



Обязательное ЭПИ

Предполагалось, что введение обязательного предварительного информирования о предполагаемом ввозе товаров оптимизирует и ускорит совершение таможенных операций в автомобильных пунктах пропуска при ввозе товаров.

Сокращение времени нахождения транспортных средств в автомобильных пунктах пропуска зависит не только от деятельности таможенных органов, но и заинтересованности лиц, имеющих отношение к перемещению товаров через границу, — перевозчиков, отправителей, получателей товаров, экспедиторов.

Анализ обязательного представления заинтересованными лицами предварительной электронной информации о ввозе товаров показал, что не всегда такая информация предоставляется до фактического ввоза товаров в пункт пропуска. Еще от 20 до 30% перевозчиков продолжают оформлять предварительную информацию после прибытия транспортного средства в пункт пропуска, что является сдерживающим фактором сокращения времени пересечения границы, в том числе и тех перевозчиков, которые заблаговременно предоставили такую информацию таможенным органам.

Выработка комплекса мер по понуждению перевозчиков, нежелающих заблаговременно предоставлять электронную предварительную информацию, к надлежащему исполнению норм законодательства прорабатывается в рамках Таможенного союза.

Электронное предварительное информирование является основой внедрения абсолютно всех инновационных технологий. В настоящее время в Республике Беларусь предварительное информирование успешно применяется при ввозе товаров железнодорожным транспортом, хотя в соответствии с законодательством не является обязательным. Возможность осуществления предварительного информирования таможенных органов о ввозе товаров железнодорожным транспортом реализована на передаточных

станциях Полоцк, Брузги и Свислочь. Так, применение предварительного информирования на передаточной станции Полоцк позволило сократить время стоянки контейнерного поезда «Зубр» в два раза. С июня 2013 г. начато предварительное информирование в отношении товаров, следующих в контейнерных поездах через Брестский железнодорожный узел (ПТО «Брест-Заречница»). В июле текущего года внедрено предварительное информирование на передаточной станции Молодечно.

Белорусской стороной согласован проект решения Коллегии Евразийской экономической комиссии «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом», которым предусмотрено введение с 01.10.2014 г. обязательного предварительного информирования при ввозе товаров железнодорожным транспортом.

«Зеленый коридор» для грузов

Это еще один реализуемый в Республике Беларусь проект, суть которого заключается в помещении товаров под таможенную процедуру





таможенного транзита непосредственно на технологических каналах. Проводится он в пункте пропуска «Козловичи», где есть возможность задействовать несколько полос для движения транспорта без негативного влияния на пропускную способность пункта пропуска в целом. Общее время нахождения грузовика в пункте пропуска составляет 30–40 мин.

Практика применения «зеленого коридора», т.е. система «оформления на канале движения», выявила необходимость пересмотра планировочных решений строительства и реконструкции автодорожных пунктов пропуска и постепенного отказа от терминальной системы,

В доставке задействуют вертолеты

По словам генерального директора Оршанского авиаремонтного завода, на предприятии полностью определена концепция создания транспортно-логистического центра.

— У нас есть четкое понимание того, какие грузы, как, каким объемом и куда будем возить, — говорит Владимир Федорович Троицкий. — Подготовлена площадка для строительства склада временного хранения, есть соответствующие договоренности с РУП «Белтаможсервис» и Государственным таможенным комитетом о его создании. Первоначально будут задействованы автомобильные перевозки. Проектируются также большие складские помещения, прилегающие непосредственно к взлетно-посадочной полосе, которые нацелены на автомобильный, авиационный и железнодорожный транспорт. На территорию завода проходит железнодорожная ветка. Авиационная составляющая в логистике направлена на перевозку срочных грузов, которые доставляют на аэродром большими самолетами. Дальше мы сможем использовать и вертолеты.

которая легла в основу проекта таких крупных пунктов пропуска, как «Брузги», «Берестовица», «Козловичи».

Время пребывания в пунктах пропуска водителей, управляющих транспортными средствами, не всегда продиктовано необходимостью прохождения установленных законодательством видов контроля. С одной стороны, созданные в пунктах пропуска условия (кафе, магазины, стоянки), располагают к отдыху, с другой, отсутствие должного контроля перевозчиками за водителями в пути следования приводят к простоям транспортных средств, находящихся не только в пунктах пропуска, но и в очередях на въезд в пункт пропуска.

В дальнейшем, если ситуация не изменится, планируется повлиять на нее административно, как за счет изменения технологий, так и введением платы за сверхнормативное нахождение в пункте пропуска.

Таможня готова сокращать временные затраты для бизнеса. Но экономический эффект возможен только в том случае, если бизнес сам хочет этого. В малом бизнесе, где каждое транспортное средство, каждая грузовая отправка находятся под пристальным контролем, собственник быстрее реагирует на предоставляемые возможности. Но чем крупнее предприятие, тем меньше контроля за перевозками и тем больше претензий высказывается в адрес таможни, что не созданы благоприятные условия для ведения бизнеса. В результате инициативы, исходящие от таможенных органов, нередко оказываются невостребованными.

Вывод состоит в том, что логистика таможенных формальностей не может быть предметом усилий только таможенных органов. Должно быть налажено четкое взаимодействие и понимание между таможней и бизнесом. Возможно, система общественно-консультативных советов, сформированная на республиканском и региональном уровнях, станет той общественной площадкой и тем инструментом, посредством которого можно повысить эффективность взаимодействия в целях оптимизации регламентов осуществления таможенных операций.

Вышеперечисленные и иные инструменты таможенного администрирования находятся в стадии совершенствования. Это, в свою очередь, является прочным фундаментом для того, чтобы субъекты логистической деятельности, имея достаточную информацию о таможенном регулировании в Республике Беларусь, активно использовали предоставленные возможности оптимизации и адаптации схем перемещения внешнеторговых грузов. ■



ГОСУДАРСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Министерство транспорта
Российской Федерации



Правительство
Москвы



6-й РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ 6th RUSSIAN INTERNATIONAL CONGRESS ON INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

15-18.04.2014

Москва / Moscow
Комплекс Гостиный двор
Complex Gostiny Dvor

ОДНОВРЕМЕННО ПРОЙДУТ ВЫСТАВКИ
AT THE SAME TIME EXHIBITIONS WILL TAKE PLACE
«Dorkomexpo», «CityTransExpo», «SafetyRoadsExpo»

Организатор / Organizer
Международная
академия транспорта



International Transport Academy

Генеральный партнер
General Partner
Выставочно-маркетинговый центр



Партнеры / Partners



www.itamain.com

По вопросам участия в конгрессе
Participation contacts

+7(495) 956 24 67, +7(495) 965 14 13
center@itamain.com

По вопросам участия в выставках
Exhibition contacts

+7(495) 580 30 28, +7(985) 764 40 13
info@expomarket.org





Логистика

УСЛУГИ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРА СЕРТИФИКАЦИИ

■ С 1 ноября вводится в действие стандарт СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации», которым устанавливаются виды, категории исполнителей логистических услуг и общие требования.

Стандартом вводится добровольная сертификация логистических услуг, оказываемых логистическими центрами, транспортными, транспортно-экспедиционными и торговыми организациями, что позволит определить логистических операторов, которые оказывают логистические услуги, как на собственных объектах, так и на арендуемых складских помещениях и других объектах инфраструктуры логистического центра.

В соответствии с СТБ 2306-2013 сертификация логистических услуг проводится в добровольном порядке по заявительному принципу в Национальной системе подтверждения соответствия Республики Беларусь. Как правило, сертификация логистических услуг проводится по схемам 3 или 4 согласно ТКП 5.1.04 по выбору заявителя с учетом условий их применения.

К заявке на сертификацию логистических услуг заявитель прилагает:

- ◆ номенклатуру оказываемых логистических услуг;
- ◆ сведения об исполнителе логистических услуг (приказ о создании организации (обособленной структуры организации), юридический статус, численность работающих, структурную схему управления организацией, технический паспорт объекта, акт приемки имущественного объекта в эксплуатацию и т.п.);
- ◆ перечень объектов оказания логистических услуг;
- ◆ техническую документацию на оказание логистических услуг (технологические

карты процессов, технологические инструкции, технические описания логистических процессов управления цепями поставок, инструкции, правила обслуживания и т.д.);

- ◆ полис страхования гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам;
- ◆ сведения о системе контроля соответствия, в том числе безопасности логистических услуг;
- ◆ копию сертификата соответствия на систему управления качеством (для схемы 4);
- ◆ информацию о наличии субподрядных работ и договоров с субподрядчиками (логистический аутсорсинг) (для логистических операторов);
- ◆ документы, предусмотренные актами законодательства Республики Беларусь (специальные разрешения и др.).

В заявке заявитель указывает категорию исполнителя логистических услуг, на которую он претендует. Копии документов, прилагаемые к заявке, должны быть заверены подписью и печатью заявителя. Документы, исполненные на иностранном языке, должны сопровождаться переводом на белорусский или русский язык.

При идентификации логистических услуг устанавливается:

- ◆ заявитель сертифицируемых логистических услуг (т.е. определяется, оказывает ли данный заявитель логистические услуги от своего имени и несет ли ответственность перед потребителем за соответствие оказываемых логистических услуг);
- ◆ принадлежность заявителя к заявленной области логистических услуг согласно данным, установленным в регистрационных документах заявителя либо иных подтверждающих документах;
- ◆ принадлежность оказываемых логистических услуг к заявленной сфере деятельности (в соответствии с техническими документами на логистические услуги и перечнем работ, включенных в данный вид логистических услуг).

В ходе сертификации логистических услуг орган по сертификации проводит оценку мастерства и (или) квалификации персонала, оказывающего логистические услуги, оценку стабильности процесса оказания логистических услуг, а также выборочную проверку результатов оказания логистических услуг.

