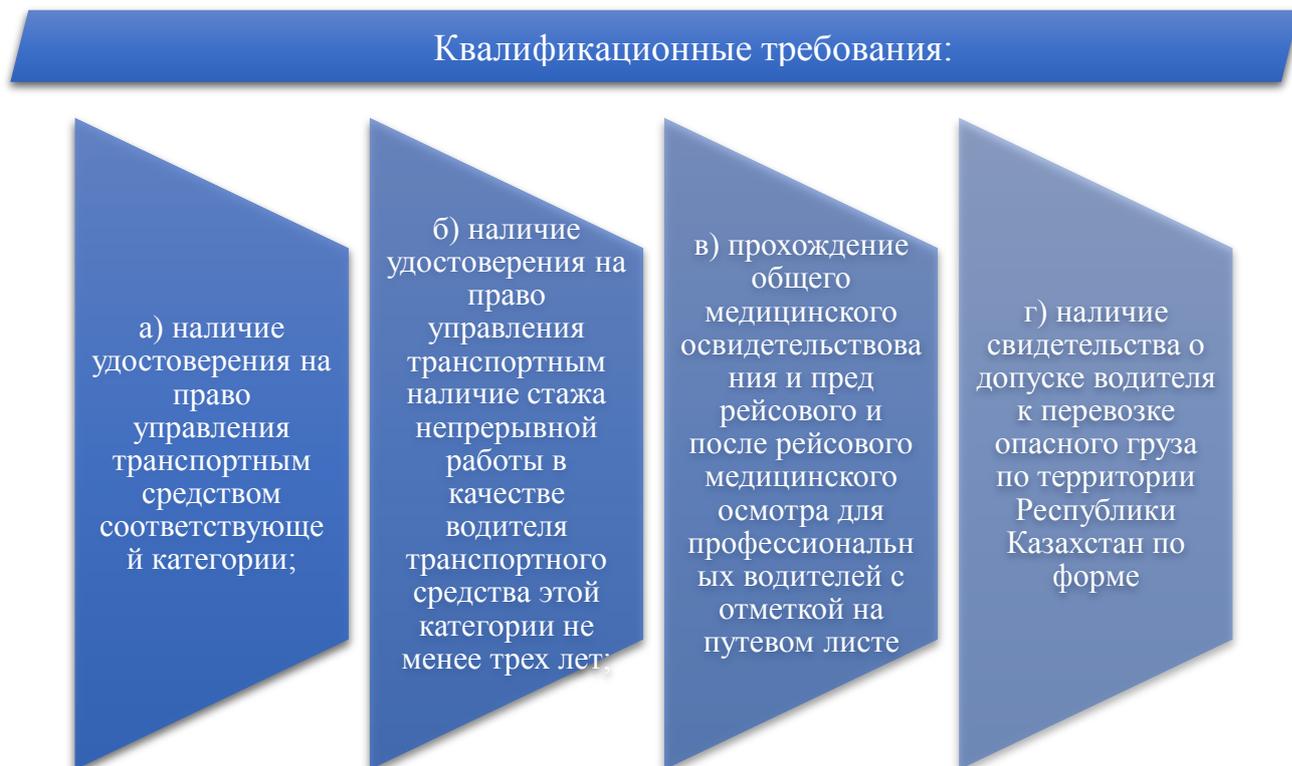


Рисунок 3. Квалификационные требования для водителей осуществляющие перевозку опасных грузов

Транспортные средства должны быть оборудованы топливным баком повышенной прочности, переносными огнетушителями и средствами индивидуальной и общей защиты, предназначенные для принятия мер общего характера и чрезвычайных мер с учетом конкретного вида опасности перевозимого груза.



Рисунок 4. Снаряжения для перевозок опасных грузов

Кроме того, на автомобиле должны быть дополнительные снаряжения (лопата, дренажная ловушка, сборный контейнер, маска для аварийного покидания транспортного средства), которые рекомендуются для конкретных случаев перевозок опасных грузов.

Транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должны иметь спереди и сзади прямоугольные светоотражающие таблички оранжевого цвета размерами в основании 40 см, а высота не менее 30 см. При перевозках грузов в цистернах и навалом на табличках должны быть указаны в верхней части идентификационный номер опасности, а в нижней части номер ООН опасного груза. Все это позволяет максимально обезопасить данные транспортные средства и окружающих от риска возникновения аварийной ситуации, а также предотвратить или уменьшить негативные последствия, если это все-таки произошло.



Рисунок 5. Информационная табличка для перевозки опасного груза

Автотранспортное средство, перевозящее опасный груз, не должно иметь более одного прицепа (или полуприцепа).

При перевозке особо опасных грузов стоянки для отдыха водителей в населенных пунктах запрещены. Стоянки разрешаются в местах, расположенных не ближе, чем в 200 метрах от жилых строений и мест скопления людей или специально отведенных для этого местах. Казахстанским перевозчикам приходится постоянно сталкиваться с проблемами отсутствия стоянок на автомобильных дорогах Республики Казахстан.

Автотранспорт, перевозящий опасные грузы, по возможности обеспечиваются топливом на весь путь следования, без дозаправки на автозаправочных станциях общего пользования. В случае необходимости заправка должна производиться на расстоянии не менее 25 метров от территории автозаправочной станции с помощью металлических канистр или специальных передвижных заправочных станций. Общая вместимость топливного бака тягача не должна превышать 1500 л на одну транспортную единицу, если топливный бак превышает данный объем, то это считается опасным грузом. Движение

такого автомобиля сопряжено с риском наложения штрафа, поскольку перевозится нерегламентированный опасный груз.

Специфика перевозки опасного груза требует более жесткого соблюдения всех норм и правил, чем к обыкновенным грузам.

Движение по территории Республики Казахстан транспортных средств, перевозящих опасный груз, осуществляется в соответствии с Правилами дорожного движения и Правилами перевозок опасных грузов автотранспортными средствами.

Согласно требованиям технического регламента таможенного союза (ТР ТС 018/2011) автомобиль предназначенный для перевозки опасных грузов должен отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН № 105 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, в отношении их конструктивных особенностей), которые дублируют требования Главы 9.2 ДОПОГ. В результате внесения изменений в данные требования перевозчики столкнулись с трудностями при получении свидетельства для перевозки опасного груза (последние изменения были в 2015 году).

Самые значительные изменения коснулись требований об обязательном наличии антиблокировочной тормозной системы на всех транспортных средствах свыше 3,5 тонн и отдельного устройства ограничения скорости. Касательно антиблокировочной тормозной системы появилось дополнительное требование ДОПОГ 9.2.3.1.1 «Автотранспортные средства и прицепы, предназначенные для использования в качестве транспортных единиц для перевозки опасных грузов, должны удовлетворять всем соответствующим техническим требованиям Правил № 13 ЕЭК ООН».

Согласно правилам № 13 пункту 5.2.1.22. механические транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3, имеющие не более четырех осей, должны быть оборудованы антиблокировочными системами. Что же касается наличия устройства ограничения скорости, то согласно пункту 5.1.4 Правил ЕЭК ООН № 105-04 механические транспортные средства категорий N2 и N3 должны быть оборудованы устройством ограничения скорости, соответствующим техническим требованиям Правил ЕЭК ООН № 89. Устройство регулируется таким образом, что скорость не превышает 90 км/ч с учетом технического допуска устройства, в пункте 9.2.5. Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов данное требование дублируется.

В Европе при формировании требований в области транспорта всегда закладывают инструменты вывода старого транспорта из обращения. Европейские производители уже более 20 лет изготавливают на заводах-изготовителях отдельные версии автомобилей под перевозку опасного груза, данные транспортные средства отличаются наличием шильды «ADR». Эти автомобили существенно дороже, так как полностью соответствуют дополнительным требованиям Правил ЕЭК ООН № 105. Устройство ограничения скорости у таких автомобилей имеют отдельные каталожные номера как отдельный компонент транспортного средства. У наших же перевозчиков машины подготовленные под перевозку опасного груза приходится не только оснащать дополнительными устройствами, но еще и

приводить в соответствие с дополнительными требованиями. Обновить парк автомобилями европейского производства по карману далеко не каждому перевозчику.

В заключении следует отметить, что в большинство стран-участниц ДОПОГ в вопросах организации и выполнения международных автомобильных перевозок опасных грузов руководствуются Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), которое, безусловно, позволяет на значительной территории применять единые положения о выполнении международных автомобильных перевозок опасных грузов, а также нормативными правовыми актами (Правилами) своего государства. Однако эти Правила недостаточно четко регламентируют перевозки опасных грузов, что может привести в процессе перевозок к серьезным нарушениям с тяжелыми последствиями. Мировая практика свидетельствует, что 56% аварий при перевозках опасных грузов связано с автомобильным транспортом, в то время на водном – 32%, железнодорожном – 5%, авиационном – 1%.

Высокая степень риска при перевозках опасных грузов требует принятие специальных мер по обеспечению безопасности.

В первую очередь необходимо сделать требования ДОПОГ обязательными на всей территории государств-участников его.

Необходимо обеспечить соблюдение трех принципиальных позиций безопасности, которые предусматривает ДОПОГ, связанные с жесткой регламентацией требований:

- обеспечение сертификации тары и упаковки, предназначенных для перевозки опасных грузов;
- оборудование транспортных средств устройством ограничения скорости, тахографом;
- разработка программ и обеспечения профессиональной подготовки водителей, перевозящих опасные грузы, и консультантов по безопасности.

Из проведенного анализа применения ДОПОГ на территории Республики Казахстан следует:

1. Необходимо обеспечить участие представителей Казахстана на регулярных встречах Рабочей группы по перевозкам опасных грузов. Соглашения ДОПОГ регулярно обновляется. Все вносимые поправки обсуждаются в ходе ежегодных встреч представителей стран-участниц ДОПОГ.

2. Одним из основных недостатков существующей системы регулирования перевозок опасных грузов, как представляется, является отсутствие нормативно установленного взаимодействия контролирующих органов.

3. Не существует единого органа, который бы мог в необходимом объеме осуществлять мониторинг перевозок опасных грузов, в том числе с использованием систем GPS/ГЛОНАСС.

## 1.2. Законодательно-правовая база в рамках ЕАЭС (транспортный контроль на внешней границе)

29 мая 2014 год	Заключили договор о ЕАЭС
14 октября 2014 год	Ратифицирован Законом РК
С 1 января 2015 года	Вступил в силу

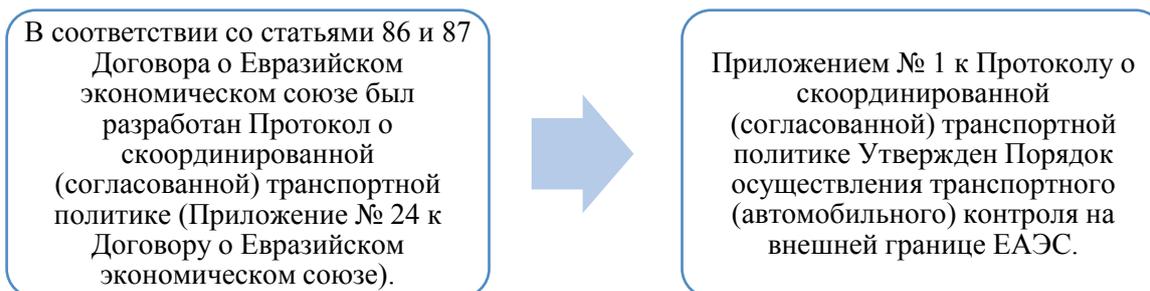
Договор о Евразийском экономическом союзе заключен между государствами:

-  Армения (с 2 января 2015 года)
-  Белоруссия (с 1 января 2015 года)
-  Казахстан (с 1 января 2015 года)
-  Киргизия (с 12 августа 2015 года)
-  Россия (с 1 января 2015 года)

Основными целями Союза являются полноценное обеспечение четырех свобод:

- передвижения товаров
- услуг
- капитала
- рабочей силы

Достижение данных целей будет способствовать укреплению экономик стран — членов ЕАЭС, развитию кооперации между ними и повышению конкурентоспособности стран-участниц на мировом рынке товаров и услуг.



Документ определяет единые подходы к контролю транспортных средств, выезжающих или следующих транзитом по территории государств ЕАЭС. Согласно Порядку, транспортные средства, следующие на территорию одного государства ЕАЭС через территорию другого, подлежат транспортному (автомобильному) контролю в контрольных пунктах, расположенных на внешней границе Союза, в соответствии с законодательством государства-члена, через территорию которого следуют указанные транспортные средства. В документе обозначен перечень контролируемых параметров, транспортного

средства, несоблюдение которых может привести к различным мерам воздействия по отношению к перевозчику.

Пунктом 8 Протокола предусмотрено, что органы транспортного (автомобильного) контроля при выезде транспортного средства через внешнюю границу Союза помимо действий и документов, указанных в предыдущих пунктах настоящего Порядка, в контрольных пунктах осуществляют проверку также наличия у перевозчика необходимых документов в случае получения уведомления, указанного в пункте 9 настоящего Порядка, от органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена.

Однако из-за отсутствия в законодательстве нормы, обязывающей осуществлять проверку исполнения иностранными перевозчиками уведомлений, выданных на внешней границе ЕАЭС при следовании на территорию другого государства-члена ЕАЭС, при их выезде с территории ЕАЭС после завершения перевозки на территории другого государства-члена ЕАЭС. Многими перевозчиками, получившими уведомление на внешней границе и въехавшими на территорию другого государства-члена Союза, не устраняются несоответствия, предписанные в уведомлении и при выезде транспортного средства с территории государства службой транспортного контроля проверка исполнения предписания в ранее выданном уведомлении, не осуществляется.

В целях реализации Порядка осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Союза органы транспортного (автомобильного) контроля:

закljučают отдельные протоколы, доводят до органов транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена положения нормативных правовых актов своих государств, регламентирующих требования к осуществлению транспортного (автомобильного) контроля, информируют друг друга о вносимых в указанные акты изменениях, а также обмениваются образцами документов, необходимых для осуществления транспортного (автомобильного) контроля в соответствии с настоящим Порядком;

взаимно и регулярно обмениваются информацией, полученной в результате транспортного (автомобильного) контроля. Форма и порядок обмена указанной информацией, а также ее состав определяются органами транспортного (автомобильного) контроля;

организуют ведение базы данных о транспортных средствах, следующих транзитом через территорию одного государства-члена на территорию другого государства-члена, и взаимно обмениваются информацией, содержащейся в этой базе.

Обмен информацией, полученной в результате транспортного (автомобильного) контроля, осуществляется в электронном виде.

В настоящее время информационное взаимодействие органов транспортного контроля стран ЕАЭС осуществляется также на основании

Технических условий информационного взаимодействия между органами транспортного (автомобильного) контроля Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации от 2011 года (*Далее Техусловия*). Данный документ устанавливает порядок информационного обмена между органами транспортного контроля в период, предшествующий созданию национальных сегментов Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза. С этой целью органы транспортного контроля государств-членов в соответствии с настоящими Техусловиями используют существующие и вновь создаваемые каналы связи, собственные информационные ресурсы, обеспечивают их взаимодействие, организуют собственные базы данных. Кроме того, в Техусловиях описывается порядок осуществления обмена нормативно-справочной информацией (в электронном виде) между органами ТК, информацией, содержащейся в национальных базах данных, о результатах транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС, а также оперативной информацией о передвижении транспортных средств и информацией, подтверждающей действительность разрешений при выявлении несоответствий указанных параметров в разрешении в оперативном порядке.

Так же в Техусловиях определен Перечень контрольно-пропускных пунктов государств-членов, на которые направляется информация о выданных уведомлениях с внешней границы ЕАЭС и на которые направляются автотранспортные средства с уведомлениями для получения отметки об исполнении выданных уведомлений.

Вместе с тем, процесс осуществления информационного взаимодействия в соответствии с Техническими условиями имеет определенные недостатки и не в полной мере обеспечивает решение задач информационного взаимодействия органов транспортного контроля. К примеру, как уже описывалось ранее, применяемый порядок проверки уведомлений не обеспечивает при выезде через внешнюю границу Союза контроль в полном объеме сведений об устранении нарушений, выявленных при въезде транспортного средства, поскольку как показывает практика, информация с российских и белорусских участков внешней границы ЕАЭС до постов транспортного контроля Казахстана доходит не в полном объеме или не вовремя. В то же время, руководство служб транспортного контроля России и Беларуси так же отмечает несвоевременность и недостаточность информации, поступающей с казахстанских участков внешней границы ЕАЭС. Следствием чего является серия взаимных обвинений в рабочей переписке между ведомствами стран участниц союзного договора.

Также одним из направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов в сфере автомобильного транспорта является реализация «Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы», утвержденной Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13, которую государства-члены должны были принять к 01 июля 2015 года с определением степени и условий этой либерализации. Казахстан

присоединится к данной программе на четвертом заключительном этапе в 2025 году.

Из проведенного анализа текущей ситуации следуют следующие выводы, указанные в таблице 10.

Таблица 10. Существующие проблемы на внешнем транспортном контроле и предложения по их решению.

№	Проблема	Предложение	Ожидаемый результат
1	Нет задач повышения уровня профессиональной компетенции и ответственности государственных служащих.	Внести изменения в «Основные направления и этапы реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС», в частности один из тезисов Основных направлений «Обеспечение профессиональной компетентности работников, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок» дополнить словами «а также, сотрудников государственных органов, осуществляющих деятельность в сфере транспортного контроля».	Повышение уровня профессиональной компетенции и ответственности государственных служащих в сфере транспортного контроля приведет к повышению эффективности транспортного контроля и качества предоставляемых услуг перевозчикам, снижению уровня коррупции.
2	Отсутствует норма, обязывающая осуществлять проверку исполнения иностранными перевозчиками уведомлений, выданных на внешней границе ЕАЭС при следовании на территорию другого государства-члена ЕАЭС и после завершения перевозки.	Внести изменения в «Порядок осуществления транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС». В частности, Подпункт 4) пункта 8 изложить в следующей редакции: «4) наличия у перевозчика необходимых документов в случае получения уведомления, указанного в пункте 9 настоящего Порядка, а также наличия в уведомлении отметки органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена о предъявлении доказательств устранения несоответствия контролируемых параметров транспортного средства и (или) необходимых документов».	Не допущение случаев непогашения уведомлений иностранными перевозчиками, повышение уровня дисциплины и исполнения иностранными перевозчиками требований законодательства Республики Казахстан.

Источник: составлено авторами

### 1.3. Двусторонние и многосторонние соглашения

Основным документом, регламентирующим международные перевозки пассажиров и грузов между двумя странами, является двустороннее соглашение. Компетентные органы государств, в соответствии с международными конвенциями и соглашениями, принимая во внимание развитие двусторонних торгово-экономических отношений, желая развивать на основе взаимности автомобильное пассажирское и грузовое сообщение между странами совершают данные соглашения, с учетом основных положений разработанной в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН сводной резолюции об облегчении автомобильных перевозок.

Республикой Казахстан заключены двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с 42 государствами (Приложение 1). Ожидается подписание с Исламской Республикой Афганистан, Боснией и Герцеговиной, Данией, Португалией и ОАЭ.

Двухсторонние соглашения определяют основные условия осуществления перевозок пассажиров и багажа, грузов в двухстороннем сообщении, а также перевозок в/из третьих государств и транзитных перевозок по территории государств, подписавших соглашение (Стороны).

Содержание двухсторонних соглашений включает в себя:

- порядок пересечения границы;
- порядок проезда по территориям Сторон;
- разрешительную систему для международных перевозок;
- порядок осуществления перевозок грузов и пассажиров;
- взаимное освобождение от дорожных налогов и сборов, а также от налогов на перевозки и владение автотранспортными средствами;
- запрещение внутренних перевозок иностранным автотранспортом (каботаж);
- вопросы транзита и перевозок в третьи страны и из третьих стран;
- страхование гражданской ответственности;
- положения, касающиеся таможенных, пограничных, санитарных и других правил;
- порядок перевозок опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- обязанности перевозчиков по соблюдению внутреннего законодательства стран – участниц соглашения по вопросам, не регулируемым двусторонним соглашениям и другие аспекты.

Во всех двусторонних соглашениях предусматривается, что для осуществления международных перевозок по территории одной из стран автомобильными средствами, зарегистрированными в другой стране, требуется разрешительный документ.

Разрешительный документ - это документ, подтверждающий право проезда по территории иностранного государства, позволяющее выполнять двусторонние, транзитные перевозки и перевозки в/из третьих стран пассажиров, багажа и грузов, в рамках двухсторонних соглашений.

В соответствии с принципами, в двусторонних соглашениях оговариваются виды перевозок, для которых разрешений не требуется.

Перечень перевозок грузов, не требующих наличия разрешений, определяется двусторонними соглашениями, протоколами смешанных комиссий.

При перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов перевозчик должен получить специальное разрешение компетентных органов государства, по территории которого будет осуществляться перевозка.

Таблица 11. Применение разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан

Государства с которыми Правительство Казахстана заключило соглашения о международном автомобильном сообщении на условиях безразрешительной системы на все виды перевозок	Государства с которыми Правительство Казахстана заключило соглашения о международном автомобильном сообщении на условиях безразрешительной системы на двусторонние и транзитные перевозки	Государства с которыми Правительство Казахстана заключило соглашения о международном автомобильном сообщении на условиях разрешительной системы на все виды перевозок		Государства с которыми Правительство Казахстана заключило соглашения о международном автомобильном сообщении на условиях разрешительной системы по отдельным видам перевозок и определенным маршрутам
Армения	Беларусь	Австрия	Нидерланды	Китай
Грузия	Кыргызстан	Азербайджан	Норвегия	
Таджикистан	Россия	Бельгия	Пакистан	
	Румыния	Болгария	Польша	
	Сербия	Великобритания	Словакия	
	Узбекистан	Венгрия	Словения	
		Германия	Туркменистан	
		Греция	Турция	
		Иран	Украина	
		Иордания	Финляндия	
		Испания	Франция	
		Италия	Хорватия	
		Латвия	Чехия	
		Литва	Швейцария	
		Молдова	Швеция	
		Монголия	Эстония	

Источник: составлено авторами на основе данных МИИР РК Комитета транспорта

Бланки разрешения печатаются на языке страны, на территории которой действительно данное разрешение, и на одном из рабочих языков ЕЭК, либо на языках, установленных по соглашению между заинтересованными сторонами. Разрешение на въезд в Республику Казахстан печатается на русском, казахском, английском и немецком языках. В разрешении в обязательном порядке должна содержаться следующая информация:

- отличительный знак страны, состоящий из одной-трех заглавных букв латинского алфавита;
- наименование компетентного органа страны, выдавшего разрешение;
- порядковый номер;
- количество разрешенных поездок по данному документу (как правило, одна);
- наименование государства, где зарегистрировано транспортное средство перевозчика;
- название перевозчика, получившего разрешение, и номер регистрации транспортного средства;
- срок действия разрешения;
- дата, подписи и печати органа, выдавшего разрешение;
- отметки таможенных органов при въезде и выезде из страны.

На обратной стороне разрешения, как правило, содержатся общие предписания, которые должен выполнять перевозчик.

