

# Нормативная и правовая база Республики Узбекистан, регламентирующая организацию международных грузовых перевозок: анализ, оценка и рекомендации «Содействие развитию региональной торговли в Центральной Азии» Проект № 14.2145.2-002.00

Документ содержит обзор и анализ нормативной и правовой базы международных грузовых перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Республике Узбекистан в условиях устойчивого роста экономики и внешней торговли страны. Рекомендации и предложения, содержащиеся в документе, направлены на дальнейшее совершенствование внутреннего законодательства, а также гармонизацию и унификацию национальных актов с международными соглашениями и конвенциями.

Германское общество международного сотрудничества



## Содержание

Введение. Узбекистан: ситуация в сфере международных грузовых перевозок. Внешняя торговля и международные грузовые перевозки наземным транспортом.	4
Анализ нормативной и правовой базы Узбекистана, регламентирующей железнодорожные и автомобильные перевозки, а также состояние выполнения конвенций, соглашений и договоров, подписанных между Узбекистаном и другими странами Центральной Азии. Законодательство, регулирующее железнодорожные перевозки.	8
Анализ нормативной и правовой базы Республики Узбекистан, регулирующей международные автомобильные перевозки.	12
Состояние межправительственных соглашений Республики Узбекистан с Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан в сфере МАП.	25
Нормативная и правовая база транзита грузов. Рекомендации по дальнейшему совершенствованию нормативной и правовой базы Республики Узбекистан по вопросам международных перевозок грузов и транзита.	32
Заключение.	35
Литература.	37
Приложение 1. Состояние подписания, принятия и/или ратификации странами региона международных соглашений и конвенций в сфере транспорта.	38
Приложение 2. Перечень многосторонних договоров в рамках СНГ, подписанных Узбекистаном.	41
Приложение 3. Таможенные конвенции.	43
Приложение 4. Пересечение границы.	45
Приложение 5. Железнодорожный транспорт.	48
Приложение 6. Автомобильные дороги и автомобильный транспорт.	49
Приложение 7. Нормативные и правовые акты Республики Узбекистан в сфере транзита.	53
Приложение 8. Ставки сборов и отчислений в Республиканский дорожный фонд при Министерстве финансов Республики Узбекистан. Приложение №24 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 22 декабря 2015 года № ПП-2455.	60
Приложение 9. Ситуация с присоединением стран Центральной Азии основным международным транспортным соглашениям и конвенциям.	62

## Список условных сокращений

ААРТ	Агентство автомобильного и речного транспорта Республики Узбекистан
АППГ	Автомобильные пункты пересечения государственной границы
АТС	Автотранспортные средства
АЖК «Узбекистон темир йуллари»	Акционерная железнодорожная компания
ВВП	Внутренний валовой продукт
ГТК	Государственный таможенный комитет
КОГГ	Комитет по охране государственной границы
МАП	Международные автомобильные перевозки грузов
МВЭСИТ	Министерство внешних экономических связей, инвестиций и торговли
МГП	Международные перевозки грузов
МБиЧП	Малый бизнес и частное предпринимательство
МО	Министерство обороны
МЮ	Министерство юстиции
НПБ	Нормативная и правовая база
ПКМ РУз.)	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан
РДФ	Республиканский дорожный фонд при Министерстве финансов

### Предисловие

Численность населения и экономика Республики Узбекистан растут высокими темпами. В условиях устойчивого роста ВВП, укрепления потенциала промышленности, капитального строительства, сельского хозяйства, сервиса, расширения масштабов внешнеэкономического сотрудничества страны, организация безопасных, скоростных и эффективных международных грузовых перевозок становится определяющим фактором дальнейшего развития экономики и роста благосостояния населения.

Для Республики Узбекистан, которая дважды отрезана от международных морских портов это имеет ключевое значение. Анализ действующей нормативной и правовой базы международных грузовых перевозок Республики Узбекистан направлен на идентификацию правовых проблем, поиск путей их решения в интересах дальнейшего развития международной торговли, более полного использования огромного экспортного и транзитного потенциала страны в условиях глобализации и ужесточения международной конкуренции.

Авторы хотели бы высказать слова благодарности Германскому Обществу международного сотрудничества за содействие в подготовке и осуществлении указанного исследования.

Авторы будут признательны за критические замечания, дополнения и новые предложения.

Мнения и оценки, содержащиеся в обзоре, могут не совпадать с официальной позицией Координатора проекта GIZ в Республике Узбекистан.

## **Введение**

Программа Германского общества международного сотрудничества (GIZ GmbH, далее - GIZ) «Поддержка региональной торговли в Центральной Азии» оказывает содействие правительствам Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана в мерах по упрощению процедур торговли для лучшей интеграции Центральной Азии в мировую экономику, увеличению выгод от международной торговли и снижению бедности. Наряду с мерами по упрощению таможенных процедур, программа идентифицирует физические и нефизические препятствия в сфере транспорта. В 2014-2016 гг. были организованы несколько региональных дискуссий с участием трейдеров. Эти мероприятия показали высокий интерес к процедурам доставки грузов. Одним из актуальных вопросов, который был поднят сторонами, является правовая база международных грузовых перевозок (далее - МГП). В частности, участники встреч выступили с инициативой провести анализ нормативной и правовой базы, касающиеся МГП в регионе. Программа GIZ высказалась в поддержку проведение этого анализа в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане.

### **Основные задачи исследования**

1. Анализ нормативной и правовой базы Республики Узбекистан, регламентирующей организацию МГП наземным транспортом.
2. Идентификация правовых барьеров МГП и представление путей преодоления указанных барьеров.

Бенефициариями проекта являются юридические службы транспортных ведомств, частных компаний, экспедиторских организаций, субъектов малого и частного бизнеса, осуществляющие МГП, докторанты, магистры и студенты высших учебных заведений экономического профиля, автомобильного, железнодорожного транспорта и др.

### **Ожидаемые результаты:**

- разработка предложений по совершенствованию нормативной и правовой базы международных грузовых перевозок Республики Узбекистан.

### **Общие подходы**

Эффективность МГП находится в зависимости от нормативно – правовых, политических, экономических, технических, логистических, экологических и иных факторов. Законы, нормативная и правовая база МГП - есть отражение транспортной политики. Настоящий обзор не претендует на полный охват правовых и околоправовых вопросов (транспонирование законов, принципы правоприменения, правовые режимы, детальный анализ реализации законов и подзаконных актов и пр.). Авторы обзора постарались отфильтровать и проанализировать актуальные правовые барьеры.

## **Узбекистан: ситуация в сфере международных грузовых перевозок**

Республика Узбекистан – крупнейшая по численности населения государство в Центральной Азии, где проживает более 31,2 млн. человек или 46% жителей региона. Согласно прогнозам ООН, население Узбекистана в 2050г. достигнет 44 млн. человек<sup>1</sup>. Ежегодный рост ВВП Узбекистана за последние десять лет превышает 8%<sup>2</sup>. Поскольку ВВП и численность населения растут высоким темпами, то к системе МГП предъявляются повышенные требования. С учетом того, что Республика Узбекистан дважды отрезана от международных морских коммуникаций, темпы развития системы транспортирования должны опережать темпы роста ВВП. Кроме экономического модулятора, спрос на МГП, зависит от тарифной политики прилегающих к Узбекистану стран региона, а также РФ, ЕС, КНР, Турции, Ирана и других стран, от роста урбанизации и доходов на душу населения. Эластичность спроса МГП принимается в пределах 0,7 при росте ВВП на душу населения в 3%, и, соответственно, 0,8 при 4%, 0,9 при 5%. Основу национальной системы транспортирования составляют автомобильные дороги общего пользования протяженностью 42,6 тыс. км, железные дороги, протяженностью 6,2 тыс. км. Совокупный объем ежегодной перевозки грузов наземным транспортом за последние годы (кроме трубопроводного), составляет, в среднем, 1056,0 - 1078,0 млн. тн, а грузооборот 83,8 млрд. тн/км. Таким образом, эффективная система МГП является критическим фактором для устойчивого экономического развития Узбекистана и ее способности конкурировать в мировой экономике.

### **Внешняя торговля и международные грузовые перевозки**

Узбекистан поддерживает внешнеэкономические связи с более чем 100 странами. Экспорт товаров и услуг имеет динамику роста. Например, экспорт хлопчатобумажной пряжи за последние 10 лет увеличился в 4,7 раза, цемента в 6,3 раза, нефтепродуктов – 6,5 раза, легковых автомобилей и двигателей к ним в 7,6 раза, овощей и плодов в 14 раз, трикотажного полотна в 156 раз. По итогам 2014г. общий объем МГП всеми видами транспорта составил 25,8 млн. тн (рост на 3,3% по сравнению с 2013г.- далее везде, по сравнению с 2013г.), в т.ч.: экспорт – 4,43 млн. тн (-8,5%), импорт – 13,06 млн. тн (+14,4%), транзит – 8,23 млн. тн (-4,8%). Объем международных железнодорожных перевозок составил 23,6 млн. тн (+3,9%), в т.ч.: экспорт – 3,66 млн. тн (-9,2%), импорт – 12,32 млн. тн (+14,5%), транзит – 7,64 млн. тн (-4,0%).

Таблица 1

#### **Международные грузовые перевозки железнодорожным транспортом**

---

2 [www.Countrymeters.info/ru/uz](http://www.Countrymeters.info/ru/uz). Госкомстат. Прогнозные оценки ООН. Совершенствование системы городского управления в малых и средних городах Узбекистана – основные направления, механизмы и инструменты. ЦЭИ, - Аналитический доклад 2010/04. Ташкент, 2010г. Статистический сборник. Основные тенденции и показатели экономического и социального развития Республики Узбекистан за годы независимости (1990-2010г.г.) и прогноз на 2011-2015гг. Т.: «Узбекистон». 2011г. Ergashev, B., Akhmerova, A. The Future of Urbanization in the Hands of the Business, Four Mega Cities and Hundreds of Towns// Economic Review. 2010. - No.10 (132) - PP.10-18.

<sup>2</sup> [www.trend.az](http://www.trend.az)

(вывоз из Узбекистана) в тыс. тн<sup>3</sup>

Страны	2013 г.	2014 г.
Казахстан	1 285,7	928,9
Афганистан	721,6	577,1
Туркменистан	343,2	566,7
Российская Федерация, транзитом по территории Казахстана	230,0	175,5
Иран, транзитом по территории Туркменистана	100,0	168,9
Украина, транзитом по территории Казахстана и частично Туркменистана	17,5	10,7
Кыргызстан	75,3	189,5
Беларусь, транзитом по территории Казахстана	1,7	1,2
Таджикистан	0,5	2,2
Прочие страны транзитом по территории соседних государств	401,2	453,4

Таблица 2

Общий объем железнодорожного транзита грузов по территории Республики Узбекистан в 2013 и 2014 г.г. (в тыс. тн)<sup>4</sup>

№ п. п.			
		2013г.	2014г.
1.	Российская Федерация	2 443,9	2 613,0
2.	Казахстан	2 453,3	2 750,8
3.	Таджикистан	431,5	392,2
4.	Китай ( <i>из Достыка</i> )	369,2	263,4
5.	Туркменистан	377,6	371,0
6.	Иран ( <i>из Серакса</i> )	581,3	345,2
7.	Украина	143,4	147,5
8.	Кыргызстан	91,1	69,1
9.	Беларусь	65,7	63,5
10.	Прочие страны	1 004,0	628,1

## Развитие транспорта и транспортной инфраструктуры

Узбекистан принимает меры по дальнейшему повышению доли в региональных, межрегиональных и межконтинентальных грузоперевозках. За последние десять лет построены железные дороги «Навои - Учкудук - Мискин - Султан Увайстог - Нукус», с выходом в Туркменистан и Казахстан, «Ташгузар - Байсун - Кумкурган», в направлении Таджикистана. «Галаба - Хайратон - Мазари-Шариф», (Узбекистан - Афганистан). Завершено строительство и реконструкция первой стадии автомагистрали «Бухара - Нукус - Кунград – Бейнеу (Казахстан)». Завершается строительство

<sup>3</sup> Данные ГТК

<sup>4</sup> Ibid

железнодорожного участка «Ангрен – Камчик – Пап», который в будущем, возможно, свяжет Китай и страны Юго-Восточной Азии с Афганистаном, Ираном, Турцией и ЕС. В 2016-2018г.г. будут продолжены строительство и реконструкция основных участков Узбекской Национальной магистрали с протяженностью 1604 км<sup>5</sup>. На базе аэропорта «Навои» действует межконтинентальный транспортно-логистический центр, интегрированный в СИЭЗ «Навои». Проведен большой объем работ по благоустройству пограничных переходов и придорожной инфраструктуры. Указанные меры призваны обеспечивать повышение скорости и безопасности грузоперевозок, снижение финансовых и операционных затрат в пути продвижения грузов.

## **Правовое регулирование МГП в Республике Узбекистан.**

### **Международное право**

*Международная перевозка означает перевозку пассажиров и грузов между, по крайней мере, двумя государствами на условиях, установленных в двусторонних и/или многосторонних международных соглашениях (курсив наш).* Эти соглашения и конвенции регламентируют требования к перевозочной документации, порядку и процедуре прохождения административных и таможенных формальностей. Они регулируют вопросы, касающиеся предоставляемых услуг, условий приема грузов к перевозке и выдаче его получателю, ответственность перевозчика, предъявления претензий и исков, порядка разрешения споров и др. В международном праве, вопросы, связанные с транзитом грузов рассматриваются в рамках международного транспортного права. Сложилось так, что в рамки универсального регулирования входят только отношения, возникающие в сфере морского, воздушного и автомобильного транспорта. Правовые отношения, возникающие в сфере речного, железнодорожного и трубопроводного транспорта регламентируются специальными соглашениями и конвенциями. Управление МГП лежит в основе государственного регулирования экономики всех развитых стран.

Вместе с тем, существенным пробелом политики МГП является недостаточное законодательное урегулирование, отсутствие четких требований к механизму управления грузовыми потоками. Неполнота и распыленность норм, нечеткое разделение полномочий и ответственности, отсутствие сформулированных на уровне единого акта целей, задач и принципов государственной политики, а также критериев оценки эффективности управления МГП, могут привести к негативным последствиям.

Политика Республики Узбекистан в сфере МГП базируется на принципах построения качественной системы, отвечающей требованиям «скорость – безопасность – эффективность». Узбекистан расположен на перекрестке межконтинентальной торговли. Однако этого не достаточно для привлечения новых транзитных грузопотоков. Важное значение имеют

---

<sup>5</sup> Khashimov A. "Uzbekistan National Highway: new opportunity for business". The Economic Review / The Journal of Center of Economic Research of the Uzbekistan, Tashkent, 2010, No.7(130), pp.30-37.

унификация и гармонизация законодательства в сфере МГП, торговые, транспортные, таможенные и иные сборы, дорожный сервис, безопасность движения, сезонные ограничения перевозок, тарифы за таможенное сопровождение и т.д.

