

**Решение**  
**российско-польской рабочей группы экспертов по урегулированию**  
**проблемных вопросов, возникающих**  
**при осуществлении международных автомобильных перевозок**  
**(Варшава, 10 декабря 2018 г.)**

В Варшаве 10 декабря 2018 г. состоялось заседание российско-польской рабочей группы по решению проблемных вопросов. Российскую часть рабочей группы возглавлял А.Ч. Ахохов – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Польскую часть рабочей группы возглавлял Б. Олексяк - директор Департамента автомобильного транспорта Министерства инфраструктуры Республики Польша.

1. Стороны обсудили итоги деятельности Рабочей группы в текущем году и констатировали, что количество обращений значительно сократилось (по данным российской стороны – в 3 раза) и они имеют единичный характер, что свидетельствует об устранении большинства проблем, которые ранее возникали перед перевозчиками. Этому способствовало оперативное решение вопросов членами Рабочей группы

2. В ходе заседания Рабочей группы стороны договорились:

1). В бланках польских и российских разрешений указывать наибольшую массу груза брутто, содержащуюся в международной товарно-транспортной накладной (далее – накладная CMR). В случае перевозки грузов по нескольким накладным CMR указывать массу брутто из каждой накладной через знак +, через запятую или точку с запятой. Если в соответствующей графе разрешения не хватает места для перечисления значения массы груза брутто по всем накладным CMR, допускается указывать сумму масс груза брутто. В графе «Наименование перевозимых грузов» в таких случаях указывается наименование груза, погруженного первым.

2). В случае, когда перевозчик на основании накладной CMR либо иного документа, выданного отправителем, внес в бланк разрешения массу груза, которая отличается от фактического значения массы, указанного в таможенных или иных документах, не более, чем на 150 кг, не считать это несоответствие массы нарушением порядка заполнения разрешения.

3). В случае, когда транспортное средство перевозчика одной из сторон, выезжающее с территории государства другой стороны, вынуждено вернуться в страну загрузки по решению контролирующих органов сопредельного государства, должно использоваться второе разрешение на перевозку, в котором в качестве страны разгрузки указывается государство, на территорию которого возвращается груз, а в качестве страны погрузки указывается государство, в которое ранее груз планировалось доставить.

4). В случае буксировки или перевозки вновь приобретенного полуприцепа (прицепа), который является товаром, в графе «Масса перевозимого груза» бланка разрешения должна быть указана масса данного полуприцепа (прицепа).

5). Разрешение на перевозку в/из третьих стран дает право перевозчику:

- после осуществления перевозки груза на территорию государства другой стороны из третьей страны выполнить перевозку груза в любую третью страну;

- въезда без груза на территорию государства другой стороны из любой страны для последующей перевозки груза в третью страну;

- выезда с территории государства другой стороны без груза в любую страну после завершения перевозки груза из третьего государства.

В случае въезда без груза в разрешении в качестве места отправления указывается государство, с территории которого въезжает транспортное средство. В случае выезда без груза в качестве места назначения указывается государство, на территорию которого выезжает транспортное средство.

3. Стороны подтвердили, что двусторонние и транзитные перевозки, перечисленные в статье 6 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о международном автомобильном сообщении (далее – Соглашение), осуществляются без разрешений.

4. Польская сторона дала ответы на вопросы российской стороны:

1) Когда одна часть груза следует через Польшу транзитом, а вторая загружается в Польше, при заполнении разрешения следует руководствоваться ранее данными разъяснениями, в соответствии с которыми в разрешении должна указываться только масса груза, находящегося в транспортном средстве в момент въезда на территорию Польши и следующего транзитом. В случае контроля необходимо предъявить документы, подтверждающие погрузку в Польше.

2). Требования польского законодательства, касающиеся превышения допустимого ежедневного 10-часового времени работы водителя, т.е. времени управления и другой работы, когда работа хотя бы частично осуществляется в ночное время, применяются к перевозчикам Польши и других государств Евросоюза. Перевозчики России должны руководствоваться положениями Соглашения ЕСТР.

3). Система мониторинга перевозок товаров не охватывает автомобильные перевозки товаров:

а) перевозимых почтовыми операторами в почтовых отправлениях в соответствии с Законом от 23 ноября 2012 «Почтовый закон» (Законодательный вестник 2016 года поз. 1113, 1250, 1823 и 1948);

б) находящихся:

- под таможенной процедурой транзита, склада, временного ввоза, переработки или экспорта;

- в режиме реэкспорта;

в) перемещаемых в рамках процедуры прекращения взимания акциза с использованием системы, о которой говорится в подпункте 26 пункта 1 статьи 2 Закона от 6 декабря 2008 года «Об акцизном сборе».

С 1 октября 2018 года перевозка товаров, подпадающих под указанную систему, должна сопровождаться обязательной передачей в систему данных геолокации транспортного средства. Перевозчик имеет возможность установить на мобильном телефоне, планшете или любом другом устройстве специальное разработанное мобильное приложение SENT.

Компетентным органом по данному вопросу является Министерство финансов Республики Польша. Если у российской стороны возникнут вопросы по применению системы, за подробными разъяснениями следует обращаться в Минфин Польши.

7. Стороны договорились включить настоящее решение в протокол заседания российско-польской Смешанной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок и довести его до сотрудников контролирующих органов своих государств.

Руководитель российской части  
Рабочей группы

  
\_\_\_\_\_ А. Ахохов

Руководитель польской части  
Рабочей группы

  
\_\_\_\_\_ Б. Олексяк