Разрешение действительно на одну поездку туда и обратно в двусторонних или транзитных сообщениях.

При заключении двусторонних соглашений Договаривающиеся Стороны определяют контингент разрешений. Как правило, в большинстве случаев двусторонними соглашениями предусматривается выдача разрешений, дающих право на въезд-выезд и транзит. Некоторые страны (например Польша) устанавливают порядок въезда-выезда и транзита через их территорию по отдельным разрешениям.

Во всех странах запрещаются перевозки внутри страны иностранным перевозчиком.

Водитель обязан выполнить все требования законов, действующих в области дорожно-транспортного законодательства государства, в котором он находится. Разрешение должно находиться на автотранспортном средстве и предъявляться по требованию компетентных контрольных органов. Разрешение считается недействительным, если в него внесены изменения или исправления, не заверенные компетентным органом. Разрешение нельзя передавать третьим лицам.

В случаях серьезных или повторных нарушений перевозчиком законов и правил, действующих на территории государства, другой договаривающейся стороны, может быть применена одна из следующих мер:

- предупреждение о необходимости исполнения действующих предписаний;
- временное запрещение на въезд в страну;
- прекращение выдачи разрешений на период запрета въезда перевозчиков других стран на их территорию.

В целях ограничения эксплуатации подвижного состава, не соответствующего требованиям «зеленого грузовика», некоторые страны Западной Европы (Германия, Польша) ввели «зеленые» разрешения и начали постепенно увеличивать их удельный вес в общей квоте за счет снижения количества выдаваемых обычных разрешений.

Ежегодно на основании договоренностей, достигнутых в рамках подписанных соглашений, а также динамики сложившихся перевозок компетентные органы государств обмениваются необходимым количеством бланков разрешений, которые затем используются перевозчиками в следующем календарном году (Приложение 2).

Анализируя двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении между Казахстаном и другими зарубежными государствами, пришли к выводу, что необходимо внести некоторые изменения и дополнения в соглашения, в основном совершенные в начале 90-х годов, в части обеспечения защиты интересов и создания равных условий национальным перевозчикам при выполнении перевозок по территориям других стран.

Например, если на момент подписания соглашения грузинские операторы в 2008-2012 годах выполняли на Казахстан не более 40 рейсов в год и на рынке международных автомобильных перевозок для казахстанских перевозчиков конкуренцию не составляли, то в настоящее время объемы перевозок грузов, выполняемые ими из третьих стран на Казахстан, увеличились в десятки раз. Возможность выполнения перевозок из третьих стран на Казахстан на безразрешительной основе побудила перевозчиков Турции, Украины, Литвы и ряда других стран создавать на территории Грузии свои транспортные предприятия.

По данным органов государственных доходов (таможенных органов) Министерства финансов Республики Казахстан грузинскими перевозчиками, точнее турецкими перевозчиками зарегистрированными на территории Грузии, из года в год увеличиваются объемы перевозок грузов из Турции в Казахстан. Если за 2016 год грузинскими операторами из Турции в Казахстан было перевезено 9 687 тонн различных грузов или 650 рейсов, то за 2017 год было перевезено 24 930,3 тонн груза (1700 рейсов).

Для обеспечения защиты национального рынка и интересов отечественных перевозчиков транспортных услуг было бы целесообразным внести изменения в Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Грузии о международном автомобильном сообщении от 6 марта 2007 года, предусматривающие введение разрешительной системы на все виды перевозок грузов.

Следует отметить, что аналогичная работа была проведена в 2014 году, с Кыргызской стороной - введена разрешительная система на перевозки в/из третьих стран.

Анализ рынка казахстанско-узбекского рынка транспортных услуг показывает, что при безразрешительной системе на двусторонние и транзитные перевозки, действующей между Казахстаном и Узбекистаном, за последние годы узбекские перевозчики значительно увеличили транзитные перевозки через Казахстан. За 2017 год ими из Узбекистана в третьи страны транзитом через Казахстан было перевезено более 400 тысяч тонн грузов, что составляет, при загрузке одного автомобиля 20 тонн, 20 тыс. рейсов, а с учетом обратного рейса на Узбекистан около 40 тыс. рейсов. В то же время казахстанскими операторами через Узбекистан выполняются не более 1000 транзитных рейсов в год. Кроме того, узбекская сторона ограничивает казахстанскую сторону в узбекских

разрешениях в/из третьих стран, несмотря на большие потребности отечественных перевозчиков в них. Таким образом, Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении в действующей редакции на сегодняшний день работает только в пользу узбекской стороны.

В целях создания равных условий в реализации соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении необходимо также внести изменение в Соглашение, предусматривающее разрешительную систему на транзитные перевозки грузов.

Кроме того, в Республике Казахстан, в отличие от многих других государств-партнеров, не взимаются сборы и налоги с иностранных автотранспортных средств за въезд, транзитный проезд и пребывание транспортного средства на территории Республики Казахстан, а также связанных с использованием или содержанием автомобильных дорог, за исключением оплаты проезда по платным дорогам. В то же время, с казахстанских автотранспортных средств аналогичные сборы взимаются на территориях Австрии, Армении, Азербайджана, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Иордании, Испании, Италии, Латвии, Молдовы, Нидерландов, Норвегии, Пакистана, Польши, Румынии, Словакии, Словении, Туркменистана, Турции, Украины, Хорватии, Швейцарии, Швеции, Эстонии, с которыми Казахстан имеет двусторонние соглашения.

В результате двусторонних переговоров, проведенных Министерством по инвестициям и развитию Республики Казахстан в 2017 и текущем году с Азербайджанской, Армянской сторонами, были достигнуты договоренности о взаимном освобождении от сборов за въезд и пребывание автотранспортных средств на территориях соответствующих сторон. В настоящее время с Азербайджанской стороной подписано соглашение в новой редакции с учетом данного и ряда других вопросов, с Армянской стороной проводится процедура ратификации протокола о внесении изменений и дополнений в соглашение. Предлагается Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан продолжить работу по выявлению норм в действующих двусторонних соглашениях о международном автомобильном сообщении, ущемляющих интересы отечественных перевозчиков и по их устранению путем рассмотрения на двусторонних встречах, заседаниях совместных комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок и добиваться внесения соответствующих изменений и дополнения в соглашения в интересах государства.

#### **1.4. Закон об автомобильном транспорте**

4 июля 2003 года был принят Закон об автомобильном транспорте Республики Казахстан № 476-ІІ (далее Закон), который регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами в сфере автомобильного транспорта.

Целью настоящего Закона является формирование правовых основ деятельности автомобильного транспорта в Республике Казахстан.

Закон состоит из 6 глав и 55 статей.

В первой главе изложены общие положения Закона.

Законодательство Республики Казахстан об автомобильном транспорте основывается на Конституции Республики Казахстан и состоит из настоящего Закона и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан.

Действие Закона распространяется на всех физических и юридических лиц, осуществляющих в соответствии с законодательством Республики Казахстан деятельность в сфере автомобильного транспорта.

В Законе определяется приоритетность обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей.

Вторая глава посвящена вопросам государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта.

Законом прописаны основные задачи государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта, а именно:



Рисунок 6. Основные задачи государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта

Государственное регулирование в сфере автомобильного транспорта осуществляется путем правового обеспечения, лицензирования, технического регулирования, осуществления контроля за соблюдением законодательства Республики Казахстан в области автомобильного транспорта.

Эксплуатация автотранспортных средств на территории Республики Казахстан допускается только при условии обязательного страхования гражданско-правовой ответственности их владельцев перед третьими лицами.

В Законе, определены предмет и цель проведения транспортного контроля в области автомобильного транспорта, при этом подчеркивается, что целью проведения транспортного контроля, является обеспечение соблюдения требований законодательства в области автомобильного транспорта. Транспортный контроль проводится за соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных правовых актов, определяющих порядок функционирования автомобильного транспорта, а также уполномоченный орган взаимодействует с центральными и местными исполнительными органами, принимает совместные меры контроля, обеспечивает взаимный обмен информацией.

Виды транспортного контроля в сфере автомобильного транспорта, включают в себя:

— контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан;

— контроль на предмет соблюдения требований нормативных правовых актов в области автомобильного транспорта, международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан, определяющих порядок функционирования автомобильного транспорта.

В соответствии с Законом, транспортный контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан осуществляется в пунктах пропуска автотранспортных средств через Государственную границу Республики Казахстан, совпадающую с таможенной границей Евразийского экономического союза, в иных местах перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза и на постах транспортного контроля на территории Республики Казахстан, а также при проезде автотранспортных средств через специальные автоматизированные измерительные средства.

Транспортный контроль на внешней границе Евразийского экономического союза, осуществляется органами государственных доходов Республики Казахстан.

Пункты пропуска автотранспортных средств должны быть оборудованы капитальными зданиями и сооружениями, оснащены техническими средствами контроля, связи, современным телекоммуникационным и компьютерным оборудованием для сбора, передачи и консолидирования данных. Также пункты пропуска при необходимости оборудуются шлагбаумами.

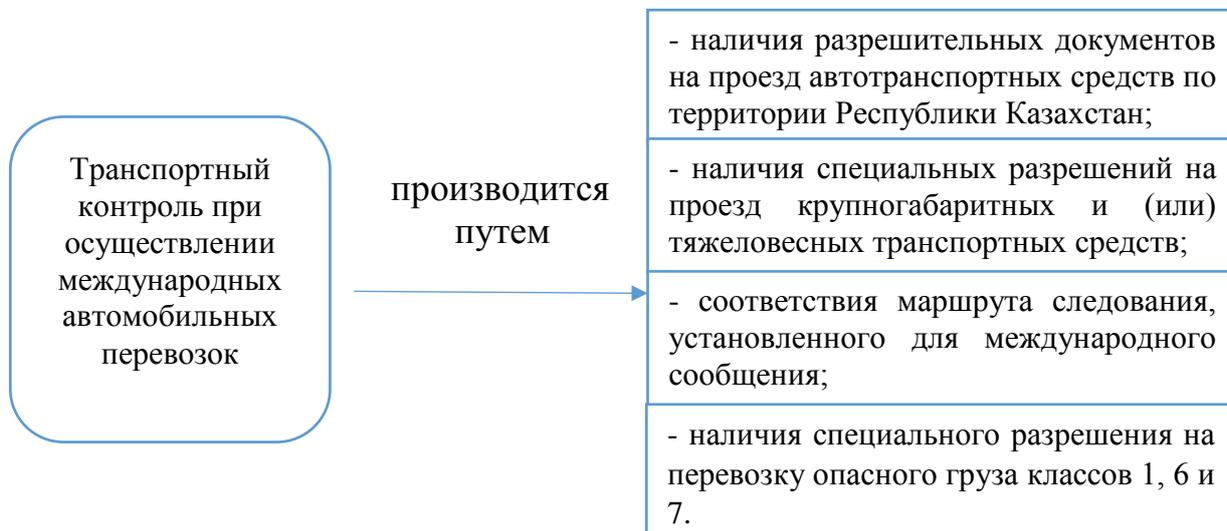


Рисунок 7. Транспортный контроль за выполнением требований разрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок на постах



Рисунок 8. Транспортный контроль за проездом крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств путем проверки фактических весовых и габаритных параметров транспортных средств и определения величины их превышения над допустимыми параметрами

При проведении проверок субъектов предпринимательства на автомобильном транспорте должностные лица уполномоченного органа ознакамливаются с уставом и со следующими документами:

- подтверждающими профессиональную квалификацию специалистов и водителей;
- необходимыми для осуществления регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа по установленным маршрутам;
- на перевозку опасных грузов;
- на автотранспортные средства;
- необходимыми для осуществления деятельности по установке и обслуживанию тахографов;
- на осуществление перевозчиком погрузочно-разгрузочных работ.

Въезд (выезд) на территорию (с территории) Республики Казахстан, транзит по территории Республики Казахстан иностранных автотранспортных

средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, производятся на основании разрешительного документа — разрешения на поездку. Проезд иностранных автотранспортных средств по территории Республики Казахстан, осуществляющих перевозку пассажиров и (или) грузов от пункта отправления, находящегося на территории третьего государства, до пункта назначения на территории Республики Казахстан или от пункта отправления на территории Республики Казахстан до пункта назначения на территории третьего государства допускается на основании разрешительного документа — разрешения на выполнение перевозок иностранными перевозчиками из третьих стран на территорию Республики Казахстан или с территории Республики Казахстан в третьи страны.

Уполномоченным органом может быть произведен паритетный обмен с компетентными органами иностранных государств бланками разрешительных документов.

Транзитный проезд иностранных автотранспортных средств по территории Республики Казахстан, с государствами которых не произведен паритетный обмен бланками разрешительных документов, осуществляется на основе разрешения на транзитный проезд, выдаваемого уполномоченным органом после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Кодексом Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс). Проезд иностранного автотранспортного средства, следующего транзитом по территории Республики Казахстан без регистрационного и отличительного знака своего государства, осуществляется на основе разрешения на транзитный проезд, выдаваемого уполномоченным органом, если иное не оговорено международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Кодексом Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс).

Попутная загрузка на территории Республики Казахстан иностранного грузового автотранспортного средства, следующего в обратном направлении из транзитного рейса по территории Республики Казахстан, разрешается только при наличии дополнительного разрешения на проезд по территории Республики Казахстан.

Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа между Республикой Казахстан и иностранными государствами должны осуществляться через международные автомобильные пункты пропуска.

Разрешительные и другие документы, которые в соответствии с законодательством Республики Казахстан и международными договорами Республики Казахстан необходимы для осуществления международных автомобильных перевозок, должны быть оформлены в соответствии с Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении и находиться у водителей автотранспортных средств и предъявляться по требованию должностных лиц уполномоченных государственных органов.

Не допускается перевозка пассажиров и грузов иностранными автотранспортными средствами между двумя пунктами, расположенными на территории Республики Казахстан.

Перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки, должны использовать автотранспортные средства, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства. При этом прицепы или полуприцепы могут иметь регистрационные и отличительные знаки другого государства.

Законом определены общие требования безопасности в сфере автомобильного транспорта. Сформулированы требования безопасности при проектировании автотранспортных средств, при производстве автотранспортных средств, при транспортировке и хранении автотранспортных средств, а также требования безопасности при утилизации и уничтожении автотранспортных средств.

В Законе определены автомобильные перевозки пассажиров и багажа, а также автомобильные перевозки грузов и почтовых отправлений.

Согласно договора автомобильной перевозки груза, перевозчик обязуется в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за автомобильную перевозку груза плату согласно договору или тарифу.

Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной.

При изменении или расторжении договора автомобильной перевозки груза стороны вправе требовать возмещения расходов, понесенных в связи с исполнением условий договора до его изменения или расторжения, если договором не предусмотрено иное.

В соответствии с Законом права и обязанности перевозчика и грузоотправителя осуществляются по договору автомобильной перевозки.

Крупногабаритными и тяжеловесными грузами признаются грузы, которые с учетом габаритов и массы автотранспортного средства превышают установленные на территории Республики Казахстан допустимые габаритные и весовые параметры автотранспортных средств для движения по автомобильным дорогам.

Не допускаются автомобильные перевозки грузов самосвалом, максимальная разрешенная масса которого превышает установленную законодательством Республики Казахстан допустимую общую массу автотранспортного средства, по автомобильным дорогам общего пользования Республики Казахстан.

В статье 19-5 Закона до 2013 года была прописана следующая формулировка: специальное разрешение на проезд крупногабаритного и тяжеловесного автотранспортного средства по дорогам общего пользования Республики Казахстан выдавалось только в случае перевозки данным автотранспортным средством «неделимых» грузов. Однако в 2013 году, без соответствующего процесса согласования в данную статью были внесены

изменения и определение «неделимые» было удалено. И в результате данных изменений, перевозки грузов автомобильным транспортом стали осуществляться со значительными (чрезмерными) превышениями допустимых весовых и габаритных параметров автотранспортных средств и как следствие интенсивно разрушаются автомобильные дороги, ухудшается состояние безопасности дорожного движения и порождается недобросовестная конкуренция.

Отношения перевозчиков, а также других лиц, участвующих в перевозке грузов различными видами транспорта по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту), определяются законодательными актами Республики Казахстан о транспорте.

Законом регламентируются правила перевозок грузов автомобильным транспортом, которыми определяются:

1. срок доставки грузов;
2. порядок организации и осуществления автомобильных перевозок грузов;
3. форма товарно-транспортной накладной и порядок ее применения;
4. требования к пунктам погрузки и разгрузки грузов;
5. порядок приема грузов к автомобильной перевозке, а также обработки, хранения и выдачи грузов в пункте назначения;
6. порядок реализации скоропортящихся грузов;
7. порядок перевозки грузов с объявленной ценностью;
8. порядок маркировки грузов;
9. порядок пломбирования грузов;
10. порядок составления актов;
11. порядок изменения и расторжения договоров перевозки грузов;
12. порядок удержания грузов;
13. порядок перевозки отдельных видов грузов;
14. порядок освидетельствования автотранспортных средств, перевозящих скоропортящиеся грузы в международном сообщении;
15. требования к автотранспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся грузы

Исходя из цели исследования особый интерес представляет глава 5 Закона, которая посвящена международным автомобильным перевозкам.

В Законе, определяются принципы государственного регулирования международных автомобильных перевозок. Подчеркивается, что международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте, международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

Порядок въезда на территорию Республики Казахстан и выезда за ее пределы, а также транзитного проезда по ней автотранспортных средств определяется уполномоченным органом.

Выполнение международных автомобильных перевозок в те страны, в отношении которых действует разрешительная система выполнения международных автомобильных перевозок, осуществляется на основании разрешений, выдаваемых уполномоченным органом.

Выдача разрешений на проезд по территории Республики Казахстан перевозчикам иностранного государства и разрешений на проезд по территории иностранного государства перевозчикам Республики Казахстан производится должностными лицами государственных органов в соответствии со Законом и с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, в том числе с использованием системы автоматического распределения иностранных бланков разрешений в порядке, установленном Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении.

Контроль за соблюдением перевозчиками Республики Казахстан и перевозчиками иностранного государства законодательства Республики Казахстан об автомобильном транспорте при выполнении международных автомобильных перевозок осуществляется должностными лицами государственных органов в соответствии с Законом.

Автотранспортные средства, используемые перевозчиками иностранного государства при выполнении ими международных автомобильных перевозок на территории Республики Казахстан, могут быть подвергнуты осмотру должностными лицами уполномоченного органа.

Предпринимательская деятельность по перевозке пассажиров, багажа, грузов автотранспортными средствами, зарегистрированными на территории иностранного государства, между пунктами, расположенными на территории Республики Казахстан, за исключением перевозки автотранспортными средствами, временно ввезенными на территорию Республики Казахстан, запрещается.

Перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки, должны использовать автотранспортные средства, соответствующие международным требованиям, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства. Установленное требование не распространяется на прицепы и полуприцепы.

При осуществлении международных автомобильных перевозок водители автотранспортных средств обязаны соблюдать установленный законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте режим труда и отдыха водителей.

Международные автомобильные перевозки грузов осуществляются на основании удостоверения о допуске к осуществлению международных автомобильных перевозок и карточки допуска на автотранспортные средства, выдаваемых уполномоченным органом. Требования к перевозчику устанавливаются Правилами допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов.

Автотранспортные средства, зарегистрированные в Республике Казахстан, предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов, при осуществлении международных автомобильных перевозок должны иметь свидетельство, выдаваемое уполномоченным органом, об их соответствии требованиям, установленным в Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом.

Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок Республики Казахстан в международном сообщении пункт 48-1

предусматривает, иностранным перевозчикам при въезде/выезде на территорию/с территории Республики Казахстан предъявлять органам транспортного контроля отечественные разрешения для проверки оформления в соответствии с требованиями предусмотренными Правилами, а также для изъятия отрывной части бланка отечественного разрешения, в целях повышения ответственности иностранных водителей за въезд на территорию Республики Казахстан без погашения казахстанского разрешения путем изъятия отрывной части разрешения, считаем необходимо данную норму вести в действующий Закон об автомобильном транспорте.

24 ноября 2006 года в Минске было подписано «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ». Цель - создание гармонизированных требований к профессиональной подготовке и компетентности международных автомобильных перевозчиков стран СНГ. Для повышения конкурентоспособности перевозчиков, развития и повышения эффективности бизнеса транспортных предприятий, необходимо ввести норму в Закон предусматривающую обязанность к прохождению курсов по международным перевозкам водителей транспортных компаний. При этом предусмотреть недопущение к международным перевозкам без Свидетельства профессиональной компетентности (СПК).

Законом определяется ответственность грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков на автомобильном транспорте. При этом подчеркивается, что от ответственности освобождается перевозчик за сохранность багажа, следующего вместе с пассажиром в качестве ручной клади, за исключением случаев, когда будет доказана вина перевозчика.

Также от ответственности освобождаются грузоотправитель, грузополучатель в случае аварии или вследствие непреодолимой силы, в результате которых невозможно производить погрузочно-разгрузочные работы, если иное не предусмотрено договором об автомобильной перевозке груза.

Из проведенного анализа Закона Республики Казахстан об автомобильном транспорте следует:

1. В 2013 году, в статье 19-5 Закона были внесены изменения касательно получения специальных разрешений. Было удалено определение «неделимые» грузы, в следствии чего нарушаются нормы нагрузки на автомобильные дороги, что порождает недобросовестную конкуренцию среди перевозчиков на национальном рынке транспортных услуг.

2. В Законе не регламентирована обязанность иностранного перевозчика о проставлении отметки в отечественном разрешении органом транспортного контроля о въезде/выезде на/с территории Республики Казахстан иностранного автотранспортного средства.

3. В Законе Республики Казахстан нет статьи регламентирующей обязательное дополнительное профессиональное образование для водителей, работающих на международных автомобильных перевозках.

На основании вышеуказанного анализа сформулированы следующие предложения по совершенствованию действия Закона на территории Казахстана:

1. Необходимо внести дополнение в пункт 2 статьи 19-11 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», в целях обеспечения сохранности сети автомобильных дорог Республики Казахстан, в следующей редакции:

«2. Специальное разрешение выдается уполномоченным органом или органами государственных доходов после установления маршрута движения и уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств, осуществляющих перевозку неделимых тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Кодексом Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)».

2. Поскольку Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении предусматривается обязанность водителя иностранного автотранспортного средства погашения отечественного разрешения при въезде (выезде) на территорию (с территории) Республики Казахстан, считаем необходимым внести такую же норму и в Закон об автомобильном транспорте статьи 45 пунктом 5 следующего содержания:

«5. Водители иностранных автотранспортных средств обязаны при въезде (выезде) на территорию (с территории) Республики Казахстан предъявлять органам транспортного контроля уведомления, выданные уполномоченными органами транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена ЕАЭС для проставления отметок об устранении нарушений, указанных в них, а также отечественные разрешения для получения отметок о въезде транспортного средства на территорию Республики Казахстан либо о его выезде с территории Республики Казахстан.

3. Статью 45 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» дополнить пунктом 6 в следующей редакции:

«К международным перевозкам допускаются водители прошедшие курсы по программе профессиональной подготовке в сфере международных автомобильных перевозок и имеющих Свидетельство профессиональной компетентности (СПК)».