## **2. Анализ нормативной и правовой базы Узбекистана, регламентирующей железнодорожные и автомобильные грузоперевозки, а также состояния выполнения конвенций, соглашений и договоров, подписанных между Узбекистаном и другими странами Центральной Азии.**

### **2.1. Законодательство, регулирующее железнодорожные перевозки. Международные соглашения.**

В настоящее время на железнодорожном транспорте перевозочная деятельность регулируется государством в части тарифной политики, параметров услуг и контрактных условий. В соответствии с Законом Республики Узбекистан от 15 апреля 1999 года N 766-I "О железнодорожном транспорте" предприятия железнодорожного транспорта, железнодорожные пути общего пользования и другое имущество железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс, безопасность движения и проведение аварийно-восстановительных работ, находятся в государственной собственности. В Законе регламентируются отношения, связанные с управлением железнодорожным транспортом, осуществляемым централизованно и относящимся к компетенции органа государственного управления железнодорожным транспортом, который принимает нормативные акты по вопросам деятельности железнодорожного транспорта и условиям перевозок, содействует формированию и развитию рынка транспортных услуг, осуществляет контроль за развитием и эксплуатацией железнодорожного транспорта, проводит тарифную политику в области железнодорожных перевозок. Ст. 11, 12 Закона регулируют отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа. Тарифы на перевозку грузов, пассажиров и багажа на железнодорожном транспорте устанавливаются органом государственного управления железнодорожным транспортом в порядке, определяемом Кабинетом Министров. Ст. 20 - 22 Закона посвящены обеспечению безопасности движения, эксплуатации железнодорожных транспортных и иных технических средств, охране грузов и объектов на железнодорожном транспорте. АЖК «Узбекистон темир йуллари» при осуществлении МГП руководствуется следующими основными соглашениями:

- Соглашение международного союза железнодорожного транспорта (Париж) (UIC);
- Соглашение Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (Берн) (OTIF);

- Соглашение Организации сотрудничества железных дорог (Варшава) (ОСЖД);
- Соглашение о международной перевозке грузов (СМГС) от 1 ноября 1951 года. К этому Соглашению Узбекистан присоединился 18 июня 1993 года. На условиях этого Соглашения производится перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, указанными в §2 ст.3, по накладным, предусмотренным Соглашением, и только по сети железных дорог - участниц настоящего Соглашения.

В государствах Центральной Азии действует Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. 1 июля 1998 года действует Соглашение между железнодорожными администрациями государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм СМГС. Стороны согласились осуществлять перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между железными дорогами Сторон на основании СМГС, с учетом особенностей применения его отдельных норм, изложенных в приложениях. Соглашение применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран региона. СМГС имеет обязательную силу для всех участников перевозочного процесса - железных дорог, отправителей и получателей груза. В случае отсутствия необходимых положений в СМГС, регулирующих перевозочный процесс, применяются правила и процедуры, регулируемые внутренними законами той страны, по железным дорогам которой осуществляется перевозка груза (статья 2 Соглашения). Рабочие детали указанных соглашений носят специфичный для конкретного случая характер. Например, касательно пограничных станций, перевалочные/пересадочные станции, тип и количество подвижного состава оговариваются в двусторонних соглашениях.

Между тем, железнодорожные грузовые перевозки имеют еще ряд недоработок. В их числе, отсутствие маршрутных составов, нехватка фитинговых платформ для перевозки контейнеров. Пока не нашло применение использование сквозной транспортной накладной<sup>6</sup>. Мало еще применяется интермодальное обслуживание со сквозными перевозками по комбинированной транспортной накладной. Например, грузы из стран Юго-Восточной Азии прибывают в китайский порт Ляньюньган, преимущественно в контейнерах с морскими накладными. Затем они поступают по железной дороге на ст. Достык/Алашанькое (Казахстан/КНР) с железнодорожной накладной. Далее они следуют до г. Ташкент, с использованием коносаментов, затем доставляются до места назначения

---

Международные логистические центры/узлы в Центральной Азии Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан и Туркменистан. EuropeAid/125727/c/ser/multi. Задача А – отчет Узбекистан. 2012.

автомобильным транспортом. Таким образом, по существу, имеется три контракта. В законодательстве Республики Узбекистан не получило признание сквозной коносамент и комбинированная транспортная накладная. Это, очевидно, сдерживает рост интермодальных и контейнерных перевозок, а также развитие услуг «от двери - до двери».

### **Железнодорожные пограничные пункты перехода**

В соответствии с ПКМ Республики Узбекистан №63 от 4 марта 2013 г. установлен ПЕРЕЧЕНЬ документов и сведений, представляемых перевозчиками при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Узбекистан железнодорожным транспортом. В перечень входят:

1. Документы в соответствии с Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС):

- а) транспортные (перевозочные) документы;
- б) передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав;
- в) коммерческие документы на перевозимые товары;
- г) документы, определенные актами Всемирного почтового союза, для сопровождения международных почтовых отправок.

2. Сведения, которые должны содержаться в вышеуказанных документах:

- а) наименование и адрес отправителя товаров;
- б) наименование и адрес получателя товаров;
- в) наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- г) наименование и коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров на уровне не менее 6 знаков;
- д) количество грузовых мест, вес брутто товаров (в килограммах либо в других единицах измерения) по каждому указанному коду товара;
- е) фактурная стоимость товаров;
- ж) идентификационные номера контейнеров.

Надо отметить, что в системе железнодорожных грузовых перевозок пересечение государственной границы отформатировано и не вызывает больших нареканий. Между тем, имеет место случаи, когда контейнеры, следующие в/из Узбекистана, простаивают на станции «Сары Агач» (Казахстан) в ожидании формирования поездов, иногда до 7-8 дней. Оформление поездного состава на каждой границе занимает, как правило, 120-180 минут. Много времени занимают техническая инспекция, смена локомотива и пр. Выявленные в ходе технического осмотра некондиционные вагоны отбраковываются и снимаются с поезда. В некоторых случаях может задерживаться вся партия вагонов, до тех пор, пока не будут отремонтированы и вновь прицеплены отбракованные вагоны, переоформлены перевозочные документы.

Гармонизированные правила и транспортная накладная СМГС позволяет быстрее преодолеть пограничные барьеры.

Обновленная редакция СМГС вступила в силу 1 июля 2015г. В ней по новому сформулированы разделы, касающиеся инфраструктуры и перевозочной деятельности. Внедрены новые термины «перевозчик» и «последний перевозчик».

## **Совершенствование нормативной и правовой базы**

Дальнейшее углубление рынка услуг на железнодорожном транспорте должно сопровождаться совершенствованием нормативной и правовой базы, включающим регулирование перевозочного процесса.

В связи с изменениями, внесенными в СМГС, потребуются внести в Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» и «Устав железнодорожного транспорта» уточнение понятийного и терминологического аппарата грузовых железнодорожных перевозок, в т.ч. статуса операторов подвижного состава как профессиональных участников рынка перевозок на железнодорожном транспорте; уточнение роли в перевозочном процессе участников рынка, проработка их взаимных прав, обязанностей и ответственности. Должно быть усовершенствовано правовое регулирование планирования груженых и порожних рейсов, порядок расчетов за порожний пробег, правил перевозок порожних вагонов, а также расчетов, включая применение прогрессивной шкалы при оплате за простой вагонов на местах общего пользования. В этой связи возникает необходимость корректировки подзаконных актов, определяющих взаимоотношения между грузоотправителями и участниками рынка грузовых перевозок, участниками рынка грузовых перевозок между собой, в том числе в части создания конкуренции в перевозочной сфере.

Надо отметить, что в Узбекистане начата работа по адаптации внутренних нормативных актов к новым изменениям СМГС. Принято постановление Кабинета Министров от 17.02.2016 г. №42, где в частности, предусмотрена разработка проекта закона об изменениях и дополнениях к закону «О железнодорожном транспорте». Новый закон будет направлен на совершенствование организации управления железнодорожным транспортом и дальнейшее развитие законодательства о железнодорожном транспорте. Изменения и дополнения, вносимые в закон «О железнодорожном транспорте» должны предусмотреть:

- определение и/или уточнение полномочий Кабинета Министров Республики Узбекистан, Государственной инспекции «Узгосжелдорнадзор», АЖК «Узбекистон темир йуллари», органов государственной власти на местах в сфере управления железнодорожным транспортом;
- установление основных требований к перевозчику;
- обеспечение пересмотра основных требований к безопасности движения на железнодорожном транспорте;
- включение и раскрытие в понятийном аппарате закона таких терминов, как «перевозчик железнодорожного транспорта», «железнодорожный транспорт необщего пользования», «железнодорожная инфраструктура», «железнодорожные пути необщего пользования», с подробным описанием требований к ним в отдельных статьях Закона.

В ходе обсуждения и парламентских слушаний в проект закона можно было бы отнести и иные вопросы, которые возлагаются на «Узбекистон темир йуллари» в сфере МГП. Например, предоставление равных и

транспарентных условий прямого контракта с уполномоченным органом АЖК «Узбекистон темир йуллари» на перевозку грузов в международном сообщении всем заинтересованным компаниям, а не «избранным» компаниям, что имеет место в настоящее время.

## 2.2. Законодательство Республики Узбекистан, регулирующее международные автомобильные перевозки. Статус выполнения международных обязательств.

### Международные автоперевозки грузов

В Узбекистане в международной перевозке грузов автомобильным транспортом (далее МАП) задействовано около 320 компаний с совокупным парком подвижного состава 5400 ед. Объем международных перевозок грузов автомобильным транспортом составил в 2014г. 2 120,8 тыс.тн. (-2,8%), в т.ч.: экспорт – 770,5 тыс.тн. (-5,3%), импорт – 735,6 тыс.тн. (+12,1%) и транзит – 614,7 тыс.тн. (-13,6%). Объемы МАП национальными автоперевозчиками составили: экспортные грузы – 333,5 тыс.тн. (-14%), импортные грузы – 285,5 тыс.тн. (-1,9%), и транзит – 45,1 тыс.тн. (-26%). Доля национальных автоперевозчиков в объеме грузоперевозок составила 43% при экспортных перевозках и 38% - импортных.

Таблица 3

МАП Республики Узбекистан и зарубежных стран.  
Вывоз (экспорт) в том числе,  
доля Казахстана, Туркменистана, Таджикистана и Кыргызстана<sup>7</sup>

Страна назначения	Объем, тыс. тн.		Кол-во АТС, ед.	
	2013г.	2014г.	2013г.	2014г.
Всего	814	770,6	39331	38443
Вывоз грузов иностранными АТС, в том числе				
Казахстан	278,7	198,5	11119	9371
Таджикистан	7,2	5,83	331	300
Туркменистан	18,3	18,8	1303	1462
Кыргызстан	46,9	47,8	3997	3031
Вывоз грузов узбекскими АТС				
Казахстан	194,5	146,8	7771	6796
Таджикистан	7,2	5,7	331	286
Туркменистан	5,3	6,2	633	650
Кыргызстан	26,7	22,8	1549	1190
Ввоз грузов иностранными АТС				
Казахстан	84,2	51,7	3348	2575
Таджикистан	0	0,13	0	14
Туркменистан	13	12,6	670	812
Кыргызстан	20,2	25	2448	1841

<sup>7</sup> Данные ГТК

Таблица 4

Ввоз (импорт) в том числе,  
доля Казахстана, Туркменистана и Кыргызстана<sup>8</sup>

Страна отправления	Объем, тыс. тн.		Кол-во АТС, ед.	
	2013г.	2014г.	2013г.	2014г.
Всего	365,1	450,1	21381	26082
Ввоз грузов иностранными АТС, в том числе				
Казахстан	24	27,4	1550	1567
Туркменистан	26,4	51	1360	2369
Кыргызстан	13,2	15	774	807
Ввоз грузов узбекскими АТС				
Казахстан	3,5	5,4	339	395
Туркменистан	0,4	0,5	91	87
Кыргызстан	10	9,7	595	544
Ввоз грузов иностранными АТС				
Казахстан	20,5	22	1211	1172
Туркменистан	26	50,5	1269	2282
Кыргызстан	3,2	5,3	179	263

Таблица 5

Транзит иностранных АТС по территории РУз, в том числе,  
доля Казахстана, Туркменистана и Кыргызстана<sup>9</sup>

Страна регистрации АТС	Объем, тыс. тн.		Кол-во АТС, ед.	
	2013г.	2014г.	2013г.	2014г.
Всего	711,8	614,7	36405	31145
Казахстан	43,0	59,1	2078	2718
Туркменистан	29,5	80,0	1463	3818
Кыргызстан	98,7	100,3	5045	5050

МАП, в основном, осуществляются на основе разрешений. Разрешения выдаются уполномоченными органами. МАП грузов по территории Республики Узбекистан регламентируются более чем 30 национальными нормативными и правовыми актами, в том числе:

- Закон от 29 августа 1998 года N 674-I "Об автомобильном транспорте", в котором сформулированы правовые основы деятельности автотранспорта. Государственное регулирование автомобильного транспорта включает определение государственной политики в данной сфере, заключение международных договоров, разработку программ развития и функционирования автомобильного

<sup>8</sup> Данные ГТК

<sup>9</sup> То же

- транспорта, издание нормативных правовых актов, регламентирующих отношения в сфере автомобильного транспорта и др.;
- Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан (далее ПКМ РУз.) от 11.01.1995г. №11 «О порядке въезда, пребывания, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков из территории Республики Узбекистан»;
  - Положение «О таможенном режиме транзита» (рег. в Министерстве юстиции №577 от 28.12.1998г.);
  - Закон Республики Узбекистан от 11.05.2001г. №213-II «О транзите особых грузов и воинских контингентов»;
  - Указ Президента Республики Узбекистан от 4.06.2001 г. (изм. доп. от 12.12. 2015г.) «О демонополизации и совершенствовании управления в сфере автомобильного транспорта».
  - ПКМ РУз. от 21.02.2002г. №62 «О государственном регулировании и контроле транзита особых грузов и воинских контингентов через территорию Республики Узбекистан»;
  - Перечень опасных грузов, транзит которых через территорию Республики Узбекистан осуществляется только при наличии специального разрешения (приложение № 1 к ПКМ РУз. от 21 февраля 2002 г. № 62).
  - ПКМ РУз. от 10 марта 2004 г. № 118 «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта»;
  - Положение об Узбекском агентстве автомобильного и речного транспорта, утвержденное ПКМ РУз. 10 марта 2004 г. № 118;
  - ПКМ РУз от 14.07.2006г. №138 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»;
  - Положение о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, утвержденное ПКМ РУз. от 14 июля 2006 года № 138;
  - ПКМ РУз. от 28.11.2006г. №245 «О мерах по совершенствованию порядка передвижения автотранспортных средств иностранных автоперевозчиков по территории Республики Узбекистан», которым было разрешено (в виде исключения) осуществление загрузки экспортными грузами иностранные порожние автотранспортные средства, находящиеся на территории Узбекистана;
  - ПКМ РУз. от 04.10.2007г. №ПП-703 «О мерах по дальнейшему упорядочению транзита через территорию Республики Узбекистан отдельных видов подакцизных товаров»;
  - ПКМ РУз. от 17.12.2008г. №274 «О дальнейшем совершенствовании контроля за въездом, выездом и транзитом иностранных автотранспортных средств»;

- ПКМ РУз. от 22.12.2011г. №340 «О внедрении цифровых контрольных устройств на автотранспортных средствах, осуществляющих международные автомобильные перевозки»
  - глава 39 («Перевозка»), глава 52 («Страхование»), глава 57 («Обязательства вследствие причинения вреда»), ст.718, 725 Гражданского кодекса Республики Узбекистан;
  - Правила перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Узбекистан, утвержденные ПКМ РУз. от 1 августа 2014 года № 213.

