

ПРЕЗИДЕНТУ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Лукашенко Александру Григорьевичу

Организаций Брестского региона,  
оказывающих автотранспортные  
услуги в сфере международных  
перевозок грузов  
адрес для корреспонденции:  
ЧТУП «Авто Магистр»  
224026 Брест, ул. Еловая, 23  
Email: [avtomagistr2008@mail.ru](mailto:avtomagistr2008@mail.ru)

Исх. № 0510/1 от 05.10.2015

ОТКРЫТОЕ ОБРАЩЕНИЕ  
УВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВИЧ!

Причина обращения к Вам явилось крайне сложная, неоднозначная ситуация в сфере международных перевозок грузов осуществляемых белорусскими автоперевозчиками, вызванная отсутствием подхода к толкованию отдельных норм законодательства, регулирующего порядок осуществления международных перевозок грузов. Непризнание приоритета норм международного права (Конвенции КДПГ) высшей юридической силой, норм Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (ст.40) над подзаконным актом, которым являются Правила автомобильных перевозок грузов, привели к значительным «перегибам» в правоприменительной практике, а именно, к необоснованному применению к перевозчикам административных санкций в виде взыскания стоимости перевозимых грузов.

Суть обращения заключается в следующем. Республика Беларусь является участницей Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятой в г. Женеве 19 мая 1956 года. Согласно ст. 4 Конвенции КДПГ договор международной перевозки устанавливается накладной. Реквизиты такой накладной приводятся в ст.6 Конвенции. В соответствии со ст. 11 КДПГ, отправитель обязан до передачи груза присоединить к накладной и передать в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности перевозчика. Отправитель ответственен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 г. № 278-3 (в редакции от 04.01.2014 г.) «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» в статье 40 устанавливает, что транспортными документами при выполнении автомобильных перевозок грузов признаются: путевой лист, товарно-транспортная накладная, международная товарно-транспортная накладная CMR,

составленная согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятой в г. Женеве 19 мая 1956 года; заказ-поручение, иные документы в соответствии с законодательством.

Для выполнения автомобильной перевозки груза товарного характера оформляется товарно-транспортная накладная, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов - заказ-поручение или иные документы определенные Правилами автомобильных перевозок грузов. Союз «или» не допускает совмещения.

Обязанности по составлению товарно-транспортной накладной возлагаются на грузоотправителя.

Согласно ст. 44 данного Закона, перевозчик, при приеме к автомобильной перевозке груза, должен проверить правильность оформления (но не полноту) транспортных документов. Однако в данном случае возникает противоречие со ст. 8 Конвенции 1956 г., предусматривающей обязанность перевозчика проверить лишь внешнее состояние груза, его упаковку, а также точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров.

В течение продолжительного времени (более 20 лет) грузоотправители в Республике Беларусь, при отправке грузов за пределы республики, в соответствии с нормами Конвенции оформляли международную товарно-транспортную накладную CMR, которая передавалась автоперевозчикам и принималась как достаточный товарно-сопроводительный документ контролирующими органами и судами.

Со второй половины 2014 года контролирующие (таможенные, налоговые) органы стали возбуждать административные производства и составлять протоколы в отношении перевозчиков (индивидуальных предпринимателей и юридических лиц) по ч. 4 ст. 12.17 КоАП Республики Беларусь – транспортировка товаров в нарушение установленного законодательством порядка без наличия требуемых сопроводительных документов в тех случаях, когда перевозка была оформлена международной накладной CMR, товарной накладной ТН-2, но при этом отсутствовала товарно-транспортная накладная ТТН-1, хотя еще в начале года эти же органы, при ведении административного процесса по указанной выше статье, считали достаточным наличие у перевозчика, выполняющего международные перевозки грузов, международной накладной CMR.

Причины изменений практики применения указанной нормы КоАП перевозчикам неизвестны. В республике не были изданы новые нормативно-правовые акты, устанавливающие иной порядок оформления международных перевозок грузов. Однако таможенные и налоговые органы стали руководствоваться исключительно буквальным толкованием нормы ч.ч.1-2 п. 340 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 970 от 30.06.2008 г. (далее – Правила), из которой якобы следует о недостаточности такого сопроводительного документа как CMR- накладная при отсутствии товарно-транспортной накладной (ТТН-1). Однако во время разработки и принятия Правил в 2008 году CMR - накладная являлась бланком первичного бухгалтерского учета и бланком строгой

отчетности, согласно Постановлению Минтранса №23 от 24.06.2004г, Постановлению МНС №76 от 30.06.2004г. Поэтому разработчики не допускали оформления двух накладных (строгой отчетности) на одну перевозку, иначе это противоречило бы здравому смыслу и законодательству о бухгалтерском учете и отчетности.

