

## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

### ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ:

В Приволжском таможенном управлении подвели итоги прошедшего года .....1  
Уроженка Азербайджана не смогла обжаловать в Перми приговор за контрабанду 4 млн рублей .....2  
Таможенники в преддверии 8 Марта ежесуточно оформляют более 350 тонн свежих цветов .....2

### НОВОСТИ ЕАЭС:

РФ будет жестко пресекать недобросовестный импорт через страны ЕАЭС .....2  
Упрощается процедура подтверждения непреференциального происхождения товаров в ЕАЭС .....3  
ЕАЭС обнулil ставки ввозных пошлин на некоторые виды двигателей внутреннего сгорания .....3  
Росаккредитация разъясняет решения по отдельным органам по сертификации Киргизии .....4

### ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ:

Итоги внешней торговли России за январь-декабрь 2025 года .....4  
Евросоюз на год продлил часть санкций против России .....5  
США на год продлили санкции против России .....5

### ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ:

О корректном указании сведений о разрешительных документах при импорте средств защиты растений .....5  
Об обеспечении уплаты таможенных пошлин, налогов .....6  
С 1 марта 2026 ФТС меняет диспетчеризацию деклараций между ЦЭД: «почти любая ДТ — на любой ЦЭД» .....6  
Изменения в пункт 39 Порядка заполнения заявления о выпуске товаров до подачи ДТ .....7

### ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ:

Суд ЕС признал законной конфискацию ввозимых россиянами в страны блока автомобилей .....7

Как работает пенсионная система в Союзном государстве .....8

### СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА:

Дело «Фруктовой лавки»: Верховный суд объяснил, почему импортеры теперь виноваты до того, как докажут обратное .....8  
Таможня взыскала с пермяка более 1,8 млн рубля утилизационного сбора .....8  
Суд ЕАЭС: компетенция, где находится и как подать заявление .....9

### ЛОГИСТИКА:

Три часа на оригинал: Дальний Восток вводит режим «нулевой терпимости» к ошибкам в документах .....10  
Февральский сбой: массовые отмены рейсов не спасают ставки от 46-процентного обвала .....11  
Экспорт провалился под лёд .....12  
Цена эскалации в Персидском заливе: перевозчики ввели военные надбавки и заморозили бронирования 2 марта 2026 .....13  
В ЕАЭС вводится онлайн-отслеживание грузов .....14  
ЕАЭС: утвержден обновленный Порядок допущения транспортных средств к перевозкам товаров под таможенными пломбами и печатями .....15

### ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД:

Эффективность покажет практика .....15  
Включение в таможенную стоимость товаров расходов покупателя на связанные с оплатой товаров услуги посредника, выполняющего функции платежного агента .....17

### ПРОЧЕЕ:

НДС 10 % для детских товаров: Минфин определил, какие документы будут обязательными .....19  
Новые правила утильсбора с 1 апреля: автомобили подорожают до 40 % .....19

## ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ

### В Приволжском таможенном управлении подвели итоги прошедшего года

Итоги работы таможенных органов Приволжского региона за 2026 год озвучили на заседании Коллегии Приволжского таможенного управления в Нижнем Новгороде. В мероприятии принял участие первый заместитель руководителя ФТС России Александр Повод.

Также на заседании присутствовали заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Игорь Паньшин, Приволжской транспортной прокуратурой Максим Суров, начальник Управления на транспорте Министерства внутренних дел России по Приволжскому федеральному округу Игорь Авдеев и другие.

В государственный бюджет таможенными органами Приволжского региона в 2025 году перечислено 154,57 млрд рублей таможенных платежей.

По итогам работы правоохранительных подразделений было возбуждено 118 уголовных дел. Из них почти половина — по фактам контрабанды: иного вооружения и товаров двойного назначения (17 УД); стратегически важных товаров (25 УД); наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, их прекурсоров (28 УД). 16 уголовных дел возбуждались по фактам уклонения от уплаты таможенных платежей.

Количество возбужденных уголовных дел по фактам совершения валютных операций по переводу денежных средств в иностранной валюте или валюте РФ на счета нерезидентов с использованием подложных документов — 11 УД. Размер незаконно переведенной иностранной валюты или валюты РФ увеличился на 93,82 % и составил 1054,6 млн руб. (в 2024 году — 544,1 млн руб.).

В 2025 году таможенными органами Приволжья возбуждено 1 уголовное дело по факту незаконного экспорта из Российской Федерации химических веществ, которые могут быть использованы при создании оружия массового поражения.

В ходе проведения оперативно-розыскных мероприятий и таможенного контроля изъята 1 т 282 кг 10 г 206 мг контролируемых веществ. Возбуждено 15 642 дел об АП.

В воздушных пунктах пропуска (региональных аэропортах) таможенниками проводится работа по выявлению нарушений законодательства. Количество физических лиц, проследовавших через таможенную границу в ВПП Приволжского региона, в 2025 году увеличилось на 17,9 % и составило 4 306 224 (в 2024 году — 3 652 783). Общее количество выявленных фактов перемещения через таможенную границу ЕАЭС товаров, обладающих признаками запрещенных (ограниченных) к перемещению, и коммерческих партий товаров под видом товаров для личного пользования составило 3 186 (в 2024 году — 3 096, увеличение на 2,9 %).

Таможенниками Приволжского региона ведется активная работа на региональном внутреннем рынке. Здесь совместно с другими ведомствами регулярно проводятся проверочные

мероприятия по выявлению контрафактной, «санкционной» и немаркированной продукции. В результате проверочных мероприятий выявлены:

- 103 715 единиц товаров с признаками контрафактных: обувь, парфюмерия, легкая промышленность, бытовая химия, электроинструменты;
- 564 907 единиц продукции без обязательной маркировки: обувь, табачная, алкогольная продукция, легкая промышленность;
- 13 954 единицы товаров без маркировки и с признаками контрафактных: обувь, табачная продукция, парфюмерия, легкая промышленность, алкогольная продукция и др.;
- 30,039 тонны товаров с нарушениями.

Среди приоритетных задач на 2026 год — реализация алгоритма автоматической межпостовой диспетчеризации деклараций на товары, внедрение национальной системы подтверждения ожидания товаров — СПОТ, а также оказание помощи должностным лицам — участникам СВО и членам их семей.

Виктор Никулин, и.о. начальника Приволжского таможенного управления: «В прошлом году начался второй этап реализации Стратегии развития таможенной службы России до 2030 года. Деятельность таможенных органов Приволжского региона была сосредоточена на безусловном выполнении поручений Президента, Правительства Российской Федерации и руководителя Федеральной таможенной службы. Обеспечена положительная динамика контрольных показателей реализации Стратегии».

*[Пресс-служба Приволжского ТУ](#)*

## Уроженка Азербайджана не смогла обжаловать в Перми приговор за контрабанду 4 млн рублей

Уроженка Азербайджана не смогла обжаловать решение суда по делу о попытке вывезти из России крупную сумму денег без декларации. Этот инцидент произошел в аэропорту Перми, где женщина, летевшая в Баку, была остановлена таможенниками. У нее обнаружили 4 млн руб., что превышает разрешенный порог для вывоза без декларации (эквивалент 10 тыс. долларов США).

Нарушительница заявила, что не имеет товаров, подлежащих декларированию, и прошла через «зеленый» коридор. Однако сотрудники таможни провели выборочный контроль и остановили ее.

Пермский районный суд признал женщину виновной в контрабанде наличных денежных средств (ч. 1 ст. 200.1 УК РФ) и назначил ей наказание в виде шести месяцев ограничения свободы. Кроме того, у нее конфисковали 3 163 882 руб., которые превышали разрешенную сумму для вывоза без декларации, и передали их в собственность РФ.

Осужденная посчитала приговор слишком суровым и подала апелляцию в Пермский краевой суд. Но апелляционная инстанция не изменила решение первой инстанции, признав его законным и обоснованным. Как сообщили в пресс-службе суда, судебная коллегия отметила, что при вынесении приговора были учтены все смягчающие обстоятельства, такие как наличие детей на иждивении и характер преступления. Также было учтено, что женщина была знакома с правилами перевозки наличных за границу, но осознанно их нарушила.

*[Newsko.ru](#)*

## Таможенники в преддверии 8 Марта ежедневно оформляют более 350 тонн свежих цветов

Поставки свежих цветов растут в преддверии 8 Марта. В феврале среднесуточное количество оформляемой таможенниками цветочной продукции увеличилось на 75 % по сравнению с январем и превысило 350 тонн. Всего с 1 февраля по 25 февраля было ввезено 8,8 тыс. тонн цветочной продукции.

После таможенного оформления средняя стоимость розы, в зависимости от характеристик цветка, таких как длина стебля и величина бутона, составляет порядка 42 рублей за единицу. При этом конечная цена товара в местах оптовой и розничной торговли может сильно отличаться.

«В предпраздничный период поставки цветов традиционно возрастают. Таможенное оформление осуществляется оперативно, занимает не более 4 часов, так как это скоропортящийся товар. Поэтому со стороны таможни работа ведется в штатном режиме, цветочная продукция выпускается строго в сроки», — отметил Николай Бирлов, главный инспектор Главного управления «Аналитический центр» ФТС России.

С начала года количество задекларированных свежих цветов превысило 14,9 тыс. тонн, а стоимость — 112 млн долларов США.

В структуре цветочной продукции преобладают розы (45 %), хризантемы (20 %) и гвоздики (7 %).

Страны-лидеры по объемам поставок — Эквадор (41 %), Нидерланды (32 %), Колумбия (9 %) и Кения (8 %).

Наибольший объем декларирования приходится на Московскую и Северо-Западную электронные таможни. Это 5,9 тыс. тонн и 5,8 тыс. тонн цветов соответственно.

*[Customs.gov.ru](#)*

### НОВОСТИ ЕАЭС

## РФ будет жестко пресекать недобросовестный импорт через страны ЕАЭС

Россия в рамках работы по «обелению» экономики будет жестко защищать внутренний рынок от недобросовестного импорта, в том числе поступающего в РФ с территории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), заявил вице-премьер РФ Алексей Оверчук на Интеграционном форуме в рамках организованной РСПП Недели российского бизнеса.

По мнению замглавы российского правительства, работа по снятию барьеров в торговле со странами-партнерами должна сопровождаться усилением контроля за товарами, поступающими на российский рынок: «Одновременно с устранением ограничений на внешних рынках мы, конечно же, стремимся не допустить недобросовестной конкуренции со стороны импорта на внутреннем рынке. И здесь мы проводим работу в соответствии с решением об обелении экономики».

«Прежде всего это связано с тем, что у нас существует открытая таможенная граница с нашими партнерами по Евразийскому экономическому союзу, и на наш рынок попадают товары, которые создают недобросовестную конкуренцию нашему внутреннему рынку. И здесь мы настроены на очень жесткие меры для того, чтобы пресекать эту недобросовестную практику», — подчеркнул Оверчук.

