ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ЕАЭС ДОПОЛНИЛИ НОВЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ЛОГИСТИКА В СТРАНЫ ЕАЭС ВЫШЛА ДЛЯ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА НА ПЕРВЫЙ ПЛАН. КАЗАЛОСЬ БЫ, ЕДИНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО ДОЛЖНО УПРОЩАТЬ ПЕРЕВОЗКИ. НО НА ПРАКТИКЕ КОМПАНИИ, ПРИВЫКШИЕ К ГИБКОСТИ ВНУТРИРОССИЙСКОЙ ДОСТАВКИ, СТАЛКИВАЮТСЯ С НЕПРИВЫЧНЫМИ ПРАВИЛАМИ ИГРЫ. С 1 ИЮЛЯ 2026 ГОДА ДОБАВЯТСЯ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ: ИМПОРТЕРЫ БУДУТ ОБЯЗАНЫ СООБЩАТЬ О ПОСТАВКАХ ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ СПОТ, ФОРМИРУЯ ДОКУМЕНТ О ПРЕДСТОЯЩЕЙ ПОСТАВКЕ, И ВНОСИТЬ ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫЙ ПЛАТЕЖ ДО ВВОЗА ТОВАРА. REVIEW ВЫЯСНИЛ, НА ЧТО ЕЩЕ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК В ЕАЭС. ВАСИЛИСА МОТОВА



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

С 1 ОКТЯБРЯ ДОСТАВКА ГРУЗОВ ИЗ СТРАН ЕАЭС В РФ БУДЕТ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРАМ ДОКУМЕНТА О ПРЕДСТОЯЩЕЙ ПОСТАВКЕ С ВИЗУАЛИЗИРОВАННОЙ ССЫЛКОЙ (QR-КОДОМ)

ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗОК В ЕАЭС

Главный вызов в логистике между странами Евразийского экономического союза сегодня — комплаенс и «прослеживаемость», отмечает Наталья Кучковская, доцент кафедры финансового и инвестиционного менеджмента факультета «Высшая школа управления» Финансового университета при Правительстве РФ. «Контролирующие органы — и наши, и партнеров по ЕАЭС — требуют детального подтверждения происхождения товара»,— отмечает эксперт.

Формально ЕАЭС образует единое экономическое пространство, но фактически действуют ограничения на вывоз товаров за пределы РФ, добавляет Егор Сорокин, исполнительный директор компании «НК Крон». «Со стороны российского бизнеса для беспрепятственного проезда через пограничный переход приходится детально подходить к каждой перевозке: готовить транспортные и разрешительные документы, заключения, например, от Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) или Минпромторга. Со стороны грузополучателя товаров также требуются дополнительные усилия по подготовке необходимой сопроводительной и разрешительной документации для ввоза на территорию страны ЕАЭС еще до отправки груза»,— делится опытом господин Сорокин.

Дополнительным этапом надзора за грузооборотом становится система СПОТ. Нововведения связаны с рассматриваемым в Госдуме законопроектом №1175065–8 «О национальной системе подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ)» и внесении изменения в ст. 2 ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации (о правовом регулировании системы подтверждения ожидания поставки товаров, ввозимых в РФ из государств-членов ЕАЭС автомобильным транспортом)».

Импортеры должны будут заранее уведомлять ФНС о поставке через информационную систему и вносить обеспечительный платеж до ввоза товара в Россию. Запуск осуществляется в два этапа: с 1 июля по 30 сентября 2026 года — тестовый период, а с 1 октября 2026 года — рабочий режим.

Как объяснили в ГК «Деловые Линии», с 1 октября доставка грузов из стран ЕАЭС в РФ будет невозможна без предоставления экспедиторам документа о предстоящей поставке (ДОПП) с визуализированной ссылкой (QR-кодом). В рамках тестового периода ввоз товаров в РФ из стран ЕАЭС без ДОПП не запрещен, однако в компании рекомендуют начать оформлять ДОПП, не дожидаясь старта рабочего режима, чтобы наработать практику получения документа и его предоставления транспортным компаниям.

ДОКУМЕНТЫ И СРОКИ

Если в отправках по России допустимо использовать сканы или копии документов, то для перевозок в страны ЕАЭС требуются оригиналы коммерческих документов (для юридических лиц) либо описи (для физических лиц), отмечают в пресс-службе ГК «Деловые Линии». Кроме того, на границе дополнительно проверяют, относится ли груз к категории двойного применения; разрешен ли его вывоз из страны; нужны ли сертификаты соответствия и иные разрешительные документы.

В компании объясняют: несмотря на единый Таможенный кодекс ЕАЭС, на практике в разных странах действуют свои процедуры и требуются разные формы документов. В Республике Беларусь базовый пакет документации состоит из двух оригинальных экземпляров коммерческого документа (для юридических лиц) или описи (для физических лиц) и четырех экземпляров CMR (международной товарно-транспортной накладной). Также в случае импорта из страны требуется товарная накладная по национальной форме Республики Беларусь.

При отправке груза в Казахстан понадобится аналогичный базовый пакет документов. Сопроводительная накладная на товар (СНТ) оформляется налоговым резидентом в стране получения через электронную систему ИС ЭСФ (модуль «Виртуальный склад»). Кроме того, в некоторых случаях для перевозки требуется проверка по коду ТН ВЭД и наименованию товара на предмет двойного применения. Бизнесу также важно понимать разницу в графиках поставок: перевозки по России осуществляются практически ежедневно, а в страны ЕАЭС — в соответствии со строгим графиком. При несвоевременной подготовке документов груз будет отправлен только со следующим рейсом, в течение недели.

ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Главным новшеством в этой сфере стало ужесточение контроля за уплатой косвенных налогов. Одной из ключевых инициатив законодателей является усиление надзора за ценами товаров, ввозимых из стран ЕАЭС, в целях более точного расчета НДС.

В 2026 году выросла ставка: при импорте товаров из стран ЕАЭС импортер уплатит в бюджет НДС уже по ставке 22% (кроме товаров, облагающихся налогом по льготной ставке 10%). При экспорте товаров в страны ЕАЭС экспортеры вправе применять нулевую ставку НДС, однако если подтверждающие документы не будут собраны в течение 180 дней со дня отгрузки, то экспортеру также придется заплатить НДС по ставке 22% за свой счет.

Особые условия для перевозок между странами — участницами Евразийского экономического союза дает статус «товар Союза». Он позволяет продукту свободно перемещаться без уплаты таможенных пошлин и прохождения сложных процедур оформления. Но для перевозок таких товаров все равно требуется пакет корректно оформленных транспортных и коммерческих документов, в том числе, чтобы подтвердить льготную ставку НДС.

РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ БИЗНЕСА

Среди наиболее частых проблем при оформлении грузов в страны ЕАЭС логисты выделяют перенос логики внутренних перевозок по России на международные маршруты. Для организации успешной перевозки внутри Таможенного союза важно учитывать несколько моментов. Во-первых, готовить коммерческие документы по международным стандартам: с кодами ТН ВЭД и объявленной стоимостью. Во-вторых, оперативно реагировать на запросы разрешительных документов от перевозчика. В-третьих, быть готовым к модификациям в законодательстве и быстрым изменениям в практике перевозок.

Новые правила в ЕАЭС формируют более прозрачную, но одновременно более требовательную среду для бизнеса. Компании, которые заранее адаптируются к изменениям и выстроят системную работу с международной логистикой, смогут сохранить стабильность поставок и избежать операционных сбоев. ■