### **1.5. Положение о разрешительной системе**

Казахстанский рынок международных автомобильных перевозок грузов является достаточно емким и высококонкурентным, на котором помимо отечественных операторов функционируют сотни иностранных автоперевозчиков.

Конкуренция между автомобильными перевозчиками различных стран за грузы казахстанской внешней торговли возникает в последствии доступа на казахстанский рынок иностранных перевозчиков в соответствии с международными договорами, в первую очередь межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении, подписанными Республикой Казахстан с зарубежными государствами.

В международной практике механизмом регулирования конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок является разрешительная система, предусматривающая возможность получения доступа транспортных операторов к рынку путем выдачи соответствующих разрешений. Разрешительная система является общепринятым инструментом защиты интересов государств в международном рынке транспортных услуг. Поэтому, большинство государств устанавливает в своем национальном законодательстве наличие разрешений как обязательное условие доступа автомобильных перевозчиков на рынок услуг в области международных автомобильных перевозок.

Правила применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 23-11) статьи 13 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте» и определяют порядок применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении. Правила распространяются на отечественных и иностранных перевозчиков, владеющих на праве собственности или на иных законных основаниях автотранспортными средствами. Разрешительная система проезда автотранспортных средств по территории Республики Казахстан определяется Законом, международными договорами о международном автомобильном сообщении между Республикой Казахстан и иностранными государствами, ратифицированными Республикой Казахстан.

Правила состоят из двух разделов:

1. Общие положения;
2. Порядок применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении.

Раздел Общие положения состоит из 6 пунктов.

В разделе описывается порядок применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении, определяется перечень автотранспортных средств отечественных и иностранных перевозчиков, на которых они распространяются.

Пункт 3 раздела содержит толкование определений, используемых в Правилах.

В пунктах 4-6 определены виды иностранных разрешений для въезда (выезда) на территорию (с территории) иностранного государства, транзит по территории иностранного государства отечественных автотранспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров, багажа и грузов, как:

- иностранные разрешения на перевозку грузов;
- иностранные разрешения на нерегулярные перевозки пассажиров и грузов;
- иностранные разрешения на регулярные перевозки пассажиров и багажа сроком действия на один календарный год.

Определены три вида разрешений (отечественных и иностранных) на право осуществления грузовых перевозок автомобильным транспортом: транзитные; универсальные; в/из третьих стран.

Отдельным пунктом описывается порядок использования китайских бланков разрешений:

- вида «А» сроком действия один календарный год при выполнении регулярных перевозок пассажиров и багажа, которое позволяет отечественному перевозчику осуществлять перевозку от пункта отправления до пункта назначения;
- вида «В» при выполнении нерегулярных перевозок пассажиров и багажа между приграничными терминалами в районе пунктов пропуска с правом совершения одного рейса туда и обратно;
- вида «С» при перевозке грузов автомобильным транспортом между приграничными терминалами в районе пунктов пропуска с правом выполнения одного рейса туда и обратно;
- вида «D» при перевозке грузов автотранспортом по определенным маршрутам с правом выполнения одного рейса туда и обратно.

Срок действия китайских разрешений всех видов установлен до 31 декабря текущего года и продлению не подлежат.

Раздел 2. Порядок применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении имеет 4 параграфа, которые состоят из 50 пунктов.

Параграф 1 содержит порядок подачи годовых заявок отечественными перевозчиками на потребное количество иностранных бланков разрешений и определения квоты обмена бланками разрешений с компетентными органами иностранных государств, а также порядок распределения иностранных разрешений среди отечественных перевозчиков.

В соответствии с порядком подачи заявок, заявки отечественными перевозчиками на потребное количество иностранных разрешений на следующий год подаются через Государственную корпорацию «Правительство для граждан» либо веб-портал «Е-лицензирование» в сроки с 10 августа до 30 сентября текущего года по форме, установленной уполномоченным органом – Комитетом транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Из-за того, что в программе приема заявок не предусмотрены все виды разрешений иностранных государств отечественные перевозчики иногда сталкиваются с трудностями, когда их заявки одобряются программой после неоднократного обращения в уполномоченный орган по внесению в программу соответствующего изменения.

Пунктом 8 Правил предусмотрено, что годовая заявка должна содержать только два пункта, как:

«1) индивидуальный идентификационный номер или бизнес идентификационный номер и наименование отечественного перевозчика;

2) количество потенциального использования иностранных разрешений в разрезе стран и видов выполняемых перевозок», что, по нашему мнению, недостаточно для формирования заявок.

При этом не предусмотрено представление перевозчиком информации о количестве иностранных бланков разрешений, запрашиваемом перевозчиком на следующий год. Ещё не понятно, о каком количестве потенциального

использования иностранных разрешений и за какой год или период года идет речь. Наличие в Правилах таких не четко прописанных норм в части подачи заявки, приводит к некачественному проведению заявочной компании, серьезным просчетам при формировании годовых заявок на бланки разрешений и согласовании квоты обмена.

В соответствии с пунктами 13 и 14 Правил, иностранные разрешения подлежат распределению в территориальные органы и среди перевозчиков по мере поступления заявок на получение бланков иностранных разрешений. То есть иностранные бланки разрешений могут распределяться по усмотрению уполномоченного органа в начале года в полном объеме.

Такие нормы распределения иностранных бланков разрешений не приемлемы, поскольку приводит к неэффективному их использованию. Причина этому в недоработке системы распределения бланков разрешений, при которой разрешения делятся пропорционально заявленному количеству, и компании искусственно завышают свои заявки.

Как показал анализ, на 2017 год были одномоментно распределены все полученные бланки иностранных разрешений. При этом совершенно не учитывалось количество рейсов, выполненных перевозчиками в прошлом году. В результате более тысячи российских, значительное количество узбекских, литовских, турецких (третьих стран) дефицитных бланков разрешений осталось неиспользованными на руках у перевозчиков.

Предлагается Комитету транспорта МИР РК пересмотреть алгоритм, заложенный в программу распределения и выдачи бланков иностранных разрешений. В первоочередном порядке внести в него данные о количестве использованных бланков разрешений данного вида в предыдущем году и предусмотреть поквартальное распределение и выдачу разрешений. Результаты распределения должны быть прозрачными и доводиться до перевозчиков.

Параграф 2 предусматривает порядок оформления и выдачи иностранных разрешений отечественным перевозчикам, которые осуществляют территориальные органы.

Рассмотрение заявки на получение иностранных разрешений, поданного через Государственную корпорацию либо портал, а также расчет количество выдаваемых иностранных разрешений осуществляется территориальными органами в течение двух рабочих дней со дня получения заявки с использованием системы автоматического распределения иностранных бланков разрешений. При этом количество иностранных разрешений, выдаваемых перевозчику, соразмерно уменьшается на количество разрешений, утерянных и (или) невозвращенных в установленные Правилами сроки. Кроме того, уполномоченным органом может быть изменен коэффициент количества иностранного разрешения определенного вида, выдаваемого на одно транспортное средство, который закладывается в алгоритм программы системы автоматического распределения разрешений, что в свою очередь создает искусственный дефицит данного вида разрешений.

Было бы целесообразным разработать и утвердить Порядок распределения, выдачи и использования иностранных бланков разрешений, полученных от зарубежных государств среди отечественных перевозчиков,

который позволяет перевозчикам планировать свою деятельность зная к началу года свои квоты бланков разрешений.

В данном параграфе описывается порядок выдачи отечественным перевозчикам бланков иностранных разрешений, условия их использования на автотранспортных средствах, в том числе на вновь приобретенных и перегоняемых на территорию Республики Казахстан, порядок учета и хранения, а также возврат использованных и неиспользованных иностранных разрешений.

Правилами установлены случаи, когда отечественным перевозчикам отказывается в выдаче иностранных разрешений. Одним из таких случаев является отсутствие иностранных разрешений в территориальном органе, которые происходит из-за несовершенной системы распределения иностранных разрешений, как было указано выше.

Параграф 3 Правил предусматривает выдачу отечественных разрешений иностранным перевозчикам, которые осуществляется компетентными органами их государств из числа разрешений, переданных казахстанским уполномоченным органом, в рамках согласованных квот.

Здесь же установлены особенности использования отечественного разрешения иностранными перевозчиками:

- отечественное разрешение действительно на одну поездку туда и обратно, в том числе в случаях попутной загрузки в обратном направлении с территории Республики Казахстан на территорию государства, из которого была осуществлена перевозка первого рейса;

- при попутной загрузке на территории Республики Казахстан иностранного грузового автотранспортного средства, следующего в обратном направлении из транзитного рейса по территории Республики Казахстан, необходимо иметь дополнительные разрешения на проезд по территории Республики Казахстан: в страну регистрации автотранспортного средства – универсального казахстанского на выезд с территории Республики Казахстан; в третью страну - разрешения на перевозку из третьих стран с территории Республики Казахстан в третьи страны;

- для перевозки груза из третьих стран на территорию Республики Казахстан с перегрузкой (погрузкой/выгрузкой) груза на территории страны, не являющейся пунктом отправления или назначения груза, необходимо иметь разрешение из третьих стран на территорию Республики Казахстан. При этом не допускается перегрузка на территории страны, не являющейся пунктом отправления или назначения груза из третьих стран на территорию Республики Казахстан, груза, таможенный транзит которого еще не завершен, на казахстанское автотранспортное средство, а равно на автотранспортное средство, которое не зарегистрировано в стране регистрации первоначального перевозчика;

- замена тягача или грузового автомобиля допускается на другой тягач или грузовой автомобиль, который зарегистрирован в государстве регистрации перевозчика. Замена перевозчика в пути следования допускается в случае внесения данных последующего перевозчика в международную транспортную накладную (CMR), в книжку МДП и разрешения таможенного органа, на территории которого осуществлена замена перевозчика;

Данная норма принята для исключения фактов уклонения иностранных перевозчиков от предъявления бланков разрешения в/из третьей страны с целью их повторного использования, а также для защиты интересов отечественных перевозчиков.

– проезд иностранного автотранспортного средства, следующего транзитом по территории Республики Казахстан без регистрационного и отличительного знака своего государства, осуществляется на основании разрешения на транзитный проезд, выдаваемого уполномоченным органом на постах транспортного контроля на территории Республики Казахстан либо органами государственных доходов в пунктах пропуска автотранспортных средств через Государственную границу Республики Казахстан, совпадающую с таможенной границей Таможенного союза, после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Налоговым кодексом;

– при перегоне автотранспортных средств, приобретенных в иностранных государствах и предназначенных для использования на территории Республики Казахстан, в том числе с грузом, разрешительные документы не требуются;

Данная норма введена для обеспечения проезда по территории Республики Казахстан без разрешений автотранспортных средств, перегоняемых из иностранных государств на транзитных номерах, для дальнейшего использования на территории Республики Казахстан, не имеющих карточек допуска.

– транзитный проезд иностранных автотранспортных средств по территории Республики Казахстан, с государствами которых не произведен паритетный обмен бланками разрешительных документов, осуществляется на основании разрешения на транзитный проезд, выдаваемого уполномоченным органом на постах транспортного контроля на территории Республики Казахстан либо органами государственных доходов в пунктах пропуска автотранспортных средств через Государственную границу Республики Казахстан, совпадающую с таможенной границей Таможенного союза, после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Налоговым кодексом;

Если соглашениями предусматривается реализация бланков разрешений на въезд (выезд) иностранных автотранспортных средств на территории Республики Казахстан, иностранные перевозчики запрашивают соответствующее разрешение у компетентных органов, осуществляющих функции транспортного контроля.

Правила устанавливают, что на отечественных разрешениях, подтверждающих право проезда иностранного автотранспортного средства по территории Республики Казахстан территориальные органы указывают:

1. срок выезда автотранспортного средства с территории Республики Казахстан в течение не более 30 календарных дней;
2. маршрут следования по территории Республики Казахстан.

При транзитном проезде иностранных автотранспортных средств сроки въезда на территории и выезда с территории Республики Казахстан

определяются временем фактического пребывания на территории Республики Казахстан при следовании, как в прямом, так и в обратном направлении.

Иностранные перевозчики на отечественных разрешениях, подтверждающих право проезда по территории Республики Казахстан, перед началом поездки должны заполнять следующие пункты разрешения:

1. наименование перевозчика и его полный адрес;
2. номер автотранспортного средства;
3. страну загрузки;
4. страну разгрузки;
5. наименование перевозимого груза;
6. вес перевозимого груза.

В целях исключения неправомерного использования отечественных разрешений третьими лицами установлено, что исправления в них не допускаются.

Важной нормой в части обеспечения контроля за перевозками, выполняемыми иностранными операторами, является пункт 48-1, который устанавливает, что иностранные перевозчики при въезде (выезде) на территорию (с территории) Республики Казахстан должны предъявлять органам транспортного контроля отечественные разрешения для проверки оформления в соответствии с требованиями, предусмотренными настоящими Правилами, а также изъятия отрывной части бланка отечественного разрешения.

Поскольку данная норма записана только в подзаконном акте – Правилах и в целях повышения ответственности иностранных водителей за въезд на территорию Республики Казахстан без погашения казахстанского разрешения путем изъятия отрывной части разрешения в разделах «Закон об автомобильном транспорте» и «Кодекс об административных правонарушениях» необходимо внести соответствующие изменения за нарушение этого требования Правил.

В целом Правила применения разрешительной автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении требуют совершенствования.

## **1.6. Таможенные кодексы ЕАЭС и Республики Казахстан**

01 января 2018 года вступил в силу новый Таможенный Кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) и Кодекс Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» от 26 декабря 2017 года № 123-VI ЗРК. Одновременно со вступлением в силу Договора о таможенном кодексе Евразийского экономического союза прекращает действовать Таможенный Кодекс Таможенного Союза от 27 ноября 2009 года, а также ряд международных соглашений, регулировавших таможенные правоотношения и заключенных на этапе Таможенного союза.

Таможенное регулирование в ЕАЭС осуществляется в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС, а в части, неурегулированной этим законодательством, в соответствии с законодательством государств-членов Евразийского экономического союза.

Уполномоченным органом по таможенному регулированию в ЕАЭС определена Комиссия ЕАЭС.

Новый кодекс базируется на передовой международной практике таможенного администрирования, включая положения Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур и Балийского соглашения Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли.

При подготовке ТК ЕАЭС кодифицирована действующая договорно-правовая база Таможенного союза и Единого экономического пространства в сфере таможенного регулирования. Эти международные соглашения были не только кодифицированы, но и актуализированы в ТК ЕАЭС с учетом существующих требований и международных стандартов. ТК ЕАЭС – первый документ в практике Союза, который полностью ориентирован на электронные технологии, оптимизацию процессов посредством передачи данных через единый пропускной канал, единовременную проверку данных всеми контролирующими органами, взаимодействие их друг с другом в онлайн-режиме через информационные платформы, использование программно-аналитических ресурсов при проверке информации и принятии решений.

Нововведения минимизируют контакт предпринимателей с таможенниками. Все процессы – от регистрации декларации до принятия решения о выпуске товара в свободное обращение – принимает не должностное лицо, а компьютер. Данная процедура сократит коррупционные риски, транзакционные издержки и ускорит работу таможенных служб, а также создаст условия для роста экономической безопасности.

ТК ЕАЭС состоит из 9 разделов, 61 главы, 465 статей, 2 приложений и представляет собой документ объемом более 1000 страниц.

В кодексе содержится 297 отсылочных норм, отнесенных к компетенции Евразийской экономической комиссии.

1. Наиболее значимые изменения и новшества, содержащиеся в новом Таможенном кодексе ЕАЭС:

– В основе взаимодействий таможенных органов с иными государственными органами и участниками внешнеэкономической деятельности лежит информационный обмен сообщениями и документами в электронном виде. В настоящее время основные таможенные процедуры оформляются в бумажном виде, а электронные процессы дублируют бумажный документооборот. С введением нового ТК все будет наоборот, т.е. основные таможенные процедуры будут осуществляться в электронном виде, а бумажный вариант будет их дублировать.

Возможность обмена документами и сведениями на бумажном носителе сохраняется в случае отсутствия технической возможности, а также в случаях, установленных кодексом. К таким случаям, в частности, относятся книжки МДП.

– В ТК ЕАЭС определен приоритет электронного таможенного декларирования.

Подача таможенному органу декларации на бумажном носителе допускается в случае неисправности информационных систем таможенных органов, а также в следующих случаях:

1. При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита;
2. В отношении товаров для личного пользования;
3. В отношении товаров, пересылаемых в международных почтовых отправлениях;
4. В отношении транспортных средств международной перевозки;
5. При использовании транспортных, коммерческих документов в качестве таможенной декларации.

– В новом кодексе реализована возможность совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля не только должностными лицами таможенных органов, но и информационными системами таможенных органов.

Это позволит использовать технологию автоматической регистрации таможенных деклараций и автоматического выпуска товаров, а также проводить таможенный контроль в автоматическом режиме без участия сотрудников таможни.

– Согласно новому кодексу, время выпуска товаров сократится до четырех часов с момента регистрации декларации, в то время как стандартное время выпуска, зафиксированное в Таможенном кодексе Таможенного союза, составляет больше суток.

– При подаче декларации на товары документы, на основании которых она заполнена, таможенным органам не представляются. При этом документы, подтверждающие сведения, заявленные в таможенной декларации, должны находиться у декларанта на момент подачи декларации и должны быть представлены по запросу таможенного органа при необходимости.

– Применение таможенного кодекса подразумевает внедрение в перспективе принципа «единого окна» при совершении таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию и их убытием с нее, таможенным декларированием и выпуском товаров. Это принцип однократного представления документов, если информация содержится в базах данных государственных органов дополнительно при таможенном контроле она не представляется.

– В кодексе закрепляется взаимное признание решений таможенных органов стран-членов союза и их равная юридическая сила на всей таможенной территории.

– Существенно расширен перечень специальных упрощений для участников рынка, работающих в статусе уполномоченных экономических операторов (УЭО), новые специальные упрощения сделают этот статус еще более привлекательным. Его могут получить организации, которые соответствуют определенным критериям и пользуются доверием таможенных органов. Новый кодекс рассматривает уполномоченных операторов как партнеров государства, которые ведут прозрачный бизнес, поэтому не требуют пристального внимания со стороны контролирующих органов. В итоге таможенники смогут не отвлекать ресурсы на работу с законопослушными организациями, а сосредоточиться на реальных нарушителях.

ТК ЕАЭС расширяет список лиц, имеющих права на специальные упрощения и включает в него не только декларанта (как в ТК ТС), но и

перевозчика, таможенного представителя, экспедитора и владельцев складов временного хранения.

УЭО, имеющие 1-й тип свидетельства, будут пользоваться упрощениями, связанными с перевозкой товаров на всей территории Евразийского экономического союза. К этому типу относятся международные перевозчики, которые признаются во всех странах ЕАЭС, и к ним не будут применяться дополнительные меры контроля при транзите, в том числе отсутствует необходимость предоставления финансовой гарантии. При наличии свидетельства 1-го типа УЭО предоставляется ряд специальных упрощений, среди которых наиболее важными являются:

- совершение таможенных операций, связанных с прибытием и убытием товаров, таможенным декларированием и выпуском товаров в первоочередном порядке;
- непредоставление обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита, а также в определенных случаях при выпуске товаров, декларантом которых выступает УЭО;
- выпуск товаров до подачи таможенной декларации;
- проведение таможенного контроля в случае его назначения в форме таможенного осмотра или таможенного досмотра в первоочередном порядке;
- признание таможенными органами в качестве средств идентификации пломб УЭО;
- неустановление маршрута перевозки товаров, перевозимых УЭО;
- разгрузка, перегрузка (перевалка) и иные грузовые операции с товарами, находящимися под таможенным контролем и вывозимыми с таможенной территории ЕАЭС, а также замена транспортных средств международной перевозки, перевозящих такие товары другими транспортными средствами, в том числе с удалением наложенных пломб и печатей, без разрешения таможенного органа или без его уведомления.

Таким образом, использование вышеперечисленных специальных упрощений облегчает процедуру прохождения таможенной границы и совершения отдельных таможенных операций, а также снижает временные и финансовые издержки УЭО.

УЭО, имеющие 2-й тип свидетельства, будут пользоваться упрощениями по декларированию и хранению товаров на территории государства, выдавшего свидетельство.

УЭО, имеющие 3-й тип свидетельства, при таможенной очистке прибывшего товара будут в ускоренном и упрощенном порядке проходить таможенные формальности, без дополнительных временных и финансовых затрат, связанных с необходимостью предоставления обеспечения и помещения на склады временного хранения. Данный тип свидетельства для УЭО будет универсальным, к нему будет применяться комплекс упрощений, предусмотренных 1 и 2 типом свидетельства.

Таможенным кодексом ЕАЭС предусмотрен механизм предоставления отдельных специальных упрощений на взаимной основе УЭО иностранных

государств в соответствии с двусторонними международными договорами. В данном случае специальные упрощения применяются только на территории государства, являющегося стороной таких международных договоров.

При наличии двустороннего международного договора, предусматривающего взаимное предоставление специальных упрощений, казахстанским УЭО могут предоставляться специальные упрощения не только в Казахстане и ЕАЭС, но также и в договариваемом государстве.

В настоящее время Комитетом государственных доходов МФ РК проводятся переговоры с таможенными службами Китайской Народной Республики, Турецкой Республики, Республики Кореи по вопросу предоставления отдельных специальных упрощений на взаимной основе.

2. Дополнительно можно выделить изменения, касающиеся предварительного информирования и применения таможенной процедуры таможенного транзита:

а) Предварительное информирование

В ТК ЕАЭС заложены лишь самые основные подходы к применению предварительного информирования, в то время как, например, порядок представления предварительной информации и порядок ее регистрации будут утверждены отдельными решениями ЕЭК.

Законодательством закладываются основные принципы предварительного информирования:

- информация подается однократно, используется многократно;
- информация используется как таможенными органами, так и иными контролирующими органами на границе.

Предварительное информирование избавит субъекты хозяйствования от излишнего общения со всеми контролирующими органами в пункте пропуска. Таможня сама озаботится о передаче данных сведений своим смежникам. И на момент прибытия груза на границу таможенный контроль в большинстве случаев будет уже завершен и приняты решения либо о выпуске, либо о форме допконтроля. Таким образом, предварительное информирование служит инструментом ускорения и оптимизации таможенных формальностей для бизнеса.

В соответствии со ст.11 ТК ЕАЭС предварительная информация в зависимости от целей представления подразделяется на:

- представленную в целях оценки рисков – обязательная часть;
- представляемую для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля – расширенная часть.

Какие сведения будут подаваться в расширенной части предварительной информации будет установлено соответствующим решением ЕЭК, но известно, что они будут использоваться, например, для совершения транспортного контроля, для совершения таможенных операций, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, с помещением товаров на временное хранение, для ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля и т.п.

Согласно ТК ЕАЭС предварительная информация может представляться как сведения в электронном виде, так и в виде электронного документа,

подписанного электронной цифровой подписью. Информация, подаваемая через TIR-EPD, является «сведениями, подаваемыми в электронном виде».