## **Лицензирование в сфере МАП**

Перевозка грузов осуществляется на основании лицензий, которые выдаются в соответствии с ПКМ РУз. №138 от 14 июля 2006 г. Индивидуальным перевозчикам для ее получения необходимо вступить в ассоциации частных перевозчиков. Юридическое лицо получает лицензию на определенный вид деятельности и лицензионные карточки на каждый автомобиль. Большинство ассоциаций, зарегистрированное в регионах, оговаривает условие, согласно которому обязанность по уплате налогов и других сборов несут водители.

Система выдачи лицензионных карточек через ассоциации была внедрена в целях упорядочения деятельности индивидуальных грузоперевозчиков. На деле ассоциации оказались дополнительным звеном в цепи увеличения транспортных затрат. Лицензию на перевозку грузов можно оформить и без вступления в ассоциации.

Ставки налога для индивидуальных предпринимателей устанавливаются ежегодно.

Государственное регулирование цен на услуги грузовых автоперевозок осуществляется:

- путем прямого установления тарифов для государственных автоперевозчиков. К примеру, тарифы на грузовые перевозки специализированных государственных предприятий утверждаются Министерством финансов;
- через установление нормативов затрат на транспортировку в рамках работ, выполняемых за счет государственных средств. Так, при выполнении автотранспортными компаниями государственного заказа в сфере строительства тарифы на оказание услуг перевозки грузов определяются по нормативам, установленным Государственным комитетом по архитектуре и строительству и согласовываются с Государственным комитетом по демонополизации и развитию конкуренции. Тарифы и коэффициенты к ним применяются в зависимости от объема и вида строительства и других условий.

Таблица 6

**Рекомендации по необходимым изменениям и/или дополнениям к  
существующему законодательству**

№		
I. Оптимизация ставок государственной пошлины при выдаче лицензионных карточек на право осуществления грузовых перевозок автомобильным транспортом		
	<b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b>	<b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>
1	<p>ПКМ РУз. от 14.07.2006г. №138 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».</p> <p><i>Лицензии дифференцированы и раздроблены.</i> <i>сильно</i></p>	<p>Внести в ПКМ РУз. от 14.07.2006г. №138 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» предложения об оптимизации механизма лицензирования МАП.</p> <p>Установить, в частности, два вида лицензирования: «осуществление международных грузоперевозок» и «осуществление внутригосударственных грузоперевозок».</p> <p>Предоставить право компаниям, имеющим лицензию на осуществление международных грузовых перевозок, осуществлять все виды внутриреспубликанских грузоперевозок.</p> <p>Внести изменения и дополнения в закон Республики Узбекистан от 25 мая 2000г. №71–II «О лицензировании отдельных видов деятельности» в постановление Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 12 мая 2001 г. №222–II. Приложение №1.</p> <p>Внести изменения и дополнения в Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте», направленные на оптимизацию видов автоперевозок грузов.</p> <p>Освободить автоперевозчиков, имеющих лицензию на МАП от оформления лицензии на внутригосударственные перевозки грузов.</p> <p>На юридическое /или физическое лицо оформлять лицензию с указанием списка автотранспортных средств лицензиата.</p>
2	<p>В соответствии с указанным Постановлением размер государственной пошлины за выдачу универсальных лицензионных карточек на городские, пригородные, междугородные и</p>	<p>Определить следующие ставки государственной пошлины из расчета на пять лет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Лицензия на «осуществление международных перевозок грузов» - 5 МЗП, сроком на пять лет.</li> <li>• Лицензионные карточки для 1 ед. транспортного средства – от 1 до 2 МЗП,</li> </ul>

3	<p>международные перевозки пассажиров и грузов определяется по формуле «Госпошлина = минимальная заработная плата x 200». Между тем, Агентство автомобильного и речного транспорта (далее ААРТ) применяет для определения размера госпошлины формулу, которая почти в три раза превышает вышеуказанную норму, определенную ПКМ. <i>Высокие размеры госпошлины при выдаче лицензионных карточек на право осуществления МАП.</i></p> <p>В соответствии с ПКМ РУз. от 14.07.2006г. №138 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» установлен порядок 100% предоплаты пошлины на один год и невозможность приостановления и/или замены лицензионных карточек, в случае выхода из строя автотранспортного средства. Это негативно сказывается на деятельности субъектов МБичП, не располагающих большим количеством автотранспортных средств, работа которых могла бы компенсировать предварительные затраты.</p> <p>Для осуществления МАП в соответствии с ПКМ Республики Узбекистан от 14.07.2006г. №138 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»,</p>	<p>сроком на пять лет.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Привести размеры госпошлины в соответствии с ПКМ РУз. от 14,07.2006г. №138.</li> </ul> <p>Внести изменения к ПКМ об отмене 100% предварительной оплаты государственной пошлины.</p>
---	--	---

	<p>необходимо получить соответствующую лицензию на вид деятельности и лицензионную карточку на каждое автотранспортное средство (для осуществления деятельности в сфере международных перевозок грузов необходимо оплачивать ежегодную плату-пошлину на получение или продление лицензионной карточки в размере 300 долл. за каждое автотранспортное средство). В 2013 г. ААРТ выдал более 5 тыс.ед. лицензионных карточек транспортные средства (на тягач и на полуприцеп).</p>	
4		Разработать упрощенную систему выдачи лицензий, в том числе через Интернет и по принципу «Одно окно».
5		Внести соответствующие изменения в Положение об ААРТ, утвержденное ПКМ Республики Узбекистан от 10 марта 2004г. №118.
6		Подготовить соответствующие изменения и дополнения в ПКМ Республики Узбекистан от 22 декабря 2011г. №340 по внедрению цифровых контрольных устройств - тахографов на автотранспортные средства, осуществляющие МГП.
7		Внести изменения в Положение о выдаче лицензии, которым определить порядок выдачи лицензии на осуществление МАП в областных отделениях ААРТ.

Таблица 7

<b>Двойная уплата дорожных сборов и отчислений в РДФ при осуществлении МАП</b>		
	<b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b>	<b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>
1	<p>Национальные компании Узбекистана, осуществляющие МАП уплачивают обязательные дорожные сборы за транзит грузов по территории иностранных государств. Например, ГАК МАП «Урта Осиё транс» в 2014г. уплатила за проезд по территории соседних государств и Ирана 100 тыс. долл. <i>В то же время они должны производить отчисления и в РДФ при Министерстве</i></p>	<p>В целях оптимизации механизма сборов и уплат автоперевозчиков, осуществляющих МАП, внести в Олий Мажлис Республики Узбекистан законопроект, который бы освободил юридических лиц (автоперевозчиков), от уплаты обязательных отчислений в РДФ в части выручки от МАП.</p>

<p><i>финансов. Так, отчисления ГАК МАП «Урта Осиё транс» в 2013г. в РДФ от МАП деятельности составила почти 45 млн. сум. Таким образом, за одну и ту же деятельность автокомпания произвела двойную плату.</i></p>	
---	--

Таблица 8

<b>Увеличение срока действия лицензии</b>	
<b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b>	<b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>
<p>1 Положение о лицензировании, утвержденное ПКМ РУз. от 14.07.2006г. №138, предписывает выдачу лицензионных карточек на все виды грузовых перевозок сроком на 1 год без права приостановления и/или переоформления.</p> <p><i>Практика показала, что многие компании в ходе осуществления грузовых перевозок вынуждены определенную часть автотранспортных средств, которые имеют лицензионные карточки, выводить из эксплуатации на ремонт.</i></p>	<p>Внести изменение в Положение о лицензировании, согласно которому автокомпаниям будет предоставлено право приостанавливать срок действия лицензии по письменным заявкам.</p> <p>Предусмотреть временный возврат лицензионной карточки на период длительного ремонта автомобиля и/или отсутствия объемов работы, с зачетом ранее внесенных лицензионных платежей на следующий период.</p>

Одним из инструментов экономической политики любой страны, оказывающим воздействие на развитие МАП, служит разрешительная система, которая направлена на защиту интересов национальных перевозчиков. Разрешительная система (обмен бланками разрешения) дает возможность регулировать в количественном отношении въезд иностранных транспортных средств на территорию государства, тем самым создавая условия для увеличения или более равномерного участия перевозчиков своей страны в международных перевозках грузов на конкурентной основе. По итогам 2014г. ААРТ был произведен обмен бланками разрешений в количестве 34040 ед. (рост в 6 раз по сравнению с 2011г.).

Таблица 9

<b>Обеспечение транспортных компаний разрешениями на осуществление МАП</b>	
<b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b>	<b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>

<p>Бланки разрешений иностранного государства поступают в Узбекистан на основе межправительственных соглашений. Агентство автомобильного и речного транспорта как уполномоченный для выдачи (продажи) транспортным компаниям разрешений орган, требует представить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- госномера автомашин;</li> <li>- дату осуществления перевозки;</li> <li>- пункт отправления и назначения груза;</li> <li>- маршрут движения;</li> <li>- род и вес груза;</li> <li>- стоимость груза;</li> <li>- информацию об обратной загрузке;</li> <li>- сведения о стоимости перевозки с представлением копии контракта и пр.</li> </ul> <p><i>Сбор всех этих документов (визы, товарно-транспортные документы, ТИР-Карнет, лицензионные карточки, таможенный допуск и пр.) увеличивают сроки подготовки рейса.</i></p> <p><i>Порядок продажи разрешений не опубликован.</i></p> <p><i>Критерии распределения разрешений не определены.</i></p> <p><i>Нет пропорциональности между количеством запрашиваемых и получаемых разрешений и количеством автотранспортных средств одной и той же компании.</i></p> <p><i>ААРТ не публикует данных о количестве и наличии разрешений по странам и видам перевозок, что не позволяет национальным компаниям планировать МАП.</i></p>	<p>Подготовить правила, обеспечивающие транспарентный порядок и механизм распределения разрешений на осуществление МГП, которые предусматривали бы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- квотирование количества единовременно выдаваемых разрешений в зависимости от заявленного для МГП количества грузовых автомобилей предприятия;</li> <li>- установление равных и прозрачных условий при распределении разрешений между автокомпаниями в целях обеспечения конкуренции, основанной на качестве услуг, а не по другим факторам;</li> <li>- обеспечение автопредприятий информацией о наличии разрешений на конкретную дату, о динамике их использования предприятиями;</li> <li>- внедрить оптимизированный порядок обращения бланков разрешений иностранных государств, когда автоперевозчики предоставляю в ААРТ информацию по факту осуществления грузоперевозок;</li> <li>- отменить правила ААРТ требовать от автоперевозчиков, осуществляющих МАП, предоставление конфиденциальной коммерческой информации.</li> </ul>
--	---

Таблица 10

<p align="center"><b>Свидетельство о допущении дорожного транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами</b></p>	
<p align="center"><b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b></p>	<p align="center"><b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и</b></p>

	<b>правовые акты, регулирующие МАП</b>
Органы Государственного таможенного комитета выдают «Свидетельство о допущении дорожного транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами» исключительно на срок действия лицензионной карточки на международные перевозки. Между тем, в соответствии с Конвенцией МДП от 14.11.1975 г. таможенные органы имеют право выдавать сертификат сроком действия до 2 лет.	Внести в нормативные акты ГТК Республики Узбекистан дополнение, разрешающее оформлять и выдавать сертификат сроком до 2 лет без привязки к сроку лицензионной карточки.

Таблица 11

<b>Квалификационные требования</b>	
<b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b>	<b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>
Получение лицензии на право осуществления МАП возможно при условии прохождения учебных курсов (платных) и аттестации в ААРТ руководителей транспортных компаний на предмет профессиональной пригодности. При этом срок действия аттестационного листа составляет 3 года, а срок лицензии - 5 лет. То есть, в течение срока действия лицензии руководители транспортной компании два раза проходят аттестацию. Положение ААРТ не учитывает наличие высшего специального образования, международного сертификата на осуществление МАП, наличие лицензии, опыта работы и пр.	Внести изменения в Положение о квалификационных требованиях, зарегистрированное Минюстом от 5 октября 2006г. №1626, которым отменить прохождение в ААРТ и/или в его аффилированных структурах учебные курсы, аттестацию на профпригодность руководителей транспортных компаний, имеющих профильное высшее образование и опыт работы не менее 3 лет.

Таблица 12

<b>Создание новых пунктов пропуска на границе Узбекистана с Казахстаном</b>	
<b>Проблемы</b>	<b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>

<p>В настоящее время действует пункт пропуска с применением системы книжек МДП для осуществления двухсторонних и транзитных перевозок – «Яллама» - «Б. Конысбаев». Однако большой поток транзитных автопоездов, долговременное ожидание очередности проезда порождает коррупцию, где с перевозчиков взимают большие суммы неофициальных поборов. Удаленность т/п «Яллама» от г. Ташкент 70 км, где в основном расположены автотранспортные предприятия, делает его менее привлекательным. Расстояние от «Яллымы» до г. Шымкент составляет 230 км. Таким образом, в данном случае, расстояние от г. Ташкент до г. Шымкент составляет порядка 300 км. В то время, при функционировании приграничного погранперехода «Гишткуприк», указанное расстояние составляет лишь около 130 км. Нередко, при осуществлении международных автомобильных перевозок, возникают случаи поломки автотранспортных средств или необходимость дозаправки. При этом возникает необходимость осуществление заезда на территорию дислокации АТП. В связи с этим уместно отметить, удобство расположения таможенных постов «Гишткуприк», «Майский», «Навои».</p>	<p>Подготовить проект Постановления относительно открытия дополнительных пунктов пропуска автотранспортных средств с учетом применения системы книжек МДП в Ташкентской области на приграничной территории с Казахстаном (т/п. «Майский», т/п. «Гишткуприк», т/п. «Навои»).</p> <p>Направить поток транспортных средств через пункты пропуска для осуществления таможенного оформления и таможенного контроля.</p> <p>Привести режим работы пунктов пропуска «Б. Конысбаев» - «Яллама», «Жибек-жолы» - «Гишткуприк» в соответствие с Соглашением между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан.</p>
<p><b>Оптимизация сроков доставки таможенных грузов до пограничных пунктов выезда с территории Республики Узбекистан</b></p>	
<p><b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b></p>	<p><b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b></p>
<p>В соответствии с ПКМ РУз. от 11.01.1995г. № 11 «О порядке въезда, пребывания, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков из территории Республики Узбекистан» установлен контроль за транзитными транспортными средствами, следующими через территорию республики, обеспечив их выезд в течение не более 3 дней со дня въезда, а также в соответствии с поданными заявками осуществлять сопровождение особых грузов, перевозимых автомобильным транспортом. (пункт в редакции Постановления КМ РУ от 01.05.2002 г. N 150). Однако, в ходе оформления</p>	<p>Внести изменение в ПКМ Республики Узбекистан об увеличении для узбекских национальных автоперевозчиков сроков доставки таможенных грузов до пограничных пунктов выезда с территории Республики Узбекистан до 10 дней.</p>