Такой подход правоприменителей не оправдан ни с правовой точки зрения, ни с экономической.

Белорусское государство закрепило в многочисленных актах законодательства принцип приоритета норм международного права. Это, прежде всего ст. 8 Конституции Республики Беларусь, которая устанавливает, что Республика Беларусь признает приоритет общепризнанных принципов международного права и обеспечивает соответствие им законодательства.

Статьей 7 Закона Республики Беларусь от 10.01.2000 г. № 361-3 «О нормативных правовых актах в Республике Беларусь» (в ред. от 02.07.09 № 31-3) закреплены основные принципы нормотворческой деятельности в Республике Беларусь, одним из которых является приоритет общепризнанных принципов международного права. Статьей 10 того же Закона установлена иерархическая соподчиненность нормативных правовых актов, устанавливающая высшую юридическую силу Конституции, и обязательное соответствие ей законов, декретов, указов и иных актов государственных органов (должностных лиц).

В соответствии со ст. 33 Закона Республики Беларусь от 23.07.2008 г. № 421-3 «О международных договорах Республики Беларусь» (в ред. от 08.01.14 г. № 124-3) международные договоры Республики Беларусь подлежат добросовестному исполнению Республикой Беларусь в соответствии с международным правом.

Нормы права, содержащиеся в международных договорах Республики Беларусь, являются частью действующего на территории Республики Беларусь законодательства, подлежат непосредственному применению, кроме случаев, когда из международного договора следует, что для применения таких норм требуется принятие (издание) внутригосударственного нормативного правового акта, и имеют силу того нормативного правового акта, которым выражено согласие Республики Беларусь на обязательность для нее соответствующего международного договора.

Статья 34 этого же Закона устанавливает, что Президент Республики Беларусь, Национальное собрание Республики Беларусь, Совет Министров Республики Беларусь и руководители государственных органов Республики Беларусь, руководитель департамента государственного органа, к компетенции которых относятся вопросы, содержащиеся в международных договорах межведомственного характера, в пределах своей компетенции принимают меры для обеспечения исполнения международных договоров Республики Беларусь путем принятия соответствующих решений.

Неприменение на территории Республики Беларусь положений Конвенции КДПГ, 1956 г., участницей которой наша страна является, в части обязательности оформления при международных перевозках грузов международной накладной CMR без какого-либо дополнительного оформления внутренней накладной в государстве, где имеет место начало автомобильной перевозки, игнорирование

ряда норм внутреннего Закона Республики Беларусь от 14.08.2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», устанавливающего перечень товарно-сопроводительных документов и требования по их оформлению (ст. 40, 41, 56 Закона), приводят к дискредитации органов власти и управления, судов, снижению их авторитета. Не говоря о том, что подобная практика применения может привести к банкротству транспортной отрасли, которая приносит ощутимые доходы в государственный бюджет и внебюджетные фонды, обеспечивает стабильную работу реального сектора экономики. При сложившейся ситуации Беларусь, имеющая выгодное географическое положение, неминуемо утратит инвестиционную привлекательность для лиц, вкладывающих инвестиции в транспортную сферу.

**Наибольшую озабоченность вызывает распространение новых течений в практике применения административных взысканий за правонарушения, ответственность за которые предусмотрена ч. 4 ст. 12.17 КоАП Республики Беларусь на прошлый период, до момента ее кардинального изменения, когда к ответственности привлекаются перевозчики по фактам выполнения перевозок, которые уже завершены и документы по которым (в частности ТТН) переданы грузоотправителю, грузополучателю и могут не сохраниться в учете у перевозчика.**

Формулировка пункта 340 Правил автомобильных перевозок грузов, с момента их утверждения в июне 2008 г. постановлением Совета Министров № 970, по сути, не изменялась. Но толковался указанный пункт Правил до второй половины 2014 г. иначе, с учетом приоритета норм международного права и актов более высокой юридической силы, в частности, Закона «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». Статья 40 указанного Закона, которая не содержит однозначно сформулированного требования о наличии при выполнении международной перевозки груза двух сопроводительных документов одновременно (и ТТН-1 и CMR), должна иметь высшую юридическую силу над противоречащей ей нормой п. 340 «Правил автомобильных перевозок грузов».

Очевидно, что при изложенных обстоятельствах, таможенные органы и экономические суды в практике применения при ведении и рассмотрении административных дел по ч.4 ст. 12.17 КоАП Республики Беларусь неверно применяют нормы международного права и действующих законодательных актов Республики Беларусь, обладающих более высокой юридической силой, по сравнению с п. 340 «Правил автомобильных перевозок грузов», руководствуются противоречивыми положениями документа меньшей юридической силы (в п.5 Правил, дано понятие отправки груза. «Отправка - партия груза, отправляемая по одной товарно - транспортной накладной»).