Таким образом, после вступления ТК ЕАЭС в силу возможность представления предварительной информации с применением TIR-EPD сохраняется без каких-либо изменений.

Применение таможенной процедуры таможенного транзита не претерпело принципиальных изменений по сравнению с ТК ТС. Наиболее существенные из них:

1. Для завершения действия процедуры при перевозках автотранспортом документы в таможенный орган представляются в течение 3 часов с момента их прибытия в место доставки товаров (по ТК ТС – 1 час).

2. Срок помещения на временное хранение или под процедуру после завершения транзита при автоперевозках – 8 часов после регистрации подачи документов таможенным органом назначения (по ТК ТС – 3 часа).

3. Пп. 7 п. 4 ст. 146 ТК ЕАЭС сохранена норма, содержащаяся в пп. 3 п. 2 ст. 217 ТК ТС, в соответствии с которой обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов при таможенном транзите не предоставляется в случаях, предусмотренных международными договорами в рамках Союза и (или) международными договорами государств-членов с третьей стороной.

4. Изменяются подходы к применению сертификатов обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов (далее – сертификат обеспечения). Так, в частности:

– вводится приоритет оформления сертификата обеспечения в виде электронного документа;

– международным договором (Соглашением стран-членов ЕАЭС) будут установлены условия оформления сертификатов на сумму, превышающую предоставленное обеспечение;

– возможность подтверждения одним сертификатом обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых по нескольким транзитным декларациям.

5. Регламентированы подходы для мультимодальных перевозок, например, в соответствии с п. 3 ст. 62 – исполнение за плательщика обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов может обеспечиваться экспедитором, а в соответствии с п. 1 ст. 83 при декларировании таможенного транзита декларантом может выступать экспедитор. МСАТ будет следить за практическим применением указанных статей, а также других нормативных документов, имеющих отношение к интермодальным перевозкам, и информировать членов соответственно.

6. Важным моментом является то, что ТК ЕАЭС закрепляет возможность использования временно ввезенных транспортных средств международной перевозки (ТСМП) для внутренней перевозки.

В частности, в отличие от ст. 344 ТК ТС, которая прямо запрещала использование ТСМП для перевозки грузов во внутренних перевозках по таможенной территории таможенного союза, в п.7 ст. 275 ТК ЕАЭС оговариваются случаи, когда такая перевозка возможна:

- такая перевозка допускается международными договорами государств-членов с третьей стороной в области автомобильного транспорта;
- такая перевозка осуществляется в рамках многосторонних квот Европейской конференции министров транспорта и государства-члены, на территориях которых начинается и заканчивается такая перевозка, являются участниками указанной конференции.

Анализ ТК ЕАЭС показывает, что формально в документе содержатся необходимые правовые основания для беспрепятственного применения процедуры МДП в Евразийском экономическом союзе. В частности:

- закреплено отсутствие необходимости предоставлять обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов при таможенном транзите, если это установлено международными договорами государств-членов с третьей стороной;

– таможенное декларирование в письменной форме допускается при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

Вместе с тем, приоритет электронного декларирования и развитие информационных технологий в сфере таможенного регулирования приводят к тому, что таможенные органы, в частности Российской Федерации, различными способами препятствуют осуществлению таможенного декларирования в письменной форме.

На сегодняшний день от перевозчиков поступают многочисленные обращения в отношении требований сотрудников таможенных органов по электронному оформлению транзита. Прежде всего это касается пунктов пропуска, расположенных на западном и северо-западном участках таможенной границы евразийского союза. Однако, согласно положениям пункта 3 статьи 179 ТК ТС таможенное декларирование производится в письменной и (или) электронной формах. Аналогичные положения содержатся в пункте 4 статьи 104 ТК ЕАЭС. Другими словами, выбор формы декларирования таможенной процедуры таможенного транзита является и будет являться безусловным правом декларанта (перевозчика).

ТК ЕАЭС потребует серьезной модернизации программно-технических средств таможенной службы, в частности системы управления рисков. В странах ЕАЭС разный уровень развития информационных технологий в системе регулирования внешне-экономической деятельностью и есть вероятность, что одни страны будут двигаться значительно быстрее других, поэтому не все и не сразу нормы Кодекса начнут работать на практике.

В условиях динамично развивающихся информационных и телекоммуникационных технологий возрастает значение цифровизации таможенных процедур. Введение Таможенного кодекса ЕАЭС приведет к росту объемов торговли и станет инструментом развития союзных экономик. Успешное функционирование и устойчивость ЕАЭС как интеграционного объединения поможет государствам-участникам занять свое место в мировой экономической системе.

Основу нового Таможенного кодекса Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» от 26 декабря 2017 года составил новый Таможенный кодекс ЕАЭС. В Кодексе полностью

имплементированы положения Таможенного кодекса ЕАЭС, реализованы отсылочные нормы на национальное законодательство, а также установлены правоотношения, которые не были урегулированы в Кодексе ЕАЭС. Основные подходы Таможенного кодекса ЕАЭС в части автоматизации бизнес-процессов на таможене, связанных с электронным декларированием, механизмом «единого окна», автоматическим выпуском товаров полностью нашли отражение в проекте национального Кодекса. Документом регулируется порядок осуществления таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС и убытием с нее, с подачей и отзывом таможенной декларации, с выпуском товаров. Новое таможенное законодательство облегчит ведение внешнеэкономической деятельности, позволит Казахстану максимально использовать транзитный и экспортный потенциал, в большей степени защитит и окажет поддержку отечественным предпринимателям.

В целях реализации программы главы государства «План нации – 100 конкретных шагов» расширяется перечень товаров, выпускаемых по заявлению до подачи таможенной декларации, так называемый режим таможенной очистки «Постфактум». Она будет распространяться в отношении товаров, помещенных под таможенные процедуры свободного склада, свободной таможенной зоны, переработки на таможенной территории; инвесторов; Уполномоченных экономических операторов.

Для оптимизации налоговых и таможенных политик и процедур ряд положений Таможенного кодекса синхронизируются с Налоговым кодексом. Это касается положений: по учету, зачету (возврату) таможенных пошлин, налогов; взыскания задолженности и обжалования уведомлений об устранении нарушений и о результатах проверки; сроки исковой давности устанавливаются в соответствии с новым Налоговым кодексом. Он сокращен для малого и среднего бизнеса до трех лет.

В новом таможенном законодательстве заложены упрощения для лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела. Если за несвоевременно предоставленную отчетность лица исключались из реестра, то теперь их деятельность будет приостанавливаться до устранения нарушений. Также кодекс дает возможность возобновить деятельность лица после устранения нарушения. Кроме того, расширены случаи освобождения декларанта от административной ответственности.

В целях развития транзитного потенциала Республики Казахстан Кодекс предусматривает ряд норм по оптимизации таможенных операций. В Кодексе Республики Казахстан «О таможенном деле в Республике Казахстан» от 30 июня 2010 года предусматривалось завершение таможенного транзита в течение 24 часов, в новом же Кодексе Республики Казахстан для завершения процедуры отведено не более 4 часов рабочего времени. В случае необходимости проведения таможенного досмотра транзитных грузов сроки их проведения сокращены с десяти до пяти дней.

Была определенная сложность в оформлении транзита при смешанных перевозках. На каждую единицу транспорта оформлялась отдельная транзитная декларация. В новом Таможенном кодексе предоставлена возможность

оформления одной транзитной декларации, что существенно облегчает процедуру мультимодальных перевозок.

В рамках нового законопроекта свое решение нашли те вопросы, которые на сегодняшний день вызывают ряд нареканий как со стороны бизнес-сообщества, так и государственных органов. Это касается условно выпущенных товаров, по которым сертификаты соответствия могут предоставляться таможенным органам после выпуска. Кодексом предусматривается компетенция Правительства на запрет помещения под условный выпуск отдельных товаров, например, детские товары, игрушки, предметы гигиены. То есть эти товары могут расстомаживаться только при условии подтверждения безопасности путем предоставления сертификатов соответствия. Также Кодексом заложена норма по совместному приказу уполномоченных органов в сфере технического регулирования, охраны общественного здоровья и таможенного дела по установлению порядка и сроков предоставления сертификатов соответствия после выпуска товаров. В документе прямо прописан запрет на распоряжение такими товарами до предоставления сертификатов соответствия. Таможенный контроль за ними будет осуществляться до исполнения обязательств импортером. Все сведения о таких товарах таможенные органы будут передавать органам санитарно-эпидемиологического благополучия. Данные меры должны предотвратить случаи попадания на рынок некачественных товаров.

Депутатами был принят пакет сопутствующих поправок «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам таможенного регулирования». Документ предусматривает изменения в 6 Кодексах и 29 законов. В частности, внесены изменения в Экологический кодекс Республики Казахстан в части выдачи государственной экологической экспертизы при помещении товаров под таможенную процедуру уничтожения. Также Кодексом предусмотрены технические поправки в Бюджетный кодекс Республики Казахстан в части отнесения авансовых платежей по таможенным платежам к налоговым поступлениям для открытия по ним отдельного кода бюджетной классификации. В Кодексе об административных правонарушениях (КоАП) и Уголовном кодексе закрепляются положения касательно ответственности по соответствующим материальным нормам проекта Кодекса, а также исключена статья 541 КоАП, касающаяся нарушения сроков временного хранения. Это связано с исключением дублирования, так как нарушение сроков временного хранения влечет за собой нарушение сроков таможенного декларирования, за которую в КоАПе предусмотрена соответствующая санкция. Также внесены поправки в некоторые законы в части передачи функции транспортного контроля и другие. В целях информационного обмена и соблюдения валютного законодательства внесены дополнения в части законодательного обеспечения взаимодействия органов государственных доходов и Национального Банка Республики Казахстан. В целом большинство поправок в законодательные акты связаны с актуализацией используемой в них терминологии таможенного законодательства.

## 1.7. Налоговый кодекс Республики Казахстан

Налоговое законодательство Республики Казахстан основывается на Конституции Республики Казахстан, состоит из Налогового Кодекса, а также нормативных правовых актов, принятие которых предусмотрено Налоговым Кодексом.

С 1 января 2018 года введен в действие новый, уже третий по счету, Налоговый Кодекс Республики Казахстан.

Он стал больше (773 статьи), подробнее и ближе к бизнесу. И хотя много статей вводятся немедленно, большая их часть и наиболее важные новеллы отсрочены по времени и вводятся в 2019-2020 годах. Новый Кодекс стал более понятным, почти всем терминам даны определения для избежания двойного толкования.

Изменения и поправки направлены на развитие малого и среднего бизнеса, в частности, предлагается новый альтернативный режим налогообложения.

Кодекс предусматривает изменение идеологии – теперь она будет направлена на защиту интересов добросовестного налогоплательщика. Все неясности и неточности Налогового Кодекса будут толковаться в пользу налогоплательщика. Также предусматривает стимулирование для различных секторов экономики и упрощение администрирования. Теперь оно будет мотивировать самостоятельную уплату налогов.

С 1 января 2018 года малый и средний бизнес Казахстана получил новый выгодный налоговый режим – режим на основе фиксированного вычета на добровольной основе (с учетом доходов и расходов). Снижена ставка социального налога с 11% до 9,5% за счет снижения ставки взносов в государственный фонд социального страхования.

Для развития малого и среднего бизнеса предусмотрено сохранение действующих специальных налоговых режимов. Предусмотрено снижение налоговой ставки стоимости патента, пересмотрены пределы специального налогового режима на основе упрощенной декларации по численности (30 человек) и предельному доходу.

Для исключения нагрузки на малый бизнес сохраняется действующий порог по НДС в размере 30 000 МРП. С 2019 года предусмотрен механизм возврата дебетового сальдо по приобретенным товарам внутри страны путем введения контрольного счета НДС, применение которого будет добровольным.

С 2020 года предусмотрено сокращение срока исковой давности для малого и среднего бизнеса с пяти до трех лет, для остальных остается пять лет.

Также отменяются льготы, противоречащие требованиям ВТО. Причиной стало то, что по требованиям ВТО, для товаров внутреннего производства и импорта должны быть применены равные условия налогообложения.

Кардинально пересмотрена система управления рисками (СУР). Налоговое администрирование, в том числе стимулирующие и контрольные меры, будут выстроены на основании дифференцированного подхода налогоплательщиков. При низкой степени риска – отсутствие налоговых проверок, возможные послабления в виде изменения сроков представления отчетности, уплаты задолженности, возможность участия в горизонтальном мониторинге и т.д.

Введен институт отсрочки или рассрочки по уплате налогов и плат.

Новый Налоговый Кодекс Республики Казахстан расширил перечень оснований, по которым органы государственных доходов могут принимать меры для ликвидации юридических лиц по решению суда.

С 2020 года все обязаны будут раз в год сдавать декларацию о своих доходах и имеющемся имуществе.

Произошли изменения в налоговом законодательстве касательно международных перевозок.

Статьей 387 «Налогообложение международных перевозок» расширено понятие международной перевозки и дополнено такими услугами как: перевозка груза багажа и услуга по проследованию пассажирских поездов (вагонов) в международном сообщении. Оборот по реализации услуг по международным перевозкам облагается по нулевой ставке.

Добавлена новая статья, дающая определение работам и услугам, связанным с международными перевозками. Обороты по работам и услугам, перечисленным в статье 395, освобождаются от НДС, если их местом реализации является Республика Казахстан.

Кодексом Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (налоговый кодекс) от 25.12.2017 года установлено, что с 1 января 2019 года при совершении оборота по реализации товаров, работ, услуг обязаны выписать счет-фактуру (статья 412):

– плательщики налога на добавленную стоимость, предусмотренные подпунктом 1) пункта 1 статьи 367 Налогового кодекса;

– налогоплательщики в случаях, предусмотренных нормативными правовыми актами Республики Казахстан, принятыми в целях реализации международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан;

– комиссионер, не являющийся плательщиком налога на добавленную стоимость, в случаях установленных статьей 416 Налогового кодекса;

– экспедитор, не являющийся плательщиком налога на добавленную стоимость, в случаях установленных статьей 415 Налогового кодекса;

– налогоплательщики в случае реализации импортированных товаров.

Счет-фактура выписывается в электронной форме или на бумажном носителе.

Счет-фактура в электронной форме выписывается в информационной системе электронных счетов-фактур в порядке и по форме, которые определены уполномоченным органом.

Выписка счета-фактуры на бумажном носителе производится в порядке, установленном настоящей статьей, по форме, определяемой налогоплательщиком самостоятельно.

Законом Республики Казахстан от 25.12.2017 года № 121-IV «О введении в действие Кодекса Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» установлено, что с 1 января 2018 года счет-фактуру в электронной форме обязаны выписывать:

– налогоплательщики в случаях, предусмотренных нормативными правовыми актами Республики Казахстан, принятыми в целях реализации международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан;

- налогоплательщики, подлежащие налоговому мониторингу;
- налогоплательщики, являющиеся в соответствии с таможенным законодательством Республики Казахстан уполномоченным экономическим оператором, таможенным представителем, таможенным перевозчиком, владельцем складов временного хранения, владельцем таможенных складов;
- налогоплательщики, осуществляющие международные перевозки грузов.

Все вышеперечисленные налогоплательщики вправе выписывать счет-фактуру на бумажном носителе в случае:

1. отсутствия по месту нахождения налогоплательщика в границах административно-территориальных единиц Республики Казахстан сети телекоммуникаций общего пользования.

Информация об административно-территориальных единицах Республики Казахстан, на территории которых отсутствуют сети телекоммуникаций общего пользования, размещается интернет-ресурсе уполномоченного органа.

2. возникновения в информационной системе электронных счетов-фактур технических ошибок, подтвержденных уполномоченным органом.

После устранения технических ошибок счет-фактура, выписанный на бумажном носителе, подлежит регистрации в информационной системе электронных счетов-фактур в течение пятнадцати календарных дней с даты устранения технических ошибок.

В статье 427 «Уплата налога на добавленную стоимость на импортируемые товары методом зачета» существенных изменений нет.

Налог на добавленную стоимость уплачивается методом зачета плательщиками налога на добавленную стоимость по следующим товарам, помещаемым под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления:

1. оборудование;
2. сельскохозяйственная техника;
3. грузовой подвижной состав автомобильного транспорта;
4. вертолеты и самолеты;
5. локомотивы железнодорожные и вагоны;
6. морские суда;
7. запасные части;
8. пестициды (ядохимикаты);
9. племенные животные всех видов и оборудование для искусственного осеменения;
10. крупный рогатый скот живой.

Выпуск этих товаров для внутреннего потребления производится без фактической уплаты налога на добавленную стоимость при условии уплаты в установленном порядке таможенных платежей и акцизов по подакцизным товарам.

Сумма налога на добавленную стоимость, уплаченная методом зачета, отражается в декларации по налогу на добавленную стоимость одновременно в

начислении и зачете в порядке, определенном налоговым законодательством Республики Казахстан.

В случае нарушения в течение пяти лет с даты выпуска товаров для внутреннего потребления на территорию Республики Казахстан требований, установленных пунктами 1 и 2 настоящей статьи, налог на добавленную стоимость на импортируемые товары подлежит уплате с начислением пени со срока, установленного для уплаты налога на добавленную стоимость на импортируемые товары, в порядке и размере, которые определены таможенным законодательством Евразийского экономического союза и (или) таможенным законодательством Республики Казахстан.

Реализация товаров, по которым налог на добавленную стоимость на импортируемые товары уплачен методом зачета, по истечении пяти лет с даты их выпуска для внутреннего потребления на территорию Республики Казахстан не подлежит обложению налогом на добавленную стоимость на импортируемые товары.

Увеличен срок выписки счетов-фактур при экспорте и импорте товаров, работ, услуг в ЕАЭС (статья 453). В случае экспорта товаров с территории Республики Казахстан на территорию государства-члена ЕАЭС счет-фактура выписывается не ранее даты совершения оборота и не позднее:

- 7 календарных дней после даты совершения оборота по реализации на бумажном носителе;
- 20 календарных дней после даты совершения оборота по реализации в электронной форме.
- При экспорте товаров в страны ЕАЭС счет-фактура должен содержать дополнительные сведения:
  - дату совершения оборота по реализации;
  - номер, идентифицирующий лицо в качестве налогоплательщика-покупателя в государстве-члене ЕАЭС.

При реализации товаров ввезенных из стран ЕАЭС на территорию Республики Казахстан импортер имеет право выписать счет-фактуру в электронной форме до 20 числа месяца, следующего за месяцем импорта этих товаров.

## **1.8. Кодекс об административных правонарушениях**

Акты применения права в механизме правового регулирования занимают особое место, представляя собой высшую форму его реализации, выделяющуюся активным, творческим подходом уполномоченных должностных лиц, целевой направленностью на создание правоотношений. Правоприменительные акты служат юридическими фактами для возникновения, изменения и прекращения правоотношений, причем, не только административных, но и регулируемых нормами других отраслей права.

Предмет правового регулирования в сфере международных автомобильных перевозок образуют административно-правовые и гражданско-правовые отношения, возникающие в связи с осуществлением казахстанскими и

иностранными лицами (перевозчиками) предпринимательской деятельности по перемещению через Государственную границу Казахстана грузов.

Правоотношения, возникающие в сфере международных автомобильных перевозок, направлены на общий объект: перемещение грузов через Государственную границу Казахстана. При этом во всей совокупности правоотношений выделяются отношения, подлежащие административно-правовому регулированию. Эти отношения направлены на два системообразующих объекта:

1. экономическая безопасность Казахстана;
2. безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Контроль за осуществлением международных автомобильных перевозок, представляет собой административный надзор, о чем свидетельствуют выявленные в работе характерные для надзорной деятельности признаки: субъекты, объект, предмет, правоохранный характер, цель, задачи, функции и правовая форма.

Для административно-правового регулирования международных автомобильных перевозок должны быть востребованы принципы: законности; равенства субъектов международных автомобильных перевозчиков; презумпции добросовестности международных автомобильных перевозчиков; соблюдения международных договоров Казахстаном, соответствия национального законодательства общепризнанным принципам и нормам международного права; открытости и доступности для перевозчиков нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, предъявляемые к осуществлению международных автомобильных перевозок; установления обязательных требований законов и других нормативных правовых актов; осуществления управленческих воздействий уполномоченными должностными лицами органов, уполномоченных в области регулирования и контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок; учета объектов управления и показателей их деятельности, а также оценки результатов управленческих воздействий; возможности обжалования действий (бездействия) должностных лиц органов государственного управления и контроля в области международных автомобильных перевозок; ответственности органов государственного управления и контроля в области международных автомобильных перевозок и их должностных лиц за нарушение законодательства Казахстана.

Правоотношения, возникающие в связи с осуществлением государственного контроля за международными автомобильными перевозками, сочетают в себе правоохранные и регулятивные признаки.

Наличие правоохранных признаков обусловлено тем, что рассматриваемый вид правоотношений направлен на обеспечение (охрану) экономических интересов Казахстана и отечественных перевозчиков, а также возможностью применения мер административного принуждения. Регулятивное по природе правоотношение, возникшее в связи с позитивными обстоятельствами, например, плановая проверка, может измениться в случае

обнаружения в ходе проверки негативных обстоятельств, требующих применения мер принуждения.

Любая отрасль казахстанского права регулирует определенные правоотношения. В частности, гражданскому праву свойственно регулирование гражданских правоотношений (имущественных и связанных с ними личных неимущественных прав), уголовному праву - регулирование отношений, связанных с преступлением и наказанием.

Если рассматривать понятие административное право в общих ракурсах, то оно рассматривается как область права, связанная с государственным регулированием жизнедеятельности в государстве, руководством, предписанием, административным судопроизводством и наказанием.

Первый в истории суверенного Казахстана Кодекс об административных правонарушениях был принят 30 января 2001 года и действовал до 1 января 2015 года. До такой систематизации (кодификации) законодательство об административных правонарушениях долгое время регулировалось отдельными разрозненными нормативными актами, не существовало единых процедур привлечения к административной ответственности. Поэтому анализируя положения Кодекса об административных правонарушениях необходимо иметь ввиду его многоаспектность и неоднозначность.

За время действия Кодекса об административных правонарушениях от 2001 года поправки в него вносились более 100 раз. Причем в последние годы такая практика возросла - начиная с 2012 года было принято свыше 60 законов, которыми Кодекс был дополнен свыше 200 статьями.

В настоящем анализе не ставилась цель анализа всех положений КоАП на предмет их коррупционности, что представляется очень большой задачей, выполнение которой под силу лишь группе специалистов, обладающих познаниями в юриспруденции, экономике и финансах, инженерном деле, энергетике, сельском хозяйстве и т.д. Поэтому основное внимание сосредоточено, в первую очередь, на Положениях Кодекса по вопросам административной ответственности и производства по делам об административных правонарушениях и отдельных статьях, где в той или иной степени касаются Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении и прослеживаются возможности правонарушений.

27 октября 2017 года Правила применения разрешительной системы (далее – Правила) был дополнен пунктом 48-1, который предусматривает предъявление иностранными перевозчиками при въезде (выезде) на территорию (с территории) Казахстана органам транспортного контроля казахстанские разрешения для проверки оформления в соответствии с требованиями Правил, а также для изъятия отрывной части бланка отечественного разрешения.