Оценка предусматривает проверку:

- ◆ наличия внедренной системы оценки процессов в организации, способствующей достижению стратегических и тактических целей (KPI);
- ◆ наличия квалифицированного персонала;

- ◆ наличия документов, подтверждающих квалификацию и профессиональную подготовку персонала (дипломы, свидетельства, удостоверения, аттестационные свидетельства, документы, подтверждающие повышение квалификации);

- ◆ наличия и знания персоналом национальных нормативных правовых актов и ТНПА в области логистической деятельности;

- ◆ обеспеченности персонала оборудованием, инструментом, материалами, специальной рабочей одеждой и т.д., необходимыми для оказания логистических услуг;

- ◆ наличия у персонала практического опыта работы в сфере оказания логистических услуг;

- ◆ точности, своевременности и полноты оказания логистических услуг в соответствии с технической документацией на оказание логистических услуг;

- ◆ соблюдения персоналом требований, обеспечивающих безопасность для жизни, здоровья, наследственности человека при оказании логистических услуг, а также сохранности имущества и охраны окружающей среды и т.д.;

- ◆ этичности поведения персонала.

Оценка стабильности процесса оказания логистических услуг предусматривает проверку:

- ◆ наличия и состояния нормативно-правовых актов и ТНПА, технической документации, необходимой для оказания логистических услуг, и контроля их исполнения;

- ◆ наличия необходимого собственного (арендованного) специально оборудованного складского помещения, его состояния и соответствия ТНПА, санитарным правилам и нормам (заключение органов санитарно-эпидемиологического надзора), а также требованиям электро-, пожаробезопасности и т.п.;

- ◆ наличия и состояния используемого собственного (арендованного) технологического оборудования (инвентаря, стеллажей и т.д.) для обеспечения хранения материалов, товаров или грузов;

- ◆ наличия системы контроля соответствия, в том числе безопасности логистических услуг;

- ◆ наличия и состояния системы регистрации и учета информации о соответствии логистических услуг в процессе их оказания;

- ◆ соблюдения требований по обеспечению безопасности для жизни, здоровья и наследственности человека при оказании логистических услуг, а также сохранности имущества и охраны окружающей среды;

- ◆ наличия системы управления аутсорсинговыми процессами;

- ◆ наличия информации об оказываемых логистических услугах;

- ◆ организации взаимодействия с потребителем услуг;

- ◆ условий обслуживания потребителей (комфортность, эстетичность и эргономичность обстановки) и т.д.

Проверка результата оказания логистических услуг проводится посредством:

- ◆ экспертных оценок экспертами-аудиторами органа по сертификации на соответствие установленным требованиям;

- ◆ анализа информации о соответствии логистических услуг, подтверждающей их соответствие установленным требованиям, полученной из достоверных источников (акты проверок, заключения контролирующих (надзорных) органов и информация общества защиты потребителей и т.д.).

Экспертная оценка проводится посредством:

- ◆ анализа копий договоров с потребителями, актов оказанных логистических услуг;

- ◆ проведения опроса потребителей и персонала, анализа результатов опроса, анализа записей в книге отзывов и предложений и т.д. ■





Алексей Мартынич,
заместитель директора
Центра «БАМЭ – Экспедитор»

СТАТУС «ТАМОЖЕННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК», ЦЕНА ВОПРОСА

■ Как правило, при пересечении внешней границы Таможенного союза водители грузовых автотранспортных средств должны иметь при себе документ, подтверждающий обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов, что позволяет избежать задержек при открытии таможенной процедуры таможенного транзита грузов в автомобильных пунктах пропуска.

Не редкость, если организации-перевозчики, осуществляющие международные перевозки грузов, имеющие постоянных и надежных клиентов, определенный опыт в сфере перевозок и финансовые возможности, стремятся использовать один из способов обеспечения — получение статуса таможенного перевозчика. В чем его смысл? Статус таможенного перевозчика позволяет перевозить товары по территории Таможенного союза без применения мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита (обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров, таможенное сопровождение).

Использование возможностей института таможенных перевозчиков является определенной альтернативой оформлению Carnet TIR для перевозчиков, преимущественно использую-

щих перевозки по территории Таможенного союза автомобилями с низкими экологическими классами или мультимодальные перевозки.

С 1 июля 2010 г. таможенным перевозчиком может являться юридическое лицо государства – члена Таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ст. 19 Таможенного кодекса Таможенного союза.

Статус таможенного перевозчика подтверждается свидетельством о включении в реестр таможенных перевозчиков, которое выдается в Беларуси Государственным таможенным комитетом. Срок действия свидетельства не ограничивается. Процедура регистрации относится к числу административных процедур, то есть носит заявительный принцип «одного окна», и осуществляется бесплатно. Перевозчик должен располагать возможностью ежегодно подтвердить обеспечение уплаты таможенных платежей любым из способов: банковская гарантия, денежные средства, договор поручительства.

Порядок включения в реестр таможенных перевозчиков определен Указом Президента Республики Беларусь от 18 июля 2011 г. № 319. В частности, для получения свидетельства необходимо подать в Государственный таможенный комитет заявление по форме, установленной приложением 1 к Положению, утвержденному Указом № 319.

К заявлению прилагаются:

- ◆ копия устава или иного учредительного документа (с имеющимися изменениями и дополнениями), а в случае реорганизации — копии указанных документов, свидетельствующих о реорганизации ранее действовавшего лица;
- ◆ свидетельство о государственной регистрации (копия);
- ◆ копия специального разрешения (лицензии) на осуществление деятельности в области автомобильного транспорта (если для осуществления соответствующих перевозок требуется такое специальное разрешение (лицензия));
- ◆ документы, подтверждающие осуществление деятельности по перевозке не менее 2-х лет на момент обращения с заявлением (на-

Основные преимущества перед процедурой МДП	Основные недостатки
мультимодальность (использование в перевозке любого вида транспорта (кроме трубопроводного))	ограничение по странам использования (только в пределах государств – членов ТС)
включение в реестр таможенных перевозчиков осуществляет только ГТК Беларуси (без участия национального гарантийного объединения)	наличие опыта работы на рынке перевозок не менее 2-х лет
не требуется конвоирование (таможенное сопровождение) дорогих грузов, платежи по которым превышают 60 тыс. евро (предел гарантии перед таможенными органами не менее 200 тыс. евро)	наличие возможности предоставить таможенному органу обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов не менее 200 тыс. евро
использование для международной перевозки автомобилей, не отвечающих экологическим и техническим европейским требованиям (на территории Таможенного союза)	необходимость наличия и использования информационных систем, информационных технологий

пример, выписка из лицевого счета, заверенная банком, в котором обслуживается организация, с указанием услуг по перевозке или аудиторское заключение о финансово-хозяйственной деятельности, договоры перевозки грузов с товаротранспортными накладными или CMR, другие документы);

- ◆ документы, подтверждающие нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том числе транспортных средств, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями (свидетельства о регистрации транспортных средств, договоры аренды, лизинга и т.п.);

- ◆ список транспортных средств, которые предполагается использовать при осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика, с указанием их регистрационных номеров и (или) номеров свидетельств о допущении транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами (для перевозок в контейнерах, либо на платформах для негабаритных грузов свидетельства не требуются, порядок выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями, утвержден Решением КТС от 22 июня 2011 г. № 676);

- ◆ договор с разработчиками информационных систем, информационных технологий и средств их обеспечения на их сопровождение (в случае разработки таких программных продуктов заинтересованным лицом — документ, подтверждающий соответствие программного обеспечения требованиям, установленным законодательством Республики Беларусь).

Документы могут быть представлены в виде оригиналов, нотариально заверенных копий, либо копий, заверенных подписью руководителя организации и круглой печатью.

В ходе рассмотрения заявления и документов таможенные органы могут получать пояснения от организации, привлекать специалистов.

В ходе процедуры организация должна быть готова подтвердить:

- ◆ наличие возможности предоставить таможенному органу, в зоне оперативной деятельности которого находится, обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее 200 тыс. евро по официальному курсу белорусского рубля по отношению к евро, установленному Национальным банком на день предоставления такого обеспечения;

- ◆ отсутствие на день обращения с заявлением о включении в реестр таможенных

перевозчиков неисполненной в установленном законодательством срок обязанности по уплате таможенных платежей, а также процентов и пеней, начисленных за неисполнение обязанности по уплате таможенных платежей;

- ◆ отсутствие на день обращения с заявлением о включении в реестр таможенных перевозчиков фактов административных взысканий по делам об административных таможенных правонарушениях в соответствии с законодательством Республики Беларусь об административных правонарушениях, повлекших конфискацию либо взыскание стоимости товаров на сумму 250 базовых величин и более;

- ◆ наличие информационных систем, информационных технологий и средств их обеспечения, отвечающих требованиям, установленным законодательством Республики Беларусь, используемых для представления отчетности о совершенных таможенных операциях.

По результатам рассмотрения заявления, материалов по результатам проведенных проверок принимается решение о включении заинтересованного лица в соответствующий реестр либо об отказе в таком включении.

Решение о включении заинтересованного лица в соответствующий реестр оформляется приказом председателя Государственного таможенного комитета.

Решение об отказе во включении заинтересованного лица в соответствующий реестр принимается в случае:

- ◆ наличия в представленном заявлении с приложением необходимых документов недостоверных сведений;

- ◆ несоответствия представленных документов установленным требованиям;

- ◆ представления не всех необходимых документов;

- ◆ наличия сведений о несоответствии заинтересованного лица установленным для включения в соответствующий реестр условиям.

ГТК в течение трех рабочих дней со дня принятия решения о включении (об отказе во включении) организации в реестр письменно уведомляет организацию.

Срок осуществления процедуры — 1 месяц. В случае запроса у третьих лиц, а также у государственных органов и иных организаций подтверждающих сведений, указанных заинтересованным лицом, срок может быть продлен, но не более чем на 1 месяц.