<p>соответствующих въездных и транзитных виз, а также в случаях выхода из строя основных технических узлов и агрегатов, автотранспортные средства не всегда успевают осуществить доставку грузов до приграничных пунктов выезда с территории Республики Узбекистан. В данном случае, узбекские перевозчики вынуждены оплачивать штрафы за нарушение сроков доставки груза до приграничных пунктов выезда из Узбекистана.</p>	
<p><b>Оптимизация досмотра узбекских автоперевозчиков на пограничных переходах</b></p>	
<p><b>Действующие нормативные и правовые акты: проблемы</b></p>	<p><b>Предложения по вопросам внесения изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b></p>
<p>Таможенный досмотр товаров и транспортных средств производится для установления законности перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, их учета, обложения таможенными пошлинами, налогами, сборами, а также пресечения перемещения через таможенную границу и транзитом через таможенную территорию товаров, запрещенных к такому ввозу, вывозу и транзиту, в порядке, установленном законодательством. Практически всегда таможенный досмотр проводится под открытым небом. При этом имеют место потери или кража товара. Наиболее значимыми инцидентами могут быть случаи для таможенного досмотра могут быть задержания таможенными органами автопоездов под предлогом поиска наркотических веществ. При этом в ходе досмотра наркотики не обнаруживаются, а расходы по перегрузкам товаров и длительным задержкам возлагаются на плечи перевозчиков при отсутствии какой бы то ни было ответственности со стороны таможенных органов. Процедура таможенного досмотра характеризуется чрезмерным применением физических проверок в приграничных пунктах - от 80% до 100% задекларированных товаров проверяется.</p>	<p>Внести в нормативные документы изменения в части оптимизации системы обязательного досмотра грузовых автотранспортных средств узбекских перевозчиков на пограничных переходах при ввозе / вывозе / транзите грузов по территории Республики Узбекистан.</p>
<p><b>Таможенное сопровождение по территории Республики Узбекистан</b></p>	
<p><b>Действующие нормативные и правовые</b></p>	<p><b>Предложения по вопросам внесения</b></p>

<b>акты: проблемы</b>	<b>изменений и дополнений в действующие нормативные и правовые акты, регулирующие МАП</b>
<p>В соответствии с п.10. «Положения о порядке таможенного сопровождения товаров, перемещаемых по автомобильным дорогам» (зарегистрировано МЮ РУ 27.09.2003г. № 1278) решение о таможенном сопровождении товаров и транспортных средств принимает начальник таможенного поста отправления, либо лицо его замещающее. Взять, к примеру, перевозку дорогостоящего высокотехнологичного оборудования, которая осуществляется с применением книжек МДП. Необходимые суммы к выплате намного ниже предельных рисков, установленных конвенцией МДП. Однако и в этом случае навязывается таможенное сопровождение, что подмывает систему МДП.</p>	<p>Внести Таможенный кодекс Республики Узбекистан дополнение относительно оптимизации и/или отмены таможенного сопровождения узбекских автоперевозчиков</p>
<p><b>Обеспечение транспарентности и законности при пересечении МАП пограничных пунктов</b></p>	
<p>Серьёзные проблемы неофициальных платежей возникают на узбекско-казахской границе в пункте пропуска «Яллама – Б. Конисбаев». Сотрудники казахских компетентных органов (автоинспекция, таможенные, пограничные, санитарные, ветеринарные службы, транспортная инспекция) взимают с водителей неофициальные сборы. Под различными предлогами, производят несанкционированные проверки. Предъявляют требования на наличие вымышленных документов, сертификатов, различного рода справок медицинского освидетельствования (СПИД, гепатит и т.д.). Минимальная сумма поборов составляет 300 долл. США. Сумма минимальных поборов увеличивается в несколько раз при перевозке скоропортящихся товаров и продуктов питания с температурным режимом. В ходе дальнейшего осуществления перевозки на территории Казахстана, водители сталкиваются с сотрудниками дорожно-патрульных и правоохранительных органов, которые, в свою очередь, также рассматривают различные варианты дополнительного неофициального</p>	<p>Рассмотреть возможность подготовки и запуска пилотных проектов совместного/совмещенного контроля МАП на пограничных переходах.</p>

источника доходов с узбекских перевозчиков.	
---	--

## Состояние межправительственных соглашений Республики Узбекистан с Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан в сфере МАП

В области международных автомобильных перевозок Республикой Узбекистан заключено 28 межправительственных соглашений. Республика присоединилась к 9 международным соглашениям, 2 конвенциям и 1 международному Протоколу.

Таблица 14

Перечень двусторонних договоров и других совместных документов Республики Узбекистан в области международных перевозок грузов и пассажиров с Казахстаном, КНР и Республикой Кыргызстан				
	Наименование документа	Дата и место подписания	Сведения о ратификации, присоединении, утверждении и т.д. Вступление в силу, денонсация	Состояние
1.	Соглашение между правительствами Кыргызстана и Узбекистана о международном автомобильном сообщении	04.09.1996г. Ташкент.	Утверждено ПКМ РУз	Соглашение предусматривает безразрешительную систему перевозок грузов и пассажиров, как в двухстороннем сообщении, так и транзитом по территориям обоих государств. Соглашение выполнялось обеими странами. 27 января 1999 года выполнение соглашения было приостановлено.
2.	Соглашение между Правительством КНР, Правительством КР и Правительством Узбекистан о международном автомобильном сообщении	19.02.1998 г. Ташкент.	Утверждено ПКМ Республики Узбекистан от 23 мая 1998г.	Соглашение устанавливает порядок, процедуру и правила организации международных автотранспортных перевозок между КНР, Кыргызстаном и Узбекистаном по конкретным коридорам, без взимания сборов за транзит. При этом была отмечена необходимость открытия транспортного сообщения по маршруту Ташкент-Андижан-Ош-Эркештам-Кашгар. В этой

				связи стороны обязались своевременно осуществлять строительство, ремонт и обслуживание указанной автомобильной дороги на своей территории. Соглашение не выполняется.
3.	Протокол между Министерством коммуникаций КНР, Министерством транспорта и коммуникаций КР и ГАК «Узавтотранс» об установлении системы разрешений на выполнение международных автомобильных перевозок	23.09. 1998 г., Ташкент.		Не выполняется.
4.	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Казахстан о транзитной перевозке пассажиров, груза и багажа, обеспечении сохранности и безопасности при следовании по автомобильным и железнодорожным магистралям Республики Узбекистан и Республики Казахстан	27.07. 1997г. Ташкент.	Утверждено ПКМ РУз. от 27 мая 1998 года N 231  Вступление в силу в соответствии со ст. 18	Действует.
5.	Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении,	20.03. 2006 года. Ташкент		В действии.
6.	Соглашение о международных	12.09. 2014 г.	Соглашением предусматривается осуществление грузовых автомобильных перевозок по	

автомобильных перевозках между государствами-членами ШОС.	Душанбе	согласованным маршрутам между странами-членами ШОС на основе квотируемой разрешительной системы. Соглашением определены 6 маршрутов. Сроки открытия для этих маршрутов установлены не позднее 2020 года. По соглашению, перевозчики из любого государства-члена ШОС освобождаются на территории других государств ШОС от уплаты сборов и платежей по владению и пользованию транспортными средствами, а также содержанию и использованию автомобильных дорог.
---	---------	---

Республика Узбекистан присоединилась к 7 конвенциям, предусмотренным ЭСКАТО (Резолюция 48/11), которые касаются автомобильных перевозок, в том числе:

- Конвенции о создании совета по таможенному сотрудничеству (1950г.) и Приложения к нему (1967г.);
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (СМР, 1956г.), которая определяет положения о правоотношениях между автомобильными перевозчиками и грузоотправителями;
- Конвенции о налогообложении дорожных транспортных средств, используемых при международной перевозке грузов (1956г.);
- Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран (1965г.);
- Конвенция о дорожном движении (1968г.), которая обеспечивает основу для международного сотрудничества и гармонизации перевозок;
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (1970г.);
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (1970г.);
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972г.), которая предусматривает временный ввоз контейнеров, груженых или порожных без уплаты налогов и пошлин при условии последующего вывоза этих контейнеров в течение 3 месяцев;
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975г.), которая упрощает таможенные процедуры и порядок освобождения от налогов и пошлин для всех форм автомобильных и контейнерных перевозок, при условии, если часть маршрута перевозки осуществляется автомобильным транспортом с применением книжки МДП;
- Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (1978г.);
- Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982г.), которая содержит правовую основу для гармонизации мероприятий по пограничному контролю при международных перевозках грузов, и обеспечения, при возможности, совместных пунктов проведения контроля;
- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных транспортных средств, занимающихся международными перевозками, без уплаты налогов и пошлин;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок.

*Узбекистан не принимает участия в международной конвенции об упрощении и согласовании таможенных процедур (Киотская конвенция), которая представляет собой конвенцию по вопросам гармонизации пограничных процедур. Обновленная Киотская конвенция вступила в силу в феврале 2006г.*

*Узбекистан также не принимает участие в конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция 1956г.), которая предусматривает, в частности, временный ввоз транспортного средства и освобождение топлива (находящегося в стандартных топливных баках емкостях транспортного средства от уплаты ввозных пошлин и налогов.)*

### **Простои на погранпереходах при осуществлении МАП**

В соответствии с ПКМ РУз. от 4 марта 2013г. №63 установлен перечень документов и сведений, документов и сведений, представляемых перевозчиками при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Узбекистан автомобильным транспортом, в том числе:

1. Документы, относящиеся к автотранспортному средству:

- а) свидетельство о регистрации автотранспортного средства в соответствии с Конвенцией о дорожном движении (г. Вена, 8 ноября 1968 г.);
- б) разрешение для въезда, выезда и транзитного проезда иностранных автотранспортных средств по территории Республики Узбекистан (если предусмотрено международными договорами);
- в) свидетельство о допущении автотранспортного средства к международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с требованиями Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (г. Женева, 14 ноября 1975 г.), в случае перевозки грузов с применением книжек МДП;
- г) свидетельство о допущении автотранспортного средства к перевозке скоропортящихся продуктов (свидетельство СПС), в случае перевозки скоропортящихся грузов;
- д) специальное разрешение компетентных органов для проезда крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств.

2. Документы, относящиеся к товару:

- а) товарно-транспортная накладная в соответствии с требованиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (г. Женева, 19 мая 1956 г.) и отгрузочные спецификации по каждому наименованию груза;
- б) книжка МДП (CARNET TIR) в соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (г. Женева, 14 ноября 1975 г.), в случае перевозки грузов с применением книжек МДП;
- в) коммерческие документы на перевозимые товары;
- г) документы, определенные актами Всемирного почтового союза, для сопровождения международных почтовых отправок.

3. Сведения, которые должны содержаться в вышеуказанных документах:

- а) наименование и адрес перевозчика;
- б) место (страна) принятия товара для перевозки и место (страна), предназначенное для доставки;
- в) наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- г) наименование и адрес отправителя и получателя товаров;
- д) наименование и коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров на уровне не менее 6 знаков;
- е) количество грузовых мест, вес брутто товаров (в килограммах либо в других единицах измерения) по каждому указанному коду товара;
- ж) фактурная стоимость товаров;
- з) идентификационные номера контейнеров.

Процедура на погранпереходах занимает много времени, особенно для автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки без книжек МДП. Так, на пограничных переходах «Узбекистан – Таджикистан» среднее время ожидания превышает 10 часов, а на пограничном переходе «Ойбек / Фотехобот» грузоперевозчики ждут от 7 до 31 часа; на пограничных переходах «Казахстан – Узбекистан» время ожидания от 4 до 48 часов; на пограничных переходах «Кыргызстан – Узбекистан» грузоперевозчикам приходится ожидать от 10 до 26 часов.

Квотирование разрешений перевозок, надо отметить, является существенным тормозом на пути международной торговли. Отсутствие интегрированных информационных систем не позволяет заблаговременно

информировать о грузах и транспортных средствах на всем пути следования, что также является причиной задержки грузов на таможенных постах. Таможенные органы проводят почти 100% инспекцию грузов на всех пограничных переходах. Расписание работы контролирующих органов на АППГ одной страны, как правило, не согласованы и не совпадает с рабочим режимом контролирующих органов соседних государств. В большинстве АППГ пока нет средств технического контроля, сканеров для проверки автомашин в груженом (закрытом) состоянии. Не все АППГ оборудованы весами для взвешивания грузовых автомашин, а также необходимой при длительных простоях, социальной инфраструктурой. Имеет место длительные простои грузоперевозчиков во время ожидания формирования таможенного конвоя, в случае если расстояние до места назначения импортируемого груза составляет более чем 300 км от границы.

Узбекистан не ратифицировал соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников СНГ от 16 апреля 2004г. В этой связи узбекские грузовые автотранспортные средства подлежат взвешиванию при въезде на территорию других стран СНГ. Следует отметить, что в настоящее время ряд АППГ региона оснащаются новой техникой, вводятся электронные таможенные процедуры. Тем не менее, «человеческий фактор» и «коррупционная составляющая» остаются серьезными препятствиями в пути транзита грузов. Так, по данным мониторинга, проведенного в рамках проекта NELTI (IRU) в 2009-2010 г.г. около 30% фрахта при международных автоперевозках - это взятка на границе, 40% траты времени – это стоянки в пунктах АППГ <sup>10</sup>.

### **Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года.**

#### **Общие рекомендации.**

Для разрешения проблем, возникающих на границах государств региона, предлагается в тексты двусторонних актов *включить нормы об обеспечении безразрешительной системы перевозок грузов в третьи страны, об обеспечении национального режима функционирования транспортных и транспортно-экспедиционных компаний на территории друг друга (курсив наш).* В двусторонних соглашениях можно было бы заложить норму об устранении института выдачи разрешений на перевозки и квотирования на них. Государства Центральной Азии могли бы совместными усилиями разработать и принять конвенцию по обеспечению контроля грузов на государственных границах региона. Конвенция могла бы включать нормы о внедрении и надлежащем функционировании интегрированных информационных систем таможенных и других контролирующих органов.

Важным инструментом снятия барьеров на границах для международного транспорта является Конвенция о согласовании условий

<sup>10</sup> МАП №4\_2010 АСМАП. С.38.

проведения контроля грузов на границах, которая подписана в Женеве 21 октября 1982 года под эгидой ЕЭК ООН.

Узбекистан является участником данной международной конвенции. В Конвенции говорится о том, что она призвана улучшить МГП, исходя из признания, что условия проведения видов контроля различными службами контроля на границах «могут быть в значительной мере согласованы без нанесения ущерба их целям, их надлежащему проведению и без снижения их эффективности». В целях надлежащего функционирования служб контроля на границах, страны – участницы данного международно-правового акта должны обеспечить эти службы квалифицированным персоналом в необходимом количестве, соответствующим оборудованием и устройствами для проведения проверок с учетом специфики транспорта и перевозимых через границы грузов, подлежащих контролю, а также официальными инструктивными документами для должностных лиц служб контроля на границах, положения которых должны соответствовать нормам международных договоров и соглашений, нормам национального права (ст.ст. 5, 6, 7).

Конвенция уделяет внимание статусу транзитных грузов. Стороны согласились применять соответствующий (простой и ускоренный) режим в отношении транзитных грузов, в особенности тех, которые перевозятся согласно системе международного таможенного транзита, при которой проведение контроля грузов осуществляется в оговоренных случаях.

*Таким образом, одной из актуальных правовых проблем в Центральной Азии является определение пробелов между существующей практикой проведения контроля на пунктах пересечения границ, местным законодательством тех или иных государств региона и Конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года. Для определения этих пробелов необходимо изучить практику проведения контроля на пунктах пересечения границ через анкетирование и интервью с перевозчиками, с транспортно-экспедиторскими учреждениями, с потребителями транспортных услуг государств региона. В этой связи в дальнейшем нужно провести анализ таможенных законодательств государств на предмет определения их соответствия положениям конвенции, выявления явных и скрытых противоречий (прямое противоречие, пробелы в праве, возможность произвольного толкования). Необходимо проводить мониторинг организации контроля (медико-санитарного, ветеринарного, фитосанитарного, контроля соответствия техническим стандартам и контроля качества) на местах, а также установить частоту нарушений и их влияние на упрощенность перевозки грузов.*

В целом, государствам региона следует привести нормы национального законодательства в соответствие с нормами Конвенции 1982 года.