Ответственность иностранного перевозчика за использование отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами предусмотрена пунктом 5 статьи 573 КоАП в виде штрафа в размере 20МРП. Так как новый пункт 48-1 Правил предусматривает и предъявление разрешения для изъятия отрывной части бланка отечественного разрешения, то ответственность

иностранного перевозчика за непогашение отечественного разрешения может рассматриваться этим же пунктом, т.е. в виде штрафа в размере 20МРП.

На практике же органами транспортного контроля данная норма применяется к иностранным перевозчикам за неправильное оформление отечественного разрешения. При этом очень высока вероятность ухода иностранных перевозчиков от ответственности за непогашение отечественного разрешения.

Отдельная норма, предусматривающая ответственность иностранного перевозчика за непогашение отечественного разрешения не предусмотрена. В результате на сегодняшний день вновь введенная норма пункта 48-1 Правил не работает как инструмент усиления ответственности иностранных перевозчиков за непогашение отечественных разрешений.

В то же время, пунктом 4 Правил заполнения российских разрешений и специальных разовых разрешений на осуществление международной автомобильной перевозки с территории или на территорию третьего государства, утвержденных приказом Министерства транспорта России от 14 октября 2015г. №302 предусмотрено, что «в случае незаполнения или неправильного заполнения пунктов бланка российского разрешения, а также в случае непроставления отметки о въезде транспортного средства на территорию Российской Федерации либо о его выезде с территории Российской Федерации разрешение считается недействительным». Признание разрешения недействительным является основанием считать, что перевозка иностранным перевозчиком выполняется без российского разрешения и на него налагается административный штраф в соответствии статьей 11.29. КоАП РФ в сумме от ста пятидесяти до двухсот тысяч рублей (около 3,5 тыс. долларов США). Перевозчику необходимо будет оплатить штраф и предъявить новое российское разрешение.

Проведенный нами анализ положений Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях показывает различные возможности для совершения правонарушений в сфере осуществления иностранцами или иностранными юридическими лицами международных автомобильных перевозок на территории Республики Казахстан регулируемых законодательством об административной ответственности.

Справедливости ради следует отметить, что Кодекс представляет собой очень сложный акт с точки зрения юридической техники и круга регулируемых вопросов. В производстве по делам об административных правонарушениях задействованы десятки государственных органов, а иногда государственные и даже негосударственные организации, которые к тому же постоянно возникают, исчезают и реорганизуются. Административные правонарушения связаны с многочисленными правилами поведения граждан и организаций, которые устанавливаются десятками законов и подзаконных актов, и было бы неправильно не учитывать их при оценке вопросов административной ответственности.

Кроме того, одной из причин, способствующего возникновению коррупционных действий, относится противоречие различных статей Кодекса; недостаточное внимание к описанию процедурных правил привлечения к

административной ответственности; частое использование оценочных или недостаточно определенных характеристик; несогласованность Кодекса с другими нормативными правовыми актами.

Так, с 09.01.2018г. в Казахстане вступили в силу изменения и дополнения в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях, касающиеся сферы транспорта и введена новая административная ответственность за:

– нарушение правил перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа ЖД транспортом (новая часть 4 статьи 571), которое влечет штраф на физических лиц в размере пяти, на должностных лиц - в размере 10, на субъекты малого предпринимательства - в размере 15, на субъекты среднего предпринимательства - в размере 25, на субъекты крупного предпринимательства - в размере 35 месячных расчетных показателей (МРП).

– непредставление и незаполнение перевозчиком товарно-транспортной накладной (акта замера или взвешивания), путевого листа при осуществлении перевозки груза, пассажиров и багажа автотранспортом (новая статья 571-1) влекут штраф на физических лиц в размере 20, на субъектов малого предпринимательства - в размере 40, на субъектов среднего предпринимательства - в размере 50, на субъектов крупного предпринимательства - в размере 60 МРП.

– за осуществление иностранными перевозчиками международной автомобильной перевозки при наличии неисполненного уведомления, выданного уполномоченным органом транспортного контроля государств-членов ЕАЭС, а также отклонение от маршрута, указанного в уведомлении (часть 6 статьи 573) влекут штраф в размере 100 МРП.

– за осуществление замены (перецеп) тягача или грузового автомобиля на другой тягач или грузовой автомобиль, который не зарегистрирован в государстве регистрации перевозчика (часть 7 статьи 573) влечет штраф на водителей автотранспортных средств в размере 200, на юридических лиц - в размере 500 МРП.

– за управление маломерным судном без надетых и пристегнутых индивидуальных спасательных средств на лицах, находящихся на маломерном судне или буксируемом плавательном средстве (часть 5 статьи 582) влечет штраф на физических лиц в размере пяти МРП.

Вместе с тем, из Кодекса исключена часть 6 статьи 593 (перевозка самосвалами), статья 574 (отсутствие списка пассажиров), статья 576 (отсутствие у водителей договора перевозки при осуществлении нерегулярных внутриреспубликанских перевозок), часть 1 статьи 584 (нарушение правил подачи сигналов при водолазных работах), 609 (перевозка пассажиров без соответствующего свидетельства).

Кроме того, согласно внесенным изменениям, на 10-20 МРП снижены административные штрафы за проезд автотранспорта с превышением весовых параметров. Впредь ответственность за такое нарушение будет наступать при превышении от одной тонны.

Наряду с этим, с 25 до 200 МРП увеличены штрафы на иностранных водителей за осуществление международной перевозки без казахстанского

бланка разрешения. Также установлен единый штраф на иностранных перевозчиков в размере 100 МРП за осуществление каботажных перевозок на территории Республики Казахстан.

Осуществление государственного управления в области международных автомобильных перевозок представляет собой реализацию норм ряда административно-правовых институтов. Субъектами правоприменения являются должностные лица уполномоченных органов исполнительной власти.

Основываясь на выполненном анализе, можно сделать вывод, что отдельные существующие нормы и процедуры в Кодексе Республики Казахстан об административных правонарушениях способствуют распространению коррупции.

### **1.9. Национальный стандарт СТ РК 1418-2014**

Согласно статьи 20 Закона Республики Казахстан «О техническом регулировании» в Республике Казахстан одним из нормативных документов по стандартизации является национальный стандарт Республики Казахстан (СТ РК). Национальный стандарт разрабатывается на продукцию, работы и услуги, потребности в которых носят межотраслевой характер, в них содержатся как обязательные, так и рекомендательные для выполнения требования к объекту стандартизации.

В данном анализе рассматривается, один из национальных стандартов, регулирующий вопрос переоборудования транспортных средств.

Согласно предыдущему СТ РК 1418-2005 «Автотранспортные средства. Переоборудование» переоборудование автотранспортных средств – это внесение изменений в конструкцию автотранспортного средства путем исключения предусмотренных или установка не предусмотренных составных частей и предметов оборудования, в результате которых изменяются их свойства, параметры и технические характеристики, заданные предприятием-изготовителем, влияющие на безопасность движения.

В соответствии с Правилами дорожного движения Республики Казахстан, эксплуатация транспортных средств запрещается, если произведено переоборудование транспортных средств без разрешения дорожной полиции. Соответствующие должностные лица и иные лица в случаях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают переоборудование автотранспортных средств, с дорожной полицией и другими уполномоченными органами.

Согласно ранее действовавшего СТ РК 1418-2005, п.4.3. прямо указывал обязательные условия для осуществления переоборудования, которое приводит к изменению разрешенной максимальной массы базового АТС, ее распределения по осям, модели двигателя, его веса, мощности, систем питания и подачи топлива, колесной базы или колесной формулы, тормозного, рулевого управления и трансмиссии, внешних осветительных приборов. Указанные изменения допускалось проводить при соблюдении всех следующих условий:

– наличие разрешений предприятий-изготовителей базового АТС на соответствующий вид переоборудования;

- наличие индивидуального разрешения государственного уполномоченного органа;

- наличие нормативной документации, утвержденной в установленном порядке в Республике Казахстан.

Однако, с 01.01.2016 года в Казахстане действует новый национальный стандарт СТ РК 1418-2014, который упразднил условия получения разрешения на переоборудование транспортного средства.

Согласно новому Стандарту переоборудование стало возможным без обязательного соблюдения всех основных условий, а переоборудование базового автомобильного транспортного средства допускается проводить при соблюдении одного из следующих условий:

- наличия разрешений изготовителей базового АМТС;

- официальных технологических документов (руководств по монтажу надстроек, типовых технологий на определенные конкретные виды внесения изменений в конструкцию) изготовителей базового АМТС на соответствующий вид внесения изменений в конструкцию;

- наличия индивидуального разрешения государственного уполномоченного органа;

- наличия разработанной и согласованной в установленном порядке с государственным уполномоченным органом конструкторской документации, включающей в себя технические условия или стандарты, содержащие требования (совокупность всех показателей, норм, правил и положений) к конкретному виду внесения изменений в конструкцию, его осуществлению, контролю, приемке и поставке.

Вышеуказанные изменения привели к тому, что ряд транспортных компаний для повышения экономической выгоды переоборудовали свои транспортные средства.

Возможные изменения в конструкцию транспортного средства, законные на основании СТ РК 1418-2014:

- удлинение кузова автомобиля и прицепа;

- установка дополнительной оси на прицепе;

- увеличение объема кузовов путем устройства днища под рамой;

- снижение веса ТС, убирая тормозные колодки на некоторых осях и другие дополнительные оборудования.

В результате данных методов переоборудования грузоподъемность автотранспортного средства значительно увеличивается.

Последствия от переоборудования транспортных средств:

- порождение недобросовестной конкуренции среди перевозчиков;

- увеличение аварийности на дорогах;

- более быстрый износ дорожного покрытия и мостов;

- увеличение выбросов в атмосферу, в виде углекислого газа (загрязнение для окружающей среды).

Из проведенного анализа применения национального стандарта СТ РК 1418-2014 следует:

1. В 2016 году были внесены изменения по правилам получения разрешения на переоборудование ТС и разрешение от изготовителя базового ТС более не является обязательным.

2. Действующие нормы пункта 4 действующего СТ РК 1418-2014 приводят к тому, что перевозчики вместо обновления своего автопарка, в основном заинтересованы в покупке поддержанных транспортных средств и их переоборудовании, что согласно национальному законодательству, регулирующего данный вопрос СТ РК 1418-2014 законно.

В рамках проведенного анализа и ущерба от переоборудования считаем необходимым пересмотреть требования для переоборудования:

1. Включить в обязательные условия к получению разрешения на переоборудование ТС – наличие разрешений предприятий-изготовителей базового автомобильного транспортного средства.

### **1.10. Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ.**

Значительное место в вопросах организации международных автомобильных перевозок отводится профессиональному образованию.

24 ноября 2006 года в Минске было подписано «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ» уполномоченными представителями шести стран (Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Украина, Республика Армения, Кыргызская Республика).

Цель Соглашения: создание гармонизированных требований к профессиональной подготовке и компетентности международных автомобильных перевозчиков стран СНГ.

Совет по автомобильному транспорту Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ осуществляет функцию информационного обеспечения и координацию деятельности.

В Соглашении прописаны требования к единым программам («программы дополнительного обучения на профессиональную компетентность, разработанные в соответствии с едиными требованиями к дополнительному обучению и профессиональной компетентности и утвержденные компетентными органами Сторон в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков»), на основании которых в каждом государстве СНГ должна быть создана система обучения, проведения проверки знаний и выдача Свидетельства профессиональной компетенции (СПК).

В приложении №1 прописан «Перечень единых требований к дополнительному обучению на профессиональную компетентность», согласно которому каждая Страна и ее компетентный орган разрабатывают единые программы обучения международных автомобильных перевозчиков.

Профессиональное дополнительное обучение, которое становится обязательным на основании данного Соглашения, для международных автомобильных перевозчиков будет проводиться в учебных центрах, которые будут определены компетентными органами. В приложении №2 данного Соглашения «Рекомендуемый Порядок определения перечня учебных организаций, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков» определены условия и требования к учебному заведению.

«Профессиональная компетентность международного автомобильного перевозчика подтверждается свидетельством установленного образца, выдаваемым компетентным органом Стороны в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков после прохождения обучения, аттестации по единым программам..., и сдачи квалификационного экзамена». Из этого следует, что результатом обучения по единой программе и сдачи экзамена, порядок которого устанавливается компетентными органами Сторон, выдают Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика. В приложении №3 данного Соглашения прописаны требования к Форме Свидетельства.

Статья 6 пункт 2 Соглашения гласит «Свидетельство признается компетентными органами Сторон в области автомобильного транспорта наравне с соответствующими национальными удостоверениями».

Также в статье 7 говорится о том, что свидетельства печатаются на русском языке, для его признания на всей территории СНГ и могут быть дублированы на государственном (при желании каждой Стороны).

#### Применение Соглашения в других странах СНГ:

1. В Российской Федерации выполнение требований обязательного образования перевозчиков установили обязательным Приказом №287 от 28.09.2015г. Министерства транспорта «Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». В соответствии с п. 12.3 данного приказа водитель-международник, помимо водительского удостоверения соответствующей категории, должен получить Свидетельство профессиональной компетентности (СПК) международного автомобильного перевозчика. С 15 декабря 2018 года данное требование становится обязательным для всех компаний, осуществляющих международные автомобильные перевозки в Российской Федерации. Следует отметить, что Приказ издали в 2015 году, причиной долгого исполнения Соглашения стало отсутствие соответствующих полномочий у компетентного Министерства, несмотря на это к моменту получения полномочий проект приказа был готов и был разработан совместно со специалистами ассоциации перевозчиков Российской Федерации. Результат Приказа Минтранса РФ №287 – обязательное СПК для водителей, работающих на международных перевозках. С 15 декабря 2018

года будет строгая проверка, а также не допуск к осуществлению международных автомобильных перевозок без необходимого СПК у водителя.

2. В Республике Беларусь выполнение Соглашения было утверждено Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 971 «Об установлении требований к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, и утверждении Положения о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств». Результатом данного постановления стали обязательные СПК для водителей, работающих на международных автомобильных перевозках. К моменту вступления в силу Приказа Минтранса РФ №287 было выявлено несоответствие программы обучения в Республике Беларусь с программой Соглашения и перевозчики из Беларуси столкнулись с проблемой непризнания их СПК на территории России и для российского работодателя соответственно.

В следствии чего, а также для включения требований ЕКМТ (хартии качества) было утверждено новое Постановление Совета Министров от 29.06.2018г. №512 (вступит в силу с 1.11.2018г.). Результат Постановления – СПК для водителей, признаваемое на всей территории СНГ.

#### Применение Соглашения на территории Республики Казахстан:

Постановлением Правительства Республики Казахстан №1134 от 26 ноября 2007 года было утверждено «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ» 2006 года, со следующей оговоркой: "В отношении пункта 1.5 приложения 2 Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ будут применяться положения национального законодательства Республики Казахстан". Данный пункт 1.5. Приложения 2 содержит следующее «Обязательными условиями для включения в перечень являются: - наличие у учебной организации лицензии на право ведения образовательной деятельности в сфере дополнительного профессионального образования; - положительное заключение по результатам экспертизы учебных организаций-заявителей.»

Постановление Правительства Республики Казахстан от 1 ноября 2017 года № 703 «О подписании Протокола о внесении изменений и дополнений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года».

Далее действий со стороны компетентного Министерства в Казахстане не было принято.

В соответствующем запросе КазАТО в сторону МИР РК касательно обязательного образования водителей и выдачи СПК было сообщено, что МИР РК не имеет соответствующих полномочий.

Из выше указанного анализа Соглашения, опыта соседних стран (членов СНГ и ЕАЭС) и применения Соглашения в Казахстане следует:

1. Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан необходимо получить соответствующие полномочия для издания Приказа об обязательном профессиональном (дополнительном) образовании;

2. Совместно с Министерством и ведущими экспертами отрасли в Казахстане необходимо разработать проект приказа, принять и сделать обязательным получение СПК для водителей, работающих на международных автомобильных перевозках.

## 2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО - ПРАВОВОЙ БАЗЫ

### 2.1. В части организации и функционирования разрешительной системы

Анализ работы последних трех лет показал, что существующая система распределения и выдачи бланков иностранных разрешений имеет серьезные недостатки. В результате значительное количество иностранных бланков разрешений, в том числе дефицитных, находящихся на руках у недобросовестных отечественных перевозчиков остаются к концу года неиспользованными.

По данным территориальных органов транспортного контроля за 2017 год из 107 135 иностранных бланков разрешений более тысячи российских, значительное количество узбекских, литовских и турецких разрешений остались неиспользованными на руках у перевозчиков.

Сведения о количестве возвращенных неиспользованных иностранных бланков разрешений приводится ниже.

Для совершенствования Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (далее – Правила) предлагается следующее.

1. Внести в Правила следующие изменения:

пункт 13 изложить в следующей редакции:

«13. Иностранные разрешения, подлежат поквартальному распределению в территориальные органы».

пункт 14 изложить в следующей редакции:

«14. Иностранные разрешения подлежат распределению среди отечественных перевозчиков в соответствии с Порядком (проект «Приложение 1» представлен ниже)».

2. Дополнить Правила Приложением №1 следующего содержания (далее идет проект Приложения №1 к Правилам):

«Приложение №1»

Порядок распределения и выдачи иностранных бланков разрешений среди отечественных перевозчиков

1. Для рассмотрения вопросов распределения иностранных бланков разрешений среди отечественных перевозчиков и контроля за их использованием уполномоченным органом Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан создается в установленном порядке комиссия по распределению разрешений и контролю за использованием (далее – комиссия).

2. Распределение иностранных бланков разрешений производится уполномоченным органом по каждому виду распределяемых разрешений по следующей формуле:

$$K = k \times (N/n) \times k_B$$

где:

$K$  – количество разрешений, подлежащих выдаче перевозчику;

$k$  – количество разрешений данного вида, полученных перевозчиком за предшествующий год подачи заявок перевозчиков;

$N$  – количество распределяемых разрешений на следующий год;

$n$  – количество разрешений, полученных перевозчиками за предшествующий год подачи заявок перевозчиков;

$k_v$  – коэффициент, учитывающий возврат перевозчиком в территориальный орган использованных и неиспользованных разрешений данного вида.

При стопроцентном возврате перевозчиком использованных и неиспользованных разрешений данного вида,  $k_v = 1,2$ .

В случае возврата перевозчиком использованных и неиспользованных разрешений данного вида не менее девяноста процентов от полученных,  $k_v = 0,9$ .

В случае возврата перевозчиком использованных и неиспользованных разрешений данного вида не менее восьмидесяти процентов от полученных,  $k_v = 0,8$ .

В случае возврата перевозчиком использованных и неиспользованных разрешений данного вида менее восьмидесяти процентов,  $k_v = 0,5$ .

По решению комиссии может быть установлен предельный размер коэффициента  $k_v$ .

3. Распределение разрешений среди перевозчиков согласовывается с комиссией и утверждается приказом Министра по инвестициям и развитию Республики.

4. Распределяемые разрешения направляются в территориальные органы поквартально с равной разбивкой.

5. Информация о распределении иностранных разрешений среди перевозчиков и количестве разрешений, направляемых в территориальные органы на предстоящий квартал, в разрезе перевозчиков размещается на сайте уполномоченного органа.

По запросу перевозчика уполномоченный орган выдает перевозчику информацию о начисленной ему квоте по разрешениям.

6. Комиссия может вносить Министру по инвестициям и развитию Республики Казахстан предложения о формировании резервов по распределяемым разрешениям в размере не более пяти процентов от полученного количества разрешений.

В случае неполучения перевозчиком распределенных разрешений в течение одного квартала они передаются в резерв следующего квартала.

При формировании резервов по распределяемым разрешениям комиссия определяет условия выдачи разрешений из резерва.

Перевозчик может отказаться от распределенных разрешений, которые передаются в резерв.

При отказе от распределенных разрешений не позднее чем за месяц до окончания квартала, переданные в резерв разрешения по решению комиссии засчитываются в количество разрешений, полученных за предшествующий год,

с применением понижающего коэффициента 0,5 к количеству переданных в резерв разрешений.

Перевозчик может отказаться от распределенных разрешений в пользу вновь открытого либо реорганизованного им предприятия.

7. Порядок выдачи распределенных разрешений определяется комиссией и отражается в протоколе заседания.»

Расчет потерь экономики Казахстана от несовершенства текущей системы распределения бланков иностранных разрешений:

В результате более 3 тысяч иностранных бланков разрешений, в том числе дефицитных, находящихся на руках у недобросовестных отечественных перевозчиков остались к концу 2017 года неиспользованными.

Это привело к потере 3х тысячи рейсов, в результате чего экономика Казахстана недосчиталась:

– 30 млн. долларов США (*3 000 рейсов x 10 000 долларов США за один кругорейс*) казахстанского содержания в общем объеме транспортных услуг)

– 1,8 млн. долларов США (*30 млн. долларов США x 6%*) платежей в бюджет.

## **2.2. В области организации транспортного контроля**

Основываясь на выводы анализа по транспортному контролю, как внешнему (глава 1.2), так и внутреннему (глава 1.8) предложены рекомендации по совершенствованию транспортного контроля в данном разделе.

Нормы Порядка осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС предусматривают, что в случае выявления несоответствий контролируемых параметров перевозчику выдается уведомление в котором указывается ближайший пост транспортного контроля на территории Республики Казахстан, на котором он должен получить отметку об устранении выявленных несоответствий.

В тоже время отдельные перевозчики, получившие уведомление на внешней границе и въехавшие на территорию Республики Казахстан, не устраняют несоответствия, предписанные в уведомлении и минуя посты транспортного контроля завершают перевозку. При выезде транспортного средства с внешней границы ЕАЭС уполномоченным органом транспортного контроля проверка исполнения предписания в ранее выданном уведомлении не осуществляется. Как было отмечено ранее, происходит это по причине отсутствия нормы, предусматривающей проверку исполнения иностранными перевозчиками уведомлений, выданных на внешней границе ЕАЭС при следовании на территорию другого государства-члена ЕАЭС, при их выезде с территории ЕАЭС после завершения перевозки на территории другого государства-члена ЕАЭС.

В этой связи, считаем необходимым внести изменения в Договор о ЕАЭС, в частности, необходимо изменить подпункт 4 пункта 8 Порядка и представить его в следующей редакции:

«4) наличия у перевозчика необходимых документов в случае получения уведомления, указанного в пункте 9 настоящего Порядка, а также наличия в

уведомлении отметки органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена о предъявлении доказательств устранения несоответствия контролируемых параметров транспортного средства и (или) необходимых документов».

27 октября 2017 года Правила применения разрешительной системы (далее – Правила) были дополнены пунктом 48-1, который предусматривает предъявление иностранными перевозчиками при въезде (выезде) на территорию (с территории) Казахстана органам транспортного контроля казахстанские разрешения для проверки оформления в соответствии с требованиями Правил, а также для изъятия отрывной части бланка отечественного разрешения (погашение разрешения). Однако, из-за отсутствия в КоАП РК отдельной нормы, предусматривающей административную ответственность иностранных перевозчиков за непогашение отечественного разрешения путем изъятия отрывной части бланка разрешений и проставления отметки о въезде на территорию Республики Казахстан в них, данная норма пункта 48-1 Правил не работает.