В соответствии с п. 9.1. Директивы Президента Республики Беларусь от 31.12.2010г. №4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь» установлено, что в случае неясности или нечеткости предписаний актов законодательства суды, другие государственные органы и иные государственные организации, должностные лица принимают решения в пользу субъектов предпринимательской деятельности и граждан.

Кроме того, во исполнение Директивы № 4, Законом Республики Беларусь от 12.07.2013 г. № 64-З в Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, была введена статья 8.8., предусматривающая возможность освобождения юридического лица от административной ответственности за совершение административного правонарушения в области предпринимательской деятельности, если совершенное должностным лицом или иным работником юридического лица административное правонарушение не повлекло причинение ущерба государственной собственности и не связано с получением юридическим лицом выгоды имущественного характера, за исключением случаев, предусмотренных статьями 11.36, 11.37, 11.70 и 20.1 настоящего Кодекса.

Единственно возможной формой дохода перевозчика является получение фрахта за выполнение перевозки. Никаких других доходов белорусский международный перевозчик не получает.

Не имеется оснований в этой связи и для констатации факта причинения ущерба государственной собственности. Напротив, перевозчик выполнил перевозку, доставил груз грузополучателю, получил выручку – сумму фрахта и полностью произвел уплату сумм налогов, установленных законодательством, оплатил необходимые сборы за проезд (в том числе по платным дорогам), внес отчисления в ФСЗН и Белгосстрах, а также оплатил подоходный налог от сумм выплат работникам (водителям организации-перевозчика). Соответственно, государство получило обязательные платежи в бюджет, а перевозчик – свой небольшой доход. В указанном случае имеется достаточно оснований для освобождения перевозчика от ответственности (в случае признания виновным в правонарушении) по статье 8.8. КоАП. Однако данная статья в отношении автоперевозчиков не применяется.

Суды, привлекая по формальным основаниям перевозчиков к административной ответственности по ч.4 ст.12.17 КоАП Республики Беларусь, как правило, выносят решения о применении дополнительного административного наказания в виде взыскания стоимости перевозимых товаров на миллиарды белорусских рублей с одного перевозчика, что несоразмерно тяжести правонарушения и размеру полученной выручки от услуг по транспортировке грузов. И ссылаются они в своем решении только на ст. 340 Правил автомобильных перевозок грузов, без комплексного рассмотрения норм международного законодательства и законодательных актов Республики Беларусь обладающих высшей юридической силой.

Белорусскими автоперевозчиками направлялись обращения в Администрацию Президента Республики Беларусь, Генеральную Прокуратуру Республики Беларусь, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство по налогам и сборам Республики Беларусь, Государственный таможенный комитет Республики Беларусь, Совет Министров Республики Беларусь, Верховный Суд Республики Беларусь, Депутату Палаты Представителей Национального Собрания Республики Беларусь с просьбой рассмотреть сложившуюся ситуацию в комплексе.

Депутат Палаты Представителей Национального Собрания Республики Беларусь Валюшицкий В.И. разделил мнение перевозчиков о необходимости

обеспечения равных условий для международных перевозок в Республику Беларусь и из Республики Беларусь, а также о безусловной обязательности соблюдения положений КДПГ. Им были направлены соответствующие предложения в адрес заместителя Премьер-министра Республики Беларусь Калинина А.Н. и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь о необходимости корректировки Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 970 от 30.06.2008 г., в части исключения требования наличия у автоперевозчика одновременно национальной и международной товарно-транспортных накладных,

По поручению Генеральной прокуратуры Республики Беларусь Брестская транспортная прокуратура, изучив нормативно-правовые акты, регулирующие международные перевозки грузов, 04.05.2015г. направила указание Брестской таможне о прекращении административного процесса в отношении одного из брестских автоперевозчиков по признакам состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.17 КоАП Республики Беларусь.

Транспортная инспекция по Брестской области Министерства транспорта и коммуникаций высказала позицию о достаточности при осуществлении международной перевозки предъявление перевозчиком при прохождении транспортного контроля только СМР- накладной, так как это подтверждается постановлением Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении положения «О порядке осуществления автомобильного контроля таможенными органами и транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» от 27.01.2014г. № 71.

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь во исполнение поручения Совета Министров Республики Беларусь высказало позицию о необоснованности привлечения автоперевозчиков, а не грузоотправителей к административной ответственности по ч.4 ст.12.17. КоАП Республики Беларусь, о чем в мае 2015 г. были письменно информированы Государственный таможенный комитет и Верховный суд Республики Беларусь.