Срок действия свидетельства — бессрочно (до исключения юридического лица из реестра таможенных перевозчиков).

Общий реестр таможенных перевозчиков публикуется на официальном интернет-сайте Комиссии таможенного союза www.tsouz.ru. ■



ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРА ЗАЛОГА С ТАМОЖЕННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ

■ Таможенным перевозчиком является юридическое лицо государства – члена Таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ст. 19 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС), которое осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Таможенного союза в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза.

Юридическое лицо признается таможенным перевозчиком после включения в соответствующий реестр. Одним из условий включения юридического лица в реестр таможенных перевозчиков является предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем двумстам тысячам евро, по курсу валют, устанавливаемому в соответствии с законодательством государства – члена Таможенного союза, на день предоставления такого обеспечения. Уплата таможенных пошлин, налогов может быть обеспечена одним из следующих способов: денежными средствами, банковской гарантией, поручительством, залогом имущества. При этом право выбора — за плательщиком таможенных пошлин, налогов.

Рассмотрим вопросы, касающиеся заключения договора залога между таможенным органом, которому предоставляется обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, и юридическим лицом, заинтересованным во включении в реестр таможенных перевозчиков.

При заключении договора залога правоотношения между контрагентами строятся на основе норм гражданского законодательства Республики Беларусь, и не являются предметом регулирования административного права.



Людмила Дрозд,
эксперт по вопросам обеспечения исполнения налогового обязательства

Сторонами в договоре залога являются залогодатель (заинтересованное юридическое лицо) и залогодержатель (таможенный орган, в зоне оперативной деятельности которого находится залогодатель). Подтверждение полномочий представителей сторон на подписание договора залога (при необходимости) производится в соответствии со ст. 186 Гражданского кодекса Республики Беларусь.

В соответствии со ст. 391 ГК РБ стороны свободны в заключении договора и выборе контрагента, включая право воздерживаться от вступления в договорные отношения, самостоятельны в принятии решения о заключении договора и его условий, в пределах, предусмотренных законодательством. Вследствие данных положений таможенники самостоятельно определяют приемлемость имущества, составляющего предмет залога, для обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов.

В соответствии со ст. 317 Гражданского кодекса предметом залога может быть всякое имущество, в том числе вещи и имущественные права (требования), за исключением имущества, изъятого из оборота, требований, неразрывно связанных с личностью кредитора, в частности требований об алиментах, о возмещении вреда, причиненного его жизни или здоровью, и иных прав, уступка которых другому лицу запрещена законом.

К числу предметов, изъятых из оборота, в частности, относятся:

- ◆ недра и право пользования ими;
- ◆ леса и право пользования ими;
- ◆ водные объекты;
- ◆ объекты животного и растительного мира;

◆ архивные документы, хранящиеся в государственных архивах, территориальных (городских или районных) архивах (за исключением архивных документов, переданных в эти архивы на основании договора хранения без передачи их в собственность), архивные документы, хранящиеся в архивах

государственных органов, иных государственных организаций;

♦ отдельные виды оружия, определенные ст. 8 Закона Республики Беларусь от 13 ноября 2001 г. «Об оружии».

Согласно пункту 3 ст. 276 Гражданского кодекса юридические лица не вправе сдавать в залог принадлежащее им на праве хозяйственного ведения недвижимое имущество без согласия собственника.

Таможенные органы могут не принять в качестве предмета залога имущество, в отношении которого возникают сомнения о возможности его реализации при обращении на него взыскания в случае неисполнения обязанности по уплате таможенных платежей по цене, которая в полной мере покрывает задолженность по уплате таможенных пошлин, налогов.

Стоимость имущества, предоставляемого в качестве предмета залога, неизбежно существенно уменьшится к моменту наступления срока исполнения обязательства, обеспеченного залогом, путем естественного износа, а также в связи с развитием новых технологий. Поэтому таможенные органы при определении стоимости предмета залога используют его рыночную стоимость, определяемую по результатам независимой оценки.

С целью включения заинтересованного лица в реестр таможенных перевозчиков такое лицо должно представить имущество, оцененное на сумму, эквивалентную не менее чем двумстам тысячам евро, по курсу валют, устанавливаемому на день предоставления такого обеспечения. Днем предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов считается день заключения договора о залоге имущества.

С таможенным органом могут быть заключены следующие виды договора залога:

♦ залог без передачи заложенного имущества залогодержателю. По общему правилу заложенное имущество остается у залогодателя, если договором не предусмотрено иное. Предмет залога, переданный залогодателем на время во владение или пользование третьему лицу, считается оставленным у залогодателя;

♦ заклад, когда заложенное имущество передается во владение залогодержателю. Предметом залога не могут быть имущество, на которое установлена ипотека, заложенные акции, заложенные товары в обороте;

♦ твердый залог, когда по соглашению сторон предмет залога остается у залогодателя под замком с печатью залогодержателя

или с наложением знаков, свидетельствующих о залоге. По общему правилу к такому залогоу применяются правила о залоге;

♦ ипотека;

♦ залог имущественного права;

♦ залог вещей и имущественных прав, которые залогодатель приобретет в будущем.

Существуют определенные требования таможенных органов к заключаемым договорам залога. Поэтому, в проекте договора о залоге целесообразно предусмотреть следующие условия:

♦ последующий залог имущества, заложенного для обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, в течение срока действия договора о залоге имущества не допускается;

♦ лицо, которому принадлежит заложенное имущество (залогодатель), не вправе распоряжаться предметом залога без согласия таможенного органа;

♦ залогодатель обязан страховать за свой счет предмет залога на случай утраты, недостачи или повреждения предмета залога вследствие аварии или действия непреодолимой силы, совершения иными государственными органами действий и принятия ими актов, прекращающих хозяйственную деятельность залогодателя либо препятствующих ей, конфискации или реквизиции предмета залога, независимо от того, остается ли предмет залога у залогодателя либо передается таможенному органу;

♦ залогодатель производит оценку предмета залога за свой счет;

♦ замена предмета залога допускается с письменного согласия таможенного органа другим равным по стоимости имуществом, что оформляется дополнительным соглашением к договору о залоге имущества;

♦ в случае обращения взыскания на предмет залога расходы на его реализацию покрываются за счет денежных средств, вырученных от реализации предмета залога, а при их недостаточности — за счет залогодателя.

Обратим внимание, что договор залога может быть подписан таможенным органом, только в том случае, если в нем содержатся все существенные условия, определенные пунктом 1 ст. 320 Гражданского кодекса, а также условия, относительно которых по заявлению таможенного органа должно быть достигнуто соглашение.

Представление договоров залога, как условия включения заинтересованных лиц в реестр таможенных перевозчиков, является распространенным способом обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов. ■



Людмила Дрозд,

эксперт по вопросам обеспечения
исполнения налогового обязательства

ВЗЫСКАНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

■ Таможенные органы Таможенного союза обеспечивают на таможенной территории Таможенного союза решение ряда задач, в том числе взимание таможенных платежей, принятие мер по их принудительному взысканию в пределах своей компетенции.

Согласно ст. 93 Таможенного кодекса Таможенного союза (далее — ТК ТС) таможенные пошлины, налоги взыскиваются одним из следующих таможенных органов:

- таможенным органом, которым произведен выпуск товаров;
- таможенным органом государства – члена Таможенного союза, на территории которого выявлен факт незаконного перемещения товаров через таможенную границу, — в отношении товаров, незаконно перемещенных через таможенную границу;
- таможенным органом государства – члена Таможенного союза, которому предоставлено обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в случае недоставки иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, в установленное таможенным органом место доставки;
- таможенным органом государства – члена Таможенного союза, в котором лицо признано в качестве таможенного перевозчика.

В большинстве случаев взыскание таможенных пошлин, налогов осуществляется таможенным органом, которым произведен выпуск товаров в соответствии с таможенными процедурами, установленными ТК ТС. Под выпуском товаров в соответствии с подпунктом 5) пункта 1 ст. 4 ТК ТС понимается действие таможенных органов, разрешаю-

щее заинтересованным лицам использовать товары в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры или в соответствии с условиями, установленными для отдельных категорий товаров, не подлежащих в соответствии с ТК ТС помещению под таможенные процедуры.

Формула взыскания в таких случаях проста: таможенный орган, выпустивший товары в таможенной процедуре, является таможенным органом, осуществляющим взыскание таможенных пошлин, налогов.

Уникальной в данном случае является таможенная процедура таможенного транзита. В соответствии с пунктом 2 ст. 84 ТК ТС в случае возникновения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, таможенные пошлины, налоги подлежат уплате в государстве – члене Таможенного союза, таможенный орган которого выпустил товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита. Вместе с тем, когда будет установлено (подтверждено) в порядке, определенном международным договором государств – членов Таможенного союза, что товары, помещенные под процедуру таможенного транзита, находятся на территории другого государства – члена Таможенного союза, таможенные пошлины, налоги подлежат уплате в этом государстве – члене Таможенного союза.

Таким образом, взыскание таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, осуществляется таможенным органом, который выпустил товары в указанной таможенной процедуре, либо таможенным органом, на территории которого такие товары будут находиться.

Порядок подтверждения факта нахождения товаров на территории государства – члена Таможенного союза, таможенный орган которого не выпускал такие товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, определен ст. 7 Соглашения о некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров от 21 мая 2010 г. (далее — Соглашение). Такое подтверждение осуществляется в ходе административного процесса, в ходе расследования по уголовным делам либо в ходе проверки, которые ведут-

ся компетентными органами в соответствии с законодательством данного государства – члена Таможенного союза.

