

**ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ  
ПО УСТРАНЕНИЮ БАРЬЕРОВ (ПРОБЛЕМНЫХ ВОПРОСОВ) В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ПЕРЕВОЗКАМ  
ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

**РАЗДЕЛ I. БАРЬЕРЫ СОГЛАСОВАННЫЕ ЧЛЕНАМИ КОНСУЛЬТАТИВНОГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Барьеры (проблемные вопросы) в сфере транспорта	Наименование ведомства (органа), к компетенции которого относится решение об устранении барьера (проблемного вопроса)	Суть вопроса	Пути решения	Сроки реализации	
<b>А: Барьеры, устранение которых относится к компетенции транспортных ведомств государств – членов ТС и ЕЭП</b>					
1.	Несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств и различия в порядке оформления специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, действующих в государствах-членах ЕЭП.	Евразийская экономическая комиссия (Департамент транспорта и инфраструктуры)	Несмотря на предпринятые в рамках СНГ меры по унификации предельно допустимых масс, нагрузок и габаритов транспортных средств, в частности в рамках принятого Минского соглашения 1999г. о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества, в отдельных государствах-членах ЕЭП действуют отличные (более низкие) нормативы. Пример: в Российской Федерации в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011г. действует предельно допустимая нагрузка 7 тонн при расстоянии между смежными осями от 1 до 1,35 м. Порядок оформления специальных разрешений на перевозку	Гармонизация требований к условиям перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Внесение изменений и дополнений в действующие НПА в части выдачи специальных разрешений на проезд тяжеловесного (или) крупногабаритного транспортного средства по автомобильным дорогам общего пользования. <u>По Республике Беларусь:</u> - в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.08.2011г. № 50 «Об утверждении инструкции о порядке участия в дорожном движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств»;	до 1 июля 2015 г.
1.1.	При осуществлении международных перевозок автобусами свыше 12 метров, по российскому законодательству необходимо получение			- в указ Президента Республики Беларусь от 26.11.2010 № 613 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных	

	<p>специального разрешения. При отсутствии такого разрешения, перевозчик облагается штрафом.</p>		<p>крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов на территории Беларуси и Казахстана может оформляться непосредственно в пунктах пересечения границы, на территории России специальное разрешение оформляется и проходит согласование через Москву.</p> <p>При этом вопрос делегирования полномочий по выдаче специальных разрешений неоднократно поднимался в рамках Подкомитета по транспорту Межправительственной комиссии России и Казахстана.</p>	<p>средств по автомобильным дорогам общего пользования».</p> <p><u>По Республике Казахстан:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2008 года № 1345 "Некоторые вопросы, регламентирующие проезд автотранспортных средств по территории республики Казахстан» (в редакции постановления Правительства Республики Казахстан от 31.01.2013 г. № 76);</li> <li>- в постановление Правительства Республики Казахстан от 24 января 2005 года N 51 «об утверждении правил организации и осуществления перевозок неделимых крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории республики Казахстан».</li> </ul> <p><u>По Российской Федерации:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011г. № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом.</li> <li>- принять проект федерального закона № 268501-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, направленных на совершенствование государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок».</li> </ul> <p><i>Справочно:</i></p> <p>Постановлением Правительства РФ от 09.01.2014г. №12 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации» внесены изменения в</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>постановление от 15.04.2011 №272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» в части полной массы транспортных средств и допустимых осевых нагрузок, нагрузки на тележку (2-х и 3-х осную) и группы 2-х и 3-х осных осей.</p> <p>Согласно постановлению №12 допустимая полная максимальная масса транспортного средства может составлять 44 тонны, а в других странах ЕЭП – 40 тонн.</p> <p>Принят проект ФЗ № 268501-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, направленных на совершенствование государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок», который предусматривает выдачу с 01.01.2018г. спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов с превышением весовых параметров до 10% от установленных «Правилами перевозки грузов» в течение трех часов в электронном виде в пунктах пропуска на границе РФ при движении транспортных средств по установленным маршрутам.</p> <p>Кроме того, указанный законопроект предусматривает выдачу спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов в местах, приближенных к гос. границе РФ или в местах начала маршрута, а также отмену требования на получение спецразрешения при превышении весовых параметров до 2%.</p> <p>В РФ спецразрешения на перевозку</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>крупногабаритных и тяжеловесных грузов выдаются «Росдормониторингом» только в г. Москве с предоставлением оригиналов документов (приказ Минтранса России от 24.04.2012г. № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»).</p> <p>В настоящее время проект ФЗ № 268501-6 отклонен и вынесен на рассмотрение в осеннюю сессию 2014 года Госдумы и Совфеда.</p>	
2.	Длительные простои автотранспортных средств на границах.	Евразийская экономическая комиссия (Департамент транспорта и инфраструктуры Департамент таможенной инфраструктуры)	<p>Значительные простои автотранспортных средств, участвующих в международных грузовых перевозках имеют место на внешних границах Таможенного союза. Которые оказывают крайне негативное влияние на сроки доставки и стоимость фрахта автотранспортных средств.</p> <p>Коллегией ЕЭК принята рекомендация №9 «О разделении транспортных потоков в автомобильных пунктах пропуска через таможенную границу ТС и на подъездах к ним» от 24.04.2013г.</p>	<p>1. Проведение анализа фактов длительного простоя автотранспортных средств на внешней границе Таможенного союза.</p> <p>2. Проведение совместного мониторинга осуществления транспортного контроля на автомобильных пунктах пропуска на внешней границе государств-членов ТС и ЕЭП при участии представителей IRU.</p> <p>Сотрудниками Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики и Департамента таможенной инфраструктуры посещены пункты пропуска на белорусском и российском участке таможенной границы Таможенного союза с 26 по 30 мая 2014 г. В том числе изучалась реализация проведения транспортного контроля таможенными органами).</p> <p>Ответственные:</p>	Согласно Плану взаимодействия ЕЭК с IRU и Плану работы Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК

				<p>Департамент транспорта и инфраструктуры совместно с IRU.</p> <p>3. Реализация перечня мер по разделению транспортных потоков на подъездах к автомобильным пунктам пропуска через таможенную границу ТС согласно рекомендации ЕЭК №9 «О разделении транспортных потоков в автомобильных пунктах пропуска через таможенную границу ТС и на подъездах к ним» от 24.04.2013г. Анализ применения рекомендации ЕЭК №9 на практике на предмет влияния на барьер.</p> <p><i>По итогам 4-го заседания Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре от 18.11.2013:</i> <i>РБ – предлагают исключить рекомендацию ЕЭК №9 в качестве меры по устранению барьера.</i></p> <p>Ответственные: компетентные органы государств-членов ЕЭП, Департамент транспорта и инфраструктуры, Департамент таможенной инфраструктуры</p>	<p>2014-2015 гг.</p>
				<p>4. Необходимо рассмотреть вопрос, в том числе анализ применения рекомендации ЕЭК №9 на практике на предмет влияния на барьер, на 2-ом заседании Консультативного комитета по взаимодействию контролирующих органов на таможенной границе Таможенного союза (Решение Коллегии ЕЭК от 02.12.2013 № 283)</p> <p>Ответственный: Департамент таможенной инфраструктуры ЕЭК.</p>	<p>сентябрь 2014 г.</p>
<p><b>В: Барьеры, устранение которых относится к компетенции иных государственных органов государств – членов ТС и ЕЭП</b></p>					