Частью этой работы является запуск в текущем году системы подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ), в рамках

которой импортер должен подтвердить факт заключения сделки на поставку товара из государства-члена ЕАЭС и оформить в установленном порядке соответствующий документ, отметил вице-премьер.

В сентябре 2025 года «в целях пресечения незаконного ввоза и вывоза товаров и осуществления контроля за их транзитом» Федеральной таможенной службе России было поручено усилить контроль мобильных групп на российско-белорусском, российско-казахстанском участках государственной границы. «Сразу хочу сказать, что это не какая-то временная кампания, (...) мы будем этот контроль продолжать постоянно. Кто-то пытался отстояться на границе с казахстанской стороны, ждать, когда будет снижено внимание. Не будет. Это наша четкая позиция, и мы будем её придерживаться», — подчеркнул Оверчук.

Он добавил, что проверочные мероприятия осуществляются во взаимодействии с территориальными органами МВД России, Росгвардии, пограничной службы ФСБ России, Россельхознадзора, Роспотребнадзора, Ространснадзора. «В 2025 году мобильными группами было выявлено более 9 тыс. транспортных средств, перевозивших 137 тыс. тонн товаров с нарушением законодательства Российской Федерации», — сообщил чиновник.

Параллельно РФ начала борьбу с «серыми» сертификатами, оформляемыми на территории стран ЕАЭС без проведения надлежащей экспертизы. «Что мы увидели? Мы увидели, что когда мы начали повышать меры контроля у себя, произошло определенное перетекание соответствующих решений на площадки наших партнеров по Евразийскому экономическому союзу. То есть продукция, поступающая на наш рынок на основании таких документов, не только создает недобросовестную конкуренцию российским товаропроизводителям, но и представляет опасность для потребителя. (...) С целью защиты отечественного рынка от контрафакта в конце 2025 года органы Госконтроля и Росаккредитации получили полномочия к приостановлению действий выданных в странах ЕАЭС сертификатов и деклараций, и соответствующая работа уже начата», — отметил он.

Оверчук также напомнил, что с 11 февраля в ЕАЭС началось применение электронных навигационных пломб, использование которых при транспортировке «должно стать препятствием для попадания на наш внутренний рынок товаров, которых тут быть не должно».

*Finmarket.ru*

## Упрощается процедура подтверждения непреференциального происхождения товаров в ЕАЭС

Решением Совета ЕЭК № 11 от 13.02.2026 внесены изменения в непреференциальные правила определения происхождения ввозимых в ЕАЭС товаров, утвержденные Решением Совета ЕЭК № 49 от 13.07.2018.

Правила дополнены новым Приложением — Перечень обозначений критериев определения происхождения товаров, при указании которых в сертификатах происхождения, выданных уполномоченным органом для предоставления тарифных преференций, подтверждается соблюдение критериев определения происхождения ввозимых в ЕАЭС товаров, установленных данными непреференциальными правилами.

На основании данного приложения появляется возможность подтверждать непреференциальное происхождение товаров при помощи сертификатов, которые

были выданы на основании критериев, подтверждающих глубину переработки товаров. Сертификат должен быть действительным на дату регистрации ДТ.

Также допускается возможность использовать подтверждающие происхождение сертификаты с указанием в них в качестве страны назначения любого из государств ЕАЭС или Союза в целом.

Решение № 11 вступает в силу 16 марта 2026 г.

*Alta.ru*

## ЕЭК будет публиковать разъяснения к техрегламентам ЕАЭС на официальном сайте

Решением Совета ЕЭК № 12 от 13.02.2026 установлены правила предоставления ЕЭК разъяснений по применению положений технических регламентов ЕАЭС, путем опубликования на официальном сайте ЕАЭС в разделе «Актуальные вопросы технического регулирования».

Установлено, что разъяснения не могут устанавливать новые дополнительные требования к объектам технического регулирования.

Определены основания для подготовки разъяснений уполномоченными органами или ЕЭК, например, в результате обращений, касающихся проблемных вопросов применения техрегламентов, которые носят системный характер.

Решение № 12 вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования, но не ранее вступления в силу Протокола о внесении изменений в Договор о ЕАЭС, подписанного 28 июля 2025 г.

Решение опубликовано на сайте ЕЭК 13 февраля 2026 г.

*Alta.ru*

## ЕАЭС обнулil ставки ввозных пошлин на некоторые виды двигателей внутреннего сгорания

Нулевая ставка ввозной таможенной пошлины в Евразийском экономическом союзе будет установлена на один год на отдельные виды двигателей внутреннего сгорания (ДВС) по инициативе белорусской стороны. Решение принято на заседании Совета Евразийской экономической комиссии.

Также Совет ЕЭК одобрил проект соглашения о согласованных подходах к борьбе с нарушениями прав на объекты интеллектуальной собственности в интернете. Документ предусматривает формирование единых механизмов защиты прав правообладателей в ЕАЭС.

Одобрен проект соглашения о взаимном признании документов об ученых званиях. Это позволит специалистам, работающим в странах союза, осуществлять профессиональную деятельность без дополнительных процедур подтверждения квалификации.

Был также одобрен доклад о макроэкономической ситуации в государствах — членах ЕАЭС и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития.

Всего в ходе заседания было рассмотрено 26 вопросов в сферах технического и таможенно-тарифного регулирования, госзакупок, поддержки кооперационных проектов.

*«Российская газета»*

## Росаккредитация разъясняет решения по отдельным органам по сертификации Киргизии

Росаккредитация принимает решения в рамках Плана обеления экономики и в соответствии с поручением Президента РФ. Служба подчеркивает: ее внимание направлено исключительно на выявление сертификатов, не подтвержденных реальными испытаниями. Действия Службы призваны закрыть лакуны, которые позволяли бесконтрольно ввозить в Россию потенциально небезопасную продукцию. Меры не касаются легальной и безопасной продукции.

Служба обращает внимание участников рынка, что «экономить» на отсутствии испытаний недопустимо ни с точки зрения таможенных правил и честной конкуренции, ни с точки зрения рисков для жизни и здоровья потребителей. В цене единицы продукции затраты на подтверждение безопасности незначительны: например, при сертификации партии детских спортивных костюмов при цене от 4 до 10 тыс. руб., стоимость сертификации на единицу товара составит 299 руб.; при сертификации партии смартфонов популярного бренда ценой от 77 до 140 тыс. руб., стоимость сертификации на единицу продукции составляет 30 коп.

Росаккредитация прекращает действие на территории России документов только тех органов по сертификации, которые систематически и демонстративно пренебрегают требованиями законодательства, нарушают конкуренцию и подвергают опасности жизнь и здоровье граждан.

Для подтверждения легитимности документов Росаккредитация рекомендует импортерам иметь полный комплект:

- Сертификат соответствия;
- Протокол испытаний, указанный в сертификате;
- Документы на ввоз образцов (таможенная декларация).

Отсутствие этих документов на таможне означает, что испытания не проводились и доверять такому сертификату нельзя.

Основной объем параллельного импорта приходится на товары легкой промышленности, электро- и бытовую технику. На указанные группы продукции действует 370 лабораторий и 170 органов по сертификации в России; 169 лабораторий и 88 органов в других странах ЕАЭС. Процедура сертификации в зависимости от категории продукции занимает от 20 до 50 дней.

### → Справочно

Ранее Росаккредитация на год прекратила действие на территории России сертификатов трех органов по сертификации Киргизии в связи с отсутствием реальных испытаний, а также наличием в продукции запрещенных веществ — фенола и формальдегида.

Решение распространяется только на документы, выданные ООО «Центр сертификации «Мурас» и ООО «Эксперт-Лайн» с 9 февраля 2026 г. и выданные ООО «Центр Сертификации и Испытаний» с 10 февраля 2026 г. и принято согласно постановлению Правительства РФ № 87 от 06.02.2026. Решение не затрагивает сертификаты этих органов, выданных до указанных дат (в 2025 г. они выдали российским компаниям более 15,5 тыс. сертификатов) и не распространяется на органы по сертификации других стран ЕАЭС. Уполномоченный орган Киргизии прекратил действие аккредитации одного из вышеупомянутых органов за систематические грубые нарушения еще в декабре 2025 г.

[Fsa.gov.ru](https://fsa.gov.ru)

## Итоги внешней торговли России за январь-декабрь 2025 года

По данным Федеральной таможенной службы, опубликованным во вторник, внешняя торговля России в 2025 году продолжила сокращаться.

### → Ключевые показатели:

- Общий товарооборот составил \$ 697,3 млрд, что на 2,8 % меньше показателя 2024 года (\$ 717,3 млрд).
- Экспорт снизился на 3,7 %, до \$ 418,3 млрд.
- Импорт сократился на 1,4 %, до \$ 279,0 млрд.
- Положительное сальдо торгового баланса уменьшилось до \$ 139,3 млрд (против \$ 151,7 млрд в 2024 году).

### → Географическая структура торговли

Происходит дальнейшее перераспределение потоков в пользу Азии и отход от Европы.

Азия сохранила роль ключевого партнера, увеличив долю в товарообороте до 73,4 % (с 72,6 %). Однако оборот с этими странами сократился на 1,6%.

- Экспорт: \$ 326,0 млрд (-1,0 %)
- Импорт: \$ 185,9 млрд (-2,7 %).

Европа: доля в обороте упала до 18,6 % (с 19,7 %). Товарооборот снизился значительно — на 8,6 %.

- Экспорт: \$ 57,4 млрд (-16,5 %)
- Импорт: \$ 72,3 млрд (-1,1 %).

Америка: доля выросла до 4,1 % (с 3,7 %), а товарооборот увеличился на 6,3 %.

- Экспорт: \$ 12,1 млрд (+1,4 %)
- Импорт: \$ 16,3 млрд (+10,3 %).

Африка: доля сохранилась на уровне 3,9 %, при сокращении оборота на 2,4 %.

- Экспорт: \$ 22,7 млрд (-6,5 %)
- Импорт: \$ 4,4 млрд (+26,1 %).

### → Структура экспорта

Минеральные продукты (в основном нефть и газ) остаются основой экспорта, но их доля значительно сократилась — до 53,9 % (с 60,9 % в 2024 г.). По стоимости их экспорт упал на 14,8 %, до \$ 225,3 млрд.

- Металлы и изделия из них: выросли на 17,4 %, до \$ 74,7 млрд;
- Продукция химической промышленности: показала рост на 21,6 %, до \$ 33,6 млрд;
- Машины и оборудование: экспорт вырос на 26,6 %, до \$ 29,6 млрд;
- Продовольствие и сельхозсырье: снизились на 4,1 %, до \$ 40,9 млрд.