Доказательством того, что товары находятся на территории государства – члена Таможенного союза, таможенный орган которого не выпускал товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, является подтверждение компетентных органов этого государства, основанное на материалах административного, уголовного дела либо на материалах проверки. Такое подтверждение должно быть достаточным для признания его таможенным органом государства – члена Таможенного союза, выпустившим товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

В практике имеют место случаи, когда таможенный орган, выпустивший товары в таможенной процедуре, не является таможенным органом, осуществляющим взыскание таможенных пошлин, налогов. К такому случаю может быть отнесено незаконное перемещение товаров через таможенную границу Таможенного союза. Согласно подпункту 19) пункта 1 ст. 4 ТК ТС, под незаконным перемещением товаров через таможенную границу понимается перемещение товаров вне установленных мест или в неустановленное время работы таможенных органов в этих местах, либо с сокрытием от таможенного контроля, либо с недостоверным декларированием или недекларированием товаров, либо с использованием документов, содержащих недостоверные сведения о товарах, и (или) с использованием поддельных либо относящихся к другим товарам средств идентификации, равно как и покушение на такое перемещение.

ПРИМЕР. На территорию Таможенного союза через пункт пропуска «Каменный Лог», находящийся в регионе деятельности Ошмянской таможни, был ввезен стиральный порошок с целью доставки до Оренбургской таможни Российской Федерации. Таможенным органом Республики Беларусь указанный товар был помещен под таможенную процедуру таможенного транзита. На территории Российской Федерации транспортное средство попадает в дорожно-транспортное происшествие, в результате которого происходит повреждение таможенных печатей и пломб. Прибывшие на место ДТП сотрудники российского таможенного органа обнаруживают, что в грузовом отсеке транспортного средства находятся кожаные куртки вместо заявленного в сопроводительных документах стирального порошка. В связи с тем, что незаконное перемещение



кожаных курток через таможенную границу Таможенного союза было выявлено таможенным органом Российской Федерации, такой таможенный орган будет осуществлять взыскание подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов.

Частью первой пункта 2 ст. 93 ТК ТС определено, что таможенные пошлины, налоги, не уплаченные в сроки, установленные пунктом 3 ст. 227 ТК ТС, взыскиваются за счет обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, таможенным органом государства – члена Таможенного союза, таможенному органу которого предоставлено такое обеспечение. В данном случае речь идет о возникновении обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, помещаемых (помещенных) под таможенную процедуру таможенного транзита. Обязанность по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, возникает у декларанта с момента регистрации таможенным органом транзитной декларации и подлежит исполнению при недоставке иностранных товаров в установленное таможенным органом место доставки в сроки, установленные пунктом 3 ст. 227 ТК ТС.



Как известно, одним из условий помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита является предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров в соответствии с главой 12 ТК ТС (подпункт 5 ст. 216 ТК ТС, подпункт 1 пункта 1 ст. 217 ТК ТС).

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов предоставляется таможенному органу, осуществляющему выпуск товаров, а при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита может быть предоставлено таможенному органу отправления либо таможенному органу назначения (пункты 4 и 5 ст. 85 ТК ТС).

В случаях предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, формула взыскания такова: таможенный орган, которому предоставлено обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, является таможенным органом, осуществляющим взыскание таких пошлин, налогов.

ПРИМЕР. Субъект хозяйствования Российской Федерации предоставляет обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов таможенному органу Российской Федерации, являющемуся таможенным органом назначения иностранных товаров, перемещаемых через пункт пропуска, расположенный на территории Республики Беларусь. В случае недоставки иностранных товаров, помещенных таможенным органом Республики Беларусь под таможенную процедуру таможенного транзита, в место доставки взыскание подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов будет осуществлять таможенный орган Российской Федерации за счет предоставленного обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов.

Взыскание таможенных пошлин, налогов, подлежащих уплате таможенным перевозчиком, осуществляется таможенным органом государства – члена Таможенного союза, в котором лицо признано в качестве таможенного перевозчика.

Согласно ст. 18 ТК ТС под таможенным перевозчиком понимается юридическое лицо

государства – члена Таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ст. 19 ТК ТС. Таможенный перевозчик осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Таможенного союза в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза.

Таможенные органы в порядке, установленном законодательством государств – членов Таможенного союза, ведут реестры лиц, признанных таможенными перевозчиками. Евразийская экономическая комиссия на основании реестров, ведущихся таможенными органами, формирует общий реестр таможенных перевозчиков и обеспечивает его публикацию не реже одного раза в квартал на официальном интернет-сайте Евразийской экономической комиссии.

ПРИМЕР. Таможенный перевозчик, включенный в реестр таможенных перевозчиков таможенным органом Республики Беларусь, после частичной разгрузки товаров в Московской таможне декларирует оставшиеся товары в таможенной процедуре таможенного транзита с целью доставки до Сочинской таможни Российской Федерации. В данном случае таможенным органом, выпустившим товары в таможенной процедуре таможенного транзита, является Московская таможня (таможенный орган Российской Федерации). Вместе с тем, в случае недоставки товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, в место доставки, установленное Московской таможней, взыскание неуплаченных таможенных пошлин, налогов будет осуществлять таможенный орган Республики Беларусь.

Необходимо отметить, что ст. 9 Соглашения определен порядок перечисления взысканных таможенных пошлин, налогов между таможенными органами государств – членов Таможенного союза.

Таким образом, в законодательстве Таможенного союза определен таможенный орган, который будет осуществлять взыскание таможенных пошлин, налогов, в случаях нарушения таможенного законодательства, повлекших их неуплату. ■



ЦЕНТР «БАМЭ-ЭКСПЕДИТОР» ПРЕДЛАГАЕТ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ И СПРАВОЧНЫЕ ПОСОБИЯ

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом

В.В. Канунников. – Минск:

Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2013. – 192 с.

В учебном пособии рассмотрены основные требования, касающиеся классификации опасных грузов, их маркировки, организации перевозок, а также требований к транспортным средствам и лицам, занимающимся перевозкой опасных грузов. Адресовано водителям, осуществляющим перевозку опасных грузов автомобильным транспортом.

Стоимость 98.400 руб.

Международные автомобильные перевозки

И.И. Карбанович. – Минск:

Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2013. – 404 с.

В книге рассмотрены наиболее важные конвенции и соглашения, регулирующие международные автомобильные перевозки, изложены основные положения двусторонних соглашений и лицензирования на автомобильном транспорте Республики Беларусь. Освещены вопросы организации дорожного движения и правовой основы международных перевозок грузов и пассажиров, таможенного оформления, транспортной логистики и транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок, организации труда водителей и транспортного страхования. Приведены условия транспортировки и термины «Инкотермс 2010».

Книга предназначена для инженерно-технических работников и специалистов, осуществляющих экспедирование и международные автомобильные перевозки, рекомендована в качестве учебного пособия для водителей.

Стоимость 96.000 руб.

Ежегодный справочник экспедитора и перевозчика **Forwader**, в котором содержится информация о ведущих экспедиторских, логистических и транспортных предприятиях Беларуси, Германии, Литвы, Польши и России, оказывающих комплекс услуг по доставке грузов во все регионы мира. Издание дополнено базисными условиями «Инкотермс 2010», сведениями об особенностях организации перевозок по странам ЕС и СНГ.

Справочник «Транспорт и логистика Республики Беларусь 2013» о практических аспектах формирования и деятельности логистического комплекса Республики Беларусь. В справочнике содержится информация о действующих, строящихся и проектируемых логистических центрах, изложена их характеристика, местоположение, объемы складских мощностей и переработки грузов, инфраструктура. Издание ориентировано на практическое применение в работе специалистами транспортно-экспедиционных и логистических предприятий.

Журналы «Компас экспедитора и перевозчика», выпущенные в текущем году (№№ 1–5).

По вопросам приобретения обращайтесь

по тел.: +375 (17) 327-53-17,
+375 (29) 169-69-82,
+375 (17) 327-48-87





Закрепление грузов

ТРАНСПОРТИРОВКА ПЛИТ ДСП: СКРЫТЫЕ СВОЙСТВА ГРУЗА

■ Чаше всего в месте погрузки транспортного средства грузоотправитель представлен только водителем погрузчика, а перевозчик — водителем автомашины, и уже только потом руководители, юристы грузовладельцев, экспедиционных, транспортных и страховых компаний вовлечены в решение вопроса: кто должен нести ответственность за многотысячные убытки?

С уверенностью можно утверждать, что большая часть грузовых мест грузится в кузов транспортного средства в состоянии «недостаточной подготовленности к транспортировке». Упаковка стоит больших денег, часто очень больших, поэтому нельзя обвинять грузоотправителя в желании уменьшить эти расходы, намереваясь дополнительно «упаковывать» свои изделия в кузове транспортного средства. Бессмысленно требовать одинаковой подготовки груза (упаковки и маркировки) для многоперевалочной транспортировки несколькими перевозчиками и разовой транспортировки в кузове одного грузовика из пункта А в пункт В без перевалок.

К концу цепочки у представителя грузоотправителя в лице водителя погрузчика эти идеи дополнительного «упаковывания» уже утрачены и он просто устанавливает грузовые места по какой-то устоявшейся схеме как можно скорее, пытаясь уложиться в норматив погрузки, установленный владельцем.

При этом представитель перевозчика в лице водителя просто наблюдает за происходящим, даже не пытаясь внести какие-то изменения в процесс укладки:

О существовании какой-то согласованной схемы укладки, которая известна обеим сторонам до начала погрузки, нет даже речи. Схемы погрузки транспортных средств, вывешенные в зоне погрузки, канули в далекое социалистическое прошлое.



Анатолий Шмелев,
заместитель директора – старший эксперт
ООО «Русскорвей»

Водители почему-то уверены, что, написав оговорку «погружено по схеме грузоотправителя», они полностью снимают с себя ответственность за последующие повреждения груза в процессе транспортирования. Несмотря на спорность такого разъяснения смысла оговорки таковая вносится не часто.