**Рекомендации по необходимым изменениям/дополнениям к существующему законодательству**

<b>Разработка и принятие законов</b>
1. «Об автомобильном транспорте» в новой редакции.
2. «О международных автомобильных перевозках в Республике Узбекистан».
3. «О транспортно-экспедиторской деятельности».
4. «О транспортной инспекции».
5. Доработать нормативные и правовые акты, регламентирующие разрешительную систему допуска иностранных автоперевозчиков на узбекский рынок автотранспортных услуг.
6. Подготовка и подписание двусторонних соглашений о МАП с Индией, Сербией, Словенией, Македонией, Францией, Эстонией, Таджикистаном и другими государствами. Улучшение условий соглашения с Туркменистаном.
7. Подписание и ратификация Соглашения «О введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территории государств – участников СНГ» (Чолпон Ота, 2004г.). Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств - участников СНГ соответствует положениям ВТО о торговле услугами в части создания многосторонней системы правил и условий, обеспечивающих обмен транспортными услугами и сокращение количества осуществляемых операций в отношении предоставляемых (экспортируемых) транспортных услуг, а также регулирует порядок применения международного сертификата взвешивания транспортных средств, который выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ. Применение Соглашения значительно ускорит пересечение границ и будет способствовать ускорению доставки грузов при международных автомобильных перевозках.
8. Ратификация Соглашения «О массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ» (Минск ,1999г.).

## **Нормативная и правовая база транзита грузов**

В национальном законодательстве отношения, связанные с транзитом грузов по территории Республики Узбекистан регулируются Конституцией, Гражданским, Налоговым, Таможенным кодексами, Законами Республики Узбекистан «О транзите особых грузов и воинских контингентов», «О железнодорожном транспорте» от 15 апреля 1999г., «Об автомобильных дорогах» от 1 октября 2007г., «Об автомобильном транспорте» от 29 августа 1998г. и другими законодательными и нормативно-правовыми актами.

В Гражданском кодексе Республики Узбекистан даны определения субъектов правовых отношений, соглашений, исков, обязательств по исполнению контрактов и договоров, виды аренды транспорта. В главах 39 - 40 Кодекса содержатся нормы и условия перевозки груза, фрахта, погрузки и выгрузки грузов, предоставления транспортных средств, нормы и правила организации экспедиторской деятельности. Гражданский кодекс также регламентирует вопросы правоприменимости норм международного частного права в отношении гражданского права и др. Земельным и Налоговым кодексами регламентированы вопросы государственного управления полосами отчуждения автомобильных и железных дорог, вопросы права собственности, владения и пользования придорожной инфраструктурой. Законами «О собственности в Республике Узбекистан», «Об аренде» частично определяются особенности владения, пользования и распоряжения государственным имуществом, а также регулируются вопросы, связанные с защитой прав собственников имущества и его владельцев в сфере транспорта, транспортной и придорожной инфраструктуры.

Таможенный кодекс Республик Узбекистан содержит перечень дефиниций в сфере транспорта и транзита. Даны такие понятия, как «транспортные средства», «лица, перемещающие товары и транспортные средства», «перевозчик», «перемещение через таможенную границу», «таможенный контроль», «таможенное оформление» и др. Кодекс регламентирует вопросы перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. Согласно Таможенному кодексу, «Транзит – режим, при котором товары перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами Республики Узбекистан, в том числе через таможенную территорию иностранного государства, без взимания таможенных пошлин, налогов, а также без применения к товарам мер экономической политики».

Закон Республики Узбекистан «О транзите особых грузов и воинских контингентов» также содержит дефиницию этого понятия, но в отношении особых грузов. Согласно ст. 1 указанного закона «транзит — это перемещение через территорию Республики Узбекистан под контролем уполномоченных органов особых грузов и воинских контингентов любым видом транспорта, пункты отправления и назначения которых находятся за пределами Республики Узбекистан».

По состоянию на 1 апреля 2016г. Республика Узбекистан подписала около 100 международных соглашений, конвенций, протоколов, регулирующих вопросы транспорта и транзита, в том числе около 30 конвенций в области транспорта, 28 других международных нормативно – правовых документов. Узбекистан является участником основных международных организаций, в том числе, МСЖД, ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЭКО, СНГ, ТРАСЕКА, МДФ, МСАТ, ФИАТА и др. В части транзита грузов, осуществляемых иностранными автоперевозчиками по территории Республики Узбекистан автомобильным транспортом Правительством Республики Узбекистан установлены 36 маршрутов с протяженностью 24143 км.

В качестве документа, сопровождающего транзитный груз, таможенные органы Узбекистана принимают в зависимости от вида транспорта, следующие коммерческие, транспортные (перевозочные) документы и/или таможенные документы, составленные на общепринятых языках международных сношений и на базе международной практики:

- международная автомобильная накладная (CMR)
- накладная СМГС
- коносамент FIATA
- накладная FIATA
- коносамент (Bill of Lading)
- грузовая ведомость (Cargo Manifest)
- книжка МДП (Carnet TIR)

За последние годы произошли значительные изменения в таможенной политике, направленные на снижение косвенных затрат субъектов внешнеторговых операций. Однако пока остаются недостаточно эффективными механизмы предварительного информирования, электронного таможенного оформления и идентификации грузов. Требуется активное внедрение механизмов «единого окна», «зеленых коридоров», «выборочной проверки», оправдавших себя инструментов контроля и регулирования, мощных сканеров и оборудования дистанционного контроля контейнеров, вагонов и других транспортных емкостей<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Товары, предназначенные для доставки в страны, не имеющие выхода к морю, проходят через три процедуры “таможенной очистки”, в то время как товары, доставляемые в пункты назначения в прибрежной стране (например - Иран), подвергаются только одной процедуре. Первая задержка происходит в морском порту, вторая – на границе (в некоторых случаях, грузовики стоят на границе с Казахстаном, Туркменистаном, Таджикистаном по три дня) и последняя задержка связана с выдачей окончательного таможенного разрешения. Согласно информации ассоциаций международных экспедиторов, бюрократия на границах является серьезным сдерживающим фактором для МПП. Задержки грузов на границе составляют до 40% общего количества времени на перемещении товаров из Европы в Азию и около трети расходов по перевозке. По всей Центральной Азии, неофициальные затраты на границах выше официальных сборов. На постоянной основе требуются разные виды международных транспортных разрешений:

А - регулярные грузоперевозки;

В – разовые перевозки;

С – крупно-габаритные грузы.

В некоторых случаях присутствует несогласованная система таможенной классификации, при которой таможенные служащие осуществляют таможенное оформление, при этом вольно трактуют и применяют эти положения.

Система управления транзитом грузов включает четкое разграничение компетенции государственных органов, осуществляющих управление транзитом и повышение их ответственности. В настоящее время компетентными органами в сфере управления транзита грузов по территории Республики Узбекистан являются: Кабинет Министров Республики Узбекистан, МИД, МВЭСИТ, КОГГ, Министерство сельского и водного хозяйства, МВД, МО, МЧС, Государственный Таможенный комитет, Министерство здравоохранения, Агентство автомобильного и речного транспорта, АЖК «Узбекистон темир йуллари», ГАК «Узавтойул».

Анализ нормативной и правовой баз транзита грузов позволяет определить приоритетные направления дальнейшего ее совершенствования. Требуется подготовка и публикация массовым тиражом комментариев к действующим кодексам и законам, касательно транзита грузов по территории Республики Узбекистан.

Мечта транспортника – это создание единого документа на транспорте, который бы интегрировался с таможенной накладной. Например, коносамент FIATA. В этом плане необходимо было бы продолжать консультации между компетентными органам стран Центральной Азии по поводу внедрения подобного документа, с участием в этой дискуссии общественных организаций, ассоциаций, представителей бизнеса. В целом круг проблемных вопросов в сфере международных грузоперевозок наземным транспортом достаточно широк. Основная задача после идентификации проблем МГП будет заключаться в вынесении неурегулированных вопросов между бизнес-сообществом и государственными органами на рассмотрение парламента и правительства. Главное состоит в том, чтобы добиться синхронизации действий между всеми участниками процесса МГП, сначала в отдельно взятой стране, и затем путем унификации и гармонизации нормативной и правовой базы МГП, распространения передового опыта поэтапно улучшать условия МГП в регионе.

Таблица 16

**Рекомендации, направленные на дальнейшее совершенствование нормативной и правовой базы Республики Узбекистан по вопросам МГП и транзите грузов**

<b>№ №</b>	<b>Наименование мероприятий</b>
1	Внесение изменений и дополнений в действующие нормативные акты Республики Узбекистан, направленные на ускорение процедур пропуска грузов в пунктах пересечения границы, прежде всего: «Сарыагач», «Хаджидавет», «Хайратон», «Каракалпакия», «Яллама», «Гиштакприк».
2	Законодательно установить сроки и условия внедрения электронной обработки документов. Разработать нормативную базу и обеспечить запуск пилотных проектов: «Зеленый коридор», «Одно окно», «Выборочный досмотр», для грузовиков, осуществляющих МГП.
3	Разработка нормативных документов и внедрение технологии контроля, при которой учет нахождения грузовика на АППГ и его оформление осуществляется бесконтактным способом.
4	Разработка нормативных документов и правил пользования Е-системой учета данных о лицах, транспортных средствах, товарах, с фиксацией времени

	оформления каждым контрольным органом: а) сканирование паспортных данных, которые автоматически поступают в рабочие места сотрудников соответствующих контролирующих органов; б) при прибытии водителя в зал для документального контроля осуществляется автоматическая регистрация с получением талона, который позволяет ожидать водителю своей очереди в установленном порядке; в) при въезде на АППГ водитель получает лист учета затрат времени на каждом их контрольных операций.
5	Инвентаризация и обновление законов, нормативных и правовых актов, регламентирующих использование в АППГ электронных средств контроля, взвешивания, регистрации номеров, считывающих устройств, ускоренное сканирование, ИАС, позволяющих обеспечить качественный контроль в значительной степени без непосредственного контакта инспекторов с водителями.
6	Разработать предложения по совершенствованию процедуры транзита негабаритных и тяжеловесных грузов. Необходимо установить порядок выдачи или отказ в выдаче разрешения в течение 24 часов.
7	Разработка проекта закона о внедрении системы ГЛОНАСС.

## Заключение

Анализ и оценка основных законодательных, нормативных и правовых актов Республики Узбекистан, регламентирующих международные грузовые перевозки наземным транспортом, позволяет сделать следующие выводы.

Развитие законотворческой и правоприменительной деятельности по вопросам государственного регулирования МГП идет, в целом, планомерно и в соответствии с принятыми обязательствами. Все акты можно условно разделить а) на международные соглашения в области МГП; б) нормы гражданских кодексов как правовую основу гражданских отношений на транспорте; в) основополагающие законы о транспорте, закрепляющие наиболее важные нормы транспортного законодательства; г) законодательство по видам транспорта; д) законодательство, регулирующее отношения, непосредственно связанные с перевозкой грузов.

Анализ присоединения к основополагающим многосторонним документам в области МГП, свидетельствует о том, что часть соглашений не действует. Причина заключается том, что после подписания и ратификации остаются, порою, непроработанными механизмы реализации содержащихся в них положений. Остаются барьеры при осуществлении МГП. В той или иной степени они продолжают присутствовать на всех видах транспорта, однако наиболее серьезный ущерб наносится автомобильному транспорту. К числу наиболее характерных барьеров относятся сборы, взимаемые за проезд транспортных средств из другого государства; плата за транзит; ограничение времени пребывания иностранных автотранспортных средств на территории государства; несогласованные, длительные и дорогостоящие процедуры прохождения контроля. К указанным проблемам можно также отнести и экологические проблемы: увеличение потребности в минеральном топливе, загрязнение воздуха, высокий шумовой фон, незаконные сборы и др.

Между тем, новые вызовы, усиление конкуренции в международных рынках требуют новых подходов, направленных на дальнейшее совершенствование МГП. В качестве приоритетных задач необходимо рассмотреть создание новых благоприятных условий для МГП в регионе, исключение дискриминации, оптимизации физических и нефизических барьеров, создание равных условий субъектам при осуществлении МГП, обеспечение эффективного государственного контроля.

В целом, законотворческая работа в сфере МГП должна быть сконцентрирована в следующих главных направлениях:

- гармонизация и унификация нормативных и правовых норм Республики Узбекистан с международными конвенциями и соглашениями, прежде всего, межправительственных соглашений с соседними странами. Тщательная проработка механизмов их реализации;
- унификация транспортной документации и процедур, технических стандартов и технологических нормы в сфере МГП;
- оптимизация и поэтапное снятие административных, пограничных, таможенных, фискальных, информационных, технических и инфраструктурных барьеров.

В дальнейшем можно было бы изучить опыт лучшей правоприменительной практики МГП как для суверенного государства, так и для региона. Рассмотреть проведение полевого исследования и подготовка (1 раз в два года) обзора исполнения НПБ МГП в регионе.

Следует отметить, что при дальнейшем совершенствовании нормативной и правовой базы и механизмов для развития МГП, разумно регулируемой и поддерживаемой государством, у Республики Узбекистан и других стран региона есть все шансы стать значительным транзитным звеном в международной торговле <sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> По оценкам экспертов, совокупный потенциал ежегодной транзитной «ренты» Казахстана и Узбекистана составляет около 3 млрд. долл.

## Список литературы

1. Собрание законов, нормативных и правовых актов Республики Узбекистан 1995-2015г.г.
2. Аналитическая записка ЦЭИ «Территориальное развитие и формирование полюсов роста в контексте индустриализации и урбанизации в Узбекистане: проблемы и перспективы». Ташкент.:2010.
3. Доулинг М. и Вигнарая Г. Центральная Азия после пятнадцати лет переходного периода: рост, региональное сотрудничество и выбор политики. Манила.: Серия рабочих документов АБР по региональной экономической интеграции №3,4.
4. План стратегической интермодальной системы Флориды. Минтранс Флориды. 2008г.
5. Раббаланд Г., Кунт А. и Айту Р. Бремя транспортных издержек в Центральной Азии и его воздействие на торговлю. ВБ. Вашингтон.: 2005.
6. Транспорт и связь в Узбекистане:2014. Т.: Государственный комитет по статистике Республики Узбекистан. 2014.г. 90с.
7. Хашимов А. Концепция создания международного центра интермодальной логистики на базе аэропорта «Навои». 2007. Ташкент. 21с.
8. Хашимов А. Узбекская национальная автомагистраль: новые возможности для бизнеса //Экономическое обозрение. ЦЭИ. – 2010. - №7 (130). - С. 30-37.
9. Хашимов А. Афганистан: новые возможности международного транзита. Ташкент. 2008г.
10. Эргашев Б., Хашимов А., Давыдова З. Полюсы роста. Какими им быть? //Экономическое обозрение. ЦЭИ.-2010.-№12 (134). – с. 10-15.
11. Хашимов А. Контейнерная революция пока еще только добирается до Центральной Азии. //Экономическое обозрение. Центр экономических исследований при Аппарате Государственного советника Президента Республики Узбекистан. – 2012. -№4 (149), с.42-47.
12. ADB. Central Asia Increasing Gains from Trade through Regional Cooperation in Trade Policy, Transport and Customs transit. 2006. 148p.
13. Cross-Border Trade within the Central Asia Regional Economic Cooperation, World Bank, Washington, D.C. 2007.
14. Joint Study on developing Euro-Asian Transport Linkages. UN.2008. 216p.
15. Khashimov A. The Transport Paradigm of SCO. Dongouzhongyayanjiu (Russian, Central Asian East European Studies). Bimonthly Journal of Academy of SS China. Beijing.: 2006. 1-10 p.p
16. Reshaping Economic Geography. WRD. WB. Washington, DC. 2012.
17. The Cost of Being LL: LC and SCR WB 2007.