### → Структура импорта

- Машины, оборудование и транспортные средства остаются крупнейшей статьёй (48,6 % от всего импорта), но их закупки сократились на 7,7 %, до \$ 135,6 млрд;
- Продукция химической промышленности: выросла на 3,8 %, до \$ 55,5 млрд;
- Продовольствие и сельхозсырье: заметный рост на 15,0 %, до \$ 43,4 млрд;
- Текстиль и обувь: незначительный рост на 1,1 %, до \$ 18,3 млрд.

### → Итог

В 2025 году российская внешняя торговля продолжила адаптацию к изменившимся условиям. Общий спад сопровождается усилением азиатского вектора и снижением

зависимости от торговли с Европой. Происходит важная трансформация экспорта: несмотря на доминирование сырья, наблюдается быстрый рост поставок металлов, химической продукции и машин. В импорте, на фоне общего снижения закупок техники, растет ввоз продовольствия и химических товаров.

[CustomsOnline.ru](https://www.customsonline.ru)

## Евросоюз на год продлил часть санкций против России

ЕС вместе с тем расширил персональный санкционный список, добавив восемь российских силовиков и сотрудников судебной и пенитенциарной системы.

Евросоюз продлил действие часть санкций против России до 24 февраля 2027 года — постановление Совета ЕС опубликовано в журнале Евросоюза. Речь идет о запрете странам и бизнесу Евросоюза экономических и других контактов с ДНР и ЛНР.

«Решение номер 266 от 2022 года об ограничительных мерах <...> следует продлить до 24 февраля 2027 года», — говорится в сообщении. В ЕС уточнили, что считают целесообразным «сохранять в силе все меры, введенные союзом».

Решение вступает в силу на следующий день после его публикации в журнале Европейского союза, то есть 24 февраля 2026 года.

Кроме того, Евросоюз ввел санкции против восьми физических лиц — российских силовиков и сотрудников судебной и уголовно-исполнительной системы.

Российские власти считают западные санкции неэффективными и нелегитимными.

Ранее глава евродипломатии Кая Каллас сообщила, что представители стран Евросоюза обсудят проект новых санкций против России в понедельник, 23 февраля, однако прогресс по этому вопросу маловероятен.

Euractiv писал, что блок планирует представить 20-й пакет антироссийских санкций к 24 февраля — годовщине начала Россией военной операции на Украине.

В начале месяца глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен заявила, что проект нового, 20-го, пакета санкций Евросоюза против России предполагает полный запрет на морские услуги, связанные с поставками российской нефти. Ожидается, что под санкции попадут еще 43 судна, а их общее число вырастет до 640. ЕС также собирается ограничить приобретение танкеров «для использования в составе теневого флота».

Санкции также могут затронуть поставки химикатов, резины и аммиака на сумму более € 360 млн. Bloomberg со ссылкой на источники писал, что под ограничения может попасть импорт российских металлов, таких как иридий, родий, платина и медь.

Предложения ЕК одобрили не все страны ЕС. Так, некоторые ограничения против портов не поддержали в Италии, Грузии, Греции и Венгрии. Мальта и Греция также выступали против замены ограничения цены российской нефти на запрет морских услуг, связанных с поставками, передавал Bloomberg. О том, что Венгрия заблокирует 20-й пакет санкций против России на заседании Совета по иностранным делам, ранее заявил глава венгерского МИДа Петер Сийярто.

«До тех пор пока Украина не возобновит транзит нефти в Венгрию и Словакию по трубопроводу «Дружба», мы не позволим продвигаться важным для Киева решениям», — написал министр в X.

[RBC.ru](https://www.rbc.ru)

## США на год продлили санкции против России

США на год продлили срок действия санкций, ранее введенных в отношении России. Соответствующий указ 19 февраля опубликован на сайте управления по контролю за иностранными активами США, его подписал американский лидер Дональд Трамп.

Отмечается, что рестрикции введены на фоне конфликта на Украине. Согласно пояснительной записке документа, действия РФ якобы представляют угрозу интересам национальной безопасности и внешней политике Соединенных Штатов.

Решение затронуло санкции, введенные администрацией бывшего президента страны Джо Байдена в феврале 2022 года, а также администрацией Трампа в 2018 году и администрацией еще одного экс-лидера США Барака Обамы в 2014 году, информирует «Газета.Ru».

Накануне спецпредставитель президента РФ, глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев заявил, что Вашингтон отменит антироссийские санкции, поскольку они невыгодны американской экономике.

Журнал The Economist 17 февраля сообщал, что последние полгода американская сторона активно прорабатывала сценарий возможного снятия антироссийских санкций и подготовилась к принятию такого решения. При этом издание указало, что страны Европы демонстрируют свою «крайнюю неохоту» снимать санкции с России.

*«Известия»*

### ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

## О корректном указании сведений о разрешительных документах при импорте средств защиты растений

ФТС разъясняет особенности заполнения таможенной декларации для реализации возможности автоматического выпуска средств защиты растений по лицензиям Минпромторга при ввозе.

В целях реализации возможности автоматического выпуска средств защиты растений, декларируемых с представлением сведений о лицензиях Минпромторга России, участникам внешнеэкономической деятельности необходимо учитывать следующие особенности при таможенном декларировании товаров.

При декларировании средств защиты растений в графе 44 ДТ необходимо указание либо сведений о лицензии Минпромторга России (под кодом вида документа «01011») — в случае ввоза зарегистрированных средств защиты растений, либо сведений о заключении Минсельхоза России (под кодом вида документа «01061») — при ввозе незарегистрированных средств защиты растений.

В случае представления при таможенном декларировании лицензии Минпромторга России не требуется дополнительное указание в графе 44 ДТ сведений о заключении Минсельхоза России о согласовании ввоза зарегистрированных средств защиты растений, полученного импортером в целях последующего оформления лицензии Минпромторга России на импорт.

В целях ускорения совершения таможенных операций при ввозе зарегистрированных средств защиты растений в графе 44 ДТ целесообразно указывать только сведения о лицензии Минпромторга России.

Дополнительно в целях реализации возможности автоматического выпуска и учета лицензируемых товаров обращаем внимание на необходимость корректного заполнения сведений о товарах в ДТ (в графе 44 ДТ и электронном поле «G442LIC2») в случаях, если в приложении к лицензии указано несколько товаров.

*Пресс-служба Дальневосточного ТУ*

## Об обеспечении уплаты таможенных пошлин, налогов

ФТС России напоминает о порядке исполнения обязанности по уплате таможенных платежей в соответствии новым порядком распределения электронных ДТ между таможенными постами через информационные системы таможенных органов без участия должностных лиц таможенных органов.

Приказом Минфина России № 45н от 8 апреля 2025 года утвержден новый порядок распределения электронных ДТ между таможенными постами через информационные системы таможенных органов без участия должностных лиц таможенных органов.

Для выпуска деклараций на товары с заявленными таможенными процедурами:

- ЭК21 (переработка вне таможенной территории);
- ИМ53 (временный ввоз);
- ЭК23 (временный вывоз);
- ИМ70 (таможенный склад)

обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, в случаях, когда такое обеспечение требуется в соответствии с нормами права ЕАЭС, предоставляется в виде генерального обеспечения (код обязательства — 200000) либо разового обеспечения (код обязательства — 200100), оформленного через Личный кабинет участника ВЭД на уровне ФТС России.

*Пресс-служба ФТС России*

## С 1 марта 2026 ФТС меняет диспетчеризацию деклараций между ЦЭД: «почти любая ДТ — на любой ЦЭД»

ФТС продолжает внедрение нового порядка централизованной межпостовой диспетчеризации деклараций на товары (ДТ) между центрами электронного декларирования (ЦЭД). На заседании Консультативного совета УТУ (19.02.2026) были представлены результаты первого этапа и логика следующего шага, который запланирован с 1 марта 2026 года.

### → Что уже работает: первый этап с 1 декабря 2025

С 1 декабря 2025 в пилотировании участвуют 14 ЦЭД (кроме Акцизного специализированного и Энергетического). На первом этапе к действующим критериям распределения ДТ (категория товара, вид транспорта на границе, место налогового учета декларанта) добавили три новых проверки:

- время работы ЦЭДа;
- техническая возможность регистрации и выпуска ДТ;
- средняя балльная нагрузка на выпускающего инспектора в момент подачи каждой следующей ДТ.

Для каждого из 14 ЦЭД определили «ЦЭД-дублер» — перераспределение шло внутри связки. Для Уральского таможенного поста дублером стал Приволжский ЦЭД.

**Пример по связке «Уральский—Приволжский» (данные за 15.02.2026)**

- На Уральский ЦЭД перераспределено 205 ДТ (104 экспорт, 101 импорт).

- На Приволжский ЦЭД перераспределено 210 ДТ (69 экспорт, 141 импорт).

Причины перераспределения:

- вне времени работы «базового» поста — 370 ДТ (89 %);
- превышение нагрузки — 45 ДТ;
- перераспределений из-за нештатных ситуаций (НШС) в этой связке не было.

Отдельно отмечено, что при почти равном количестве ДТ таможенные платежи по «переброшенным» декларациям в пользу Приволжского ЦЭДа оказались в 3 раза выше (194 млн руб. против 66 млн руб.).

### → Что меняется с 1 марта 2026: распределение станет «почти без привязок»

По проекту дальнейшего усовершенствования порядка диспетчеризации (на согласовании в Минфине) с 1 марта 2026 предполагается принципиальный сдвиг:

- почти любая ДТ сможет распределяться на любой ЦЭД;
- исключается распределение по виду транспорта, месту налогового учета участника ВЭД и месту нахождения товаров.

То есть логика «куда подали/где груз/какой транспорт» перестает быть определяющей для выбора ЦЭДа.

### → Что останется неизменным: компетенции по отдельным категориям

При этом сохраняется компетенция ЦЭДов по ряду специфических товаров. Отдельно выделяются:

- подакцизные товары,
- товары 27 группы,
- ДРМ\* — делящиеся и радиоактивные материалы,
- драгоценные металлы и камни,
- делящиеся и радиоактивные материалы (их не будут распределять на ЦЭДы без компетенции),
- компетенция Центральной акцизной и Центральной энергетической таможен также сохраняется.

*\*ДРМ (делящиеся и радиоактивные материалы) — это товары и вещества, связанные с ядерными материалами и радиоактивными источниками. По ним действуют отдельные требования к контролю и более узкая компетенция таможенных подразделений, поэтому такие декларации не «разбрасываются» по любым ЦЭД.*

### → Как будет работать новый алгоритм: три проверки и «выбор по минимальной нагрузке»

В момент поступления декларации система будет автоматически проверять:

1. рабочее время ЦЭДов;
2. техническую готовность (возможность совершения операций);
3. нагрузку должностных лиц.