А как относиться к CMR-накладной, где по-итальянски в одном углу напечатано, что «погружено на полное удовлетворение водителя», а в другом по-русски написано «погружено по схеме отправителя», при этом груз не закреплен вообще!!!

Мы можем утверждать, что даже обученный водитель не в состоянии в одиночку принудить грузоотправителя к обеспечению подготовки груза к транспортированию.

Не секрет, что фирма-перевозчик очень часто имеет прямой запрет фирмы-экспедитора на какие-либо контакты с грузовладельцем под угрозой большого денежного штрафа, поэтому получается, что это «принуждение» к обеспечению подготовки груза к транспортированию должно быть выполнено именно экспедитором.

Ярким примером вышесказанного может явиться транспортировка плит ДСП.

Итак, рассматриваемый груз — плиты древесностружечные, облицованные. Все сказанное далее относится и к аналогичному грузу в пачках ДСП, фанера, ДВП.

Плиты выпускаются множеством производителей согласно стандартам и техническим условиям.

Согласно межгосударственному стандарту ГОСТ 10632-2007 ПЛИТЫ ДРЕВЕСНО-СТРУЖЕЧНЫЕ. **4.6 Упаковка:**

4.6.1 Плиты формируют в пакеты. В пакеты укладывают плиты одного размера, марки, сорта, вида поверхности по степени обработки.

4.6.2 Пакеты формируют на поддоне с применением верхней и нижней обложек. В качестве обложек используют низкосортные древесно-стружечные, древесно-волоконистые плиты, фанеру либо иной материал, предохраняющий продукцию от механических и атмосферных воздействий.

Размеры верхней и нижней плит-обложек должны быть не менее размеров упаковываемых плит.

4.6.3 Высоту сформированного пакета устанавливают с учетом характеристик грузоподъемных механизмов; грузоподъемности транспортных средств, но не более 1000 мм и массой не более 5000 кг.

4.6.4 Каждый пакет скрепляют поперечными обвязками из стальной упаковочной ленты шириной не менее 16 мм и толщиной не менее 0,5 мм по ГОСТ 3560. Количество обвязок должно быть не менее двух (при высоте пакета до 500 мм) и до шести (при высоте пакета более 500 мм).

Как видите, в данном ГОСТе нет ничего о продольных обвязках, которые скрепляют пакет от деформаций в продольном направлении и производители прекрасно обходятся без них, хотя при этом деформации штабеля неизбежны.

В кузове автотранспортного средства пакеты укладываются в несколько рядов по высоте, чтобы полностью использовать грузоподъемность в штабеля по 2–5 пакетов по высоте. Не надо быть большим профессионалом, чтобы понять, что такая упаковка не может быть признана достаточной для транспортирования автомобильным транспортом.

Грузоотправители по какой-то причине упускают из виду пункт 4.6.5 того же стандарта, который гласит: «4.6.5 Транспортные пакеты — по ГОСТ 26663, ГОСТ 24597 и другим нормативным документам. Средства скрепления плит в пакетированном виде — по ГОСТ 21680 и другим нормативным документам».

Пункт 1.3 ГОСТ 26663 – 85 «ПАКЕТЫ ТРАНСПОРТНЫЕ. Формирование с применением средств пакетирования» утверждает следующее: «Сформированные пакеты должны сохранять целостность при воздействии инерционных нагрузок с ускорением 3g».

Пункт 1.8 ГОСТ 21680-76 «СРЕДСТВА СКРЕПЛЕНИЯ ТАРНО-ШТУЧНЫХ ГРУЗОВ В ТРАНСПОРТНЫХ ПАКЕТАХ. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ» утверждает следующее: «Средства скрепления должны обеспечивать сохранность пакетов при перевозке всеми видами транспорта при действии инерционных нагрузок с ускорениями до 29,1 м/с²».

В принципе 29,1 м/с² и есть 3g = 3 x 9,81 = 29,4 м/с².

При экстренном торможении возникает сила с ускорением всего лишь 0,8g. Таким образом, можно предположить, что с нижним пакетом ничего случиться не должно, и то, что мы наблюдаем на фотографиях 1–6, можно, безусловно, отнести только к недостаточности упаковки.

Фото 1–4. Рассматриваемый груз — плиты древесностружечные, облицованные





На фотографии 6 изображена ситуация, когда весь груз сместился вперед при торможении на скорости 40 км/ч при остановке на светофоре. Водитель был вынужден переместить один пакет назад, чтобы разгрузить

заднюю ось тягача. Кстати, при перемещении плиты как раз и получили наибольшее количество повреждений в виде царапин при смещении плит относительно друг друга и от обуви грузчиков.



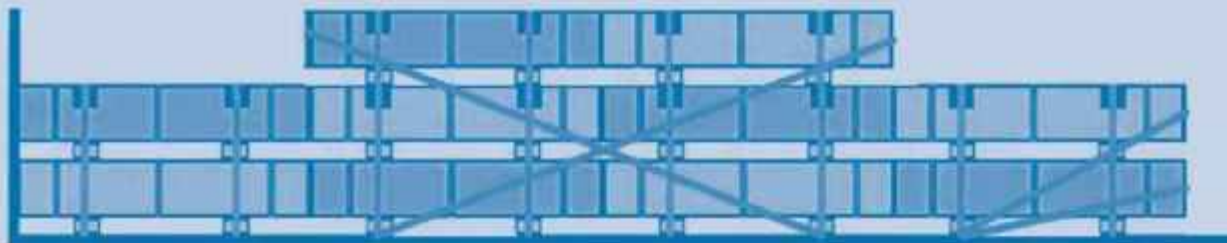


Рис. 1 Пример крепления от продольного смещения



Замеры коэффициента трения скольжения между плитами показывают всего лишь 0,1–0,2, что чрезвычайно немного. Те, кто понимает принцип работы прижимных ремней, осознают всю бессмысленность их использования для закрепления штабеля, однако мы продолжаем видеть в транспортном заказе инструкцию экспедитора перевозчику «иметь 12 прижимных ремней». И больше никаких инструкций.

Итак, мы имеем заведомо недостаточную упаковку производителя и ни к чему не обязывающую инструкцию экспедитора иметь 12 прижимных ремней.

При этом погрузка штабелей производится с отступлением друг от друга, чтобы не дай бог не повредить кромки и... водитель остается один на один с грузом, который закрепить прижимом невозможно. Это хорошо, если он знаком со скрытыми свойствами данного груза, а если он воспринимает пачки как единое грузовое место, которое не деформируется даже при 3g? То есть крепит штабель, как будто тот составлен из 2–3 ящиков, установленных друг на друга.

Пока груз не выпадает из транспортного средства, а просто разлетается по кузову, ответственность за повреждения, можно отнести на грузоотправителя.

Рано или поздно халатное отношение к креплению этого типа грузов приведет к выпадению груза из кузова и созданию аварийной ситуации на дороге, и уже ничто не освободит перевозчика от ответственности за последствия выпадения груза из кузова.

А подобные аварии случались уже неоднократно на территории Германии. Приведенные фотографии — яркие примеры халатности не только грузоотправителя.

На фотографии 11 видно, как пакеты уже начали деформировать передний борт, а на фотографиях 12 и 13 пакеты вылетели вперед, деформировав кабину.

Возвращаясь к началу статьи, смею утверждать, что мы имеем классический случай, когда можно произвести доупаковывание груза с недостаточной упаковкой в кузове транспортного средства, и основная ответственность за организацию безопасного упаковывания в кузове, по нашему мнению, лежит на экспедиторе. Именно экспедитор должен до начала транспортирования выяснить скрытые недостатки груза, принудить грузоотправителя к разработке схемы укладки и крепления до начала погрузки и затем принудить стороны к исполнению этой схемы.

Решение описанной проблемы — элементарное. Надо только начать заботиться о вверенном грузе. Например, блокировкой пустот и установкой шпрингов достаточно легко можно обездвигнуть плиты от смещения в продольном направлении (Рис. 1). От бокового смещения также имеется достаточное количество эффективных решений. Глупо экспедитору ожидать чуда от водителей погрузчика и грузовика. ■





СИСТЕМА МДП: ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

■ **Федеральной таможенной службой России принято решение об изменении условий применения Конвенции МДП (1975 г.) на территории РФ. Фактически речь идет о прекращении признания российскими таможенными органами гарантии по книжке МДП и введении требования о предоставлении перевозчиками, осуществляющими перевозки по процедуре МДП, дополнительных гарантий (обеспечения уплаты таможенных платежей).**

Предметом дискуссии между ФТС России и АСМАП стали 20 млрд руб., которые, по данным ФТС, существовали в виде задолженности по уплате таможенных платежей за нарушение таможенного законодательства перевозчиками, являющимися членами гарантийного объединения. По мнению АСМАП, такой задолженности никогда даже не возникало — все долги погашались своевременно.

ФТС России все же сообщила о своем решении данной проблемы: с 1 декабря расторгается договор с АСМАП, и с 14 сентября при перевозке по книжке МДП запрашивается обеспечение. Ситуация неоднозначная: кто-то видит в этом исключительно вину ФТС, кто-то считает, что АСМАП, пользуясь своим монопольным положением на рынке, перешла все возможные границы. И ФТС, и АСМАП сетуют, что информация о фактической сумме задолженности недостоверна. Но всё же большинство сходится в одном: система работы с книжками МДП несовершенна, и рано или поздно некоторые страны выйдут из Конвенции.

Без применения обеспечения

Процедура МДП позволяет перевозить товары по странам, которые являются членами Конвенции МДП, транзитом без применения обеспечения. Открывая книжку МДП, перевозчик вправе проезжать последовательно по территории многих государств, не внося при этом обеспечение ни в одном из них. Книжка МДП

гарантирует уплату таможенным органам таможенных платежей в размере до 60 тыс. евро в случае, если груз был утрачен (и, соответственно, платежи в отношении этих товаров не взысканы). (см. Рис. 2)

Система МДП — двухуровневая. Верхний уровень — МСАТ, который является основным гарантом, а второй уровень — национальные ассоциации (в России — АСМАП), которые занимаются выдачей книжек МДП организациям — членам АСМАП.