Грубые нарушения требований Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республики Казахстан в международном сообщении в части необходимости погашения бланков казахстанских разрешений при въезде на территорию Республики Казахстан привели к тому, что свыше 3 тыс. иностранных перевозчиков в 2017 году совершили рейсы не погасив казахстанские разрешения. Это является следствием того, что в КоАП РК не определена ответственность за данный вид нарушения.

В этой связи считаем необходимым ст. 573 КоАП РК дополнить пунктом «8» следующего содержания:

«Непредъявление иностранным перевозчиком при въезде на территорию Республики Казахстан органам транспортного контроля казахстанского разрешения для изъятия отрывной части бланка казахстанского разрешения и проставления отметки о въезде на территорию Республики Казахстан, - влечет штраф на водителей автотранспортных средств в размере четырехсот пятидесяти месячных расчетных показателей».

В общей сложности за прошлый год свыше 3,5 тыс. иностранных перевозчиков совершили перевозки без разрешений и с непогашенными уведомлениями, что нанесло социально-экономический ущерб в виде потери:

– 35 млн. долларов США казахстанского содержания в общем объеме транспортных услуг;

– 2,1 млн. долларов США поступления налогов в бюджет;

Казахстанскому перевозчику на территории России за незаполнение или неправильное заполнение пунктов бланка российского разрешения, а также в случае непоставления отметки о въезде транспортного средства на территорию Российской Федерации либо о его выезде с территории Российской Федерации налагается штраф в размере 200 тысяч рублей (3200 долларов США). При этом данное разрешение считается недействительным и необходимо будет представить другое российское разрешение.

Анализируя порядок информационного взаимодействия стран-членов ЕАЭС необходимо отметить следующее, на протяжении 2016-2017 годов на

уровне руководителей профильных ведомств обсуждался вопрос о создании единой информационной системы внешней и взаимной торговли «Информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза». Евразийская экономическая комиссия уже разработала необходимую нормативную базу, включающую пакет типовых документов, а также подготовила технологическую основу для запуска процесса информационного взаимодействия между органами транспортного (автомобильного) контроля государств.

Новая система должна обеспечить учет и хранение консолидированной информации о выданных и использованных разрешениях на осуществление международных автоперевозок, а также предоставит оперативный доступ к результатам транспортного контроля, включая информацию об оплате сборов и штрафов и об устранении ранее выявленных нарушений.

Единая информационная база должна существенно повысить эффективность транспортного контроля, будет содержать информацию о результатах проведения транспортного контроля, об оплате сборов и штрафов, информацию об особенностях условий международной перевозки по территориям государств-членов, а также сведения о мерах ответственности за нарушения условий перевозки и об устранении нарушений.

Информация из системы будет доступна не только для контролирующих органов, но и для перевозчиков, что значительно упростит и ускорит процесс осуществления контроля. Таким образом, для бизнеса стран ЕАЭС новая система создает возможности для существенного снижения бюрократических процедур и бумажной волокиты.

Запуск новой системы позволит государствам — членам Союза перейти на качественно новый уровень информационного обеспечения в режиме, близком к реальному времени.

По мнению представителей перевозчиков, существующая сейчас система контроля на границе не работает в полной мере. В числе ее основных недостатков — уязвимость и зависимость от человеческого фактора, отсутствие единых стандартов ввода данных в общую базу данных.

Для полноценного запуска общего процесса необходимо взаимодействие со странами ЕАЭС: профильные ведомства стран «пятерки» со своей стороны должны создать правовую основу, учитывающую особенности каждого из государств Союза, а также технологическую основу, в случае если таковой нет.

Профильные ведомства стран Союза должны были завершить разработку необходимых документов для присоединения к этому процессу еще в июле 2017 года. По данным Ространснадзора, общий процесс информационного обеспечения транспортного автомобильного контроля на внешней границе Евразийского союза должен был быть реализован и внедрен не позднее лета 2017 года. Правами администратора общего процесса будет наделена Евразийская экономическая комиссия. Однако, до настоящего времени данный проект не нашел своей практической реализации.

Существует еще много барьеров и проблем в сфере международных автомобильных перевозок, связанных с транспортным контролем и в большей степени из-за того, что нормы, прописанные в Союзном договоре, выполняются

не в полной мере. Призванный функционировать, как единый слаженный механизм Союзного пространства транспортный контроль стран ЕАЭС работает со сбоями и не согласованно и как результат - неэффективно. Происходит это, прежде всего, из-за затяжных процессов гармонизации законодательств стран-участниц, а ведь процесс сближения законодательств государств-членов, направленный на установление сходного (сопоставимого) нормативного правового регулирования в сферах международных автомобильных перевозок и транспортного контроля является основополагающим в процессе продвижения к единому транспортному пространству. Причины неудовлетворительной работы служб транспортного контроля кроются так же и в отсутствии единого подхода, скоординированных действий не только между соответствующими профильными ведомствами стран ЕАЭС, но и между разнопрофильными ведомствами внутри одной страны. В отсутствии единой информационной системы с обширной базой данных о результатах транспортного контроля на всех постах Союзного пространства, а так же в уровне технической оснащенности, условиях работы и кадровом составе сотрудников транспортного контроля.

Таблица 12. Выводы

№	Актуализация вопроса	Предложение	Ожидаемый эффект
1	Отсутствие на пространстве стран ЕАЭС единой информационной системы, для целей учета и создания базы данных о результатах транспортного контроля как на внешней границе ЕАЭС, так и на территории государств-участников.	Ускорить создание и внедрение единой информационной системы внешней и взаимной торговли «Информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза», которая позволит взаимно и регулярно обмениваться информацией, полученной в результате транспортного (автомобильного) контроля. В ней реализуется возможность ведения базы данных о транспортных средствах, следующих транзитом через территорию государства одной Стороны на территорию государства другой Стороны, и взаимно обмениваться информацией о ТС следующих с уведомлениями, полученными на внешней границе, о административных правонарушениях, совершаемых перевозчиками и др.	Значительное упрощение прохождения перевозчиками процедур транспортного контроля, повышению эффективности транспортного контроля, оперативность получения необходимой для целей транспортного контроля информации от аналогичных служб стран-участниц. Формирование отчетной и аналитической информации о ситуации в сфере международных автомобильных перевозках и результатах транспортного контроля и др.

2	<p>Отсутствие единых подходов к осуществлению транспортного (автомобильного) контроля органами транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС транспортных средств, въезжающих (выезжающих, следующих транзитом) на территорию государства любой из Сторон.</p> <p>Стороны мало предпринимают мер по гармонизации законодательства государств Сторон, методов и технологий осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза в части:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) требований к весовым параметрам транспортных средств при движении по автомобильным дорогам общего пользования, входящим в состав международных транспортных коридоров;</li> <li>2) создания системы контроля за полнотой уплаты сборов за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования государства другой Стороны;</li> <li>3) выработки механизма по урегулированию спорных ситуаций в случае их возникновения с перевозчиками третьих стран;</li> <li>4) выработки механизма возврата (задержания) транспортных средств в случае нарушения установленных требований по выполнению условий международной автомобильной перевозки по территории ЕАЭС.</li> </ol>	<p>Выполнение условий Союзного Договора в части гармонизации нормативно-правовой базы стран-участниц, методов и технологий осуществления транспортного контроля и механизмов взаимодействия со службами транспортного контроля стран-членов Союза.</p> <p>С этой целью, органы транспортного (автомобильного) контроля должны определить единые требования к весовым параметрам транспортных средств, к системам взимания сборов за проезд и контроля за ними, определить механизмы по урегулированию спорных ситуаций, возврата (задержания) транспортных средств.</p>	<p>Упрощение работы служб транспортного контроля стран-членов ЕАЭС и их взаимодействия между собой, повышению эффективности транспортного контроля, оперативность принятия мер по устранению проблемных вопросов, противодействия административным правонарушениям и др.</p>
---	---	---	--

3	В целях обеспечения защиты национального рынка транспортных услуг, установления ответственности иностранных перевозчиков за совершение вышеуказанных правонарушений в размере, соизмеримом с административным штрафом, налагаемым казахстанским перевозчикам за аналогичные нарушения на территориях других государств.	Статью 573 КоАП РК дополнить пунктом «8» следующего содержания: «Непредъявление иностранным перевозчиком при въезде на территорию Республики Казахстан органам транспортного контроля казахстанского разрешения для изъятия отрывной части бланка казахстанского разрешения и проставления отметки о въезде на территорию Республики Казахстан, - влечет штраф на водителей автотранспортных средств в размере четырехсот пятидесяти месячных расчетных показателей».	Повышение дисциплины среди иностранных перевозчиков в части соблюдения требований Правил применения разрешительной системы РК, предотвращение коррупционных правонарушений сотрудниками транспортного контроля.
4	В целях совершенствования деятельности по осуществлению транспортного контроля на территории Республики Казахстан.	Принять Закон Республики Казахстан о транспортном (автомобильном) контроле на территории Республики Казахстан.	Усиление государственного контроля за проездом автомобильного транспорта по территории Республики Казахстан.

*Источник: составлено авторами*

### **2.3. По созданию условий для обновления и пополнения парка**

В Казахстане международные автомобильные перевозки начали развиваться только с 1992 года на базе создаваемых мелких (1-5 автомобилей) транспортных компаний. Первые автотранспортные компании в Казахстане, занимающиеся международными перевозками были образованы еще в 1992 – 1993 годы.

Международные автомобильные перевозки в России и Беларуси начали развиваться с 1968 года, когда в Министерстве транспорта РСФСР был организован Главк «Совтрансавто», который создавал оснащенные автотранспортные предприятия в России, Украине и Беларуси. Из союзного бюджета ежегодно выделялись необходимые средства для покупки новых автомобилей западноевропейских заводов производителей (Мерседесов, Вольво, МАНов, ДАФов и т.п.) Ежегодно за счет бюджета приобреталось до 3 тыс. единиц автотранспортной техники.

В результате в момент получения независимости и Россия и Беларусь имели крупные автотранспортные предприятия, оснащенные автомобилями западноевропейского производства и имеющие хорошо обустроенные производственные базы. Так что к 1991 году эти страны имели хорошие стартовые условия для дальнейшего развития бизнеса международных автомобильных перевозок. Эти транспортные предприятия без особого труда

адаптировались к новым условиям работы, постоянно наращивали свой экономический потенциал и в настоящее время приобретают исключительно новые автотранспортные средства.

Как уже говорилось выше, в Казахстане международные автомобильные перевозки начали развиваться со времени обретения Казахстаном независимости.

Таблица 13. Хронология условий, на законодательном уровне, пополнения парка АТС международных автомобильных перевозчиков в Казахстане.

Года/ события	Описание периода	
<b>1996 - (конец) 2009 гг.</b>	Прирост количества АТС, занятых на международных автомобильных перевозках, за период составил 22,5 раза.	
	Казахстанское законодательство позволяло приобретать АТС западноевропейского производства (независимо от срока эксплуатации приобретаемых транспортных средств и по нулевой ставке таможенных пошлин)	
	в основном приобретались АТС, бывшие в употреблении со сроком эксплуатации более 5-7 лет.	
<b>с 2010 г.</b>	Национальные операторы были лишены возможности обновлять свой парк подвижного состава, в следствии следующих факторов:	
<b>В рамках ЕАЭС</b>	для новых седельных тягачей экологического класса Евро-4 и выше, была установлена таможенная пошлина в размере 5%	
	Новые АТС в РФ, РБ <sup>3</sup>	срок эксплуатации до 3 лет
	Новые АТС в Казахстане	срок эксплуатации до 1 года / 10 тыс.км пробега
<b>Введение Единого таможенного тарифа Таможенного союза</b>	были определены высокие ставки таможенных пошлин на ввоз автотранспортных средств со сроком эксплуатации свыше 3 лет, которые составляли 26 тыс. евро и выше за каждый автомобиль.	
<b>с 2015 г.</b>	введение в действие Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)	
	казахстанские органы сертификации и метрологии оказались не готовыми выполнять условия Технического регламента	
<b>Приказ МНЭ РК от 27.11.2015года №737 «Об утверждении Правил</b>	в течение 2015 года не было возможности завозить новые АТС, приобретенные в третьих странах, т.к. не могли получать одобрения типа транспортного средства (ОТТС) для их постановки на учет	

<sup>3</sup> В то же время Декретом Президента Республики Беларусь от 7 мая 2012 года №6 было принято решение об освобождении предпринимателей, транспортных компаний от таможенных пошлин при ввозе на территорию Республики Беларусь транспортных средств из третьих стран независимо от срока эксплуатации. Белорусские операторы на протяжении длительного времени пользовались этим правом и приобрели порядка десяти тысяч транспортных средств для международных автомобильных перевозок.

<b>предоставления тарифных льгот и Перечня товаров, в отношении которых предоставляются тарифные льготы»</b>	принятие нормативного правового акта, позволяющего национальным операторам приобретать автотранспортные средства (седельные тягачи) со сроком эксплуатации до 7 лет, ввозимые из третьих стран в качестве вклада учредителя в уставный капитал, на условиях применения нулевых ставок таможенных пошлин.
<b>с 1 января 2016 года</b>	установлена первичная регистрация за АТС (сроком эксплуатации 5-7лет) в размере 2500 МРП.
<b>с 1 июля 2016 года</b>	установлен запрет на ввоз на территорию Республики Казахстан автотранспортных средств ниже экологического класса Евро-4
	<b>Введение такого высокого регистрационного сбора (которого нет ни в Беларуси, ни в России) сводит к минимуму целесообразность полученных преференций по нулевой ставке таможенных пошлин, принятых приказом МНЭ №737, и в принципе пропадает смысл принятия такого решения.</b>

*Источник: составлено авторами*

Таким образом, казахстанские перевозчики, начиная с 2010 года по настоящее время, практически лишившись возможности приобретать какие-либо транспортные средства для обновления и пополнения парка подвижного состава, находятся в неравных условиях со своими коллегами по Евразийскому экономическому союзу, что снижает их конкурентоспособность на рынке международных транспортных услуг и наносит большой социально-экономический ущерб стране.

Все это не могло не сказаться на структуре и степени износа автотранспортных средств казахстанских транспортных компаний.

Анализ структуры парка автотранспортных средств по срокам нахождения в эксплуатации показывает, что доля автотранспортных средств сроком эксплуатации более 7 лет, в 2010-2012 годах составляла около 85% от общего количества АТС, а автомобилей до 3 лет – не более 3,0%. И они не изменились в течение трех лет, и только 2013-2015 годах наблюдалось некоторое увеличение количества автомобилей сроком эксплуатации до трех лет. А в 2016-2017 гг. удельный вес новых автомобилей в общем количестве АТС резко снизился до 4,6%. Это свидетельствует о том, что за указанный период обновление и пополнение парка подвижного состава практически не происходило, что не позволило в значительной степени сократить изношенность парка. В настоящее время около 66% общего парка составляют автомобили сроком эксплуатации более 7 лет.

Рост удельного веса автопарка сроком эксплуатации от 3 до 7 лет за рассматриваемый период к концу 2017 года до 29,5% против 13,0% в 2010 году, показывает, что перевозчики в основном приобретали автотранспортные средства данной возрастной группы.

Таблица 14. Расчет степени износа парка подвижного состава

Количество АТС по срокам эксплуатации	на конец года							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество, ед	5831	5719	5621	5580	5427	6292	7059	7176
До 3 лет, ед	175	160	157	502	673	626	549	332
Доля в общем кол-ве, %	3,0	2,8	2,8	9,0	12,4	9,9	7,8	4,6
Средне-нормативный износ, %	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
Степень износа, %	0,41	0,38	0,38	1,22	1,67	1,34	1,05	0,62
От 3 до 7 лет, ед	758	686	764	558	749	1510	1738	2115
Доля в общем кол-ве, %	13,0	12,0	13,6	10,0	13,8	24,0	24,6	29,5
Средне-нормативный износ, %	49	49	49	49	49	49	49	49
Степень износа, %	6,37	5,88	6,66	4,9	6,76	11,76	12,05	14,46
Более 7 лет, ед	4898	4873	4700	4520	4005	4156	4772	4729
Доля в общем кол-ве, %	84,0	85,2	83,6	81,0	73,8	66,1	67,6	65,9
Средне-нормативный износ, %	81	81	81	81	81	81	81	81
Степень износа	68,0	69,0	67,7	65,6	59,8	53,5	54,7	53,4
Суммарный износ всего парка	74,8	75,3	74,7	71,7	68,2	78,8	67,8	68,5

Источник: статистика КазАТО

Степень износа парка подвижного состава за рассматриваемый период находится на высоком уровне, даже небольшое ее снижение с 75,3% в 2011 году до 67,8% в 2016 году, следует считать совершенно недостаточным.

Обновление парка практически не происходит. Если в 2015 году количество новых автомобилей до 3 лет было 626 единиц, то в 2016 году оно составило 549 единиц, 2017 – всего лишь 332 единицы. Темп износа парка подвижного состава значительно опережает темп обновления.

Темп обновления парка подвижного состава новыми автотранспортными средствами сроком эксплуатации до 3 лет в 2015 году составил 1 автомобиль на каждые 10 единиц общего парка ( $626/6292=10$ ), в 2016 на каждые 13 единиц всего парка подвижного состава ( $7059/546=12,9$ ), а 2017 году – на каждые 22 автомобиля ( $7176/332$ ).

Проведенный анализ позволяет сделать следующие выводы:

Анализ текущего состояния по пополнению и обновлению парка подвижного состава для международных автомобильных перевозок позволил определить, что основными причинами старения парка грузовых автомобилей являются отсутствие собственных финансовых ресурсов у перевозчиков, высокие ставки вознаграждения по кредитам, высокие сборы за первичную регистрацию автотранспортных средств, ввозимых из третьих стран, сроком эксплуатации свыше 5 лет, и отсутствие государственной поддержки.

Необходимо создать благоприятные условия отечественным перевозчикам для обновления и пополнения парка подвижного состава для международных автомобильных перевозок на основе оказания эффективных мер и методов государственной поддержки путем:

- Снижение размера сбора за первичную регистрацию автотранспортных средств, ввозимых из третьих стран;
- целевого выделения финансовых ресурсов для льготного кредитования на приобретение автотранспортных средств.

#### Экономический эффект от снижения регистрационного сбора

За основу расчета экономического эффекта приняты основные показатели работы одного автотранспортного средства, выполняющего перевозки грузов в международном сообщении, в год.

Один автомобиль выполняет в год не менее 10 кругорейсов в/из стран Евросоюза. При этом общий доход составляет около 100 тыс. долларов США, поступление в бюджет (6% от дохода) – 6 тыс. долларов США. Будет создано дополнительно 1,5 рабочих мест.

В случае установления ставки сбора за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств для международных автомобильных перевозок сроком эксплуатации от 3 до 7 лет в размере 350 месячных расчетных показателей, казахстанские операторы ежегодно приобретали бы, в среднем, по 500 единиц автотранспортных средств, которые в свою очередь выполняли бы не менее 5000 рейсов в год. В результате казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг увеличилось бы на 50 млн. долларов США в год, в бюджет страны дополнительно поступило бы около 3 млн. долларов США в виде налога, была бы возможность создания 750 новых рабочих мест. При этом сбор за первичную регистрацию составит более 420 млн. тенге (1,24 млн долларов). А с момента введения высокого сбора за первичную регистрацию автотранспортных средств (с 1 января 2016 года), отечественными международными перевозчиками не было приобретено ни одного автотранспортного средства сроком более 5 лет. В бюджет страны средств от первичной регистрации таких автотранспортных средств не поступало.

Ниже приводится таблица расчета экономической эффективности при снижении размера сбора за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств из третьих стран.

Таблица 15. Расчет экономической эффективности, при снижении сбор за первичную регистрацию до 350 МРП.

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	Экономический эффект от снижения размера регистрационного сбора	Методика расчета
1.	Количество приобретаемых автомобилей сроком эксплуатации от 3 до 7 лет в год	единиц	500	
2.	Сбор за первичную регистрацию по ставке 350МРП	тенге	420 875 000	(350x2405x500)
3.	Количество рейсов, выполняемых в год	рейсов	5000	(500 x 10 рейсов в год)

4.	Доход от перевозок (казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг)	Доллар США	50 млн \$	(5000 x 10 000\$ за один оборотный рейс в/из стран ЕС)
5.	Корпоративный налог от дохода	Доллар США	3 млн \$	(5000x10000\$)x6%
6.	Создание новых рабочих мест	рабочее место	750	(500x1,5 чел)

*Источник: разработано экспертами*

Прогноз прироста количества АТС, при снижении барьеров (в виде сбора за первичную регистрацию) и выделении льготных инструментов финансирования и кредитования (расчеты основаны на статистике подвижного парка членов КазАТО):

Таблица 16. Расчет прироста АТС за период 2000-2010 гг.

год	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	среднее значение
% прироста	27%	14%	40%	2%	17%	17%	30%	42%	9%	4%	9%	19%

*Источник: разработано экспертами*

Таблица 17. Расчет прироста АТС за период 2011-2018 гг.

год	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	среднее значение
% прироста	-2%	-10%	17%	-9%	16%	12%	2%	2%	3%

*Источник: разработано экспертами*

Исходя из расчетов в таблице 16, приходим к выводу, что в рамках благоприятных условий покупательская способность перевозчиков росла и в среднем прирост АТС за период 2000-2010 года составил 19%.

За 2018 год, в составе парка, членов перевозчиков КазАТО, составило 1,812 АТС – по годам выпуска от 3-7 лет, на которые идет основной спрос перевозчиков.

Из этого следует, что при просте в 19% и количества АТС, составляет 344 АТС – прогнозируемый прирост.

Также, за 2018 год, в составе парка членов КазАТО, в категории по годам выпуска от 0-3 лет составило 300 АТС.

Следовательно, при приросте 19% - рост данной категории может увеличиться на следующий период на 57 АТС.

Исходя из вышепредставленных расчетов разработчики предлагают следующий прогноз пополнения парка международных автоомбильных перевозчиков,

Для базовых расчетов учитывалась статистика КазАТО и для категории обновления за базу было выбрано количество АТС за 2018 год по годам выпуска с 2018-2012 гг.:

Таблица 18. Прогноз пополнения парка с 2019-2030 гг.