[www.naukom.ru](http://www.naukom.ru)

[www.review.uz](http://www.review.uz)

[www.ec.europa.eu/eurostat](http://www.ec.europa.eu/eurostat)

<http://army.lv/ru/il-114-100/634/25694>

<http://www.ecb.int/pub/pdf/scpwps/ecbwp467.pdf>

[www.demoscope.ru](http://www.demoscope.ru)

[www.pnas.org](http://www.pnas.org)

[www.ecsocman.edu.ru](http://www.ecsocman.edu.ru)

<http://un.org/esa/hdr/2004/index.html>

[www.motca.gov.af](http://www.motca.gov.af)

[www.mopwc.gov.afhttp://www.lid.lv/images/PDF/microsoft\\_word\\_satuzn.pdf](http://www.mopwc.gov.afhttp://www.lid.lv/images/PDF/microsoft_word_satuzn.pdf)

**Приложение 1**  
**Состояние подписания, принятия и/или ратификации странами региона международных соглашений и конвенций в сфере транспорта**

№№		Дата принятия	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Узбекистан (дата присоединения)
<b>I. Международные соглашения и конвенции в сфере инфраструктуры транспорта и коммуникаций</b>						
1.1	Декларация, касающаяся постройки международных дорожных магистралей	16.09.1950 г.				
1.2	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА-AGR) <sup>13</sup>	15.11.1975 г.	+			
1.3	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ-AGC)	31.05.1985 г.				
1.4	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП-AGTC)	1.02.1991г.	+			
1.5	Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	19.01.1996 г.				
1.6	Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)	17.01.1997 г.				
<b>Республика Узбекистан не принимает участия в указанных международных соглашениях и в настоящее время не рассматривает присоединение к ним.</b>						
<b>II. Международные соглашения и конвенции в сфере дорожного движения и дорожных знаков и сигналов</b>						
2.1	Конвенция о дорожном движении	19.09.1949г.				
2.2	Протокол о дорожных знаках и сигналах	19.09.1949г.				
2.3	Европейское соглашение о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон	16.09.1950г.				
2.4	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1949г. о дорожном движении и Протокол 1949г. о дорожных знаках и сигналах	16.09.1950г.				
2.5	Европейское соглашение относительно взаимных сетей автодорог, обеспечивающих	13.12.1957г.				
13 Подписана в 1957г. в Женеве. Соглашение формирует основу для гармонизации сетей автодорог, обеспечивающих	ЕАТС. Конвенция о дорожном движении	08.11.1968г. 38	+		+	+ 17.01.1996г.
2.7	Конвенция о дорожных знаках и сигналах	08.11.1968г.	+		+	+ 28.05.1997г.

2.8	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении от 1968г.	01.05.1971г.				
2.9	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах от 1968г.	01.05.1971г.				
2.10	Протокол о разметке дорог к Европейскому Соглашению, дополняющему Конвенцию	1.03.1973г.				
2.11	Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ)	1.04.1975г.				
<b>Республика Узбекистан участвует в 2 конвенциях из 11. Вопросы присоединения к другим соглашениям этой группы, пока не рассматриваются.</b>						
<b>III. Международные соглашения и конвенции по регулированию автотранспортных средств</b>						
3.1	Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний	20.03.1958г.				
3.2	Соглашение о единообразных условиях периодических ТО колесных ТС и взаимном признании таких осмотров <sup>14</sup>	13.11.1997г.				П
3.3	Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах <sup>15</sup>	25.06.1998г.				
<b>Республика Узбекистан подписала, но пока не ратифицировала соглашение см. п.3.2. Вопросы присоединения к другим соглашениям этой группы, пока не рассматриваются.</b>						
<b>IV. Международные соглашения и конвенции, а также другие правовые документы, касающиеся автомобильного транспорта.</b>						
<b>Условия работы.</b>						
4.1	Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР-АЕТР). Женевское соглашение.	1.07.1970 г.	+			+
<b>Республика Узбекистан участвует в этом соглашении.</b>						
<b>V. Международные соглашения и конвенции. Налогообложение</b>						
5.1	Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении	18.05.1956г.				
5.2	Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых в международной перевозке пассажиров					
5.3	Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых в международной перевозке	14.12.1956г.				+ 20.01.1999г.

5 В ЕСМА включен участок Е -40 «Ташкент –Нукус – Бейнеу – Астрахань - Волгоград далее в трансевропейские транспортные коридоры.

<sup>14</sup> Подписано 8 государствами.

<sup>15</sup> Подписано 26 государствами.

	грузов					
<b>Республика Узбекистан участвует в 1 конвенции из 3.</b>						
<b>Вопросы присоединения к другим соглашениям этой группы, пока не рассматриваются.</b>						
<b>VI. Международные соглашения и конвенции. Частное право</b>						
6.1	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ - CMR). Женевская конвенция.	19.05.1956г.	+	+	+	+ 27.12.1995г.
6.2	Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП)	1.03.1973г.				
6.3	Протокол к Конвенции о договоре международной автоперевозки пассажиров и багажа (КАПП)	5.07.1978г.				+
6.4	Протокол к Конвенции договора международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	5.07.1978г.				
6.5	Международная конвенция по временному ввозу дорожных транспортных средств для коммерческих целей	18.05.1956г.		+	+	+ 11.04.1999г.
6.6	Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта	17.03.1954г.				
<b>Республика Узбекистан участвует в 2 конвенциях в одном протоколе.</b>						
<b>Вопросы присоединения к другим соглашениям этой группы, пока не рассматриваются.</b>						
<b>VII. Международные соглашения и конвенции по вопросам упрощения процедур пересечения границ</b>						
7.1	Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы	10.01.1952г.				
7.2	Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы	10.01.1952г.				
7.3	Конвенция о таможенных льготах для туристов	4.06.1954г.				
7.4	Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающейся ввоза рекламных туристических документов и материалов	4.06.1954г.				
7.5	Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств <sup>16</sup>	4.06.1954г.				
7.6	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и прогулочных судов	18.05.1956г.				
7.7	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров	18.05.1956г.				
7.8	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей	18.05.1956г.				
7.9	Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP	15.01.1958г.				
7.10	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)	15.01.1959г.				
7.11	Европейская конвенция о таможенном	9.12.1960				

<sup>16</sup> Подписана 78 странами.

	режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках	г.				
7.12	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров	02.12.1972г.				+27.02.1997г.
7.13	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)	14.11.1975г.	+	+	+	+ 28.03.1996г.
7.14	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах	21.10.1982г.		+		+27.02.1997г.
7.15	Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок	21.01.1994				+ 27.05.1997г.
<b>Республика Узбекистан участвует в четырех конвенциях из 15. Вопросы присоединения к другим соглашениям этой группы, пока не рассматриваются.</b>						
<b>VIII. Международные соглашения и конвенции, регламентирующие перевозку опасных грузов</b>						
8.1	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов по дорогам (ДОПОГ - ADR) <sup>17</sup>	30.09.1957	+			
8.2	Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ).	10.10.1989				
8.3	Протокол о внесении поправок в ст. ст. 1а, 14 (1), 14 (3) б. Европейского Соглашения от 30.09.1957г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) <sup>18</sup>	28.10.1993				
<b>Республика Узбекистан не принимает участие этих соглашениях. Вопросы присоединения к другим соглашениям этой группы, пока не рассматриваются.</b>						
<b>IX. Международные соглашения и конвенции, регулирующие перевозку скоропортящихся пищевых продуктов</b>						
9.1	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС-АТР)	01.09.1970	+			+ 11.2.2000г.
<b>Республика Узбекистан участвует в этом соглашении.</b>						

Кроме этого ЕЭК ООН имеет 10 конвенций и соглашений, регламентирующих правила, условия и процедуру осуществления внутреннего судоходства.

+ - подписание, ратификация, присоединение

П - подписано, но не ратифицировано

Кроме указанных в таблице соглашений и конвенций, Республика Узбекистан участвует в Соглашении о Трансазиатской железной дороге от 10.11.2006г. Участниками указанного соглашения также являются Армения, Азербайджан, Камбоджа, КНР, Индонезия, Иран, Казахстан, Лаос, Монголия, Непал, Корея, Российская Федерация, Шри-Ланка, Таджикистан, Тайланд, Турция и Вьетнам.

<sup>17</sup> Подписано 43 государствами. Соглашение создает основу для повышения безопасности дорожного движения при перевозке ОГ.

<sup>18</sup> Подписано 30 государствами.

Приложение 2

Перечень многосторонних договоров в рамках СНГ, подписанных Республикой Узбекистан				
	Соглашение о порядке таможенного оформления транзитных грузов	02.04.1992 г. Алматы	Узбекистан присоединился 02.04.1992 г.	Статья 1. Общие положения 2. Таможенные <b>грузы</b> перевозятся по процедуре <b>таможенного транзита</b> до таможенного места назначения через одну или несколько промежуточных таможен под ответственность предприятий, организаций и граждан, принявших такие грузы к перевозке.
	Соглашение о перевозке грузов на особых условиях	05.04.1996 г. Кишинев  Внесены изменения в соответствии с Изменениями и дополнениями и от 22-24 ноября 2005 г.	Узбекистан присоединился 05.04.1996 г.	1. <b>Железнодорожные</b> администрации совместно с заинтересованными грузоотправителями и грузополучателями в исключительных случаях, когда, вследствие <b>особых обстоятельств, перевозка отдельных грузов</b> не может быть осуществлена на основании действующих правил, могут устанавливать порядок перевозки данного груза на особых условиях.
3.	Соглашение о порядке транзита через территории государств - участников Содружества Независимых Государств	04.06.1999 г. Минск	Узбекистан присоединился 04.06.1999 г.  Вступление в силу в соответствии со статьей 12	Статья 1 Настоящее Соглашение определяет порядок <b>транзита товаров и транспортных средств</b> через таможенные территории Сторон.
4.	Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств - участников Содружества Независимых Государств	04.06.1999 г. Минск	Узбекистан присоединился 04.06.1999 г.  Вступление в силу в соответствии со статьей 18	Статья 2 <b>Максимальные размеры и массы</b> транспортных средств и осевые массы, предусмотренные настоящим Соглашением (приложения NN 1, 2, 3), установлены для <b>автомобильных дорог</b> государств - участников настоящего Соглашения, по которым осуществляются <b>межгосударственные и транзитные перевозки</b> , включая международные автомобильные дороги Содружества Независимых Государств.
5.	Протокол о порядке взаимодействия таможенных служб государств - участников Содружества Независимых Государств при перевозках специальных грузов и продукции военного назначения	Ялта, 8 октября 1999 г.	Узбекистан присоединился  Вступление в силу в соответствии со статьей 14	Статья 2 Целью настоящего Протокола является упорядочение процедуры <b>перемещения</b> через таможенные границы Сторон <b>специальных грузов и продукции военного назначения</b> .
6.	Соглашение о взаимодействии государств - участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок	18.09.2003 г. Ялта	Узбекистан присоединился  Вступление в силу с 12 августа 2005 г. в соответствии со статьей 17	Статья 2 1. Настоящее Соглашение регулирует вопросы осуществления <b>перевозки</b> в <b>международном грузовом сообщении автотранспортными средствами</b> Сторон независимо от государства их регистрации, когда перевозка грузов осуществляется по

			территории не менее двух Сторон и пункт отправления (назначения) находится на территории одной из Сторон.
<p>Узбекистан является подписантом Соглашения о порядке транзита по территориям государств-участников СНГ от 4 июня 1999г. Однако соглашение не предусматривает полноценную систему транзита. В рамках СНГ также действуют: соглашение СНГ о массе и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ; соглашение о введении международного сертификата взвешивания транспортных средств на территориях государств-участников СНГ от 16 апреля 2004г.</p> <p>Соглашения СНГ по вопросам транзита, как и соглашение по упрощению международных автомобильных перевозок государств-членов ШОС, Основное соглашение по международным перевозкам в целях развития маршрутов ТРАСЕКА и Техническое приложение к нему от 8 сентября 1998г., ЭКО и др. не рассматривают ключевые вопросы облегчения транзита грузов, в том числе, защиту свободной конкуренции; разрешение споров, связанных с пересечением границы; механизм обеспечения исполнимости положений соглашения и защиты прав потребителей.</p>			

### Приложение 3

Таможенные конвенции					
1.	Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных перевозочных средств для коммерческого использования	Женева 18.05.1956 г.	Узбекистан присоединился 25.12.1998 г.  Вступил в силу с 11.04.1999 г.	Статья 2 1. Каждая Договаривающаяся Сторона разрешает <b>временный ввоз</b> без оплаты ввозных пошлин и налогов и без применения запрещений на ввоз и ограничений ввоза при условии обратного вывоза и при других условиях, устанавливаемых в настоящей Конвенции, таких перевозочных средств, которые зарегистрированы на территории любой другой Договаривающейся Стороны, ввозимых и используемых для <b>международных дорожных перевозок для коммерческого использования,</b>	Разрешается временный ввоз личного имущества. Узбекистан является членом данной Конвенции.

				участниками, действующими с указанной территории.	
2.	Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках	9.12.1960г.			не имеется информации
3.	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров	Женева, 2 декабря 1972 г	Узбекистан присоединился 30 августа 1996 года  Вступило в силу с 27 мая 1997 года	Определяет порядок <b><u>временного ввоза контейнеров</u></b>	Конвенция работает.
4.	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)	14.11.1975 г. Женева	Узбекистан присоединился 31.08.1995 г.  Вступило в силу для Узбекистана с 28.03.1996 г.	Статья 2 Конвенция касается <b><u>перевозки грузов</u></b> , осуществляемой <b><u>без их промежуточной перегрузки</u></b> , в <b><u>дорожных транспортных средствах</u></b> , <b><u>транспортных средств или контейнерах</u></b> , с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления одной из Договаривающихся Сторон до таможенного места назначения другой Договаривающейся Стороны или той же самой Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и	Конвенция облегчает международные перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, обеспечивает необходимую надежность таможенного контроля и соответствующие гарантии. Конвенция позволяет уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики. Она одновременно предоставляет таможенным органам международную систему контроля, приемлемую для работы, и возможность осуществления таможенного контроля различными государственными системами.