Основная цель создания системы МДП состояла в упрощении торговли и должна была особенно эффективно применяться наряду с гармонизированным таможенным законодательством. Планировалось, что это позволит эффективно обеспечивать доходы каждого государства, через которое транспортируются товары, упростит процедуры оформления грузов при пересечении ими границ.

Рис. 1. Страны-участницы Конвенции МДП



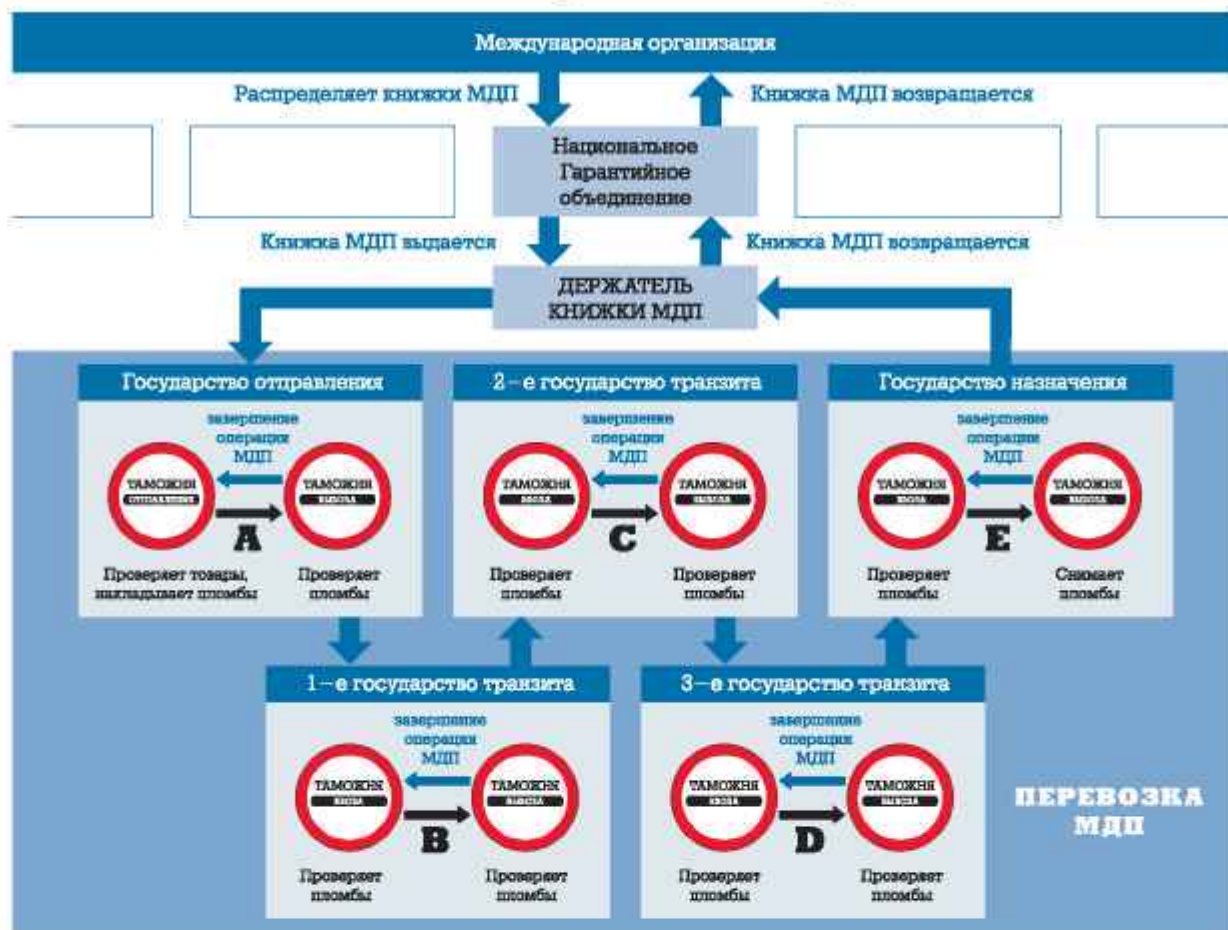
Желтым цветом отмечены страны-участницы Конвенции МДП, синим — страны, в которых могут осуществляться международные транзитные перевозки по системе МДП, зеленым (Афганистан и ОАЭ) — «страны приема», фиолетовым — заинтересованные в присоединении к Конвенции страны

Данная система работала довольно эффективно в течение 30 лет. Сейчас 68 стран, включая Россию, Беларусь, Казахстан, используют книжки МДП. Членами МСАТ (Международного союза автомобильного транспорта) являются 73 страны; в которых, в общей сложности, существует 170 организаций.

Среди членов МСАТ Россия занимает огромную долю по объемам предоставления книжек МДП. По данным МСАТ, за 2012 г. в общей сложности всеми организациями было выдано свыше 3 млн. книжек МДП и из них половина закрывается в России.

С системой МДП по-прежнему работают и многие страны Восточной Европы, непосредственно граничащие с Россией: Латвия, Эстония, Беларусь и др. Тем не менее, за последние 10 лет и там не раз происходили инциденты с системой МДП. Так, в середине 90-х в Германии национальная ассоциация хотела приостановить действие системы МДП из-за

Рис. 2. Схема работы системы МДП



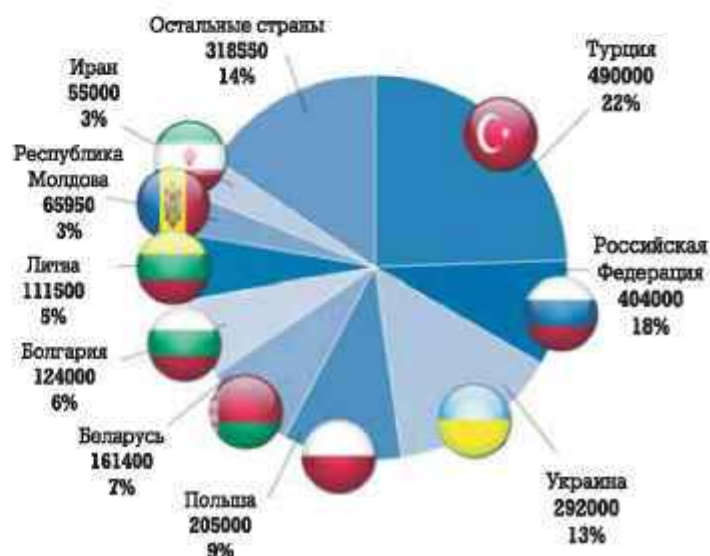
того, что МСАТ не выплачивал многомиллионные претензии немецких таможенных органов.

Похожая ситуация была и в Беларуси в начале 2000-х. Участники ВЭД создавали фирмы-однодневки (на фоне того, что в эти годы закрывались многие белорусские предприятия, исчезновение такой фирмы было вполне обычным явлением). В результате грузы, ехавшие из/в Россию, просто не доходили до пункта назначения. Фирма-однодневка не платила никаких таможенных платежей, а на литовских перевозчиков, которые преимущественно и осуществляли саму перевозку, вешали «ярлык» и включали в черный список ГТК Беларуси. А тем временем сами «потерянные грузы» оседали где-то в Беларуси. Из-за того, что механизм системы МДП не совершенен, взыскать неуплаченные платежи через МСАТ практически не удавалось. Конечно, позже вопрос был решен — грузы стали перемещаться под конвоем, однако это было недешево.

Сейчас для Европы характерна другая тенденция: все страны уже практически полностью перешли на систему ЕКМТ. Суть ее состоит в следующем. Если в системе МДП государства обмениваются соглашением на взаимной основе, то в рамках ЕКМТ — на пропорциональной основе, т.е. в соответствии

с определенной квотой. Однако эта квота невелика, в 2013 г. добро дали только 670 заявкам из 7 тысяч. С помощью ЕКМТ участники рынка автомобильных грузоперевозок, страны которых не входят в ЕС, в том числе и Россия, могут осуществлять до 3 свободных поездок

Рис. 3. Количество книжек МДП, выданных МСАТ национальным ассоциациям в 2009 г.



по всем странам Евросоюза. По книжкам МДП, которые базируются на двухсторонних соглашениях, возможность осуществлять длительные поездки по Европе отсутствует.

Среди других преимуществ системы ЕКМТ перед процедурой МДП можно выделить следующие:

Книжки ЕКМТ удобны для перевозчиков, так как позволяют без опасений подписывать длительные контракты и дают возможность сделать одну-две рабочие поездки внутри Европы, тогда как двухсторонние соглашения действуют только на один рейс туда-обратно.

Для перевозчиков затраты на двухсторонние разрешения (т.е. книжки МДП) в среднем в 3 раза выше, чем на приобретение одного разрешения ЕКМТ.

Особую важность ЕКМТ имеет для стран, которые не имеют своего собственного производства и для доставки используют грузы из третьих стран. Если рассматривать грузо-перевозки в Россию, то живой интерес имеют в получении больших квот такие страны, как Литва, Латвия, Эстония, Молдавия, Польша, Украина, Беларусь.

Россия, учитывая ее объем перевозок, данной системой почти не пользуется. Что такое 670 разрешений среди тысяч перевозок? Но неприсоединение РФ в полной мере объясняется рядом причин. Если Россия получает больше квот на транзитные перевозки в другие страны, то это позволяет осуществлять больше перевозок, а значит и получать больше прибыли, сэкономив на таможенных формальностях. Однако многие участники ВЭД склонны считать, что для России все же пока больше минусов этой системы. Российский рынок становится открытым для иностранных перевозчиков, которые более конкурентоспособны: качество предоставляемых ими услуг выше, а цена порой дешевле. В результате российские фирмы прибегают к их услугам значительно чаще, чем к услугам своих перевозчиков.