Нагрузка рассчитывается как балльный показатель с учетом:

- количества товаров в ДТ,
- таможенной процедуры,
- мер по минимизации рисков,
- и количества пользователей в смене с ролью «Общий документальный контроль ДТ».

Декларация (если нет спецкомпетенции) уйдет в ЦЭД с наименьшей нагрузкой, при совпадении часов работы со временем подачи и отсутствии НШС либо если НШС длится менее 30 минут.

### → Исключения из алгоритма: когда «привязка» сохраняется

**1. Выпуск до подачи ДТ** (особенности по статье 120 ТК ЕАЭС): ДТ распределяется в тот ЦЭД, куда ранее подавалось заявление на выпуск до подачи декларации.

Отдельный момент из проекта: для УЭО исключается возможность «выбора ЦЭДа» — их декларации/заявления будут распределяться в общем порядке.

**2. Процедуры переработки** (на/вне таможенной территории, для внутреннего потребления): ДТ распределяется в ЦЭД, указанный в разрешении на переработку, за отдельными оговоренными случаями.

### ➔ **Цель реформы — 24/7 подача ДТ и ровная загрузка инспекторов**

ФТС увязывает изменения с возможностью подавать ДТ круглосуточно. Для этого планируются корректировки графиков работы ряда ЦЭДов:

- Центральный и Северо-Западный ЦЭД — сдвиг на 2 часа вперед;
- Дальневосточный ЦЭД — сдвиг на 2,5 часа назад;
- рассматривается вариант круглосуточной работы нескольких ЦЭДов (одновременно должны работать минимум 2-3 ЦЭДа).

Для Уральского ЦЭДа график сохраняется 08:00–20:00, при этом выпуск вне времени работы возможен по отдельным обращениям.

### ➔ **Что это означает для импортеров и участников ВЭД**

1) Меняется «точка ответственности» за скорость выпуска. Даже при стабильной логистике и корректной подготовке документов ваш выпуск может оказаться в другом ЦЭД — и решающим станет не «география», а нагрузка и часы работы.

2) Выравнивается влияние нештатных ситуаций. Если раньше сбой в конкретном ЦЭД мог резко замедлить поток, теперь система должна «разгружать» проблемные участки перераспределением.

3) Выше требования к качеству исходных данных. Чем сильнее централизуется выпуск, тем критичнее единые стандарты по описанию товара, документам, процедурам и корректности сведений: «локальные привычки» конкретного поста перестают помогать.

4) Планирование поставок станет более «процессным», чем «географическим».

Стоит ориентироваться на:

- подготовку пакета документов заранее;
- управление рисками (классификация, стоимость, разрешительные документы);
- корректное планирование подачи (время) — особенно для срочных партий.

### ➔ **Что ждет рынок: прогноз по эффектам**

- Рост доли «равномерного» выпуска: нагрузка будет перераспределяться, снижая пики;
- Снижение зависимости от региона: участники ВЭД меньше зависят от конкретного ЦЭДа, больше — от качества подготовки и рискованного профиля;
- Усиление конкуренции среди таможенных представителей и брокеров: выиграют те, у кого выстроены стандарты подготовки ДТ «под любой ЦЭД», без привязки к региональной практике.

*Growex-group.ru*

## **Изменения в пункт 39 Порядка заполнения заявления о выпуске товаров до подачи ДТ**

Решением Коллегии ЕЭК № 9 от 27.01.2026 внесены изменения в Решение Коллегии ЕЭК № 171 от 13.12.2017 о форме и Порядке заполнения заявления о выпуске товаров до подачи ДТ.

Уточнен Порядок заполнения графы С заявления о выпуске товаров до подачи ДТ таможенным органом.

В графу вносятся сведения (отметки) о принятом решении таможенного органа в отношении заявленных товаров, а также иные сведения (отметки) по результатам проведенного таможенного контроля.

Установлено, что при подаче заявления в виде документа на бумажном носителе сведения (отметки) под номером 4 указываются — дата (в формате дд.мм.гг) и через знак разделителя «/» время (в 24-часовом формате hh:mm) аннулирования выпуска товаров с внесением (проставлением) соответствующей записи или отметки (в виде оттиска штампа) «Выпуск товаров аннулирован», если таможенным органом в соответствии со статьей 118 ТК ЕАЭС принято решение об аннулировании выпуска товаров.

Решение № 9 вступает в силу с 1 апреля 2026 г.

*Alta.ru*

### **ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ**

## **Суд ЕС признал законной конфискацию ввозимых россиянами в страны блока автомобилей**

Суд ЕС подтвердил право стран-членов блока конфисковывать автомобили, ввезенные на их территорию гражданами России. В суде отметили, что запреты, введенные в рамках антироссийских санкций, распространяются на все товары, включенные в перечень, утвержденный постановлением Совета ЕС. Автомобили попали в него в октябре 2022 года. Машины россиян таможня стран ЕС начала конфисковывать весной 2023-го.

Суд Евросоюза подтвердил право стран-членов ЕС конфисковывать автомобили, ввезенные на их территорию из России. Транспортные средства, подпадающие под действие санкционного режима ЕС, не подлежат регистрации в странах блока и могут быть изъяты национальными властями, говорится в решении суда.

В суде ЕС отметили, что запреты, введенные в рамках антироссийских санкций, распространяются на все товары, включенные в перечень запрещенных торговых наименований, утвержденный постановлением Совета ЕС. Проводить проверку по каждой отдельной сделке нет необходимости, говорится в решении суда.

Запрет на ввоз определенных товаров из России на территорию ЕС действует в весны 2022 года. В октябре 2022-го под запрет попали легковые автомобили и другие транспортные средства, отнесенные к перечню товаров, которые, по оценке ЕС, приносят значительные доходы российской экономике.

Весной 2023-го россияне стали жаловаться на изъятие у них в Германии автомобилей с российскими номерами из-за санкций. В частности, жительница Санкт-Петербурга Мария тогда рассказала «Фонтанке», что 29 мая вместе с мужем въехала в ЕС через Эстонию, в Латвии они сели на паром, при сходе с которого в Травемюнде (Германия) их остановила таможенная служба. «Далее выдали нам бумагу, на которой было написано по-русски, что автомобиль у нас конфискуют за нарушение эмбарго с возбуждением уголовного дела», — рассказала женщина.

Представитель таможенного управления Германии Андре Ленц на запрос ТАСС о случаях конфискации автомобилей указал, что регламент ЕС 833/2014 «запрещает напрямую или косвенно покупать, ввозить в ЕС и провозить транзитом» ряд товаров, в том числе легковые автомобили.

Поводом для разъяснений суда ЕС стал спор в Германии между частным лицом и таможенной Дюссельдорфа. Гражданин России ввез в ЕС подержанный автомобиль, купленный в России, и попытался оформить его регистрацию. Немецкая таможня изъяла автомобиль, указав на нарушение санкционного запрета. Финансовый суд Дюссельдорфа направил запрос в суд ЕС, попросив разъяснить, распространяется ли запрет на частных лиц и можно ли зарегистрировать автомобили, ввезенные с нарушением санкций.

*Forbes.ru*

## Как работает пенсионная система в Союзном государстве

Уже более двух десятков лет действует на пространстве Союзного государства система пенсионного обеспечения белорусов в России и россиян в Беларуси. О том, как функционирует с наступившего года данный механизм, обозревателю БЕЛТА пояснили 16 февраля в руководстве Министерства труда и социальной защиты РБ.

Эксперты уточнили, что помимо двустороннего договора действует и соглашение о пенсионном обеспечении трудящихся государств – членов Евразийского экономического союза, которое вступило в силу семь лет назад.

Причем «главный принцип этих международных документов — пропорциональность: каждое государство назначает и выплачивает пенсию за стаж работы, приобретенный на его территории», заявили в ведомстве.

Таким образом, если белорус переезжает на постоянное жительство в Россию, он продолжает получать пенсию от РБ за стаж, который заработал на родине. А выплаты осуществляет Фонд социальной защиты населения (ФСЗН) в Социальный фонд России — в российских рублях с последующим зачислением на счет пенсионера.

Аналогично происходит и «импорт» пенсий, добавили в министерстве. Россияне, которые постоянно проживают в Синеокой и имеют в республике вид на жительство, получают пенсию от РФ за стаж, заработанный в России. Выплаты организует российский Социальный фонд, а ФСЗН обеспечивает их доставку получателям.

Следует также учитывать, что право на пенсию наравне с гражданами имеют и иностранцы, постоянно проживающие в Беларуси. Это закреплено статьей 1 закона «О пенсионном обеспечении».

Кстати, по состоянию на минувший год более семи тысяч белорусских пенсионеров получают выплаты от ФСЗН в России. А также более 26 тысяч российских пенсионеров получают выплаты от Социального фонда РФ в Беларуси.

*«Российская газета»*

### СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

## Дело «Фруктовой лавки»: Верховный суд объяснил, почему импортеры теперь виноваты до того, как докажут обратное

Верховный Суд РФ (ВС РФ) отменил решения нижестоящих судов по делу компании «Фруктовая лавка». Суд указал: если импортер и иностранный поставщик — взаимосвязанные лица, а цена товара сильно ниже рыночной, то доказывать, что тут нет манипуляций, должна именно компания, а не таможня. Это первое настолько подробное разъяснение от ВС РФ о том, кто и что должен доказывать в спорах о таможенной стоимости, когда стороны сделки связаны между собой.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда РФ 11 февраля 2026 года рассмотрела кассационную жалобу Московской таможни на решения судов, которые ранее признали незаконной корректировку таможенной стоимости, проведенную в отношении компании «Фруктовая лавка». Полный текст определения изготовлен 12 февраля ([Источники>>](#)).

Спор возник вокруг поставки партии свежих авокадо, ввезенных в апреле 2024 года по контракту с нидерландской компанией Roveg Fruit B.V. Декларант заявил таможенную стоимость товара по первому методу (по стоимости сделки), оценив фрукты в 1,49 доллара США за килограмм.

Московская таможня в ходе контроля выявила, что средний индекс таможенной стоимости на аналогичный товар составляет 2,53 доллара за килограмм. Отклонение заявленной цены от этого показателя достигло 43,56 %. Как следует из материалов дела, таможенный орган также установил, что покупатель (АО «Фруктовая лавка») и продавец являются взаимосвязанными лицами: доля иностранной компании в уставном капитале российского импортера составляет 100 %.

Таможня направила декларанту запросы о предоставлении дополнительных документов, включая информацию о механизме ценообразования, чтобы исключить влияние взаимосвязи сторон на стоимость. Компания представила имевшиеся в наличии коммерческие документы: инвойсы, экспортные декларации, банковские документы об оплате и прайс-лист.

Посчитав эти документы недостаточными для подтверждения заявленной цены, таможня 3 августа 2024 года приняла решение скорректировать таможенную стоимость, применив резервный метод. Компания оспорила это решение в суде.