Совет Министров Республики Беларусь 04.06. 2015 г. направил письмо за № 37/222-293, 222-321 в адрес председателя ГТК Сенько Ю.А., министра финансов Амарина В.В., председателя Верховного Суда Сукало В.О., министра по налогам и сборам Наливайко С.Э., министра транспорта и коммуникаций Сивака А.А., председателя правления БАМАП Борового Н.И., для учета в работе и реализации предложений, изложенных в письмах Минтранса от 15 мая 2015 г. № 03-02-02/4125 и от 27 мая 2015 г. № 03-02-02/4491.

Однако, не смотря на явное нарушение норм международных соглашений и внутренних законов нашей страны, таможенные органы ГТК Республики Беларусь не прекратили в отношении автоперевозчиков возбуждать административные процессы по ч. 4 ст. 12.17. КоАП, продолжают по формальным основаниям составлять новые административные протоколы по фактам перевозок в 2014 году без ТТН-1 грузов, а экономические суды Республики Беларусь по тем же основаниям на них налагают административные взыскания с дополнительным наказанием в виде взыскания стоимости перевезенных ранее грузов на миллиардные суммы.


Принятые во исполнение поручений Президента Республики Беларусь отдельные нормативные акты носят формальный характер, не выполняют задач, исполнение которых поручено Президентом Республики Беларусь соответствующим органам власти и управления нашей страны.










Но несмотря даже на мнение высшего должностного лица страны, органами, ведущими административный процесс, применяются меры, дискредитирующие положительный инвестиционный имидж нашей страны (часть арестованной техники принадлежит иностранным компаниям и она передана перевозчикам во владение на основании договоров лизинга. Перевозчики вынуждены не искать пути выхода из сложной экономической ситуации, налаживать контакты с новыми партнерами, развивать новые рынки сбыта транспортных услуг в целях привлечения дополнительной валютной выручки в Республику Беларусь, а тратить значительные ресурсы и время на отстаивание своих законных прав, принимать меры по выживанию, поскольку конфискация транспортных средств однозначно повлечет для большинства перевозчиков, привлеченных к административной ответственности, ликвидацию предприятия, банкротство, разорение, выбрасывание на улицу сотен и тысяч безработных, так как данная проблема существует и в других областях Республики Беларусь.

Вышеизложенная ситуация позволяет сделать вывод, что только решением главы нашего государства возможно стабилизировать, сохранить состояние транспортной отрасли в Республике Беларусь, поскольку в Правительстве Республики Беларусь, подотчетном Президенту Республики Беларусь согласия нет.

От лица всех автомобильных перевозчиков Республики Беларусь просим Вас дать поручение компетентным органам досконально разобраться в сложившейся ситуации в области международных перевозок грузов, прекратить привлечение автоперевозчиков, по формальным основаниям (не причинившим какого-либо вреда) к административной ответственности, дать возможность спокойно работать и приносить пользу нашему государству.

С уважением:

Название компании	ФИО руководителя	Подпись и печать
УТДП "Авто Мастер"	Андруш Елена Валентавович	
ООО "Айсо"	Защелкин И. В.	
ООО "БелПримМарт"	Морозова О. В.	
ООО "Вектор Трейд"	Белудинко И. И.	

Название компании	ФИО руководителя	Подпись и печать
ООО "Зузе" ООО "СамоТранс" ООО "Ресурсайд"	Володин ВА Мотушко АЧ Мешков И.И.	
ЧУП "Будельтотранс"	Скырбел В.Р.	
ООО Тамант ЧТУП "Лав-Транс"	Колесов О.М. Лопозин АВ	
ООО Белтранс Вошегик ООО "Лопухер"	Звоний А.К. Маму Л.А.	
ООО "Аполло Транс" ЧТУП "Фантом"	Антонюк АА Бончук М.В.	
ООО "ЭкстраВег" СП "СОТНЕР" ОО	Медовик А.Е. Пеня А.М.	
ООО "ВВС-Транс" ЧП "АЮА-Транс"	Вавиловский Александр	
ООО "ВВЧП Транс" УП "Келогс-Авто"	Келогс Келогс	
ЧТУП "ЕС карго"	Ерёмов	

Название компании	ФИО руководителя	Подпись и печать
<p>ООО "Мастер Ложетик"                      ООО "ПРАЙМ-ЛБ"                      ЧП "Окс-Транс"                      ООО "Фриго Вест Траке"</p>	<p>Шуменко З.И.                      Сидицкий Б.С.                      Крзунин О.                      Селюта В.И.</p>	
<p>ЧТУП «БерсаТранс»                      ООО «ГиСтранс»</p>	<p>Берашк А.С.                      Поляков Н.Д.</p>	
<p>ЧТУП «Люрес»</p>	<p>Дрозга С.В.</p>	
<p>ЧТУП «БОГУТА»                      ЧТУП «Карсаш»</p>	<p>Богута И.И.                      Голенко В.И.</p>	