Россия в системе МДП

Несмотря на преимущества ЕКМТ, в России МДП по-прежнему остается лидирующей системой. Об этом говорят следующие данные. Ежегодно на территории РФ оформляется свыше 1,5 млн. книжек МДП. Тем не менее, несмотря на длительную практику применения, сложился ряд проблем, не только негативно сказывающихся на международных перевозках, но и ставящих всю систему МДП под угрозу.

Кроме несовершенства законодательной базы, устаревшего подвижного состава многих перевозчиков, недостатков таможенной и логистической инфраструктуры существуют и другие проблемы. Так, например, АСМАП

Таблица 1. Квоты ЕКМТ на 1 января 2013 г.

Страна	Годовая лицензия			Краткосрочная лицензия			Сумма
	Евро-3	Евро-4	Евро-5	Евро-3	Евро-4	Евро-5	
	Экологические классы автомобилей						
Молдова	0	104	1030	0	288	3130	4843
Болгария	248	0	800	720	0	2400	4168
Турция	1076	216	2420	0	0	0	3713
Словения	308	48	380	828	192	960	2386
Украина	656	360	1280	0	0	0	2296
Латвия	312	0	870	192	0	1300	2274
Польша	292	736	1180	0	0	0	2208
Грузия	320	32	120	768	384	480	2104
Беларусь	320	0	1680	0	0	0	2000
Чехия	596	208	0	528	480	0	1772
Сербия	0	0	1770	0	0	0	1770
Германия	708	112	310	192	192	120	1634
Албания	244	72	80	816	96	120	1428
Хорватия	332	0	970	0	0	0	1302
Эстония	240	272	420	48	96	120	1196
Литва	388	0	670	0	0	0	1058
Македония	0	0	120	720	192	0	1032
Босния и Герцоговина	160	0	870	0	0	0	1030
Румыния	600	96	410	0	0	0	1006
Венгрия	292	288	300	96	0	0	976
Словакия	288	560	80	0	0	0	928
Азербайджан	480	40	80	240	0	0	810
Россия	0	0	0	670	0	0	670
Франция	120	240	300	0	0	0	660
Нидерланды	100	240	300	0	0	0	640
Швеция	140	200	200	0	0	0	540
Бельгия	160	160	150	0	0	0	470
Испания	160	224	50	0	0	0	434
Швейцария	64	136	170	0	0	0	370
Дания	140	120	100	0	0	0	360
Финляндия	120	96	120	0	0	0	336
Черногория	152	0	180	0	0	0	332
Норвегия	60	120	150	0	0	0	330
Португалия	40	80	150	48	0	0	318
Италия	268	0	0	0	0	0	268
Армения	120	48	60	0	0	0	228
Великобритания	60	80	80	0	0	0	220
Ирландия	40	40	80	0	0	0	130
Люксембург	40	0	60	0	0	0	100
Австрия	0	0	96	0	0	0	96
Греция	80	5	5	0	0	0	90
Мальта	20	40	20	0	0	0	80
Лихтенштейн	8	8	10	0	0	0	26

за много лет уже стал монополистом по части выдачи книжек МДП. И это лидерство АСМАП стремится всеми силами удержать. (Именно АСМАП выступает категорически против увеличения квот на ЕКМТ). В результате этого АСМАП, по мнению некоторых участников ВЭД, старается извлекать для себя прибыли все больше, искусственно ограничивая число книжек МДП и повышая их цену. И это несмотря на то, что Ассоциация не считается коммерческой организацией.

Еще одной проблемой функционирования системы МДП является неудобный для органов государственной власти механизм взыскания сумм таможенных платежей в случае нарушения системы МДП, который, собственно, и стал поводом для спора ФТС и АСМАП. На данный момент действует следующая система (см. Рис. 4):

- ◆ претензия таможенного органа направляется в МСАТ через гарантийную ассоциацию и рассматривается МСАТ;
- ◆ если претензия признается МСАТ обоснованной, союз вносит деньги в таможенню и после этого получает возмещение от своих страховщиков;
- ◆ страховщики МСАТ получают возмещение от национальных страховщиков системы, которыми в России являются Ингосстрах и ТТ Клуб.

В результате процесс взыскания может тянуться годами — пока жалоба дойдет до МСАТ, а потом еще и до страховщиков. За это время многие фирмы успевают закрыться, и тогда платежи таможене взыскать уже невозможно.

ФТС России предлагает другую схему: средства из страховой организации сразу направляются на счета ФТС, образуют своего рода «резервный фонд», и только после этого уже начинаются выяснения в суде: кто, кому и сколько должен. То есть ФТС предлагает пользоваться обеспечением. Однако это противоречит требованиям Конвенции МДП, поэтому ФТС и собирается прекращать договор с АСМАП.

Все вышеперечисленное ставит перевозчиков в затруднительное положение: квоты на ЕКМТ по-прежнему невелики, МДП фактически не будет работать, а те компании, которыми предлагает воспользоваться ФТС («РОСТЭК», «СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ «АРСЕНАЛЬ» и «Адал»), пока доверия не вызывают.

Еще одной проблемой является не до конца сформировавшаяся система применения МДП в рамках Таможенного союза. После его создания договоренность всё же была найдена и закреплена в Решении Комиссия ТС №252 от 20.06.2010 г. «Об особенностях применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) и Конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров (1961 г.) на таможенной территории Таможенного союза».

Сейчас же планируется, что отменять систему МДП будут только в России, а Казахстан и Беларусь от нее отказываться не собираются. Это также будет необходимо регламентировать. А пока будут проходить совещания, перевозчикам придется нести убытки.

В результате данной меры, участники ВЭД также боятся коллапса на границе: из-за несовершенства информационного обмена многие фирмы-перевозчики, особенно иностранные, могут попросту не знать об изменениях. Это станет причиной разбирательств на месте, т.е. на посту, и спровоцирует пробки.

Таким образом, кризис системы МДП существует. Долгое время МСАТ сам грозился исключить какую-либо страну из системы МДП за нарушения — а тут ситуация в корне противоположная: Россия сама отказывается от сотрудничества с АСМАП, а, значит, на практике не будет применять систему МДП, а МСАТ всеми силами пытается ее остановить. Тем не менее, в РФ накопился ряд проблем, которые в кратчайшие сроки не могут быть решены. ■

По материалам информационно-аналитического сетевого издания ПРОВЭД





Буква закона

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ В КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ

■ Вступил в силу Закон Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях и Процессуально-исполнительный Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях». Внесение изменений и дополнений в КоАП и ПИКоАП обусловлено необходимостью совершенствования административного и процессуально-исполнительного законодательства с учетом практики применения данных кодексов и приведения их положений в соответствие с действующим законодательством.

В связи с изменениями Высший хозяйственный суд Республики Беларусь обращает внимание на следующее.

1. В отличие от прежней редакции статья 4.8 КоАП устанавливает возможность привлечения к ответственности юридического лица только в случае, если это прямо предусмотрено санкцией статьи Особенной части КоАП.

2. Статья 6.12 КоАП изложена в новой редакции и предусматривает в части 1 уточненное определение понятия «взыскание стоимости», в части 2 — перечень конкретизирующих обстоятельств, при наличии которых возможно применение подобного вида административного взыскания. Обращаем внимание, что в качестве одного из таких обстоятельств устанавливается следующее:

♦ если имущество, являющееся предметом административного правонарушения, орудием или средством совершения административного правонарушения, не находится в собственности (на праве хозяйственного ведения, оперативного управления) лица,

совершившего административное правонарушение (пункт 3 часть 2 статьи 6.12 КоАП).

При этом такая мера ответственности, как взыскание стоимости, может применяться только в случае, если в санкции статьи Особенной части КоАП предусмотрена конфискация предмета административного правонарушения, орудий и (или) средств совершения административного правонарушения.

3. Согласно новой редакции статьи 7.9 КоАП предусматривается возможным наложение штрафа в размере, уменьшенном в два раза, либо в пределах, установленных в санкциях статей Особенной части КоАП минимальных и максимальных размеров соответствующих административных взысканий, уменьшенных в два раза, при одновременном соблюдении:

В качестве обязательных условий применения подобного механизма при исчислении налагаемого административного взыскания выступают:

♦ наличие хотя бы одного из смягчающих обстоятельств, указанных в пунктах 3 и 5 части 1 статьи 7.2 КоАП;

♦ отсутствие отягчающих обстоятельств, предусмотренных пунктами 1, 3–9 и 11 части 1 статьи 7.3 КоАП.

Кроме того, статья 7.9 КоАП, в отличие от ее прежней редакции, не содержит ограничений по перечню правонарушений, за совершение которых может применяться более мягкая мера ответственности, нежели установленная санкцией статьи Особенной части КоАП.

4. КоАП дополнен статьей 8.8, которая устанавливает:

♦ условия освобождения от административной ответственности за правонарушение, не связанное с получением выгоды имущественного характера;

♦ случаи неприменения данной нормы (статьи 11.36, 11.37, 11.70 и 20.1 КоАП);

♦ определение того, что понимается под выгодой имущественного характера для целей настоящей статьи.

5. Из санкций части 1-1 статьи 12.7, части 4 статьи 12.17, частей 1, 2 статьи 12.30, статьи 12.35 исключены слова «независимо от того, в чьей собственности они находятся».

Принимая во внимание указанные изменения, следует учитывать, что согласно части 1 статьи 7.1 КоАП административное взыскание за совершенное административное правонарушение налагается с учетом положений Общей части КоАП в пределах, установленных санкцией статьи Особенной части КоАП, предусматривающей ответственность за данное административное правонарушение.