Арбитражный суд Москвы, апелляция и кассация поддержали позицию импортера. Суды исходили из того, что декларант представил все необходимые документы по сделке, а само по себе расхождение цен не является основанием для корректировки без выяснения причин такого расхождения. Тем самым, по мнению судов, таможня не доказала недостоверность сведений и влияние взаимосвязи сторон на цену.

Верховный Суд с такой логикой не согласился. Судебная коллегия указала, что суды трех инстанций не применили надлежащим образом п.5 ст.39 Таможенного кодекса ЕАЭС и п.20 постановления Пленума ВС РФ № 49. Согласно тексту определения, при наличии взаимосвязи сторон сделки и выявленных таможней признаков недостоверного декларирования (таких как существенное отклонение цены от рыночного уровня) именно декларант обязан доказать, что взаимосвязь не повлияла на цену товара.

Как отметила коллегия, таможенный орган не оспаривал сам факт сделки и оплаты, но ставил под сомнение механизм ценообразования. В этой ситуации представление инвойсов и платежей недостаточно. Декларант должен раскрыть информацию о том, как формировалась цена, в том числе через анализ сопутствующих продаже обстоятельств.

Верховный Суд также обратил внимание на качество представленных доказательств. Прайс-лист, переданный компанией, не мог служить надежным подтверждением, поскольку, как заявили сами представители общества в судебном заседании, этот документ не является публичной офертой и был адресован только самому импортеру. Таким образом, по мнению Судебной коллегии, «Фруктовая лавка» не опровергла признаки недостоверного определения

таможенной стоимости и не раскрыла сведения о ценообразовании.

На этом основании Верховный Суд отменил все ранее принятые судебные акты и отказал АО «Фруктовая лавка» в удовлетворении требований к Московской таможне.

Напомним, Верховный Суд РФ в 2025 году рассмотрел на 43 % меньше кассационных жалоб по таможенным спорам, чем в 2022 году, однако эксперты Nextons указывают, что статистика может не отражать реальную картину из-за процессуальных особенностей и резкого роста судебных издержек для бизнеса.

[Logirus.ru](https://logirus.ru)

## Таможня взыскала с пермяка более 1,8 млн рубля утилизационного сбора

Кировский районный суд Перми удовлетворил иск Пермской таможни и взыскал с жителя города более 1,8 млн руб. утилизационного сбора за четыре автомобиля. Пермяк ввез транспортные средства на территорию России из-за рубежа.

В период с июня 2022 года по май 2023 года пермяк на Пальниковский таможенный пост подал четыре комплекта документов на легковые автомобили. При расчете суммы утилизационного сбора он применил льготный коэффициент 0,26 для транспортных средств, ввозимых для личного пользования. Сумма платежа составили по 5,2 тыс. руб. за каждый автомобиль.

Таможня провела аналитическую проверку поступившего платежа и установила, что три универсала и один седан ответчик приобрел в период с 15 июня 2022 года по 13 марта 2023 года. Интервалы между подачей таможенных приходных ордеров составили от 85 до 146 дней, то есть три-четыре месяца.

После таможенного оформления в срок от 7 до 63 дней три автомобиля были зарегистрированы на третьих лиц. Четвертый автомобиль был поставлен на учет самим ответчиком. Пермяк его продал через два месяца. Объявление о продаже появилось уже через неделю после таможенного оформления.

Пермская таможня учла характер, количество, частоту ввоза и последующую продажу транспортных средств. Ведомство квалифицировало ввоз автомобилей в коммерческих целях, а не для личного пользования. В соответствии с действующим законодательством для таких случаев применяется коэффициент 15,69.

Ответчик отказался добровольно доплатить утилизационный сбор. Вынесенный мировым судьей по заявлению Пермской таможни судебный приказ он оспорил. Таможня обратилась в суд с административным иском.

После рассмотрения иска суд согласился с доводами таможни. На основании судебного решения с ответчика взыскано: основной долг по утилизационному сбору — 1 234 400 руб., пени за просрочку уплаты по каждому из четырех автомобилей — 621 813,56 руб., госпошлина — 33 474,07 руб. Общая сумма взыскания составила 1 841 585,92 рубля.

«Решение вступило в законную силу», — сообщила пресс-служба районного суда.

[Perm.kp.ru](https://perm.kp.ru)

## Суд ЕАЭС: компетенция, где находится и как подать заявление

Суд Евразийского экономического союза (ЕАЭС) — судебный орган ЕАЭС, разрешающий споры по праву ЕАЭС и дающий разъяснения по его применению. По словам

председателя суда ЕАЭС Алексея Дронова, в 2024 году эта инстанция зарегистрировала 23 дела — рекордный показатель за время его работы (с 2015 года), при этом структура обращений меняется, растет число споров по вопросам конкуренции и транспортной политики.

В этом материале разбираем не только теорию, но и практику: как подать иск, сколько это стоит в 2026 году и в каких случаях у бизнеса есть шансы выиграть спор.

### → Что такое суд ЕАЭС и где он находится

Суд ЕАЭС — это постоянный судебный орган Евразийского экономического союза. Инстанция рассматривает споры, связанные с применением договоров и актов органов ЕАЭС.

Суд ЕАЭС не рассматривает частные споры между компаниями. Он также не выступает апелляционной инстанцией по решениям судов России, Казахстана или других стран союза.

Здание суда ЕАЭС размещается в Минске (Республика Белоруссия).

### Компетенция и Статут суда ЕАЭС

Компетенция суда ЕАЭС закреплена в Статуте суда ЕАЭС, который является приложением № 2 к Договору о ЕАЭС.

Компетенция этой судебной структуры делится на два основных блока — споры и разъяснения.

### Споры

Суд рассматривает межгосударственные споры, связанные с исполнением и толкованием международных договоров, заключенных в рамках Евразийского экономического союза. Такие дела касаются того, как государства-члены применяют обязательства, принятые в рамках ЕАЭС, и соблюдают ли они единые правила союза.

Для бизнеса ключевое значение имеет возможность хозяйствующих субъектов оспаривать решения Евразийской экономической комиссии, если они напрямую затрагивают права и законные интересы компании в рамках права ЕАЭС. На практике предметом таких споров становятся штрафы и иные меры ответственности, антидемпинговые и компенсационные пошлины, вопросы таможенной классификации товаров по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД), а также решения в сфере защиты конкуренции на рынке ЕАЭС.

### Разъяснения

Суд ЕАЭС по обращениям государств-участников и органов союза официально разъясняет, как понимать и применять нормы права ЕАЭС, оформляя такие разъяснения в виде консультативных заключений. Эти акты принимаются по запросам государств-членов, Евразийской экономической комиссии, а также должностных лиц органов союза, когда при работе с нормами возникает неопределенность или конкурирующие варианты толкования.

Консультативные заключения не привязаны к конкретному спору между сторонами, а предназначены для выработки общего понимания содержания и действия договоров и актов ЕАЭС. Они подлежат учету в последующей правоприменительной практике и служат ориентиром как для органов союза, так и для национальных властей государств-членов при подготовке решений и разрешении дел.

### Состав судей и структура

Состав этой инстанции формируется из десяти судей — по два от каждого государства-члена. Судьи суда ЕАЭС назначаются не государствами-членами, а Высшим Евразийским экономическим советом на уровне глав стран по представлению участников союза. В частности, в состав суда входят представители России, Белоруссии, Казахстана, Армении и Киргизии. Судей утверждает Высший Евразийский экономический совет сроком на девять лет.

Председателем суда в настоящее время является Алексей Дронов. В 2025 году состав суда был обновлен: присягу принял новый судья от Кыргызстана Кыдык Джунушпаев.

### → Как подать иск: пошлина, сроки и досудебный порядок

Подать иск в суд ЕАЭС можно только после обязательного досудебного этапа. Компания обязана сначала обратиться с жалобой в Евразийскую экономическую комиссию. Если в течение трех месяцев вопрос не решен, у нее появляется право на обращение в суд ЕАЭС.

Заявление подается в суд в письменной форме на русском языке либо вместе с удостоверенным переводом на русский язык. Пошлина при подаче обращения в 2026 году составляет 59 621 руб. и является фиксированной.

Основной срок рассмотрения дел в суде ЕАЭС не превышает 90 дней с момента поступления заявления. Однако в отдельных случаях срок может быть продлен.

### → Статистика и громкие дела

Статистика по странам в суде ЕАЭС выявляет безусловных лидеров: государства, в которых зарегистрировано большинство обратившихся в суд с 2015-го по 2024 год хозяйствующих субъектов, — это Россия (52) и Казахстан (10).

Статистика по странам в суде ЕАЭС:



Всего за 2015–2025 годы суд ЕАЭС принял к производству 119 заявлений о разрешении споров, заявлений о разъяснении и жалоб.

В 2024 году суд принял к рассмотрению 23 дела — это исторический максимум. Чаще всего предметом споров становятся вопросы таможенной классификации по ТН ВЭД, антидемпинговые меры и решения в сфере конкуренции.

Как и в любой другой судебной инстанции, в суде ЕАЭС есть свои прецеденты и громкие дела, прежде всего в сферах антидемпинговых мер и конкуренции. Например, в 2025 году суд подтвердил, что физические лица, не зарегистрированные в качестве индивидуальных предпринимателей, не обладают правом на прямое обращение с жалобами на акты Евразийской экономической комиссии в сфере конкуренции.

Среди громких дел можно выделить, в частности, спор ПАО «АрселорМиттал Кривой Рог» об антидемпинговой пошлине на стальные прутки и дело о программе сертификации СРА/СРА EURASIA, в которых суд сформулировал ключевые подходы к применению антидемпинговых мер и общих правил конкуренции в ЕАЭС.

### → Иск Киргизии к России–2026: спор об ОМС для семей мигрантов

В январе 2026 года Киргизия направила в суд ЕАЭС запрос о толковании Ст. 96–98 Договора о союзе. Поводом стал порядок предоставления бесплатных полисов ОМС (обязательного медицинского страхования) членам семей трудовых мигрантов.

Бишкек считает, что отказ в выдаче полисов неработающим супругам и детям без разрешения на временное проживание (РВП) или вида на жительство (ВНЖ) нарушает право на равный доступ к социальным гарантиям в рамках ЕАЭС.

Консультативное заключение суда ЕАЭС по такому вопросу станет общеобязательным толкованием норм права союза для государств-членов и органов ЕАЭС, как это уже отражено в доктрине об исполнении консультативных заключений суда.

Руководитель центра Института международной экономики и финансов Всероссийской академии внешней торговли Никита Пыжиков в разговоре с РБК рассказал, что базовый нормативный документ ЕАЭС фиксирует обязательность бесплатного предоставления скорой и неотложной медицинской помощи. Эксперт обратил внимание, что в самой Киргизии на предоставление подобной бесплатной медицинской помощи люди претендовать не могут, они должны делать за себя взносы.

