



По всем вопросам вы можете получить консультацию по телефону:  
+7 499 159-30-30 в будние дни с 9-00 до 18-00 или задать вопрос на нашем  
сайте [www.inier.ru](http://www.inier.ru)

TIR – сокращение от французского «Transport international routier».

МДП – «Международные дорожные перевозки грузов». Книжка МДП или Carnet TIR или просто ТИР



Carnet TIR это документ, используемый при автомобильных международных перевозках грузов, позволяющий перевозчику перевозить грузы под таможенными пломбами в сертифицированных таможенных пространствах (кузовах автомобилей и контейнерах) пересекая границы в существенно облегченном режиме. Книжка МДП работает на основе Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов. Более подробно можно ознакомиться на сайте международного автотранспортного союза [IRU](http://iru.org).

По книжке МДП перевозчик имеет право пересекать транзитом территории только тех государств, которые подписали Конвенцию МДП. Перевозчикам книжки МДП выдаются за деньги национальными ассоциациями (в России это АСМАП). Национальные ассоциации международных перевозчиков контролируют своих перевозчиков и представляют таможене своего государства гарантию уплаты платежей если перевозчик не доставит перевозимый товар до таможни назначения. На каждую перевозку одним транспортным средством выдается одна книжка МДП, действительная до завершения перевозки. В процессе перевозки таможенные органы, как правило, контролируют только сохранность таможенных пломб. На каждой границе таможня оставляет лист из книжки МДП и заполняет оставшийся в книжке корешок от этого листа, таким образом в таможнях остаются «следы» прохождения груза, а перевозчику остаются корешки и обложки от книжки МДП, которую он потом сдает в свою ассоциацию, которая эту книжку ему выдавала. АСМАП является субъектом ГАРАНТИЙНОЙ ЦЕПОЧКИ и несёт финансовую ответственность ЗА ВСЕХ СВОИХ перевозчиков (держателей книжки МДП)! В случае обоснованной претензии от любой таможни страны участницы конвенции МДП, АСМАП как гарант покрывает претензии, а уже потом разбирается со своим держателем МДП, который допустил нарушение повлекшее за собой штрафные санкции.

При этом надо понимать, что таможня все равно имеет право проведения контроля транспортных средств перевозчика и перевозимых грузов в любое время которое посчитает нужным.

## Международная транспортная накладная CMR

**CMR** – сокращение с французского «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route» ( Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом – КДПГ).

**CMR** – международная товарно-транспортная накладная это самокопирующий бланк форма которого не унифицирована и в разных странах может существенно отличаться.

В международных перевозках грузов CMR это самый важный транспортный и коммерческий документ, на его основании строится вся отчетность. Перевозчик, перемещающий груз по CMR между двумя странами, автоматически подчиняется правилам и нормам вышеупомянутой Конвенции, которая имеет статус Конвенции ООН. Товарно-транспортная накладная CMR составляется не менее чем в трех экземплярах, которые заверяются отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр накладной остается отправителю, второй и третий экземпляр сопровождает груз, после разгрузки второй экземпляр подписывает получатель и отдает перевозчику, третий остается у получателя. Заполнять CMR может сам отправитель груза, экспедиторская компания, перевозчик, а вот за полноту сведений отвечает тот, кто ставит печать в 22 графу.

Очень важный момент это совпадение данных, указанных во всех транспортных документах. Необходимо, чтобы веса, коды ТН ВЭД и цены соответствовали друг другу во всех приложенных к грузу документах. И опять, обратите свое внимание что вес в CMR пишется именно БРУТТО (вес с упаковкой).

Конечно, ошибки в CMR делаются постоянно, потому что транспортные документы к перевозчику попадают от разных источников, это приводит к простоям и бумажной волоките. **Всегда проверяйте то что написано в CMR!**

## T1 – Транзитная декларация или Северный паспорт

**T1** это документ являющийся таможенной (финансовой) гарантией и применяется для товаров пересекающих территорию ЕС (Евросоюза) транзитом или для гарантии доставки товара от границы ЕС к таможенному складу или внутренней таможне или наоборот. T1 - это финансовая гарантия выставленная таможенным агентом в пользу таможенных органов ЕС, обеспечивающая гарантию уплаты в бюджет ЕС всех таможенных пошлин и сборов. Например если товар, перемещаемый по территории ЕС по процедуре T1 не будет доставлен от границы до таможенного поста, то агенту который выписал T1 (поручился)

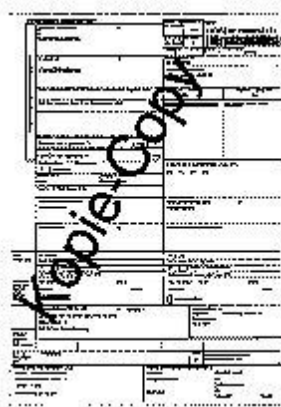
придется уплатить все таможенные сборы как если бы груз был растаможен для использования на территории ЕС. На практике T1 пользуются как альтернативой системе гарантий Carnet TIR (МДП).