				концом производится автомобильным транспортом.	
5.	Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (Конвенция о контейнерном пуле)	Женева, 21 января 1994 г.	Узбекистан присоединился 30 августа 1996 года	Статья 3 Настоящая Конвенция применяется к <u>контейнерам</u> , которыми Договаривающиеся стороны обмениваются в рамках <u>пула</u> , участники которого учреждены на территории этих Договаривающихся сторон.	Каждая Договаривающаяся сторона допускает к ввозу контейнеры, оговоренные в статье 3 настоящей Конвенции, без уплаты ввозных пошлин и сборов, без запрещений или ограничений на ввоз экономического характера, без ограничений на их использование во внутренних перевозках и без обязательства предъявлять таможенные документы и предоставлять гарантии при их ввозе и вывозе, в том случае если соблюдаются условия, изложенные в статье 5 настоящей Конвенции.
<b>Приложение 4</b>					
<b>Пересечение границы</b>					
6.	Международная конвенция об условиях проведения контроля грузов на границах (гармонизация пограничного контроля)	Женева, 21 октября 1982 г.	Узбекистан присоединился 30 августа 1996 года  Вступил в силу для Узбекистана с 27.02.1997 г.	Статья 3. Сфера применения 1. Настоящая Конвенция применяется ко всем <u>грузам</u> , пересекающим при ввозе, вывозе или <u>транзите</u> одну или более <u>морских</u> , <u>воздушных или сухопутных</u> границ.	Для облегчения международной перевозки грузов настоящая Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, в частности путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения.
<b>Дорожные перевозки грузов</b>					
7.	Международная конвенция по временному ввозу коммерческих дорожных транспортных средств для коммерческих целей (Карнет де Пассаж)*	18.05.1956г.	11.04.1999 г.	<b>Статья 2</b> 1. Каждая Договаривающаяся Страна разрешает временный ввоз без оплаты ввозных пошлин и налогов и без применения запрещений на ввоз и ограничений ввоза при условии обратного вывоза и при других условиях, устанавливаемых в настоящей	Перевозочные средства, ввезенные с целью передачи в найм, после ввоза не будут пользоваться льготами по настоящей Конвенции.

				Конвенции, таких перевозочных средств, которые зарегистрированы на территории любой другой Договаривающейся Стороны, ввозимых и используемых для международных дорожных перевозок для коммерческого использования, участниками, действующими с указанной территории.	
8.	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Женевская конвенция.	Женева, 19 мая 1956 г.  Изменена в соответствии с Протоколом от 5 июля 1978 года	Узбекистан присоединился 31 августа 1995 года  Вступило в силу для с 27 декабря 1995 года	Статья 1 Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору <u>дорожной перевозки</u> грузов за вознаграждение, когда место принятия груза и место, предназначенное для сдачи груза, указанные в договоре, находятся в двух разных странах, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции независимо от местожительства и национальности сторон договора.	Конвенция работает.
9.	Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной дорожной <u>перевозки</u>	Женева, 14 декабря 1956 г.	Узбекистан присоединился 29 августа 1998 года  Вступило в силу 20 января 1999 года	Статья 2 Перевозочные средства, зарегистрированные на территории одной из Договаривающихся Сторон и временно ввезенные при	Освобождение от налогов и сборов предоставляется на территории каждой из Договаривающихся Сторон

	<a href="#">грузов</a>			<b><u>международной перевозке грузов</u></b> на территорию другой Договаривающейся Стороны, освобождаются, на указанных ниже условиях, от <b><u>налогов и сборов</u></b> на движение перевозочных средств или владение таковыми, взыскиваемых на территории этой последней Договаривающейся Стороны.	
10.	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по дорогам (ДОПОГ - ADR) <sup>19</sup>	30.09.1957			Представляется, что Узбекистану нет необходимости присоединения к данному договору. Основание: Центральная Азия объявлена безъядерной территорией.
11.	Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств	Нью-Йорк, 8 июля 1965 г.	Узбекистан присоединился 22 декабря 1995 года  Вступление в силу с 7 марта 1996 года	Статья 2 В соответствии с положениями настоящей Конвенции <b><u>транзитному движению</u></b> и транспортным средствам обеспечивается свобода транзита.	Транзитное движение не подлежит обложению со стороны каких бы то ни было властей на территории транзитного государства таможенными пошлинами или налогами, взимаемыми в связи с импортом или экспортом, или особыми сборами в связи с транзитом.
12.	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	Женева, 1.09.1970 г.	Узбекистан присоединился 25 декабря 1998 года Вступление в силу с 11 января 2000 года	Международная <b><u>перевозка скоропортящихся пищевых продуктов</u></b>	<b>Необходимо разработать процедуры для Государственного Таможенного Комитета Республики Узбекистан для ускорения процедуры оформления скоропортящихся продуктов.</b>  <b>Данный вопрос рассмотрен на заседании Законодательной Палаты Олий Мажлиса Республики Узбекистан</b>
13.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки	Женева, 5 июля 1978 г.	Узбекистан присоединился 30 августа 1996 года		

<sup>19</sup> Подписано 43 государствами. Соглашение создает основу для повышения безопасности дорожного движения при перевозке ОГ.

	грузов (КДПГ)		Вступлен ие в силу с 25 февраля 1997 года		
14.	Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом.	1989г.		<b>Статья 2</b> Настоящая Конвенция применяется: а) к ущербу, причиненному на территории государства-участника, и в результате инцидента, происшедшего на территории государства-участника; б) к предупредительным мерам, принятым для предотвращения или уменьшения такого ущерба.	Узбекистану нет необходимости присоединения к данному договору. Основание: ЦА безъядерная территория
15.	Протокол о внесении поправок в ст. 1а, 14 (1), 14 (3) б. ЕС от 1957г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) <sup>20</sup>	1993			не имеется информации
<p><b>Приложение 5</b></p> <p><b>Железнодорожный транспорт</b></p>					
16.	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)	1 ноября 1951 года	Узбекистан присоединился с 18 июня 1993 года	Статья 2. Применение Соглашения § 1. На условиях настоящего Соглашения производится <b>перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом</b>	Республика Узбекистан начала адаптацию внутренних нормативных актов к новым изменениям СМГС.

<sup>20</sup> Подписано 30 государствами.

				<b>сообщении</b> между станциями, указанными в § 2 статьи 3, по накладным, предусмотренным настоящим Соглашением, и только по сети железных дорог - участниц настоящего Соглашения.	
17.	Европейское соглашение об основных международных железнодорожных линиях (AGC)	31.05.1985		Для развития связей между европейскими странами необходимо скоординированный план строительства и оборудования железных дорог, удовлетворяющих требованиям международного сообщения в будущем	Соглашение действуют лишь на территории Европейских стран
<b>Приложение 6</b>					
<b>Автомобильные дороги и автомобильный транспорт</b>					
18.	Соглашение о единообразных условиях официального утверждения предметов, оборудования и частей механических транспортных средств <sup>21</sup>	1957		Соглашением предусмотрено унификация правил, касающихся выдачи и действительности и водительских удостоверений с целью повышения безопасности дорожного движения и облегчения выдачи таких удостоверений водителям – иностранцам, получившим право на ПМЖ на их территории.	Прорабатываются вопросы о возможном присоединении Республики Узбекистан к данному Соглашению. Требуется согласование с МВД, с учетом приоритетом в данной отрасли.
19.	Конвенция о дорожном движении	Вена, 8 ноября 1968 г., С поправками,	Узбекистан присоединился 17	3. С учетом отступлений, предусмотренных в Приложении	<b>Необходима дальнейшая проработка по конвенции для достижения международных стандартов в области</b>

<sup>21</sup> Подписано 46 государствами.

		вступившими в силу 3 сентября 1993 г.	января 1995 года	1 к настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны <b><u>обязуются допускать к международному движению</u></b> по своей территории <b><u>автомобили и прицепы</u></b> , которые отвечают требованиям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся Стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации, выдаваемые в соответствии с положениями главы III, как удостоверяющие, если не будет доказано обратное, что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III.	<b>дорожного движения</b>
20.	Конвенция о дорожных знаках и сигналах*	08.11.1968г.	Узбекистан присоединился 28 мая 1997 года		Правительством Республики Узбекистан утверждены новые правила дорожного движения. Эти правила вступили в силу с 1 марта 2016г. В них, по возможности, учтены соответствующие дорожные знаки и сигналы, предусмотренные конвенцией. Представляется, что вступление в силу новых доработанных правил дорожного движения позволят, в определенной степени, повысить безопасность автотранспортных средств въезжающих, находящихся на территории

					Республики Узбекистан временно и/или проходящих через территорию Узбекистана в режиме транзита.
21.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР- АЕТР)	Женева, 1 июля 1970 г.	Узбекистан присоединился 29 августа 1998 года. Вступил в силу для Узбекистана с 20 апреля 1999 года	Статья 2. Область применения 1. Настоящее Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся Стороны по <b>всем международным автомобильным перевозкам</b> , совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся Стороны или на территории любой Договаривающейся Стороны.	Данное соглашение не является актуальным для международных автоперевозчиков Узбекистана в связи с редким осуществлением ими автоперевозок между государствами в пространстве ЕС и в/из ЕС.
22.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию по дорожному движению от 1968г.	01.05.1971			Правительством Республики Узбекистан утверждены новые правила дорожного движения. Эти правила вступили в силу с 1 марта 2016г. В них, по возможности, учтены соответствующие дорожные знаки и сигналы, предусмотренные конвенцией. Представляется, что вступление в силу новых доработанных правил дорожного движения позволят, в определенной степени, повысить безопасность автотранспортных средств въезжающих, находящихся на территории Республики Узбекистан временно и/или проходящих через территорию Узбекистана в режиме транзита.
23.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию по дорожным знакам и сигналам	01.05.1971	-		
24.	Протокол о разметке дорог к Европейскому Соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968г.)	1973г.			
25.	Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и	1975г.		Соглашением предусмотрено унификация правил, касающихся	Присоединение к данному Соглашению требует согласования с МВД, с учетом приоритетом в данной отрасли.

	действительности водительских удостоверений			выдачи и действительности и водительских удостоверений с целью повышения безопасности дорожного движения и облегчения выдачи таких удостоверений водителям – иностранцам, получившим право на ПМЖ на их территории.	
26.	Европейское соглашение об основных международных транспортных артериях (AGR) <sup>22</sup>	15.11.1975			не имеется информации
27.	Европейское соглашение о важных международных комбинированных транспортных линиях и связанных с ними установках (AGTC)	01.02.1991			не имеется информации
28.	Соглашение о единообразных условиях периодических ТО колесных ТС и взаимном признании таких осмотров <sup>23</sup>	1997		Соглашение устанавливает единообразные условия, которыми должны руководствоваться страны в изготовлении некоторых предметов оборудования и некоторых частей механических транспортных средств, а также использование в своих странах предметов оборудования и	

<sup>22</sup> Подписано 33 государствами. Соглашение формирует основу для гармонизации сетей автодорог, обеспечивающих EATC.

<sup>23</sup> Подписано 8 государствами.

				частей, утвержденных таким образом компетентными органами другой страны.	
29.	Соглашение о введении глобальных ТП для колесных ТС, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных ТС <sup>24</sup>	1998			не имеется информации
30.	Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог	Бангкок, 18 ноября 2003 г.	Узбекистан присоединился 26 апреля 2004 года Вступил в силу с 4 июля 2005 г.	Межправсоглашением утверждена сеть Азиатских автомобильных дорог, в качестве скоординированного плана развития <b><u>маршрутов автомобильных дорог</u></b> , имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутрисударственных программ.	
31.					

## Приложение 7

### Нормативные и правовые акты Республики Узбекистан в сфере транзита

#	Наименование Документа	Дата принятия Вступление в силу, денонсация	Принявший орган	Сфера применения (предмет)	Примечания
1.	<a href="#">О порядке въезда, пребывания, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков из территории Республики Узбекистан</a>	11.01.1995 г. внесены изменения в соответствии с ПКМ РУз от 05.04.1995 г. N 121, ПКМ РУз от 02.08.1995 г. N 308, ПКМ РУз от 25.12.1996 г. N 457, ПКМ РУз от	Кабинет Министров	В целях упорядочения въезда и выезда, <b><u>транзита</u></b> и передвижения <b><u>иностраных автотранспортных перевозчиков</u></b> по территории Республики Узбекистан,	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан 11.01.1995 г. N 11

<sup>24</sup> Подписано 26 государствами.

		29.09.1997 г. N 455, ПКМ РУз от 16.04.1998 г. N 161, ПКМ РУз от 05.06.2001 г. N 245, ПКМ РУз от 01.05.2002 г. N 150, ПКМ РУз от 10.12.2002 г. N 433, ПКМ РУз от 17.02.2004 г. N 74, ПКМ РУз от 26.07.2004 г. N 359, ПКМ РУз от 28.12.2004 г. N 610 ПКМ РУз от 03.01.2007 г. N 4, ПКМ РУз от 03.01.2007 г. N 6, ПКМ РУз от 28.09.2007 г. N 205		организации уплаты ими надлежащих <b><u>сборов, пошлин и иных платежей.</u></b> системы дорожного, бытового и сервисного обслуживания, усиления контроля за соблюдением иностранцами автоперевозчиками законодательства Республики Узбекистан	
2.	Статья 21. Транзит Таможенный кодекс Республики Узбекистан	Принят 26.12.1997 г.  Введен в действие с 01.03.1998 г.	Олий Мажлис	Определение <b><u>термина</u></b> <b><u>«транзит»</u></b>	
3.	Закон РУз "О ввозе и вывозе культурных ценностей", ст. 18	Принят 29.08.1998 г.  Введен в действие с	Олий Мажлис	При <b><u>транзите</u></b> <b><u>культурных</u></b> <b><u>ценностей</u></b> через территорию Республики Узбекистан таможенным органам Республики Узбекистан представляется документ, свидетельствующий о том, что культурные ценности ввозятся исключительно с целью транзита на условиях, определяемых таможенным законодательством и международными договорами Республики Узбекистан. Пересылка культурных ценностей в почтовых отправлениях производится в порядке, установленном законодательством.	
4.	<a href="#">Положение о таможенном режиме транзита</a>	Зарегистрирован МЮ 23.12.1998 г. N 577 Внесены изменения в соответствии с Постановлением	Государ ственны м Таможен ным комитет	Положение о таможенном режиме транзита, разработано в соответствии с Таможенным кодексом Республики Узбекистан	

		ГТК, зарегистрированы м МЮ 10.04.2002 г. N 577-1, Постановлением ГТК, зарегистрированы м МЮ 21.04.2008 г. N 577-2	ом РУз	и определяет порядок <b><u>помещения товаров под таможенный режим транзита.</u></b>	
5.	<a href="#">Инструкция о порядке въезда, пребывания, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков с территории Республики Узбекистан</a>	Зарегистрирован МЮ 13.04.1999 г. N 701	Государственный м Таможенным комитетом ом РУз	Данная инструкция разработана в целях упорядочения <b><u>въезда, пребывания, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков с территории Республики Узбекистан, организации уплаты ими надлежащих сборов, пошлин и иных платежей,</u></b> системы дорожного, бытового и сервисного обслуживания, усиления контроля за соблюдением иностранными автоперевозчиками законодательства Республики Узбекистан	
6.	Закон РУз "О наркотических средствах и психотропных веществах", ст.ст. 12, 25	Принят 19.08.1999 г.  Введен в действие с	Олий Мажлис	<b><u>Транзит наркотических средств,</u></b> психотропных веществ и прекурсоров через территорию Республики Узбекистан без <b><u>разрешения</u></b> специально уполномоченного <b><u>органа</u></b> запрещается.	
7.	<a href="#">Об установлении единых сборов за проезд грузовых автотранспортных средств сопредельных государств через таможенную территорию Республики Узбекистан</a>	31.12.1999 г. внесены изменения Постановлением КМ РУз от 18.02.2000 г. N 58, Постановлением КМ РУз от 10.10.2000 г. N 391, Постановлением КМ РУз от 25.12.2003 г. N 567, Постановлением КМ РУз от 20.05.2004 г. N 239	Кабинет Министров Республики Узбекистан	В целях установления <b><u>единых сборов</u></b> за въезд и <b><u>транзит автотранспортных средств сопредельных государств</u></b> по территории Республики Узбекистан	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан 31.12.1999 г. N 552
8.	<a href="#">Правила доставки товаров под таможенным контролем на автомобильном транспорте</a>	Зарегистрирован МЮ 19.01.2000 г. N 875 Внесены изменения в соответствии с	Государственный м Таможенным ным	1.1. Настоящие Правила доставки товаров под таможенным контролем на	