### → Суд ЕАЭС и национальные суды

Суд ЕАЭС не заменяет национальные суды и не пересматривает их решения. Задача суда этой международной инстанции заключается в контроле за соблюдением права союза наднациональными органами и государствами-членами. Национальные суды сохраняют исключительную компетенцию по большинству гражданских и административных споров.

### → Вопросы и ответы

#### — Где находится суд ЕАЭС?

— Суд ЕАЭС расположен в Минске. Выездные заседания не предусмотрены.

#### — Может ли физлицо подать в суд ЕАЭС?

— Нет. Для физических лиц не предусмотрено право прямого обращения в суд ЕАЭС. Однако, если физическое лицо зарегистрировано в качестве ИП (индивидуального предпринимателя), оно считается «хозяйствующим субъектом» и может обращаться в суд ЕАЭС в таком статусе.

#### — Сколько стоит подать иск в 2026 году?

— Пошлина сохраняется на уровне 59 621 российских рублей. Дополнительные судебные сборы не взимаются.

#### — Можно ли обжаловать решение суда ЕАЭС?

— В рамках суда ЕАЭС предусмотрена внутренняя апелляционная процедура по спорам хозяйствующих субъектов, и решение Апелляционной палаты является окончательным и обязательным для исполнения, если туда поступает жалоба от одной из сторон. Однако внешнего пересмотра постановлений суда ЕАЭС не предусмотрено.

*RBC.ru*

## ЛОГИСТИКА

### Три часа на оригинал: Дальний Восток вводит режим «нулевой терпимости» к ошибкам в документах

С 22 января 2026 года таможенные органы в портах Владивостока и Восточного вводят более жесткий регламент досмотра импортных грузов. Участникам ВЭД необходимо заранее передавать перевозчикам разрешительные документы, чтобы избежать запрета на выгрузку товаров с судна, сообщили в ГК «Силайнер». Новые меры связаны с исполнением постановлений комиссии Евразийского экономического союза № 317 и 318.

В зоне риска оказались грузы, подпадающие под ветеринарный и санитарно-карантинный контроль. Согласно разъяснениям экспедитора, если ветеринарные сертификаты и разрешения не будут переданы линии или экспедитору до прибытия судна, перевозчик обязан проставить в коносаменте штамп «Выгрузка запрещена». В этом случае контейнеры останутся на борту и уйдут обратным рейсом.

Специалисты ГК «Силайнер» обращают внимание на технические детали оформления таких поставок. В коносаменте обязательно должен фигурировать номер ветеринарного сертификата.

Вес груза, заявленный в документах, должен идеально совпадать с данными сертификата, также потребуется указать минимум 6 знаков кода ТН ВЭД.

Аналогичные требования касаются товаров, подлежащих санитарно-карантинному контролю. При отсутствии разрешительных документов таможня получит право заблокировать поставку с пометкой «Ввоз запрещен» в перевозочных документах. Ту же санкцию применяют и к партиям пестицидов и агрохимикатов, если импортер не предоставил разрешительные бумаги заранее.

Для продукции, отнесенной к категории высокого фитосанитарного риска, вступает в силу отдельное правило. Оригиналы сертификатов необходимо будет передать контролирующим органам в течение 72 часов с момента, когда контейнер снят с судна.

В ГК «Силайнер» предупреждают клиентов о необходимости строгой сверки номеров пломб и веса брутто. Любое расхождение этих данных с товаросопроводительными документами станет поводом для проведения полного досмотра с последующими штрафными санкциями.

Особое внимание экспедитор просит уделить оформлению свидетельств о государственной регистрации (СГР) для товаров, проходящих санитарный контроль. Если в документах не указать номер СГР и дату его выпуска, груз автоматически поместят на склад временного хранения, где он будет заблокирован до выяснения обстоятельств.

Помимо разрешительных документов, для ввоза пестицидов и агрохимикатов теперь обязательно наличие фитосанитарного сертификата и подтверждение регистрации препарата в Росреестре. Отсутствие хотя бы одного из этих элементов, по данным ГК «Силайнер», грозит принудительным возвратом продукции.

Напомним, правительство России утвердило комплексный план по сокращению времени досмотра грузовых автомобилей на границе до 10 минут к 2030 году. Уже разработаны две дорожные карты: одна, утвержденная вице-премьером Виталием Савельевым, включает 43 мероприятия, а вторая касается изменений 21 нормативного правового акта. Ключевым элементом станет создание интеллектуальных пунктов пропуска. Пилотный проект уже работает на границе с Азербайджаном в пункте пропуска «Тагиркент-Казмалар», где общее время прохождения грузовика удалось сократить до 12 минут, из которых непосредственно контрольные мероприятия заняли 9 минут 20 секунд.

[Logirus.ru](https://logirus.ru)

## **Февральский сбой: массовые отмены рейсов не спасают ставки от 46-процентного обвала**

Шестая неделя снижения подряд: фрахт из Азии в США и Европу продолжает падение, несмотря на сезонный пик. Самый мощный спад зафиксирован на транстихоокеанских линиях — минус 46 %.

Мировой рынок контейнерных перевозок фиксирует шестую неделю подряд снижения фрахтовых ставок. Согласно данным Drewry по состоянию на 19 февраля 2026 года, композитный индекс мировых контейнерных ставок опустился до отметки 1919 долларов за 40-футовый контейнер, что на 31 % ниже показателей аналогичного периода прошлого года. Обновленные данные Drewry от 19 февраля 2026 года

зафиксировали снижение композитного индекса на 14 долларов по сравнению с показателем 1933 доллара неделей ранее. Недельное падение составило 1 %, а в годовом исчислении падение достигло 31 %. Это снижение стало шестым подряд. Аналитики связывают такую динамику с ослаблением спроса на двух основных направлениях: транстихоокеанском и на маршрутах между Азией и Европой.

Текущая ситуация на рынке расходится с классической сезонной моделью. Обычно в недели, предшествующие празднованию китайского Нового года, спрос на перевозки растет из-за стремления грузоотправителей ускорить поставки до остановки заводов в Азии. Это, в свою очередь, подстегивает рост спотовых ставок. Однако в 2026 году сезонный пик был пройден раньше обычного, и последующий спад наступил быстрее, чем прогнозировалось. Как следует из материалов Drewry, если тенденция сохранится, в краткосрочной перспективе возможно дальнейшее снижение ставок.

В ответ на ослабление спроса морские перевозчики начали активно сокращать предложение, чтобы сдержать падение доходности. Согласно данным сервиса Drewry's Container Capacity Insight, на следующей неделе запланирована отмена восьми рейсов на маршрутах «Азия – Европа» и «Азия – Средиземноморье». Еще более масштабные сокращения ожидаются на транстихоокеанских направлениях: перевозчики объявили об отмене 31 рейса как к восточному, так и к западному побережью США. Такой уровень корректировки мощностей свидетельствует о стремлении операторов оперативно балансировать спрос и предложение.

На направлении «Китай – Европа» снижение ставок продолжилось. На маршруте из Шанхая в Роттердам стоимость фрахта упала до 2109 долларов за 40-футовый контейнер. Данные Drewry показывают снижение на 18 долларов за неделю (-1 %) и падение на 19 % относительно прошлого года. Более заметное падение зафиксировано на маршруте «Шанхай – Генуя»: ставка опустилась до 2895 долларов, что на 70 долларов меньше неделей ранее (-2 %) и на 25 % ниже уровня февраля 2025 года.

Единственным направлением из Европы, где зафиксирован рост, стал обратный грузопоток. Ставка из Роттердама в Шанхай поднялась до 536 долларов за 40-футовый контейнер. Прирост составил 11 долларов за неделю (+2 %), а в годовом исчислении показатель вырос на 8 %.

Наиболее выраженная отрицательная динамика наблюдается на транстихоокеанских маршрутах. На линии «Шанхай – Нью-Йорк» ставка упала до 2782 долларов за 40-футовый контейнер. Как следует из отчета, это на 18 долларов меньше показателя предыдущей недели (-1 %). В годовом исчислении падение здесь стало максимальным среди всех отслеживаемых маршрутов и достигло 46 %.

На маршруте «Шанхай – Лос-Анджелес» ставка составила 2219 долларов, показав незначительный рост в 5 долларов за неделю (практически стабильно). Однако относительно прошлого года падение составило 43 %. На обратном направлении из Лос-Анджелеса в Шанхай ставка зафиксирована на уровне 724 долларов, оставшись практически неизменной за неделю (снижение на 2 доллара), но увеличившись на 3 % по сравнению с февралем 2025 года.

На трансатлантическом направлении недельные колебания оказались минимальными. Ставка из Роттердама в Нью-Йорк сейчас составляет 1612 долларов за 40-футовый контейнер. Это на 4 доллара ниже показателя 12 февраля (около 0 %) и на 33 % ниже уровня прошлого года. На обратном маршруте «Нью-Йорк – Роттердам» ставка опустилась до 957 долларов,

потеряв 9 долларов за неделю (-1%). При этом в годовом исчислении на этом направлении сохраняется рост на 15%.

Таким образом, анализ годовых изменений демонстрирует структурный сдвиг. Наибольшее падение зафиксировано на экспортных направлениях из Азии и Европы: «Шанхай – Нью-Йорк» (-46%), «Шанхай – Лос-Анджелес» (-43%) и «Роттердам – Нью-Йорк» (-33%). В то же время единственный устойчивый рост наблюдается на обратных маршрутах: «Нью-Йорк – Роттердам» (+15%), Роттердам – Шанхай (+8%) и Лос-Анджелес – Шанхай (+3%).

Напомним, Drewry World Container Index зафиксировал пятое подряд еженедельное снижение спотовых ставок по состоянию на 12 февраля 2026 года. В преддверии китайского Нового года рынок столкнулся с аномально низким спросом и переизбытком тоннажа, который перевозчики пытаются купировать массовыми отменами рейсов, однако на ключевых направлениях ставки уже обновили многомесячные минимумы.

[Logirus.ru](http://Logirus.ru)



**Бланки CMR**  
из 6 самокопирующихся листов  
Цена: 50 руб./шт.  
Ижевск, ул.Бородина, д.21, оф.106  
(3412) 77-21-75

## Экспорт провалился под лёд

В условиях сложной ледовой обстановки в Финском заливе грузоотправители столкнулись с замедлением экспорта на грани полной его остановки. Одна из причин — ограничения, введенные капитанами портов на ледовое плавание при нехватке ледокольной проводки. Другая — обязательный водолазный осмотр судна, для которого нет инфраструктуры и который кое-где стал невозможным из-за мороза.