T1 применяется в следующих случаях:

- товар приплыл морем в порт ЕС из другой страны не входящей в ЕС ( Америка, Япония...) и далее автотранспортом из морского порта вывозится внутрь ЕС на таможенный пост для таможенной очистки или на таможенный склад для хранения или дальнейшей перегрузки;
- товар приплыл в морской порт ЕС из страны не ЕС и затем автотранспортом из морского порта вывозится за границу ЕС, в этом случае T1 выписывается до таможни на границе ЕС;
- товар вывозится с таможенного склада например в Германии на таможенный склад например в Латвии;
- товар ввозится из-за пределов ЕС через сухопутную границу внутрь ЕС на таможенный пост для очистки ли на таможенный склад для хранения или перегрузки;
- груз ввозится из-за пределов ЕС через сухопутную границу транзитом в морской порт или в Швейцарию, Норвегию, .... страны не входящие еще в ЕС;

T1 создается на основании инвойса, упаковочного листа и доверенности от отправителя. Например, при экспорте из России: Российский экспортер отправляет во Францию доски. Этот экспортер решил немного сэкономить и по России и Белоруссии товар (доски) перевозится без использования книжки МДП (Carnet TIR) по российской экспортной декларации и CMR. Груз доезжает до границы Европейского Союза - до Бреста, там на польской стороне польский агент выписывает ему T1 и далее до таможенного поста во франции груз едет по этому документу.

## EX1 – Экспортная декларация



**EX1** - это документ, который подтверждает факт вывоза товара за пределы Европейского Союза заверенный таможенными органами. Раньше на бумажную EX1 таможня ставила печать, которая и подтверждала факт вывоза товара, после чего надо было обязательно вернуть отправителю эту проштампованную бумажку, теперь же применяются электронные средства, все EX1 и отметки хранятся в электронной базе данных ЕС и ни что ни кому посылать не надо. Важно понимать, что важен не сам факт наличия EX1, а важен факт **отметки таможней EX1**, подтверждающий вывоз товара за пределы ЕС. Именно отметка таможни EX1 дает право продавцу товара в ЕС на возврат/неуплату внутриевропейского НДС (VAT). Декларация

EX1 должна сопровождать грузы европейского происхождения, следующие со склада продавца из ЕС за пределы стран ЕЭС. Декларация EX1 оформляется поставщиком или агентом поставщика, или перевозчика (экспедитора), которые имеют на это соответствующие полномочия. Как всегда, все очень строго, но возможны варианты: в EX1 - могут быть указаны не только товары произведенные в ЕС. Возможно, даже Китайские. Аналогично и по T1 могут перевозиться европейские грузы. Важно не происхождение товара, а его таможенный статус. Пример сложного использования таможенного статуса: Завозим компьютеры из Китая (режим импорт, пошлина = 0), растамаживаем на ЕС компанию, платим vat (ндс). Затамаживаем на экспорт от ЕС компании (режим экспорт, пошлина = 0), получаем европейскую экспортную декларацию EX1, возвращаем, ранее уплаченный в бюджет ЕС vat

## Инвойс – Invoice



## Упаковочный лист – Packing List



Основным отличием от инвойса является отсутствие информации о цене каждой позиции и груза в целом. Но и запретить вам указывать эти данные ни кто не может. Нет определенной формы и каждая компания сама придумывает форму упаковочного листа. Упаковочный лист очень удобен перевозчику и всем кто имеет дело с погрузкой, разгрузкой, сортировкой и учетом груза, по нему считают количество мест

и проверяют целостности груза. В грузовых перевозках местом или грузовым местом обычно называют единицу измерения груза которую принимает перевозчик к перевозке. Например, одно место это одна коробка или один паллет или один ящик или сверток. Два грузовых места это может быть один ящик и одна коробка. Грузовое место в транспортных документах обозначают COLLI, когда груз упакован на паллеты (pallets) пишут PLT. По конвенции CMR, за внутритарные повреждения перевозчик ответственности не несет, т.е. если внутри упаковки товар повредился перевозчик претензию не примет.

# Certificate of Origin - Свидетельство о происхождении товара



**Свидетельство (сертификат) о происхождении товара** - это документ, отпечатанный на специальном бланке, содержащий описание товара и подтверждение со стороны государственного органа того, что товар, на который оформлено свидетельство (сертификат), произведен или переработан в стране, от имени которой действует этот государственный орган. Обычно выдается поставщику товара Торгово-промышленной палатой страны производства. Форма свидетельства носит стандартный характер. Эта форма определена Конвенцией Киото. Свидетельство о происхождении товара представляется в тех случаях, когда таможенное оформление товара требует документального подтверждения страны его происхождения. Ни одно государство не может подтверждать происхождение товара другой страны.

Например Россия не имеет права оформить сертификат на товар китайского производства. И как обычно, оформление сертификата происхождения на вывоз товара из России одна из самых сложных и дорогостоящих процедур.