		Постановлением ГТК, зарегистрированы м. МЮ 09.07.2004 г. N 875-1	комитет ом РУз	автомобильном транспорте разработаны в соответствии с главой 5 Таможенного кодекса Республики Узбекистан “Перевозка товаров и транспортных средств под таможенным контролем” и определяют <b>порядок перевозки на автомобильном транспорте товаров, транспортных средств и документов</b> на них из таможенного органа отправления в таможенный орган назначения под таможенным контролем.	
9.	О внесении дополнений в некоторые решения правительства РУз по вопросам въезда, выезда и транзита грузовых автотранспортных средств и автобусов через таможенную территорию РУз	18.02.2000 г.	Кабинет Министр ов РУз	Вносит изменения в отдельные решения правительства РУз	
10.	Положение о ввозе, вывозе и транзите через территорию Республики Узбекистан наркотических средств, психотропных веществ и прекурсоров	31.07.2000 г.  Внесены изменения в соответствии с ПКМ РУз от 21.02.2002 г. N 62, ПКМ РУз от 16.07.2003 г. N 315	Кабинет Министр ов РУз	1. Настоящее Положение разработано в соответствии с Законом Республики Узбекистан ”О наркотических средствах и психотропных веществах” и регламентирует в рамках законного оборота порядок ввоза в Республику Узбекистан, вывоза из Республики Узбекистан, <b>транзита через территорию республики наркотических средств, психотропных веществ и прекурсоров</b> , в отношении которых установлены меры государственного контроля, с учетом международных обязательств, принятых Республикой Узбекистан, и	Приложени е N 1 к ПКМ РУз от 31.07.2000 г. N 293

				требований, предусмотренных соответствующими конвенциями ООН.	
11.	Об упорядочении взимания сборов за проезд грузовых автотранспортных средств и автобусов Кыргызской Республики по таможенной территории Республики Узбекистан	10.10.2000 г. Внесены изменения Постановлением КМ РУз от 29.01.2007 г. N 20	Кабинет Министров Республики Узбекистан	В целях упорядочения взимания <b><u>сборов за проезд кыргызских грузовых автотранспортных средств и автобусов</u></b> по территории Республики Узбекистан	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан 10.10.2000 г. N 391
12.	О транзите особых грузов и воинских контингентов	11.05. 2001 г.  Внесены изменения Законом РУз от 30.04.2004 г. N 621-II	Олий Мажлис	Статья 1. Цель настоящего Закона Настоящий Закон регулирует общественные отношения в области защиты интересов и обеспечения безопасности Республики Узбекистан при <b><u>транзите особых грузов и воинских контингентов.</u></b>	Закон Республики Узбекистан N 213-II
13.	Об унификации сборов за проезд грузовых автотранспортных средств и автобусов Республики Таджикистан через таможенную территорию Республики Узбекистан	08.01.2002 г.  Внесены изменения в соответствии с Постановлением КМ РУз от 25.12.2003 г. N 567, Постановлением КМ РУз от 17.12.2008 г. N 274	Кабинет Министров Республики Узбекистан	В соответствии с достигнутой договоренностью на встрече глав государств в декабре 2001 года в г. Ташкенте, в целях укрепления добрососедских отношений, <b><u>унификации ставок сборов за въезд и транзит грузовых автотранспортных средств и автобусов</u></b> Республики <b><u>Таджикистан</u></b> через таможенную территорию Республики Узбекистан	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан 08.01.2002 г. N 11
14.	О мерах по организации транспортировки коммерческих грузов на территорию Афганистана	31.01.2002 г. внесены изменения Постановлением КМ РУз от 28.06.2002 г. N 235, Постановлением КМ РУз от 20.04.2007 г. N 82	Кабинет Министров	В целях расширения географии <b><u>поставок в Афганистан коммерческих грузов</u></b> с использованием сети <b><u>автомобильных и железных дорог</u></b> Республики Узбекистан через мост Термез-Хайратон	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан N 41
15.	О государственном регулировании и контроле транзита особых грузов и воинских контингентов через территорию Республики Узбекистан	21.02.2002 г.  Внесены изменения Постановлением КМ РУз от 10.07.2004 г. N 323, Постановлением КМ РУз от	Кабинет Министров	В соответствии с Законом Республики Узбекистан "О транзите особых грузов и воинских контингентов" и в целях обеспечения <b><u>безопасности</u></b>	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан N 62

		26.07.2004 г. N 359, Постановлением КМ РУз от 22.02.2005 г. N 73, Постановлением КМ РУз от 17.12.2010 г. N 301		<b><u>перевозок опасных грузов, вооружения военной техники, военного имущества и воинских контингентов</u></b> , а также повышения эффективности контроля за их <b><u>транзитом</u></b> по территории Республики Узбекистан	
16.	Положение о порядке выдачи разрешений на транзит особых грузов и воинских контингентов через территорию Республики Узбекистан и контроля за его осуществлением	21.02.2002 г.	Кабинет Министров	I. Общие положения 1. Настоящее Положение в соответствии с Законом Республики Узбекистан от 11 мая 2001 года N 213-II "О транзите особых грузов и воинских контингентов" определяет порядок выдачи, продления срока действия и аннулирования <b><u>разрешений на транзит</u></b> , а также порядок осуществления государственного контроля за транзитом <b><u>особых грузов и воинских контингентов</u></b> через территорию Республики Узбекистан.	Приложение N 3 к Постановлению КМ РУз от 21.02.2002 г. N 62
17.	Правила оформления ветеринарных документов при экспорте, импорте и транзите грузов, находящихся под государственным ветеринарным надзором, и их перевозке	Зарегистрирован МЮ 22.01.2004 г. N 1302  Внесены изменения в соответствии с Приказом начальника ГГУВ, зарегистрированным МЮ 07.07.2008 г. N 1302-1	Приказом начальника ГГУВ	Настоящие Правила применяются в отношении <b><u>оформления ветеринарных документов при экспорте, импорте и транзитных перевозках</u></b> поднадзорных государственной ветеринарной службе <b><u>грузов</u></b> , указанных в приложении N 1, а также их перевозок по территории Республики Узбекистан.	
18.	Правила перевозки по территории Республики Узбекистан взрывчатых материалов железнодорожным транспортом	Зарегистрированы МЮ 08.07.2005 г. N 1493	МВД и Госинспекция "Саноат контекн азорат"	Настоящие Правила устанавливают порядок <b><u>перевозки, специальные требования к технологическим перемещениям взрывчатых веществ</u></b> , материалов и изделий с	Утверждены Постановлением от 25.05.2005 г. МВД N 5 и Госинспекции

				их применением, а также средств взрывания промышленного назначения (далее - ВМ) по территории Республики Узбекистан <b><u>железнодорожным транспортом</u></b> предприятиями, организациями и учреждениями, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, и определяют основные требования к организации, техническому обеспечению и безопасности перевозок.	"Саноаткон техназорат" N 80
19.	Положение о порядке внесения на депозитный счет таможенных органов Республики Узбекистан денежного обеспечения уплаты таможенных платежей в отношении алкогольной и табачной продукции, перемещаемой транзитом через территорию Республики Узбекистан	04.10.2007 г.  Внесены изменения в соответствии с Постановлением ГТК и МВД, зарегистрированы м МЮ 21.07.2004 г. N 1278-1	ГТК	Настоящее Положение о порядке таможенного сопровождения товаров, перемещаемых по автомобильным дорогам разработано в соответствии с Таможенным кодексом Республики Узбекистан и определяет порядок <b><u>таможенного сопровождения товаров, транспортных средств, перемещаемых по автомобильным дорогам</u></b> в соответствии с правилами доставки под таможенным контролем между таможенными органами, а также товаров, помещенных <b><u>под таможенный режим транзита</u></b> . Настоящее Положение не распространяется на таможенных перевозчиков, осуществляющих перевозку товаров под таможенным контролем.	Приложение N 2 к Постановлению Президента РУз от 04.10.2007 г. ПП-703
20.	О мерах по дальнейшему упорядочению транзита через территорию Республики Узбекистан	04.10.2007 г.	Президент Республики	В целях обеспечения надлежащего <b><u>таможенного контроля</u></b> за	Постановление Президента Республики

	отдельных видов подакцизных товаров		Узбекистан	<b>транзитным перемещением</b> по территории Республики Узбекистан отдельных видов <b>подакцизных товаров</b>	Узбекистан 04.10.2007 г. N ПП-703
21.	Положение о порядке выдачи разрешения на транзитное перемещение через территорию Республики Узбекистан алкогольной и табачной продукции	04.10.2007 г.	Президент РУз	1. Настоящее Положение определяет порядок <b>транзитного перемещения алкогольной и табачной продукции</b> через территорию Республики Узбекистан автомобильным и железнодорожным транспортом, в том числе в случае осуществления смешанных перевозок.	Приложение N 1 к Постановлению Президента РУз от 04.10.2007 г. ПП-703

### Приложение 8

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 24**  
**к постановлению Президента Республики Узбекистан от 22 декабря 2015 года № ПП-2455**  
**СТАВКИ**  
**сборов и отчислений в Республиканский дорожный фонд при Министерстве финансов Республики Узбекистан**

№	Виды сборов и отчислений	Ставки сборов
<b>I</b>	<b>Сборы за въезд и транзит по территории Республики Узбекистан автотранспортных средств иностранных государств</b>	<b>в долл. США</b>
1.	Сбор за въезд на территорию и транзит по территории Республики Узбекистан автотранспортных средств из иностранных государств, за въезд одного автоперевозчика (за исключением стран, указанных в п.п.2–5)	400
2.	Сборы за въезд и транзит с каждого грузового автотранспортного средства и автобуса Республики Таджикистан через территорию Республики Узбекистан:	
	с одного грузового автотранспортного средства и автобуса	130
	за каждый день, свыше 3 суток пребывания грузового автотранспортного средства и автобуса на территории Республики Узбекистан	70
	за транзитный проезд грузовых автотранспортных средств и автобусов в третьи страны (кроме стран СНГ) через территорию Республики Узбекистан	90
3.	Сборы за въезд грузовых автотранспортных средств и автобусов Республики Казахстан на территорию Республики Узбекистан, за исключением транзита через территорию Республики Узбекистан, за въезд одного грузового автотранспортного средства	300
4.	Сборы за въезд и транзит грузовых автотранспортных средств и автобусов Кыргызской Республики через территорию Республики Узбекистан	300
5.	Сборы за въезд и транзит автотранспортных средств Республики Туркменистан по территории Республики Узбекистан по типам автотранспортных средств:	
	грузовые автотранспортные средства грузоподъемностью:	
	до 10 тонн	50
	от 10 до 20 тонн	100
	свыше 20 тонн	150

	автобусы с числом посадочных мест:			
	менее 12 посадочных мест		25	
	от 13 до 30 посадочных мест		50	
	свыше 30 посадочных мест		100	
	легковые автотранспортные средства, следующие транзитом		30	
	мотоциклы, следующие транзитом		15	
<b>II</b>	Сбор за приобретение и(или) временный ввоз на территорию Республики Узбекистан автотранспортных средств, уплачиваемый владельцами (пользователями) автотранспортных средств при их регистрации в органах Министерства внутренних дел Республики Узбекистан			
<b>1.</b>	По новым автотранспортным средствам, приобретаемым в специализированной торговой сети, независимо от страны производителя		3% от цены приобретения	
<b>2.</b>	По автотранспортным средствам, бывшим в эксплуатации:		в % от минимальной заработной платы за каждую лошадиную силу в зависимости от срока эксплуатации	
			до 3 лет	от 3 до 7 лет включительно
				Свыше 7 лет
	Автомобили легковые	11	9	6
	Мотоциклы (включая мопеды) и велосипеды с установленным вспомогательным двигателем, с колясками или без них	10	7	5
	Прочие моторные транспортные средства	16	13	9
<b>III</b>	Отчисления от общей суммы подлежащих поступлению в бюджет средств от выкупа имущества предприятий и организаций ГАК «Узавтойул» (%)		50	

Примечание:

1. За проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств иностранных государств по территории Республики Узбекистан, наряду с уплатой сбора по ставкам, предусмотренным настоящим приложением, дополнительно взимается плата в размерах, установленных постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 11 января 1995 года № 11.

2. За въезд и транзит по территории Республики Узбекистан с иностранных грузовых автотранспортных средств и автобусов, пересекающих Государственную границу Республики Узбекистан с Республикой Таджикистан, наряду с уплатой сбора по ставкам, предусмотренным настоящим приложением, дополнительно взимаются сборы в размерах, установленных постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 декабря 2008 года № 274.

3. При перевозке грузов из третьих стран в Республику Узбекистан и вывоза грузов с территории Республики Узбекистан с грузовых автотранспортных средств Туркменистана дополнительно взимается сбор в размере 175 долл.США в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 28 сентября 1999 года № 447.

4. При перевозке гуманитарных грузов к ставке сборов, взимаемых при въезде и транзите автотранспортных средств, применяется понижающий коэффициент 0,5.

5. Если международным договором Республики Узбекистан установлены иные правила, то применяются правила международного договора.

**Ситуация с присоединением стран Центральной Азии основным международным транспортным соглашениям и конвенциям**

	Международные соглашения и конвенции	Дата принятия	Азербайджан	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Узбекистан
1	Конвенция по дорожному движению *	08.11.1968г.	V	V		V	V
2	Конвенция по дорожным знакам и сигналам*	08.11.1968г.		V		V	V
3	Конвенция по контракту на международные автодорожные перевозки товаров - CMR*	19.05.1956г.		V	V	V	V
4	Таможенная конвенция по временному ввозу коммерческих дорожных транспортных средств *	18.05.1956г.	V		V		V
5	Конвенция по налогообложению использования дорожных транспортных средств в международном дорожном транспорте	14.12.1956					V
6	Таможенная конвенция по международной транспортировке грузов на основании TIR - карнет*	14.11.1975г.	V	V	V	V	V
7	Международная конвенция по гармонизации пограничного контроля товаров*	21.10.1982г.	V		V		V
8	Таможенная конвенция по контейнерам*	02.12.1972г.					V
9	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию по дорожному движению	01.05.1971					
10	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию по дорожным знакам и сигналам	01.05.1971					
11	Европейское соглашение по вопросам работы экипажей транспортных средств, участвующих в международном дорожном движении (AETR)	01.07.1970	V	V			V
12	Европейское соглашение по вопросам международной перевозки опасных грузов по дорогам (ADR)	30.09.1957	V	V			
13	Соглашение по международным перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов и о специальном оборудовании, которое должно использоваться при таких перевозках (АТР)	01.09.1970	V	V			V
14	Европейское соглашение об основных международных транспортных артериях (AGR)	15.11.1975	V	V			
15	Европейское соглашение об основных международных железнодорожных линиях (AGC)	31.05.1985					

16	Европейское соглашение о важных международных комбинированных транспортных линиях и связанных с ними установках (AGTC)	01.02.1991		V				
----	--	------------	--	---	--	--	--	--

- Включена в Резолюцию 48/11 от 29.10.2001г. Экономической и социальной комиссии ООН по Азии и Тихоокеанскому региону.