Барьеры (проблемные вопросы) в сфере транспорта	Наименование ведомства (органа), к компетенции которого относится решение об устранении барьера (проблемного вопроса)	Суть вопроса	Пути решения	Сроки реализации
<p>1. Отсутствие признания страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями других государств-членов ЕЭП</p>	<p>Евразийская экономическая комиссия (Департамент транспорта и инфраструктуры Департамента финансовой политики)</p>	<p>На 14-ом заседании Совета руководителей органов страхового надзора стран ЕврАзЭС 23 ноября 2011г. (г.Москва) данный вопрос был рассмотрен, принято решение в соответствии с которым Национальному банку Республики Казахстан и Федеральной службе по финансовым рынкам Российской Федерации поручено подготовить проект Соглашения о признании страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями государств-членов ЕврАзЭС.</p> <p><i>По данным Федеральной службой по финансовым рынкам Российской Федерации (письмо №12АС-07/52005 от 07.12.2012г.), проект Соглашения согласован и направлен на рассмотрение других стран ЕврАзЭС.</i></p> <p>24 июня 2013 г. состоялось 3-е заседание Консультативного комитета по финансовым рынкам. В ходе заседания Белорусской стороной предложено Казахстанской стороне повторно подать заявку на вступление в программу «Зеленая карта». Казахстанская сторона предложила сблизить тарифы по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств,</p>	<p>1. Рассмотрение вопроса на очередном заседании Консультативного комитета по финансовым рынкам и Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК.</p> <p><i>Справочно:</i> очередное заседание Консультативного комитета по финансовым рынкам состоялось 6декабря 2013 г.</p> <p>Принятые решения:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Сторонам продолжить работу по выработке механизмов взаимного признания полисов ОСАГО на территории государств-участников ЕЭП.</li> <li>2. Просить российскую сторону изучить возможность установления отдельного понижающего коэффициента к страховым тарифам по ОСАГО для въезжающих в Российскую Федерацию из государств-участников ЕЭП.</li> <li>3. Сторонам проработать вопрос о возможности дифференциации тарифов для государств-участников ЕЭП.</li> <li>4. Просить Республику Казахстан продолжить рассмотрение вопроса вступления в международную систему страхования «Зеленая карта» и о результатах рассмотрения информировать комиссию</li> </ol> <p>Российская сторона сообщила о снятии данного барьера путем внесения поправок закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации» в части изменения понятий «страховой агент» и «страховой брокер»,</p>	<p>2014 г.</p>

		<p>выезжающих за пределы своей страны, для стран-участников ЕЭП, так как Казахстанская сторона дважды безуспешно предпринимала попытки вступить в систему «Зеленая карта». Позиция Российской стороны совпадает с позицией Белорусской стороны.</p> <p>Т.М. Сулейменов предложил рассмотреть возможность создания своей системы страхования гражданско-правовой ответственности, альтернативной системе «Зеленая карта».</p> <p>По итогам заседания Казахстанской стороне было поручено:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- проработать конкретные предложения совместно с Комиссией, и с учетом изменений в критериях по членству в «Зеленой карте» по географическому признаку, рассмотреть целесообразность подачи заявки на вступление в «Зеленую карту»;</li> <li>- подготовить предложения по вопросу взаимного признания полисов обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств с конкретными механизмами.</li> </ul> <p>Российской стороне представить официальные предложения по данному вопросу.</p> <p>Согласно письму от Национального Банка Республики Казахстан в целях исполнения п.2 раздела III Протокола «О взаимном признании полисов обязательного страхования гражданско-</p>	<p>что позволит реализовывать российские полисы ОСАГО на территории Республики Казахстан, начиная с 21 января 2014г.</p> <p>Ответственный: Департамента финансовой политики, Департамент транспорта и инфраструктуры</p>	
--	--	---	--	--