год	кол-во машин	доля АТС по годам выпуска (до 7 лет)	прирост в категории АТС по годам выпуска (до 7 лет)	прирост кол-ва работников на новые АТС	кол-во рейсов	тоннаж по выполненным рейсам	Доход от перевозок (каз. Содержание в общем доходе от транспортных услуг)	Налог от дохода (поступления в бюджет)
2018	7 320	2 112		10 980	73 200	1 171 200	\$732 000,00	\$43 920 000,00
2019	7 637	317	15%	11 455	76 368	1 221 888	\$763 680 000,00	\$45 820 800,00
2020	8 059	422	20%	12 089	80 592	1 289 472	\$805 920 000,00	\$48 355 200,00
2021	8 587	528	25%	12 881	85 872	1 373 952	\$858 720 000,00	\$51 523 200,00
2022	9 221	634	30%	13 831	92 208	1 475 328	\$922 080 000,00	\$55 324 800,00
2023	9 960	739	35%	14 940	99 600	1 593 600	\$996 000 000,00	\$59 760 000,00
2024	10 805	845	40%	16 207	108 048	1 728 768	\$1 080 480 000,00	\$64 828 800,00
2025	11 755	950	45%	17 633	117 552	1 880 832	\$1 175 520 000,00	\$70 531 200,00
2026	12 600	845	40%	18 900	126 000	2 016 000	\$1 260 000 000,00	\$75 600 000,00
2027	13 550	950	45%	20 326	135 504	2 168 064	\$1 355 040 000,00	\$81 302 400,00
2028	14 395	845	40%	21 593	143 952	2 303 232	\$1 439 520 000,00	\$86 371 200,00
2029	15 346	950	45%	23 018	153 456	2 455 296	\$1 534 560 000,00	\$92 073 600,00
2030	16 296	950	45%	24 444	162 960	2 607 360	\$1 629 600 000,00	\$97 776 000,00

Источник: разработано экспертами

В целях оказания реальной государственной поддержки отечественным перевозчикам в пополнении и обновлении парка подвижного состава предлагается следующее.

1. Разработать Государственную программу развития международных автомобильных перевозок в Казахстане.

2. Расширить возможности транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей для пополнения и обновления парка подвижного состава, предназначенного для осуществления международных автомобильных перевозок, для чего:

– снизить ставки сборов за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств сроком эксплуатации от 3 до 7 лет, ввозимых из третьих стран, до 350МРП;

– принять решение Правительства Республики Казахстан по созданию приемлемых экономических условий для приобретения экологически безопасных автотранспортных средств категории Евро-6 путем освобождения от таможенных пошлин и уплаты утилизационных сборов (по примеру Беларуси);

– создать надежную систему финансирования, обеспечивающую гарантированную поддержку малого и среднего бизнеса в отрасли международных автомобильных перевозок (налоговые льготы и преференции, лизинговые схемы, льготное кредитование через фонд «ДАМУ» с субсидированием процентной ставки и частичного гарантирования по кредитам, инвестиционные проекты и т.д.).

3. Расширить линейку моделей седельных тягачей Ивеко, Ман, выпускаемых отечественным автопромом.

4. Обеспечить поставку седельных тягачей ИВЕКО и МАН казахстанской сборки через лизинговые компании с первоначальным взносом не более 15%.

#### **2.4. По переходу на цифровую технологию организации международных перевозок**

Правила международных грузоперевозок попадают под действие Конвенции ООН КДПГ (Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом), известной также как CMR (аббревиатура конвенции на французском языке – *Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route*). Эта Конвенция ратифицирована большинством государств Европы, а также рядом других стран. Компании-отправители, водители и получатели грузов пользуются накладной CMR, которая содержит информацию о перевозимых товарах, транспортных компаниях и сторонах-получателях. До недавнего времени накладные CMR существовали исключительно в бумажном виде, но в настоящий момент идет процесс перевода накладных в электронный вид.

В феврале 2008 года Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов была дополнена протоколом, который предлагал электронное управление CMR посредством e-CMR. Данный протокол вступил в силу 5 июня 2011 года и к 1 апреля 2018 года к нему присоединились 18 стран, включая: Болгарию, Чехию, Данию, Эстонию, Францию, Иран, Латвию, Литву, Бельгия, Люксембург, Голландию, Молдову, Россию, Словакию, Словению, Испанию, Швейцарию и Турцию.

Официальный старт e-CMR был дан в январе 2017 года, когда состоялась первая международная перевозка между Испанией и Францией с использованием электронной накладной. Подтверждена работоспособность системы, простота ее внедрения и эксплуатации. Вполне вероятно, что это ускорит присоединение к e-CMR и других стран, благоприятно повышая потенциал всех заинтересованных сторон.

В Бенилюксе начата реализация пилотного проекта, который предполагает тестирование системы обращения электронных накладных (e-CMR) в течение трех лет. Ежедневное выполнение операций на практике в рамках пилотного проекта позволит странам Бенилюкса получить опыт использования e-CMR в

международных перевозках, а также проанализировать правовую среду, необходимую для применения e-CMR.

На данный момент, e-CMR уже проходит апробацию в Греции. Ожидается, что в ближайшее время и другие страны последуют этому примеру, расширяя географию использования e-CMR в Европе и за ее пределами.

8 декабря 2017 года на заседании Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ, прошедшего в Москве, было принято решение рекомендовать государствам – участникам СНГ присоединиться к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной (e-CMR). Внедрение электронной накладной открывает возможности для перехода в будущем к полностью цифровым логистическим операциям.

Внедрение электронной накладной (e-CMR) позволит перевозчикам вводить информацию в электронном виде, хранить данные о логистических операциях и обмениваться ими в режиме реального времени.

Своевременная регистрация данных означает, что причастные ведомства мгновенно получают сведения о перевозимом грузе. Таким образом, все необходимые последующие действия, например, юридические процедуры, оформление счетов и даже ликвидация аварий, совершаются быстрее и дешевле.

Переход к электронному документообороту также снижает воздействие глобальной торговли на окружающую среду, так как используется меньше бумаги, и сводятся к минимуму архивные требования. Электронная накладная (e-CMR) ограничивает вероятность ошибки по причине человеческого фактора, а также совместима с платформами на разных языках для бесперебойного функционирования на международном уровне.

Из стран ЕАЭС Россия первая присоединилась в феврале 2018 года к Дополнительному протоколу к Конвенции КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR), что позволит в ближайшей перспективе обеспечить полную цифровизацию автоперевозок.

Министр по инвестициям и развитию Республики Казахстан подписал концепцию присоединения Республики Казахстан к Дополнительному протоколу e-CMR и она направлена в МИД РК в феврале 2018 года для включения в план заключения международных договоров. МИД РК ответило, что Концепция одобрена и ждёт оригинальный экземпляр e-CMR и включен в план работы присоединения к международным договорам на 2018-2020 годы.

26 февраля 2018г. в Москве МСАТ и Евразийская экономическая комиссия подписали план совместных действий, объединив усилия в работе над приоритетными направлениями деятельности в 2018 году. Речь идет об исследованиях рынка автотранспортных услуг, внедрении цифровых технологий и присоединении к Дополнительному протоколу к Конвенции КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR), обеспечении безопасности дорожного движения, повышении профессионализма в отрасли на основе международных стандартов и аттестации, гармонизации международных пассажирских автоперевозок.

Благодаря цифровому формату накладные e-CMR также легко объединяются с другими услугами, к которым прибегают транспортные

компании, например, с таможенным декларированием или услугами управления транспортом и автопарками. С переходом на электронные накладные все три стороны, вовлеченные в процесс грузоперевозок, выигрывают на повышении эффективности логистических процессов в целом, что приведет к повышению конкурентоспособности.

Процедура eTIR означает процедуру МДП, осуществляемую посредством электронного обмена данными, которая выступает функциональным эквивалентом книжки МДП. Процедура eTIR будет осуществляться в соответствии с положениями приложения 11 Конвенции МДП. Текст приложения 11 Конвенции МДП обсуждается на заседаниях WP.30. Также проект приложения 11 Конвенции МДП потребует внесения четырех поправок в существующие статьи в основном тексте Конвенции МДП и включения двух новых статей, а именно - 60 бис и 58 quater. Данные поправки потребуются, чтобы:

- включить определение процедуры eTIR;
- предусмотреть возможность для Договаривающихся сторон «отказаться» от применения Приложения 11 (посредством оговорки);
- разработать процедуру внесения поправок в Приложение 11, независимую от процедуры внесения поправок в другие не факультативные Приложения;
- создать новый технический орган по внедрению (ТОВ), ответственный за ведение и обновление функциональной и технической документации международной системы eTIR;
- разработать процедуру административного управления международной системой eTIR;
- ввести Пояснительные записки для Приложения 11.

Между ЕЭК ООН и МСАТ подписан 5-летний Меморандум о Взаимопонимании (MoU) по проекту цифровизации МДП. Условием заключения MoU явились положения о том, что компьютеризированная система МДП:

- будет обеспечивать эффективное использование крупных инвестиций, сделанных частным сектором;
- будет соответствовать принципам и требованиям сегодняшней Конвенции МДП;
- будет построена на основе результатов успешно реализованного пилотного проекта;
- будет являться в равной степени привлекательной для всех заинтересованных сторон;
- будет являться экономически выгодной для всех участников.

Первый этап пилотного проекта eTIR начался 15.11.2015 года и закончился 15.08.2016 года. Основным его положительный результат – компьютеризация процедуры МДП (электронная книжка МДП). Преимуществами проекта являются электронная передача всех данных, низкая стоимость внедрения и поддержки системы, обмен информацией по МДП между таможенными органами на пути следования транспорта, включая декларацию, принятую

предыдущими таможенными, и номера пломб. eTIR дает доступ к этой информации в любой момент. Это снижает риск мошенничества, позволяет мониторить операции МДП, что способствует снижению риска для гарантийной цепи.

Второй этап начался 17 августа 2016 года. Технически для внедрения электронной книжки МДП все готово. В 2017 года был реализован пилотный проект eTIR между Турцией и Ираном. Но для ее применения потребуются внесение ряда изменений в статьи Конвенции МДП, т.е. принятие правовой базы для eTIR.

Число стран, заинтересованных принять участие в пилотном проекте eTIR, стремительно растет, что создает перспективы для создания межрегиональных коридоров eTIR, между Центральной Азией (и в будущем Китаем) и ЕС, Ближним Востоком и Европой, а также серьезную основу для дальнейшего развития интермодальных перевозок с применением МДП:

– 11-12 мая 2017 года прошел региональный семинар в Батуми (Грузия). Была выдвинута инициатива компьютеризации процедур МДП между Грузией и Турцией. Таможенные органы Украины и Турции подтвердили свое намерение совместно участвовать в пилотном проекте eTIR для интермодальных перевозок между портами двух стран. В данный момент ведется обсуждение конкретных последующих шагов в рамках сотрудничества.

– В ходе Конференции Всемирной торговой организации по ИТ-технологиям, состоявшейся в Тбилиси (Грузия) 7-9 июня 2017г., руководители таможенных органов Азербайджана и Грузии заявили о своей готовности начать выполнение компьютеризованных процедур МДП, чтобы превратить концепцию коридора «Украина-Грузия-Азербайджан-Казахстан (а позднее – Китай) в конкретную инициативу.

23 февраля 2018 года между МСАТ, КГД МФ РК и КазАТО подписано Соглашение о намерениях по внедрению пилотного проекта по цифровизации транзитных процедур с использованием электронной версии книжки МДП на территории Республики Казахстан. Для реализации этого проекта запланировано:

– интегрировать необходимые изменения в таможенные ИТ-системы, чтобы обеспечить электронный обмен данными;

– создать техническую рабочую группу по цифровизации МДП, включающую не менее одного представителя от каждой из сторон;

– разработать план совместных действий для цифровизации процедуры МДП.

Цель компьютеризации процедуры МДП включает компьютеризацию всего жизненного цикла книжки МДП – от ее распространения и выдачи до перевозки МДП, возвращения и хранения этой книжки. Компьютеризация в конечном счете должна быть направлена на замену нынешней бумажной книжки МДП.

В будущем система МДП по проекту eTIR будет выглядеть следующим образом:

Держатель предоставляет таможенным органам номер eГарантии по перевозке груза, полученный от национальной ассоциации, с использованием электронных средств в таможенную местность отправления. Электронное

декларирование груза осуществляет грузоотправитель. Таможня места отправления проверяет действительность eГарантии в международной системе eТИР, запрашивает статус перевозчика через Международный банк данных (МБД МДП). МБД должен располагать информацией о статусе перевозчика, идентификационном номере, наличии гарантии, разрешении на перевозки.

Таможенные органы, если они удовлетворены электронной декларацией, удостоверяют ее правильность, принимают таможенную декларацию, связывают ее с номером eГарантии и передают ее в международную систему eТИР. Международная система eТИР направляет данную информацию следующим таможенным органам, участвующим в перевозке. Это потребует существенных финансовых ресурсов. Для этого все таможни должны приобрести и установить соответствующее оборудование.

Сотрудник таможни отправления просматривает результаты на экране и распечатывает сопроводительный документ и вручает его держателю.

В промежуточной таможне сотрудник таможни извлекает декларацию из таможенной системы. Каждая промежуточная таможня проверяет действительность гарантии в международной системе eТИР.

Таможенные органы направляют в международную систему eТИР информацию о печатях и пломбах, указывают маршрут, номер транспортного средства. Система e-ТИР предусматривает внесение изменения маршрута, изменение номера транспортного средства, изменение пломб и т.д.

Ввиду отсутствия международного признанного сертификационного органа для цифровых подписей держателей было принято предварительное решение электронную подпись в декларации ограничить электронным кодом документа, который может обеспечить надежность декларации.

МСАТ готовит детальный проект процедуры рассмотрения претензий в рамках eTIR, который в будущем может быть включен в текст соглашения о гарантиях между национальными ассоциациями и таможенными органами Договаривающихся сторон, применяющих приложение 11.

5 сентября 2018 года в Баку прошел семинар по цифровизации МДП. Международный семинар по цифровизации был организован совместно МСАТ, ЕЭК ООН и BSEC-URTA. Участие в нем приняли представители таможенных органов и национальных ассоциаций.

В качестве приоритетного рассматривался вопрос о цифровизации процедуры МДП. Была отмечена особая важность скорейшего принятия приложения 11 к Конвенции МДП как правовой основы цифровизации МДП и участия стран в пилотных проектах ЕЭК ООН-МСАТ для ускорения практической реализации. В настоящее время в пилотном проекте eTIR принимают участие Турция, Иран, Грузия, Азербайджан, Казахстан, Украина.

Также МСАТ до конца этого года планирует организовать встречу с таможенными органами КНР в г.Пекин с участием сотрудников Представительства таможенной службы Казахстана в КНР и КазАТО, чтобы довести до китайских таможенных органов вопросы, требующие скорейшего решения для полноценного функционирования системы МДП в КНР и участие китайской стороны в пилотном проекте eTIR.

Выводы по текущей главе:

1. eSMR и eTIR – это переход к полностью цифровым логистическим операциям.

2. Внедрение электронных данных – это переход полностью на безбумажные документооборот.

3. Применение электронных данных сокращает издержки перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов.

4. Казахстан начал присоединение к Протоколу к Конвенции КДПГ, предписывающий переход на eSMR в феврале 2018 года.

5. Между ЕЭК ООН и МСАТ был подписан 5-лений Меморандум о Взаимопонимании (MoU) по проекту цифровизации МДП.

6. Реализован пилотный проект eTIR между Турцией и Ираном в 2017 г.

7. Планируется осуществление пилотного проекта eTIR по маршруту Украина – Грузия – Азербайджан - Казахстан.

8. На заседаниях WP.30 и Административного комитета МДП рассматриваются вопросы принятия правовой базы для eTIR.

9. Цифровизация имеет жизненно важное значение для процедуры МДП.

Предложения по совершенствованию:

1. Необходимо активно продвигать вопросы цифровизации eSMR и eTIR на международном и национальном уровне.

2. Необходимо ускорить присоединение Казахстана к протоколу Конвенции КДПГ об электронном SMR.

3. Ускорить выполнение пилотного проекта eTIR по маршруту Украина – Грузия – Азербайджан – Казахстан.

4. Необходимо внесение соответствующих изменений в Конвенцию МДП о признании использования электронных методов обработки данных.

5. Принять активное участие вместе с МСАТ в разработке текста Приложения 11 Конвенции МДП и технической рабочей группе по цифровизации МДП.

## **2.5. По совершенствованию в сфере двусторонних соглашений**

В целях обеспечения защиты и интересов национальных перевозчиков необходимо внести изменения и дополнения в соглашения между Казахстаном и такими странами, как: Армения, Азербайджан, Грузия, Таджикистан, Туркменистан в части взаимного освобождения перевозчиков сторон от дорожных сборов, связанных с содержанием автомобильных дорог, а также за проезд по территориям вышеуказанных государств.

Как известно, 6 марта 2007 года между Правительством Республики Казахстан и Правительством Грузии было подписано Соглашение о международном автомобильном сообщении, предусматривающее выполнение перевозок грузов в двустороннем или транзитном сообщении, а также в третьи государства или/из третьих государств без разрешений. В то время подписание такого соглашения было оправданно, грузинские операторы на рынке международных автомобильных перевозок для казахстанских перевозчиков

конкуренцию не составляли. В 2008-2012 годах грузинскими операторами ежегодно выполнялись на Казахстан всего лишь до 40 рейсов.

Возможность выполнения перевозок из третьих стран на Казахстан на безразрешительной основе побудило перевозчиков Турции, Украины, Литвы и ряда других стран создавать на территории Грузии свои транспортные предприятия. За 2017 год этими компаниями было перевезено в Республику Казахстан 25 278 тонн грузов (около 1700 рейсов), из которых 24 884 тонны или 1660 рейсов из Турции.

Учитывая то, что рынок транспортных услуг по перевозке грузов в/из третьих стран и внутри государства является одним из важных сегментов экономики каждого государства и неразрывно связан с интересами национальных перевозчиков, необходимо с грузинской стороной установить разрешительную систему на все виды перевозок.

В целях обеспечения защиты интересов национальных перевозчиков необходимо заключить Соглашения об автомобильном сообщении с Ираком, Афганистаном, Боснией и Герцаговиной, Кувейтом, Саудавской Аравией, ОАЭ и Иорданией и внести изменения и дополнения в Соглашения между Казахстаном и такими странами, как: Армения, Азербайджан, Грузия, Таджикистан, Туркменистан в части взаимного освобождения перевозчиков сторон от дорожных сборов, связанных с содержанием автомобильных дорог, а также за проезд по территориям вышеуказанных государств.

Также предложения по соврешентсованию были изложены в разделе 1.3. данного отчета.

## **2.6. По снятию административных барьеров (неделимые грузы)**

Как было указано выше, в настоящее время в Казахстане законодательно установлена выдача специального разрешения на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, превышающим допустимых весогабаритных параметров, установленных законодательством, по автомобильным дорогам Республики Казахстан. До внесения изменений в Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» (Закон Республики Казахстан № 132-V от 4.07.2013 г.), специальное разрешение на проезд крупногабаритного и тяжеловесного автотранспортного средства по дорогам общего пользования Республики Казахстан выдавалось только в случае перевозки данным автотранспортным средством неделимых грузов. После исключения данной нормы из Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» перевозки грузов автомобильным транспортом стали осуществляться со значительными (чрезмерными) превышениями допустимых весовых и габаритных параметров автотранспортных средств, установленных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан. Недобросовестные перевозчики, с целью получения сверхприбыли в массовом порядке кустарным способом стали переоборудовать автотранспортные средства, увеличивая объемы грузовых отсеков до 140-170 кубических метров, а для облегчения собственной массы устанавливают кузовные надстройки, изготовленные из легкосплавных материалов, снимают штатные узлы и детали.

Использование их для перевозок, прежде всего, угрожает безопасности дорожного движения, порождает недобросовестную конкуренцию среди перевозчиков на рынке транспортных услуг. Как правило, грузоотправители отдают предпочтение автотранспортным средствам большей вместимости и грузоподъемности. Проезд одного автотранспортного средства со значительным перегрузом по дороге приводит к таким необратимым разрушительным процессам дорожного полотна, что ни какие штрафы и сборы за выдачу специального разрешения несоизмеримы с затратами на восстановление автомобильных дорог.

Таким образом, отмена данной нормы фактически способствовала разрушению автодорог и сооружений на них, ухудшению безопасности на дорогах, появлению недобросовестной конкуренции среди перевозчиков и коррупционных правонарушений при оформлении и выдаче специальных разрешений.

Полагаем необходимым вернуть в Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» норму, предусматривающую выдачу специального разрешения на проезд крупногабаритного и тяжеловесного автотранспортного средства по дорогам общего пользования Республики Казахстан только в случае перевозки данным автотранспортным средством неделимых грузов.

В международной практике неделимым грузом считается груз, который без потери потребительских свойств или без риска его повреждения не может быть разделен на две и более части. При перевозке крупногабаритным транспортным средством неделимым считается груз, являющийся неделимым по габариту (габаритам), превышающему (превышающим) допустимые габариты транспортного средства при погрузке на него такого груза. Перевозка такого неделимого груза, габариты которых не превышают установленные допустимые параметры, превышающие установленные допустимые весовые (осевые нагрузки, общий вес) параметры, осуществляется на основании специального разрешения.

## **2.7. В области подготовки кадров**

Как было указано выше, важную роль в организации международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан играет система подготовки кадров, в частности водителей и менеджеров транспортных компаний. Как менеджеры, так и водители должны быть осведомлены о законодательной базе на которой строится работа перевозчика, рассмотренной выше, то есть международные конвенции, соглашения, договор ЕАЭС, законодательная база Республики Казахстан, а также подзаконные акты.

Основы образовательной программы по подготовке кадров для международных автомобильных перевозок прописаны в Соглашении СНГ от 2006 года, которое было утверждено Постановлением Правительства Республики Казахстан №1134 от 26.11.2007г.

Однако, к выше указанному Постановлению Правительства не было принято соответствующего Приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Не смотря на это, работа по обучению водителей и внедрению обязательного наличия свидетельства профессиональной компетентности проводилась на уровне отраслевой ассоциации. Обязательным получением СПК для водителей было утверждено Решением Совета КазАТО от 15.02.2017 года и выполнено исполнительной дирекцией на основе Учебного центра КазАТО.

За 20 лет существования, учебным центром КазАТО была организована достаточно четкая программа подготовки специалистов транспортных компаний по программе Академии МСАТ (IRUAcademy, Женева). В 1998 году по проекту ТАСИС/ТРАСЕКА «Содействие международным автомобильным транзитным перевозкам» был создан Учебный центр КазАТО. В 2001 году Учебный центр КазАТО был аккредитован Академией МСАТ по программе СПК для менеджеров транспортных компаний, осуществляющих международные перевозки грузов с правом выдачи дипломов Академии МСАТ.

Задачей Учебного центра КазАТО является содействие повышению эффективности бизнеса транспортных предприятий через обучение, повышение квалификации их работников. Программы профессиональной подготовки специалистов в сфере международных перевозок разрабатываются Академией МСАТ совместно с аккредитованными учебными центрами. Задачей Академии являются согласование стандартов обучения, внедрение международного передового опыта и подтверждение в качестве независимой стороны полного соответствия этих стандартов обучения нормативным положениям ЕС и другим международным правовым документам, а также потребностям автотранспортной отрасли в целом.

Касательно обязательного образования «водителя-международника» согласно Соглашения СНГ, а также необходимых знаний водителя по выполнению МАП по системе МДП, водитель проходит курсы в УЦ КазАТО. Но учитывая то, что на данный момент в Казахстане Приказа Министерства об обязательной подготовке международных автомобильных перевозчиков не имеется, следовательно нет обязательной утвержденной формы выдаваемых СПК водителям, обучившимся в Учебном центре КазАТО. Поэтому УЦ КазАТО выдает СПК водителям своей формы.

В этой связи необходимо ускорить утверждение Соглашения приказом Министерства о выдаче единой формы СПК. В то время как в РФ и РБ были приняты соответствующие приказы Министров о применении Минского Соглашения в виде СПК и недопущении водителей без СПК к выполнению международных автомобильных перевозок.