Сложная ледовая обстановка в Финском заливе вкупе с обязательными требованиями о водолажном осмотре подводной части судов парализовала экспорт через Балтику, следует из писем компаний и отраслевых ассоциаций, которые видел “Ъ”. Ледовые условия в Финском заливе превысили ожидаемые по толщине льда, сообщили “Ъ” в Минтрансе: «Предполагается, что в начале марта толщина льда превысит 0,3–0,4 м».

В условиях быстрого и устойчивого ухудшения ледовой обстановки капитаны портов последовательно вводят ограничения на ледовое плавание. По распоряжению капитана Большого порта Санкт-Петербург с 16 февраля при достижении толщины льда 15-30 см суда без ледового усиления могут двигаться только под индивидуальной ледовой проводкой, введена обязательная ледовая проводка для судов класса Ice1. С 19 февраля при достижении толщины льда 30-50 см суда без ледовых усилений вообще не допускаются к плаванию, а суда классов Ice1 и Ice2 могут заходить в порт только с ледокольной проводкой. Такое же ограничение введено в порту Усть-Луга.

Проход судов ограничивает и нехватка ледоколов.

Среднее время проводки одного судна в порт, сказано в письме Ассоциации морских торговых портов главе Минтранса Андрею Никитину от 10 февраля (“Ъ” видел обращение), оценивается в 8-12 часов, сопоставимое время требуется и на выход из порта.

«Русская сталь» в своем письме министру от 13 февраля сообщает об ограничениях, «фактически парализующих

экспорт металлопродукции через морские торговые порты Северо-Западного бассейна». «Несмотря на наличие ледового класса у флота, привлекаемого покупателями для перевозки металлургических грузов, дефицит ледоколов в Балтийском бассейне накладывается на необходимость индивидуальных ледовых проводок для флота без ледового класса с продолжительностью проводки от 16 до 24 часов», — говорится в письме ассоциации.

При этом в полном объеме сохраняется требование о водолажном осмотре подводной части всех судов, входящих в порты Финского залива из зарубежных портов, с обязательной видеофиксацией.

Но, следует из письма АСОП, в Большом порту и в порту Усть-Луга проведение водолазных осмотров в полном объеме «затруднено и фактически не обеспечено в стабильном режиме». На якорной стоянке в районе острова Гогланд проведение водолазного осмотра судов в условиях сплошного и сжатого льда физически невозможно. Среднее время осмотра судов на Балтике с октября по январь составляет 11 часов 27 минут.

Требование об обязательном водолажном досмотре судов в отдельных бассейнах введено указом президента РФ в июле 2025 года, в ноябре обязанность организации процедуры возложена на операторов портов (см. “Ъ” от 2 декабря 2025 года). В течение часа после получения уведомления о заходе судна капитан должен доложить об этом ФСБ, затем сотрудники спецслужб должны решить, разрешать заход, отказывать или необходимо осматривать подводную часть судна. Фактически новые нормы действуют с лета в портах Северо-Запада, с осени — в Азово-Черноморском бассейне.

Директор по обеспечению бизнеса «Русала» Алексей Гордымов в письме замглавы Минтранса Александру Пошиваю от 9 февраля (есть у “Ъ”) подчеркивает, что через Большой порт Санкт-Петербург поставляется глинозем для алюминиевых заводов компании — предприятий непрерывного цикла. При этом, отмечает он, приоритетная ледокольная проводка предоставляется только аварийным судам, судам с опасными грузами и судам на регулярных линиях, а сухогрузы, в том числе с глиноземом, получают ее в последнюю очередь. Алексей Гордымов предупреждает о возможной остановке производства на алюминиевых заводах, который уже испытывают острую нехватку дннного сырья. Глава Первой портовой компании Александр Масько в письме в Минтранс от 6 февраля (“Ъ” видел документ) сообщал, что ограничения «могут привести к сокращению основных экспортных производств вплоть до их полной остановки», в первую очередь черных и цветных металлов, минеральных удобрений и т. д.

АСОП просит усилить ледокольный флот для Балтики, а также на период тяжелой ледовой обстановки ввести временный мораторий на исполнение требований по водолажному осмотру для неопасных грузов — контейнеров, металлов, глинозема, угля, удобрений и т. п. Российская ассоциация производителей минеральных удобрений (РАПУ) в своем письме в Минтранс от 10 февраля (есть у “Ъ”), в свою очередь, просит разработать мероприятия по хождению судов неледového класса в портах Санкт-Петербург и Усть-Луга. «Количество доступных судов ледового класса на фрахтовом рынке сильно ограничено», — отмечает РАПУ. — Задержки в погрузке удобрений на экспорт негативно отразятся на производстве».

Источник “Ъ” в угольной отрасли говорит, что организация водолажного осмотра судов повышает логистические расходы экспорта на \$0,5–1,5 на тонну груза. Только издержки

угольной отрасли в год он оценил в сотни миллионов долларов.

Собеседник “Ъ” согласен, что обязательно осматривать только суда с опасным грузом или суда малого водоизмещения.

«Экспортеры понимают необходимость обеспечения безопасности и те ограничения, которые сегодня существуют на Северо-Западном направлении, — отмечает собеседник “Ъ” в крупной металлургической компании. — Сложившаяся ситуация показывает, что правила осмотра нужно делать более “живыми”, руководствуясь, конечно, в первую очередь вопросами безопасности, но применяя правила более точно, в зависимости от ситуации, по возможности привлекая экспортеров и порты к их донастройке».

Проблема с ограничениями по режиму ледового плавания затрагивает всех грузоотправителей и грузополучателей в портах Балтики, говорит еще один собеседник “Ъ” среди экспортеров.

«Судов ледового класса, готовых работать в Балтике, сегодня недостаточно, — говорит он. — Администрация морских портов Балтийского моря делает все возможное для продолжения работы портов. На сегодня ледовые ограничения сдвинули на 1 марта в связи с менее интенсивным, чем ожидалось, формированием льда, это позволило обрабатывать суда, которые были зафрахтованы до объявления ледовой, дополнительно к приписному мобилизован ледокольный флот из Мурманска». Источник “Ъ” надеется, что эти меры позволят пройти этот период в рабочем режиме.

В Минтрансе сообщили “Ъ”, что по плану в зимний сезон 2025–2026 годов в Балтийском море проводку обеспечивают 11 ледоколов ФГУП «Росморпорт». Кроме того, для обеспечения ледокольной проводки с 9 февраля привлечено судно «Спасатель Карев» ФГБУ «Морспасслужба». Минтранс организовал передислокацию линейного ледокола «Мурманск», прибытие которого ожидается 19 февраля, сообщили там, добавив, что обратились в «Росатом» с просьбой о передислокации атомного ледокола для проводки судов в Финском заливе. Также в министерстве рассказали, что прорабатывают схему нормативного закрепления в обязательных постановлениях по морским портам индивидуальной оценки ледопроеходимости судов, которая позволит осуществлять плавание во льдах отдельных судов с низким ледовым классом. На 16 февраля обстановка с ледокольной проводкой судов нормальная, говорят в Минтрансе. В ожидании находятся шесть судов, проблем с осмотром подводной части судов нет, добавляют там.

Ледовая обстановка сложная, последний раз схожие метеословия были более 15 лет назад, рассказывают в ГК «Дело», отмечая, что балтийские терминалы группы работают штатно, а все службы Большого порта Санкт-Петербург, порта Усть-Луги и профильные ведомства работают сообща и стремятся обеспечивать ледокольные проводки, своевременный прием и отправку судов. «В настоящий момент у нас нет судов, ожидающих ледовой проводки к причалам», — говорят в группе.

*«Коммерсантъ»*

## **Цена эскалации в Персидском заливе: перевозчики ввели военные надбавки и заморозили бронирования 2 марта 2026**

Вслед за приостановкой рейсов в Ормузском проливе перевозчики вводят сборы до \$ 4000 за TEU, страховщики

отзывают покрытие. Бронирования в порты ОАЭ, Катар и Бахрейна фактически заморожены на неопределенный срок.

1 марта 2026 года не менее трех нефтяных танкеров подверглись нападению в районе между Гибралтарским проливом и Оманским заливом, сообщают Trasporto Europa и Lloydslist.com. Британское UKMTO (LR. United Kingdom Maritime Trade Operations — Центр морских торговых операций Британии) сообщило, что одно из судов было поражено «неизвестным снарядом» выше ватерлинии, что привело к пожару.

По данным властей Омана и регистра судоходства Палау, иранские силы атаковали танкер Skylight. Четверо моряков с этого судна получили ранения и были доставлены на берег для лечения. Согласно отчетам Lloyd’s List Intelligence, под удар также попали танкеры Hercules Star, MKD Vyom и Ocean Electra. Издание Bloomberg уточняет, что судно MKD Vyom дедвейтом 74 032 тонны находилось в чартере у Saudi Aramco.

Одновременно с ударами по судам пострадала портовая инфраструктура. DP World приостановила операции в порту Джебель-Али в Дубае. Как следует из сообщения оператора, причиной стало возгорание после перехвата в воздухе в ночь на субботу.

В ответ на эскалацию датская компания Maersk объявила о бессрочной приостановке всех транзитных рейсов через Ормузский пролив. Перевозчик предупредил клиентов о возможных задержках, изменениях маршрутов и расписаний в портах Персидского залива. В официальном заявлении Maersk указала на потенциальный ущерб для портов ОАЭ, Омана и Катара.

Средиземноморский судоходный гигант MSC Mediterranean Shipping Company с 1 марта приостановил прием заказов на грузоперевозки в регионе Ближнего Востока. Компания распорядилась, чтобы все ее суда, находящиеся в Персидском заливе или следующие туда, направлялись в безопасные укрытия до дальнейшего уведомления.

СМА CGM расширила масштабы ограничений. Помимо приостановки операций в Персидском заливе, компания вновь прекратила транзит через Красное море и Баб-эль-Мандебский пролив, перенаправляя суда на маршрут вокруг мыса Доброй Надежды.

Narag-Lloyd также прекращает сервисы в районе пролива. Как уточнили в компании, решение затронуло рейсы в Персидский/Аравийский залив и из него.

Перевозчики начали вводить финансовые механизмы для компенсации военных рисков. Narag-Lloyd с 2 марта 2026 года применяет надбавку за риск военных действий в размере \$ 1,5 тыс. за TEU для рейсов в Персидский залив и обратно. Для рефрижераторных и специальных грузов ставка увеличивается до \$ 3,5 тыс. за TEU.

СМА CGM объявила о чрезвычайной конфликтной надбавке в размере \$ 2 тыс. за TEU и \$ 3 тыс. за FEU для сухих контейнеров, а также \$ 4 тыс. за рефрижераторы. Согласно уведомлению оператора, сбор распространяется на грузы в Ирак, Бахрейн, Кувейт, Йемен, Катар, Оман, ОАЭ, Саудовскую Аравию, Иорданию, Египет, Джибути, Судан и Эритрею.