Положения о применении конфискации закреплены в статье 6.10 КоАП.

6. Санкции части 1 статьи 11.23, статей 11.32, 11.65, частей 1, 2, 3 статьи 12.5, частей 4, 5 статьи 12.10, статьи 12.13, части 2 статьи 12.37, частей 1, 2 статьи 12.41, статей 24.1, 24.3, 24.6 КоАП дополнены таким видом административного взыскания, как предупреждение.

7. Санкции части 2 статьи 12.7, части 2 статьи 12.37, статьи 23.84 КоАП дополнены положением об альтернативности конфискации.

8. Исключены составы административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусматривалась статьей 12.6 и частями 3 и 4 статьи 12.9 КоАП.

В часть 2 статьи 3.2 ПИКоАП, предусматривающей составы административных правонарушений, рассмотрение которых подведомственно хозяйственным судам, внесены изменения в виде исключения ссылок на статью 12.6 и части 3 и 4 статьи 12.9 КоАП, которые утрачивают силу с 28.08.2013.

К компетенции хозяйственных судов отнесены составы административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена частями 2–5 статьи 12.11 КоАП.

9. Глава 7 ПИКоАП дополнена статьей 7.5, которая устанавливает перечень возможных решений по результатам рассмотрения жалобы на действия и решения судьи, должностного лица органа, ведущего административный процесс.

10. Часть 2 статьи 9.6 изложена в новой редакции, дополнен перечень обстоятельств, исключающих административный процесс в отношении юридического лица или индивидуального предпринимателя.

11. Глава 12 ПИКоАП дополнена статьей 12.1-1, предусматривающей обязательные положения, которые должна содержать жалоба на постановление по делу об административном правонарушении.

В новой редакции изложена статья 12.8 ПИКоАП, регулирующая порядок рассмотрения жалобы (протеста) по делу об административном правонарушении.

Глава 12 ПИКоАП дополнена также статьей 12.14-2, регламентирующей содержание постановления, выносимого по результатам рассмотрения жалобы (протеста).

ПИКоАП дополнен главой 13-1, регулирующей порядок возмещения вреда, причиненного физическому или юридическому лицу незаконными действиями суда, органа, ведущего административный процесс. ■

Заместитель председателя Высшего хозяйственного суда Республики Беларусь
В.Н. Рябцев

Вопрос-ответ

ПРЕДРЕЙСОВОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ ВОДИТЕЛЯ

■ **Имеет ли право механик предприятия, он же и ответственный за организацию и выполнение международных автоперевозок (прошел обучение), осуществлять, кроме осмотра технического состояния автомобилей, медосвидетельствование водителей перед выездом, и что для этого нужно?**

Штатный механик может осуществлять предрейсовый осмотр техсостояния автомобилей организации. Наличие подтверждающих профильное (техническое) образование документов не обязательно.

Предрейсовое обследование водителя должно проводиться перед началом рабочей смены (рабочего дня) водителя или перед началом перевозки только медицинским работником, имеющим среднее специальное медицинское образование, врачом-специалистом. Для этого нужно заключить гражданско-правовой договор с организацией здравоохранения, иной организацией, ИП, имеющими лицензию Минздрава на осуществление медицинской деятельности с правом освидетельствования на допуск к работе водителей автомобилей. Также у вас имеется право ввести медработника в штат, но для этого потребуется получение соответствующей лицензии Минздрава.

Если перевозка не является лицензируемой (например, перевозка грузов внутри республики), перед рейсом проводится приборный контроль опьянения водителя. Для этого достаточно назначить приказом любого штатного работника (независимо от его квалификации) и использовать для контроля приборы, соответствующие требованиям технических нормативных правовых актов, и экспресс-тесты (тест-полоски, экспресс-пластины), предназначенные для определения наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ. ■

Ответ подготовил

Алексей Мартынич, заместитель директора Центра «БАМЭ-Экспедитор»



Выставки



InterLogistika 2013

■ В рамках международной специализированной выставки коммерческого автотранспорта COMTRANS, которая проходила в сентябре в московском МВЦ «Крокус Экспо», впервые был проведен форум комплексных решений в транспорте и логистике InterLogistika 2013.

Свои экспозиции демонстрировали около 120 компаний из Беларуси, Германии, Китая, Италии, Кореи, Латвии, Польши, Украины, Финляндии. Они представили передовые решения, разработки, услуги в сфере логистики, инфраструктуры, транспорта, складских технологий, управления. Выставка была разделена по темам: транспорт, экспедирование, логистика, складская логистика, транспортно-логистическая инфраструктура, IT-технологии в логистике; логистика в электронной торговле, таможне и ВЭД, стандартизация, сертификация, услуги, образование.

Во время торжественной церемонии открытия член Коллегии (министр) по таможенному сотрудничеству Евразийской Экономической Комиссии Владимир Анатольевич Гошин, вице-президент Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), вице-президент ЗАО «ПЛАСКЕ» Иван Леонидович Липтуга, представители других межгосударственных структур и общественных формирований отметили, что данная выставка очень важна с точки зрения обратной связи, обмена опытом и знаниями по новым инновационным технологическим подходам в логистике.

Первая выставка InterLogistika была организована в формате форума, в рамках которого проводились крупные деловые мероприятия по различным аспектам логистических решений, их современным задачам и тенденциям развития. В частности, прошли конференции «Использование инструментов Всемирной таможенной организации в управлении цепями





поставок в условиях Таможенного союза», «Грузовладелец – оператор – перевозчик. Вопросы эффективного взаимодействия», «Управление цепями поставок и транспортные технологии в современном бизнесе», семинары «Платформа для продвижения идей необходимости и важности логистики и управления цепями поставок», «Внешнеторговый контракт в условиях Таможенного Союза: заключение и исполнение», а также круглый стол «Повышение конкурентоспособности российских международных автомобильных перевозчиков» и ряд презентаций по транспорту и логистике.

По мнению участников, InterLogistika имеет большое будущее и в дальнейшем форум должен стать многофункциональной профессиональной площадкой по обмену информацией, идеями, инструментами, ресурсами и опытом представителей различных отраслей промышленности, складского бизнеса, транспортной сферы, таможни. ■



SPEDIMEC

Компания «Спедимек» располагает офисами в Италии, Франции, России, Тунисе и Марокко и специализируется на документальном сопровождении перевозок наземным и морским транспортом.



«Спедимек» может предложить услуги своих филиалов и партнерских компаний во всех основных портах Италии (Савона, Генуя, Ливорно, Неаполь, Равенна, Анкона).

С транспортными потоками из стран Восточной Европы работают наши филиалы, расположенные на границе Италии и Словении: в Гориции и в Автопорте Фернетти (Триест), где русскоязычные специалисты занимаются таможенным оформлением импортируемых и экспортируемых грузов.

Ниже указаны контактные телефоны и имена наших сотрудников, которые готовы предоставить информацию по любым вопросам, касающимся нашей деятельности.

ИТАЛИЯ (ГОРИЦИЯ)

тел: 8-1039-0481-522114;
факс: 8-1039-0481-521624, 524904
E-mail: gorizia@spedimec.it
Алимпиева Марина, Губарева Александра

ИТАЛИЯ (ФЕРНЕТТИ)

тел: 8-1039-040-2158087;
факс: 8-1039-040-214694
E-mail: fernetti@spedimec.it
Закамская Виктория, Косицына Анастасия,
Асем Калиева

В распоряжении «Спедимек» имеются складские помещения для хранения и консолидации экспортируемых и импортируемых товаров.

В автопорте г. Фернетти наша компания может предложить вам дополнительную услугу по организации перевозки грузовых автомашин железнодорожным транспортом по маршруту Зальцбург – Фернетти – Зальцбург. В настоящий момент готовится к принятию нормативный акт, отменяющий необходимость иметь разрешение на международную дорожную перевозку (дозвол) при условии передвижения железнодорожным транспортом по территории Италии и Австрии в направлении границы с Германией. Вы можете заказать железнодорожный проезд и даже оплатить билет проезда в обе стороны или в одну сторону.



Кроме того, наша компания совместно с партнерами предлагает складские услуги в Словении. Данная услуга может быть интересна для российских и белорусских перевозчиков в конце года, когда заканчиваются разрешения на перевозку (дозволы) из Италии в Россию/Беларусь. Мы можем забрать груз из любого города, преимущественно на севере Италии, доставить на наш склад в Словению и оформить экспортную декларацию в нашем офисе в Гориции. В этом случае не возникает необходимости в предоставлении итальянского разрешения на перевозку (дозвола).

Для транспортных организаций, которые пользуются услугами нашей компании по таможенному оформлению грузов, мы оказываем визовую поддержку для водителей по низким ценам, а также, в случае возникновения технических, юридических или иных проблем с автопоездом наши сотрудники окажут организационное содействие в их разрешении.

Клиенты нашей компании, пользующиеся услугой авансирования денежных средств водителям на территории Италии, могут производить их возврат или же оплачивать услуги таможенного оформления в нашем представительстве в г. Москва.

НАШ САЙТ:
www.spedimec.it

РОССИЯ (МОСКВА)
тел: 8-495-4172144,
8-926-2070790
E-mail: spedimec@mail.ru
Чеснокова Елена



*Укажет верное направление
на бизнес-пути!*

ПОДПИСКА 2014

**Стоимость подписки через редакцию остается
прежней — 360 тыс. руб. за 6 выпусков журнала**



Оплатив прилагаемый счет,
вы будете получать журнал индивидуальной
почтовой рассылкой на указанный вами адрес



В каждом номере —
актуальные экономические обзоры и статьи
по международным перевозкам и экспедированию,
таможенному и логистическому
сопровождению грузов



**Тел. для справок:
+375 (29) 169–69–82, (29) 669–20–68, (17) 327–48–87**

Подписные индексы:
74941 — для индивидуальных подписчиков
749412 — для юридических лиц