			<p>правовой ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями государств-участников» Национального Банка Республики Казахстан совместно с ОЮЛ «Ассоциация финансистов Казахстана» проводится работа по рассмотрению возможности вступления страховых организаций Республики Казахстан в международную систему автострахования «Зеленая карта».</p>		
2.	<p>Ограничения применения процедуры Международных дорожных перевозок (МДП)</p>	<p>Евразийская экономическая комиссия (Департамент транспорта и инфраструктуры Департамент таможенного законодательства и правоприменительной практики)</p>	<p>1. 14 октября 2013 года Федеральной таможенной службой России принято решение о фактическом приостановлении Конвенции МДП на значительной территории России. Казахстанские перевозчики вынуждены дополнительно оплачивать национальные гарантии РФ (Арсенал, РОСТЭК) от 1 500 – 2 500 евро за предоставления гарантий транзитного проезда по территории РФ, что отражается на себестоимости товаров и покупательской способности казахстанского потребителя. Принятое решение ФТС делает невозможным транзитный проезд по территории Российской Федерации, сложившаяся ситуация несет затратные экономические последствия и воспринимается казахстанским бизнес-сообществом как негативное следствие интеграционных экономических процессов, что укрепляет в обществе отрицательную оценку от вступления Казахстана в Таможенный Союз.</p> <p>2. Статьи 2, 48, 49, Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г. не запрещает перевозок по единой таможенной</p>	<p>1. Отмена Решения ФТС и осуществление транзитного проезда по территории РФ на условиях Конвенции МДП.</p> <p>2. Необходимо одобрить проект Соглашения об особенностях применения Конвенции МДП на территории ТС, с учетом решения Коллегии ЕЭК от 24 апреля 2013 года № 98 для последующего его подписания. Указанная мера позволит установить правовую норму применения Конвенции МДП на территории Таможенного союза.</p> <p>Барьер включен в Предварительный список изъятий и иных ограничений, в том числе барьеров, взаимного доступа субъектов предпринимательской деятельности на рынок государств – членов ТС и ЕЭП, и рассматривается в рамках проводимых мероприятий по изъятиям под руководством В.А. Гошина.</p> <p>По итогам заседания Совета ЕЭК 31 января 2014 года, членом Совета от</p>	<p>I квартал 2015г</p>



		<p>территории ТС, что подтверждается российскими независимыми юридическими компаниями Евразийской экономической комиссией совместно с государствами-членами ТС проведена работа по доработке проекта Соглашения об особенностях применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 года на единой таможенной территории Таможенного союза.</p> <p>Стороны завершили внутригосударственное согласование проекта Соглашения (РФ имеет принципиальные замечания) и 24 апреля 2013 года проект Соглашения одобрен Решением Коллегии ЕЭК (№ 98) в редакции, предусматривающей применение Конвенции МДП на территории Таможенного союза. В настоящее время работа над проектом Соглашения приостановлена, до урегулирования ситуации с применением МДП на территории РФ.</p> <p>24 июня 2014 г. состоялось совещание у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова по вопросу «об исполнении Российской Федерацией Конвенции МДП с заинтересованными органами исполнительной власти РФ (МИД, ФТС, МЭР, МТ) в рамках которого были приняты решения о продолжении работы по функционированию Конвенции МДП в России с учетом обеспечения представительства Российской Федерации в руководящих межправительственных органах Конвенции МДП, не позднее ноября</p>	<p>Российской Федерации Первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шуваловым дано поручение заместителю Руководителя Федеральной таможенной службы В.М. Малинину проработать вопрос об отмене ограничений действия гарантий по системе МДП для международных автомобильных перевозчиков ТС на таможенных, подчиненных Южному и Центральному Таможенному управлению.</p> <p>3. Рассмотрение вопроса на очередном заседании Совета ЕЭК.</p> <p>Ответственный: заинтересованные министерства и ведомства Российской Федерации.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>2014 года провести конкурсные процедуры по определению национального гарантийного объединения и заключить соглашение с победителем конкурса, отложить расторжение соглашения с АСМАП до подписания нового соглашения. Также активизировать взаимодействие с Евразийской экономической комиссией, белорусской и казахстанской сторонами по вопросу создания единой транзитной системы в рамках Таможенного союза, включая единые гарантийные механизмы при транзите товаров.</p>		
3.	<p>Наличие противоречий в положениях транспортного и таможенного законодательства ТС в части запрета на использование временно ввезенных транспортных средств международной перевозки для перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа при выполнении внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза.</p>	<p>Евразийская экономическая комиссия (Департамент таможенного законодательства и правоприменительной практики Департамент транспорта и инфраструктуры)</p>	<p>В соответствии со статьей 344 Таможенного кодекса Таможенного союза (далее - ТК ТС) не допускается использование временно ввезенных транспортных средств международной перевозки для перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа при выполнении внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза.</p> <p>Вместе с тем, в ряде случаев возможность таких перевозок предусмотрена действующим законодательством и международными договорами Российской Федерации в области международного автомобильного транспорта.</p> <p>В соответствии с действующими межправительственными соглашениями в области международного автомобильного сообщения, заключенными Российской Федерацией с 53 государствами, перевозчик может осуществлять перевозки с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства, а также с территории третьего</p>	<p>1. Проработка вопроса о необходимости внесения изменений в статью 344 и (или) иные нормативные акты таможенного законодательства Таможенного союза. Данный вопрос рассмотрен на Консультативном комитете по таможенному регулированию ЕЭК.</p> <p>2.</p> <p>- По итогам видеоконференции по рассмотрению изъятий, в том числе барьеров 17.10.2013г. проведенной под председательством члена Коллегии (Министра) по таможенному сотрудничеству В.А. Гошина, в правительства Сторон направлены письма (от 14.10.2013) о выработке позиций по данному вопросу. Окончательных позиций от Сторон не поступило.</p> <p>- Направлены повторные запросы в правительства Сторон с просьбой сформировать позиции до 21 июля 2014 к итоговому заседанию Рабочей группы по совершенствованию таможенного законодательства в части подготовки проекта Таможенного кодекса Евразийского экономического союза.</p>	2014 г.