## «Разрешение на въезд грузового автомобиля» – двухстороннее разрешение

«Разрешение на въезд грузового автомобиля» или «Дозвол» (это жаргон перевозчиков от польского слова Zezwolenie) - это документ для перевозчика, который выдает Министерство Транспорта той страны, куда направляется автомобиль. Например польский дозвол выдает польское министерство транспорта, итальянский «дозвол» выдает итальянское министерство транспорта. Каждый такой документ имеет уникальный номер и гасится на таможне при прохождении границы, повторно использовать его невозможно. Министерства разных стран торгуются и обмениваются (как туземцы) этими разрешениями, тут уже политика. Вопросы количества разрешений решаются на уровне Министерств Транспорта на 2-х или более сторонних встречах. Это стратегический вопрос для экономики государства и защите интересов местных транспортных компаний. Родные министерства наменяя себе «дозволов» других стран выдают (распределяют) их своим перевозчикам. В России распределением «дозволов» занимается специальная комиссия Минтранса, а выдает АСМАП. Каждое разрешение стоит перевозчику порядка \$10, цена «дозвола» не отражает ценность этой бумажки для перевозчика.

Существуют «дозволы» для разных целей. Бывают «дозволы» разрешающие выгрузку, погрузку и транзит в обоих направлениях в стране, выдавшей подобное разрешение. Большинство стран выдает подобные разрешения. Например, Польша, Германия, Нидерланды, Италия, Франция. Бывают «дозволы», разрешающие только транзит, или только погрузку и выгрузку, как, например в Венгрии, Словении, Чехии. Есть очень веселые страны, в которых на каждое действие, такое как погрузка, выгрузка, транзит в одну сторону, нужен отдельный «дозвол». Так в Австрии.

## **«Дозвол» – трехстороннее разрешение или «дозвол» для третьих стран**

Министерство транспорта любой страны, выдавая разрешения-«дозволы», хочет, чтобы на ее родном рынке международных перевозок работали только национальные перевозчики. Но готово мириться с паритетными перевозчиками той страны, откуда или куда идет груз. Так, если груз идет из Германии в Казахстан, то предполагается, что перевозку будут выполнять, либо немецкие, либо казахские машины. И немцы, и казахи защищают свой рынок автоперевозок от перевозчиков других (третьих) стран. Хотят отдать работу своим перевозчикам, чтоб те платили дома налоги и создавали рабочие места. Если перевозчику из России необходимо перевезти груз между этими двумя странами (из Германии в Казахстан), то по международным соглашениям перевозчик может двигаться по данному маршруту только в том случае, если у него есть специальное разрешение «третьих стран» на погрузку в Германии и въезд в Казахстан, либо перевозчик должен иметь разрешение ЕКМТ (универсальное разрешение, по которому можно перевозить между любыми странами, в том числе и третьими, но Казахстан не входит в страны ЕКМТ). Однако, подобное разрешение не всегда можно получить, так как такое разрешение выдаётся перевозчику на очень жестких условиях (новый ПС, соответствие экологическим нормам EURO5, отсутствие нарушений таможенного законодательства, международной разрешительной системы и т.д.), а главное, их количество очень жестко квотируется. Понятно почему, ведь каждая страна хочет поднимать своих перевозчиков и не отдавать работу и рабочие места иностранцам. С прибалтийскими странами очень много проблем, так как странами-то они уже не являются (это все Евросоюз) своих грузов (произведенных в этих странах) нет, а перевозчиков местных которые хотят работать на Россию и Казахстан там масса. В этом вопросе очень много политики и разных спекуляций, но времена меняются и согласно новому порядку, грузы, прибывшие в литовские порты или загруженные на местных терминалах, отныне будут перевозиться по двухсторонним разрешениям. Такие грузы могут отправляться в Россию без опасений, что на границе будет потребовано разрешение «третьих стран». В принципе, прибалтийским перевозчикам, доставляющим товары из Европы в Россию, нужно будет всего лишь перевезти груз в Литву, выгрузить его на терминале и перегрузить в другое транспортное средство и груз будет считаться литовским. Всё это должно быть отражено в документах на груз.

## **Что такое СЕМТ или ЕКМТ?**

ЕКМТ = СЕМТ – Европейская конференция министров транспорта - это одно и то же, только ЕКМТ – русское название, СЕМТ - английское. СЕМТ является многосторонним разрешением, выдаваемым перевозчику, и позволяющим ему свободно работать и ездить среди стран-участниц этой конференции (практически вся Европа). Зачастую СЕМТ – является свидетельством надежности перевозчика, т.к. получить его очень и очень непросто, и надо иметь немалое количество подвижного состава. Разрешения ЕКМТ – это многосторонние разрешения, действительные В ТЕЧЕНИЕ КАЛЕНДАРНОГО ГОДА для осуществления НЕОГРАНИЧЕННОГО числа международных автомобильных грузовых перевозок по найму или за вознаграждение транспортными предприятиями, учрежденными в стране - участнице ЕКМТ. Использование данного разрешения возможно при выполнении транспортных операций между странами - участницами ЕКМТ и транзитом через территорию одной или

нескольких стран - участниц ЕКМТ, транспортными средствами, зарегистрированными в стране - участнице ЕКМТ.