В частности в РФ был утвержден компетентным учебным заведением по выполнению Приказа Минтранса РФ об обязательном обучении водителей-международников Учебные центры Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Учитывая то, что единые требования к программе к Соглашению аналогичны и входят уже существующую программу обучения Академии МСАТ, следовательно учебные центры в пространстве СНГ, имеющие аккредитацию МСАТ имеют соответствующие знания и навыки для выполнения требований Соглашения к странам-участницам СНГ.

Также, в 2018 году специалисты КазАТО принимали участие в разработке Профессионального стандарта «Международные грузовые автомобильные

перевозки» для его дальнейшего внедрения и применения в системе образования и подготовки кадров. Профессиональный стандарт включает в себя следующие профессии:

- Водитель международных грузовых автомобильных перевозок;
- Диспетчер международных автомобильных перевозок грузов;
- Менеджер по международным автомобильным перевозкам грузов;
- Руководитель компании международных грузовых автомобильных перевозок.

В стандарте прописаны требования к профессиональной подготовке, функции и задачи, которые выполняет каждый участник перевозочного процесса и предприятия в целом. Планируется дальнейшая работа с Министерством образования и науки Республики Казахстан по внедрению программ обучения специализаций, прописанных в профессиональном стандарте, в соответствующих учебных заведениях.

Из проведенного анализа текущей ситуации по дополнительному образованию специалистов, работающих на международных автомобильных перевозках, предлагаются следующие изменения для улучшения качества предоставляемых услуг национальными перевозчиками и повышения их конкурентоспособности на рынке международных автомобильных перевозок:

1. Решением Приказа МИР РК сделать обязательным обучение водителей-международников и получение СПК.

2. Решением Приказа МИР РК внести в правила допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок наличие СПК у водителей и СПС у менеджеров компании.

## **2.8. Расчет потерь экономики Казахстана**

Как было указано в разделе 2.2. более 3,5 тысяч рейсов в 2017 году были совершены иностранными перевозчиками в Казахстан без погашения казахстанских бланков разрешений, когда эти перевозки могли бы выполняться отечественными операторами. В результате отечественные перевозчики понесли потери в виде:

- казахстанского содержания в общем объеме транспортных услуг - 35 млн. долларов США (3 500 рейсов x 10 000 долларов США за один кругорейс);
- налога 2,1 млн. долларов США (35 млн. долларов США x 6%);

В разделе 2.1. отмечалось, что существующая система распределения и выдачи бланков иностранных разрешений имеет серьезные недостатки. В результате более 3 тысяч иностранных бланков разрешений, в том числе дефицитных, находящихся на руках у недобросовестных отечественных перевозчиков остались к концу 2017 года неиспользованными.

Это привело к потере 3 тысячи рейсов, около 30 млн. долларов США казахстанского содержания в общем объеме транспортных услуг и бюджет страны недополучил 1,8 млн. долларов США в виде налогов.

Одной из основных эффективных мер и методов государственной поддержки создания благоприятных условий для обновления и пополнения парка подвижного состава для международных автомобильных перевозок в работе рассматривается освобождение от уплаты сбора за первичную регистрацию автотранспортных средств, ввозимых из третьих стран или снижения его размера до 350МРП.

Детальный расчет экономической эффективности от снижения размера сбора за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств, сроком эксплуатации от 3 до 7 лет, с 2500 МРП до 350 МРП был произведен в разделе 2.3.

Ниже приводится таблица расчета экономической эффективности при снижении размера сбора за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств из третьих стран.

Таблица 19. Расчет экономической эффективности при снижении размера сбора за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств из третьих стран

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	Экономический эффект от снижения размера регистрационного сбора	Методика расчета
1.	Количество приобретаемых автомобилей сроком эксплуатации от 3 до 7 лет в год	единиц	500	
2.	Сбор за первичную регистрацию по ставке 350МРП	тенге	420 875 000	(350x2405x500)
3.	Количество рейсов, выполняемых в год	рейсов	5000	(500 x 10 рейсов в год)
4.	Доход от перевозок (казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг)	Доллар США	50 млн \$	(5000 x 10 000\$ за один оборотный рейс в/из стран ЕС)
5.	Корпоративный налог от дохода	Доллар США	3 млн \$	(5000x10000\$)x6%
6.	Создание новых рабочих мест	рабочее место	750	(500x1,5 чел)

Источник: составлено авторами

И также в разделе 2.4. предоставлен прогноз пополнения парка АТС, в рамках благоприятных условий.

Выводы по все показателям, выше указанным:

Таблица 20. Прогноз увеличение количества АТС, выполненных ими рейсов и поступлений в бюджет, по полученному доходу, за 2019-2030 гг.

год	2018	2020	2025	2030
<b>кол-во АТС</b>	7320	8059,2	11755,2	16296
<b>кол-во рейсов</b>	73200	80592	117552	162960

<b>Налог от дохода (поступления в бюджет)</b>	43920000	48355200	70531200	97776000
---	----------	----------	----------	----------

*Источник: составлено авторами*

## **2.9. Международный опыт регулирования международных автомобильных перевозок (лучшие практики)**

Конкуренция между автоперевозчиками различных стран на рынке международных транспортных услуг возникает в последствии доступа их на рынок в соответствии с международными договорами, в первую очередь двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении, подписанными между государствами.

На международной практике механизмом регулирования международных автомобильных перевозок является разрешительная система, которая предусматривает допуск транспортных операторов к рынку путем выдачи соответствующих разрешений. Разрешительная система является общепринятым инструментом защиты интересов государств в международном рынке транспортных услуг. Поэтому, большинство государств устанавливают в своем национальном законодательстве, регламентирующем международные автомобильные перевозки, наличие разрешений как обязательное условие доступа автоперевозчиков на рынок транспортных услуг, определяют порядок распределения иностранных бланков разрешений среди перевозчиков своего государства.

В качестве лучшей практики применения разрешительной системы для регулирования международных автомобильных перевозок можно назвать Республику Беларусь и Российскую Федерацию.

В Республике Беларусь распределение разрешений среди перевозчиков осуществляется в соответствии Инструкцией о порядке распределения, выдачи и использования разрешений на проезд грузовых автомобильных транспортных средств по территории иностранных государств (далее – Инструкция), утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций от 15.12.2004 №56.

В соответствии с Инструкцией распределение разрешений производится поквартально по каждому виду распределяемых разрешений по утвержденной формуле, в алгоритм которой закладываются критерий:

- количество полученных перевозчиком разрешений за шесть месяцев прошлого года;
- количество распределяемых разрешений данного вида;
- количество разрешений, полученных перевозчиками разрешений за шесть месяцев прошлого года;
- средний объем выручки всех перевозчиков от деятельности по международной перевозке грузов в расчете на одно транспортное средство;
- объем выручки конкретного перевозчика от деятельности по международной перевозке грузов в расчете на одно транспортное средство.

При этом первоочередное право на получение разрешений предоставляется перевозчикам, получившим наибольшую выручку от

перевозочной деятельности из расчета на одно транспортное средство в случае, когда потребность белорусских перевозчиков в иностранных разрешениях отдельных видов превышает количество, полученное от иностранных государств по квоте.

В случае возврате перевозчиком одного неиспользованного распределенного разрешений количество разрешений, принимаемых для расчета на следующий квартал, полученных перевозчиком за предыдущие шесть месяцев, понижается на пять разрешений.

Перевозчик может отказаться от распределенных разрешений в пользу вновь открытого (либо реорганизованного) им предприятия или же они передаются в резерв.

В рабочем порядке вводятся определенные корректировки по критериям выдачи разрешений, чтобы не создавался их искусственный дефицит, когда у кого-то они лежат про запас, а кто-то напротив, испытывает в них острую необходимость.

Результаты распределения иностранных разрешений утверждается приказом Министра транспорта и коммуникации РБ, и доводятся до перевозчиков. Перевозчики, в свою очередь, планируют свою перевозочную деятельность в рамках распределенных ему иностранных разрешений.

В Российской Федерации распределение иностранных разрешений перевозчику осуществляется в соответствии с Условиями распределения иностранных разрешений российским перевозчикам, утвержденным приказом Министра транспорта России от 30.10.2015г. №323.

При распределении учитываются коэффициенты, учитывающие:

- опыт работы за предшествующий период на основании распределяемого вида разрешений;
- нарушения при выполнении международных перевозок, подтвержденные уведомлением компетентным органом иностранного государства. При наличии нарушения устанавливается коэффициент нарушения – 0,5, без нарушений – 1,0.
- степень использования перевозчиком данного вида разрешений. Если перевозчик не использовал распределенные бланки иностранных разрешений в предыдущем периоде, коэффициент принимается - 0,5.

В случае возврата перевозчиком неиспользованных иностранных разрешений, распределенных в предыдущем отчетном периоде, количество разрешений, выдаваемое перевозчику, уменьшается на количество возвращенных неиспользованных разрешений.

В случае передачи в предыдущем отчетном периоде перевозчиком выданного ему иностранного разрешения третьим лицам распределение разрешений, такому перевозчику на следующий год не производится.

Распределенные среди перевозчиков иностранные разрешения, утвержденные приказом Министра транспорта РФ, передаются в АСМАП России для выдачи перевозчикам.

В целях усиления ответственности иностранных перевозчиков за использование российских разрешений в соответствии с требованиями Правил заполнения российских разрешений, утвержденных приказом Минтранса России от 14 октября 2015 года №302 установлено, что в случае незаполнения или

неправильного заполнения пунктов бланка российского разрешения, а также в случае не проставления отметки о въезде на территорию России либо о его выезде с территории России разрешение считается недействительным. После признания данного разрешения недействительным получается, что перевозчик данную перевозку осуществляет без российского соответствующего разрешения и водителю налагается штраф в соответствии со статьей 11.29 КоАП РФ в сумме от 100 до 150 тыс. рублей, а также необходимо перевозчику устранить нарушение путем предоставления нового российского разрешения.

В результате, по имеющейся информации, значительно сократилось количество административных правонарушений иностранными перевозчиками транспортного законодательства, совершаемых на территории России.

## **2.10. Результаты анкетирования перевозчиков-членов КазАТО в ходе проведения исследования**

В ходе исследования было проведено анкетирование среди перевозчиков-членов КазАТО. Было опрошено 115 респондентов.

По результатам анкетирования, 53% опрошенных считают что, законодательно-правовая база недостаточно объемна для организации международных автомобильных перевозок в Республик Казахстан и 70% считают, что для транспортной компании необходимы дополнительные законодательные акты для повышения эффективности международных автомобильных перевозок.

На вопрос «Нужно ли внести изменения в Положение о разрешительной системе в Казахстане?» большинство респондентов ответили «да» 82%, на ответ «нет» ответило 15% соответственно.

87% перевозчиков считают, что необходимо повысить ответственность иностранных перевозчиков за непогашение бланков разрешений, против 7% мнений.

54% опрошенных считают недостаточным текущий уровень знаний водителей в организации международных автомобильных перевозок.

Почти единогласно 90%, было мнение необходимым принять Постановления Правительства Республики Казахстан по комплексу мер поддержки национальных автомобильных перевозчиков.

70% опрошенных считают необходимым установить обязательное наличие СПК у каждого водителя-международника, как в России и Беларуси.

В Приложении 4 в табличной форме приведены результаты анкетирования.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Особая актуальность изучения законодательно-правовой базы, на которой строится работа международных автомобильных перевозок связана с тем, что Президент Республики Казахстан Назарбаев Н.А. в последнем Послании Президента обозначил одной из прерогативных целей развитие транспортно-логистического комплекса страны, а также повышение транзитного потенциала.

Выполненная работа «Анализ законодательно-правовой базы функционирования международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан и выработка предложений по ее совершенствованию» позволяет сделать следующие выводы:

1. Международные автомобильные перевозки являются чрезвычайно эффективным сегментом экономики Казахстана.

2. Со времени обретения Казахстаном независимости международный автомобильные перевозки стремительно развивались. В период с 1994 по 2009 год включительно, парк автотранспортных средств, занятых на международных автомобильных перевозках, увеличился в 22,5 раза, а количество транспортных компаний, работающих по системе МДП в 5,8 раз. Одной из основных предпосылок столь активного развития отрасли явилась четкая организация в стране государственно-частного партнерства, сложившегося между компетентными органами (Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан) и бизнесом (Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан).

3. Республика Казахстан заключила двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с 42 государствами, присоединилась к 17 основным международным конвенциям и Европейским соглашениям в области автомобильного транспорта, была создана законодательно-правовая база для осуществления международных автомобильных перевозок в Казахстане. Итогом этого конструктивного тандема стало доведение доли казахстанских перевозчиков в общем объеме выполняемых международных автомобильных перевозок до 52,6%.

3. С 2010 года удельный вес национальных операторов в общем объеме международных автомобильных перевозок начал снижаться, и в 2014 году составлял 35,5%.

4. Проведенный в работе анализ показывает, что основная причина создавшегося положения заключается в значительном ослаблении роли государственного регулирования данного сектора экономики. В результате в течение последних семи лет не были созданы необходимые условия для обновления и пополнения парка автотранспортных средств, практически на нет была сведена роль транспортного контроля в защите национального рынка международных перевозок, а также своевременно не была сформирована нормативная правовая база по созданию равных с партнерами по ЕАЭС условий осуществления международных автомобильных перевозок.

Вместе с тем, проведенный анализ законодательно-правовой базы показывает, что она вполне способна обеспечивать функционирование международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан. На протяжении двадцати семи лет независимости в Казахстане разрабатывались новые и вносились изменения и дополнения в действующие законодательные акты и нормативные документы в области международных автомобильных перевозок по их совершенствованию, принимались соответствующие государственные программы, в которых находили свое отражение проблемные и перспективные вопросы. На данный момент, отраслевая программа не принята по развитию международных автомобильных перевозок.

Исходя из вышеизложенного, в работе сформулированы основные предложения по совершенствованию законодательно-правовой базы функционирования международных автомобильных перевозок, которые представлены в соответствующих разделах работы. В заключении авторы исследования выработали некоторые рекомендации и предложения для дальнейшего ее совершенствования:

1. По переходу на цифровую технологию организации международных перевозок автомобильным транспортом:

рекомендовать представителям КГД МФ РК и КазАТО:

– принимать активное участие на заседаниях Рабочей группы по таможенным вопросам ЕЭК ООН (WP.30) и Административного комитета МДП по обсуждению положений Приложения 11 Конвенции МДП;

– принять меры по реализации Соглашения о намерениях по внедрению пилотного проекта по цифровизации транзитных процедур с использованием электронной версии книжки МДП на территории Республики Казахстан по маршруту (коридору eTIR): Украина-Грузия-Азербайджан-Казахстан;

– рекомендовать Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан активизировать работу совместно с МИД РК по обеспечению присоединения к Дополнительному протоколу к Конвенции КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR), до конца 2018 года.

2. В сфере двусторонних соглашений:

– внести изменения и дополнения в Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Грузия об автомобильном сообщении, предусматривающие введение разрешительной системы на все виды перевозок;

– внести соответствующие изменения и дополнения в двусторонние соглашения между Казахстаном и такими странами, как: Армения, Азербайджан, Грузия, Таджикистан и Туркмения в части взаимного освобождения перевозчиков от сборов, связанных с содержанием автомобильных дорог, а также за проезд по территориям вышеуказанных государств.

– заключить Соглашения об автомобильном сообщении Ираком, Афганистаном, Боснией и Герцаговиной, Кувейтом, Саудавской Аравией, ОАЭ и Иорданией.

3. По Договору о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС):

– в Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС (Приложение 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике) внести изменения и дополнения, предусматривающие проверку при выезде с территории ЕАЭС исполнения перевозчиками уведомлений, ранее выданные на внешней границе ЕАЭС при въезде на территорию ЕАЭС.

подпункт 4) пункта 8 изложить в следующей редакции:

«4) наличия у перевозчика необходимых документов в случае получения уведомления, указанного в пункте 9 настоящего Порядка, а также наличия в уведомлении отметки органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена о предъявлении доказательств устранения несоответствия контролируемых параметров транспортного средства и (или) необходимых документов».

4. В области организации транспортного контроля:

– повысить эффективность транспортного (автомобильного) контроля, обеспечив неукоснительное выполнение требований по его организации, изложенных в Договоре о Евразийском экономическом союзе;

– в законодательном порядке установить ответственность иностранных перевозчиков за непогашение казахстанских разрешений при въезде на территорию Республики Казахстан на постах транспортного контроля с проставлением соответствующих отметок в них и изъятия отрывной части разрешений путем внесения поправок в КоАП РК.

Пункт 5 статьи 573 КоАП РК изложить в следующей редакции:

«Использование иностранным перевозчиком отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении, а также непоставления в отечественном разрешении отметок о въезде на территорию Республики Казахстан либо о выезде с территории Республики Казахстан, - влечет штраф на водителей автотранспортных средств в размере двухсот месячных расчетных показателей».

5. В части организации и функционирования разрешительной системы:

В Правила применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (далее – Правила) внести следующие изменения.

пункт 13 Правил изложить в следующей редакции:

«13. Иностранные разрешения, подлежат поквартальному распределению в территориальные органы».

пункт 14 изложить в следующей редакции:

«14. Иностранные разрешения подлежат распределению среди отечественных перевозчиков в соответствии с Порядком распределения и выдачи иностранных разрешений среди отечественных перевозчиков.»

пункт 21 дополнить частью второй следующего содержания:

«При подаче заявок на получение российских, узбекских, турецких разрешений для перевозок в/из третьих стран и китайских разрешений вида «С», отечественным перевозчиком направляются сведения о типе (классе) и

государственных регистрационных номерных знаках подвижного состава, подлежащего для использования на маршруте».

Пункт 48-1 дополнить частью третьей следующего содержания:

«В случае не заполнения или неправильного заполнения пунктов бланка отечественного разрешения в соответствии с требованиями настоящих Правил, а также, в случае если в разрешении не проставлены отметки о въезде иностранного автотранспортного средства на территорию Республики Казахстан либо о его выезде с территории Республики Казахстан, разрешение считается недействительным».

Правила дополнить Приложением №1, определяющее порядок распределения и выдачи иностранных бланков разрешений среди отечественных перевозчиков.

6. По созданию условий для обновления и пополнения парка:

Необходимо оказывать государственную поддержку отечественным операторам в пополнении и обновлении парка подвижного состава для международных автомобильных перевозок.

Для чего:

– разработать Государственную программу развития международных автомобильных перевозок в Казахстане.

– расширить возможности транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей для пополнения и обновления парка подвижного состава, предназначенного для осуществления международных автомобильных перевозок, для чего:

– создать надежную систему финансирования, обеспечивающую гарантированную поддержку малого и среднего бизнеса в отрасли международных автомобильных перевозок (налоговые льготы и преференции, лизинговые схемы, льготное кредитование через фонд «ДАМУ» с субсидированием процентной ставки и частичного гарантирования по кредитам, инвестиционные проекты и т.д.);

– принять решения Правительства Республики Казахстан по созданию приемлемых экономических условий для приобретения экологически безопасных автотранспортных средств категории Евро-6 путем освобождения от уплаты утилизационных сборов (по примеру Беларуси);

– снизить ставки сборов за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств сроком эксплуатации от 3 до 7 лет, ввозимых из третьих стран, до 350МРП;

– расширить линейку моделей седельных тягачей Ивеко, Ман, выпускаемых отечественным автопромом;

– обеспечить поставку седельных тягачей ИВЕКО и МАН казахстанской сборки, через лизинговые компаний с первоначальным взносом не более 15%.

7. По национальному стандарту СТ 1418-2014

В целях недопущения перевозчиками переоборудования автотранспортных средств с целью получения большей прибыли от перевозок, которое порождает недобросовестную конкуренцию среди перевозчиков необходимо:

– предусмотреть требования в национальном стандарте, при котором переоборудование автотранспортного средства возможно лишь при условии согласования данного вида переоборудования с заводом-изготовителем базового автотранспортного средства.

#### 8. По снятию административных барьеров (неделимые грузы)

В целях обеспечения сохранности автодорог и повышения безопасности дорожного движения, а также недопущения недобросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг, Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан необходимо:

– принять меры по выдаче специального разрешения на перевозку автомобильным транспортом только неделимых грузов.

Как известно, до внесения изменений в Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» (ЗРК №132-V от 4.07.2013г.), специальное разрешение на проезд крупногабаритного и тяжеловесного автотранспортного средства по дорогам общего пользования Республики Казахстан выдавалось только в случае перевозки данным автотранспортным средством неделимых грузов. После исключения данной нормы перевозки грузов автомобильным транспортом стали осуществляться со значительными (чрезмерными) превышениями допустимых весовых и габаритных параметров автотранспортных средств, установленных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан. Недобросовестные перевозчики, с целью получения сверхприбыли в массовом порядке кустарным способом стали переоборудовать автотранспортные средства, увеличивая объемы грузовых отсеков до 140-170 кубических метров, а для облегчения собственной массы выбрасывали узлы и детали, влияющие на обеспечение безопасности дорожного движения. Проезд одного автотранспортного средства со значительным перегрузом по дороге приводит к таким необратимым разрушительным процессам дорожного полотна, что ни какие штрафы и сборы за выдачу специального разрешения несоизмеримы с затратами на восстановление автомобильных дорог.

Таким образом, отмена данной нормы фактически способствовала разрушению автодорог и сооружений на них, ухудшению безопасности на дорогах, появлению недобросовестной конкуренции среди перевозчиков и коррупционных правонарушений при оформлении и выдаче специальных разрешений.

#### 9. В области подготовки кадров

В целях выполнения требований Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, совершенного в г. Минске 24.11.2006 года Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан необходимо:

принять меры по обязательному повышению квалификации специалистов и водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки в законодательном порядке, для чего внести дополнения в Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных

перевозок в части требований о предоставлении копий сертификатов профессиональной компетентности специалистов и водителей.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (СМР/КДПГ).
2. Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (e-SMR).
3. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА).
4. Правила и условия классификации автомобильных дорог общего пользования международного и республиканского значения (Приложение 1 к приказу и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 315).
5. Перечень, наименование и индексы автомобильных дорог общего пользования международного и республиканского значения, в том числе перечня автомобильных дорог оборонного пользования (Приложение 2 к приказу и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 315).
6. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).
7. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1288 «Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов».
8. Европейское соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).
9. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 546 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом».
10. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ).
11. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460 «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан».
12. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 июля 2017 года № 495 «О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353 «Об утверждении Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в РК в международном сообщении».
13. Евразийская экономическая комиссия: Проект ТК ЕАЭС. [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL:<http://www.eurasiancommission.org/ru>.

14. Кодекс Республики Казахстан от 26 декабря 2017 года № 123-VI «О таможенном регулировании в Республике Казахстан».
15. Кодекс Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года № 120- VI «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс).
16. Международные автомобильные перевозки: учеб. пособие / И. И. Карбанович. – Минск.: Центр «БАМЭ-Экспедитор»: 2017. – 396 с.
17. Внешнеэкономическая деятельность предприятия: Англо-русский словарь-справочник/ Под ред. проф. Л. Е. Стровского. — М: ЮНИТИ-ДАНА, 2002, с.483.