		<p>государства на территорию государства Договаривающейся Стороны по специальному разрешению компетентного органа другой Договаривающейся Стороны. Республикой Беларусь и Республикой Казахстан также заключены с иностранными государствами аналогичные соглашения, положения которых также вступают в противоречие с требованиями статьи 344 ТК ТС. Кроме того, Российская Федерация и Республика Беларусь являются участниками системы ЕКМТ, предусматривающей осуществление перевозок между странами-членами ЕКМТ на основании многосторонних разрешений.</p>	<p>- Членам подкомитета по автомобильному транспорту к заседанию Рабочей группы 21 июля 2014 в рамках своих полномочий принять участие в формировании национальных позиций по вопросу осуществления внутренних перевозок по территории ТС. (Отсутствие четких позиций Сторон может отразиться на сохранении в ТК ЕАЭС положений о запрете внутренних перевозок по территории Союза).</p> <p>Ответственный: Департамент таможенного законодательства и правоприменительной практики, Департамент транспорта и инфраструктуры</p>	
--	--	---	---	--

**РАЗДЕЛ II. БАРЬЕРЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СОГЛАСОВАНИЯ НА ПОДКОМИТЕТАХ  
КОНСУЛЬТАТИВНОГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

**A: Барьеры, устранение которых относится к компетенции транспортных ведомств государств – членов ТС и ЕЭП**

Барьеры (проблемные вопросы) в сфере транспорта	Наименование ведомства (органа), к компетенции которого относится решение об устранении барьера (проблемного вопроса)	Суть вопроса	Пути решения	Сроки реализации
<i>В сфере автомобильных перевозок</i>				
1. Установленные законодательствами России, Беларуси и	Евразийская экономическая комиссия (Департамент транспорта)	В Российской Федерации установлены определенные требования к финансовой состоятельности и	1. Согласование проекта Правил допуска автомобильных перевозчиков государств-членов ТС и ЕЭП к	до 31 декабря 2014 г.

	<p>Казахстана различные условия допуска национальных перевозчиков к международным автомобильным перевозкам.</p>	<p>и инфраструктуры)</p>	<p>квалификации персонала транспортных предприятий, а также к подвижному составу, который должен соответствовать международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки. На каждое транспортное средство выдается документ, подтверждающий его допуск к международным автомобильным перевозкам, - карточка допуска.</p> <p>В настоящее время в Республике Беларусь и Республике Казахстан требования к финансовой состоятельности предприятий не определены. Кроме того, в Казахстане не установлены экологические требования к подвижному составу, Законодательством Республики Беларусь не предусмотрена выдача документа, подтверждающего допуск конкретного транспортного средства к осуществлению международных автоперевозок.</p>	<p>осуществлению международных автомобильных перевозок грузов (далее – проект Правил) в рамках заседания подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК.</p> <p>Ответственный: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан</p>	
				<p>2. Информация о ходе разработки проекта Правил в рамках совещания Министров транспорта.</p> <p>Ответственный: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан</p>	<p>ноябрь 2014 г.</p>
				<p>3. Внесение изменений и дополнений в действующие НПА.</p> <p>По Республике Казахстан:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- постановление Правительства Республики Казахстан от 13 августа 2011г. № 923 «Об утверждении Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении».</li> </ul> <p>По Российской Федерации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- постановление Правительства РФ от 16.10.2001г. № 730 "Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок".</li> </ul> <p>По Республике Беларусь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- постановление Совета Министров РБ от 30 июня 2008 г. № 970 «Об утверждении Правил автомобильных</li> </ul>	<p>После вступления в силу Правил допуска автомобильных перевозчиков стран ЕЭП к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов</p>

				перевозок грузов»; - указ Президента Республики Беларусь от 01 сентября 2010 г. №450 «О лицензировании отдельных видов деятельности».	
<b>В: Барьеры, устранение которых относится к компетенции иных государственных органов государств – членов ТС и ЕЭП</b>					
2.	Сопровождение (конвой) транспортных средств по территории государств-членов ТС и ЕЭП	Правительство Республики Беларусь	<p>В Республике Беларусь продолжает действовать обязательное сопровождение подразделениями Министерства внутренних дел Республики Беларусь транспортных средств, перевозящих подакцизные товары (табак, табачные изделия), последствием которого является увеличение времени перевозки и излишние финансовые издержки перевозчиков.</p> <p>В соответствии с пунктом 26-1 Декрета Президента Республики Беларусь от 17 декабря 2002г. № 28 перемещаемые транзитом через территорию Республики Беларусь табачное сырье и табачные изделия подлежат обязательному сопровождению в установленном законодательством порядке подразделениями Департамента охраны Министерства внутренних дел (при перемещении автомобильным транспортом) и военизированной охраной Белорусской железной дороги (при перемещении железнодорожным транспортом).</p> <p>В свою очередь таможенное сопровождение, в соответствии со ст. 218 ТК ТС, применяется на основе системы управления рисками.</p> <p>Стратегия и тактика применения системы управления рисками</p>	<p>1. Проработка вопроса в части целесообразности сохранения барьера т.к. его устранение в Республике Беларусь находится в компетенции МВД Республики Беларусь.</p> <p><i>Примечание:</i> Законом Республики Беларусь от 18 июня 2013 г. № 36-З «О внесении изменений и дополнений в закон Республики Беларусь «О государственном регулировании производства и оборота алкогольной, пищевой спиртосодержащей продукции и непищевого этилового спирта» от 27.08.2008 № 429-3» внесены изменения и дополнения, которые вступили в силу с 30 декабря 2013 года.</p> <p>В соответствии с изменениями не подлежат обязательному сопровождению алкогольная, пищевая спиртосодержащая продукция и пищевой этиловый спирт, перемещаемые по территории Республики Беларусь в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.</p> <p>В части алкогольной, пищевой спиртосодержащей продукции и непищевого этилового спирта барьер считать устраненным.</p> <p>В части указанных категорий</p>	2014 г.

			<p>определяется национальным законодательством в соответствии со статьей 128 ТК ТС.</p> <p>По информации БАМАП в 2012 г. по территории Беларуси осуществлено 1 372 600 транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом, из них по 119 760 перевозкам применялось таможенное сопровождение. При этом случаи сопровождения табачного сырья и табачных изделий, составляют не более 1100-1200 в год или 0,09% от общего количества.</p>	<p>товаров, являющихся товарами Таможенного союза, просьба рассмотреть данный вопрос была направлена Членом Коллегии (Министром) по таможенному сотрудничеству В.А. Гошиным в адрес Члена Коллегии (Министра) по финансовой политике Т.М. Сулейменову в рамках видеоконференции по обсуждению Предварительного списка изъятий по вопросам, касающимся его компетенции.</p> <p>Ответственный: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Государственный таможенный комитет Республики Беларусь. Департамент финансовой политики</p>	
--	--	--	--	--	--