Maersk планирует ввести чрезвычайную надбавку на сервисах из района Персидского залива и Индийского субконтинента в Северную Европу и Средиземноморье с 15 марта.

Как пояснил ситуацию Hua Joo Tan, сооснователь консалтинговой компании Linerlytica, объявление надбавок является «рефлекторной реакцией» рынка. По его словам, у операторов сейчас нет понимания, когда они смогут возобновить прием бронирований.

Данные Lloyd's List Intelligence за 2 марта 2026 года свидетельствуют о том, что около 60 контейнеровозов вместимостью от нескольких сотен до 19 000 TEU ожидают с обеих сторон полуострова Мусандам у южного входа в Ормузский пролив. Активного прохода судов через пролив не зафиксировано.

Китайская Cosco Shipping объявила об остановке транзита своих контейнеровозов через пролив по соображениям безопасности. Статус операций других сегментов государственного гиганта — танкерного, газовозного и балкерного флотов — остается неясным. Данные трекинга показывают, что управляемый Cosco крупный танкер Xin Long Yang успешно прошел Ормузский пролив 28 февраля.

Другой китайский перевозчик, частная компания China United Lines, сообщила клиентам, что продолжает принимать бронирования для Красного моря и Восточного Средиземноморья. При этом оператор отмечает, что его сервисы в Персидский залив зависят от покупки слотов у других линий и будут подчиняться их решениям. China United Lines также анонсировала военные надбавки в размере \$ 2-3 тыс. за TEU.

Страховой рынок отреагировал на эскалацию ростом ставок и ограничением покрытия. Steamship Mutual, один из клубов Международной группы P&I, уведомил членов об отмене перестраховщиками существующего военного покрытия для Персидского залива. Как следует из циркуляра клуба, он может предложить обратный выкуп покрытия с лимитами до \$ 200 млн, однако переоценка премий в текущих условиях ожидается на уровне, значительно превышающем докризисные показатели.

В портовой сфере зафиксированы остановки и повреждения. Порт Джебель-Али в ОАЭ приостановил контейнерные операции из соображений безопасности. Порт Бахрейна полностью прекратил работу. Порт Дукм в Омане закрыт после повреждений, нанесенных беспилотниками. Иранские порты, включая Бендер-Аббас, не обслуживаются крупными перевозчиками. Порт Эйлат в Израиле остается закрытым. Небольшое число портов, такие как Рувайс в ОАЭ, продолжают работу, но со значительными ограничениями.

Морская администрация Министерства транспорта США рекомендовала американским коммерческим судам независимо от флага избегать района между Ормузским проливом и Оманским заливом, ссылаясь на риск мин и ответных атак.

Европейский союз продлил мандат операции EUNAVFOR Aspides (прим. LR: оборонительная военно-морская операция Европейского союза, официально запущена 19 февраля 2024 года с первоначальным мандатом на один год) в Красном море до 28 февраля 2027 года. Как сообщили в Совете ЕС, бюджет миссии на период с марта 2026 года по февраль 2027 года составит почти € 15 млн. Верховный представитель по иностранным делам объявил об усилении миссии дополнительными военно-морскими подразделениями в ответ на запросы судовладельцев о сопровождении.

Перенаправление судов в обход Красного моря через мыс Доброй Надежды становится доминирующим сценарием. Увеличение времени в пути по маршруту Азия–Европа составляет примерно 10 дней. Спрос на транзит через Суэцкий канал резко сократился.

Напомним, как отмечает Питер Санд, главный аналитик Xeneta, надежды на массовое возвращение контейнерных линий в Красное море и Суэцкий канал в 2026 году, судя по всему, разрушены. По информации Associated Press, йеменские хуситы заявили о готовности возобновить атаки на коммерческие суда. Как поясняют аналитики, увеличенное

расстояние плавания вокруг мыса Доброй Надежды в настоящее время абсорбирует около 2,5 млн TEU глобальных контейнерных мощностей. Возврат на суэцкий маршрут высвободил бы эти объемы и потенциально привел к обвалу ставок. По прогнозам Xeneta, теперь ставки продолжают снижаться, но гораздо медленнее, чем ожидалось во втором полугодии. При этом Питер Санд отмечает, что спотовые ставки из Азии уже начали расти с 15 февраля 2026 года на фоне наращивания военной группировки США в регионе.

[Logirus.ru](https://logirus.ru)

## В ЕАЭС вводится онлайн-отслеживание грузов

*Анастасия Самохина — старший юрист компании KELIN, руководитель подразделением юристов по налоговому праву. Объясняем, как изменится порядок контроля грузов в ЕАЭС:*

С 11 февраля 2026 года в государствах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) вступает в силу новый порядок контроля транзитных и международных перевозок. На всей территории Союза начнут применяться навигационные пломбы, обеспечивающие отслеживание движения грузов в режиме реального времени на всем пути следования.

Речь идет о системном изменении подхода к контролю: механизм становится единым для стран ЕАЭС и распространяется на ключевые форматы трансграничной логистики.

### → От формального контроля — к цифровому мониторингу

До настоящего времени часть участников рынка воспринимала контроль грузов преимущественно как процедуру, связанную с пересечением границы. После прохождения таможенных формальностей фактическое движение груза внутри Союза зачастую оставалось вне постоянного мониторинга.

С внедрением навигационных пломб этот подход утрачивает актуальность. Контроль приобретает непрерывный характер: перемещение груза фиксируется и отслеживается в режиме реального времени на всей территории ЕАЭС. Это означает переход к цифровой модели администрирования транзита и международных перевозок.

Новые требования распространяются на транзитные и международные железнодорожные и автомобильные перевозки.

### → Для каких категорий пломбы станут обязательными

На первом этапе обязательное применение навигационных пломб предусмотрено для следующих категорий грузов:

- санкционные товары и отдельные виды подакцизной продукции, включая алкоголь и табачные изделия;
- одежда, обувь и техника при автомобильных перевозках в режиме транзита;
- никотинсодержащая продукция и отдельные виды никотинового сырья при автоперевозках, а также при экспорте за пределы ЕАЭС.

Таким образом, регулирование в первую очередь затрагивает чувствительные с точки зрения контроля товарные группы, а также сегменты с повышенными фискальными и регуляторными рисками. Для этих категорий грузов прозрачность маршрута и соблюдение заявленного направления движения становятся обязательным условием перевозки.

### → Предусмотренные исключения

Законодательством установлены исключения, при которых навигационные пломбы не применяются. В частности, требования не распространяются на:

- перевозку живых животных;
- международные почтовые отправления;
- наливные и насыпные грузы.

Перечень исключений носит целевой характер и учитывает специфику отдельных видов перевозок, где применение навигационных пломб технически затруднено либо нецелесообразно.

### → Что это означает для бизнеса

Для перевозчиков и грузоотправителей нововведение означает переход к модели непрерывного цифрового контроля маршрутов. Это требует более внимательного планирования международных и транзитных поставок, оценки рисков отклонения от заявленных маршрутов и обеспечения готовности к работе с навигационными пломбами.

Фактически речь идет о повышении прозрачности транзита на пространстве ЕАЭС и усилении надзорной функции. Компании, осуществляющие международные и транзитные перевозки, должны учитывать новые требования уже на этапе подготовки логистических схем и организации перевозочного процесса.

[Companies.RBC.ru](https://companies.rbc.ru)

## ЕАЭС: утвержден обновленный Порядок допущения транспортных средств к перевозкам товаров под таможенными пломбами и печатями

22 марта 2026 г. вступает в силу Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии № 15 от 17.02.2026, которым утверждены обновленные Порядок выдачи и использования Свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями (далее — Порядок, Свидетельство) и формы Свидетельства.

Порядок и формы Свидетельства приведены в соответствии со вступившими в силу с 1 июня 2025 г. поправками к Конвенции МДП, 1975 г., касающимися допущения транспортных средств к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями:

- срок действия Свидетельства увеличен с 2 до 3 лет;
- Свидетельства, выданные до вступления в силу данного Решения Коллегии ЕЭК, остаются действительными до окончания срока их действия;
- в случае, если перевозка, в том числе с применением книжки МДП, началась до или в последний день окончания срока действия Свидетельства, Свидетельство остается действительным до завершения перевозки в таможенном назначении.

В формы Свидетельства внесены соответствующие изменения (п.4 и 6 на 4-й странице Свидетельства).

Кроме этого, в соответствии с обновленным Порядком Свидетельство может быть получено либо срок его действия может быть продлен в любом уполномоченном таможенном органе государства-члена ЕАЭС, на территории которого зарегистрирован или постоянно проживает собственник либо владелец транспортного средства, вне зависимости от местонахождения данного лица.

С 22 марта 2026 г. Решение Комиссии Таможенного союза № 676 от 22.06.2011 «О формах свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к

перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и порядке его выдачи и использования» утрачивает силу.

[ASMAR.ru](https://asmap.ru)

## ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД

### Эффективность покажет практика

17 февраля вебинар на тему внедрения системы подтверждения ожидания товаров, организованный «Опорой России» и Федеральной налоговой службой.

Заместитель руководителя ФНС России Александр Егоричев рассказал о сути нового механизма контроля за импортом товаров в рамках взаимной торговли (СПОТ), который в пилотном режиме будет запущен с 1 апреля и ответил на большое количество вопросов, касавшихся практических аспектов внедрения новой системы.

Цель внедрения Системы подтверждения ожидания товаров (СПОТ) — обеспечить законность ввоза товаров на территорию России и пресечь схемы «серого» импорта, при которых происходит уклонение от уплаты обязательных платежей.

Участники СПОТ:

- импортеры — организации и предприниматели, приобретающие товары из ЕАЭС;
- экспортеры из стран ЕАЭС;
- посредники — поверенные, комиссионеры и агенты.

Представитель ФНС пояснил логику принятого решения о внедрении СПОТ, в основании которой лежит несколько причин:

1. Данные макроэкономического анализа показывают, что с 2022 года резко снижаются поступления при классическом импорте. Причины всем понятны — многие компании ушли с российского рынка, западными странами введены санкции и т.д. Но РФ — это огромный рынок потребления, и потребление видоизменилось лишь с точки зрения товарной номенклатуры, но объем его не изменился и санкционные товары по-прежнему находятся в свободной продаже. При этом по данным ФТС и статистики в рамках взаимной торговли в ЕАЭС данная номенклатура уже три года не ввозится на территорию РФ. Возникает вопрос, как они у нас оказываются и насколько легален их ввоз, учитывая, что на фоне падения поступлений от классического импорта зеркального или хотя бы соотносимого роста поступлений в рамках взаимной торговли не наблюдается».

2. Параллельный импорт многие восприняли как некую индульгенцию и добропорядочности в рамках взаимной торговли не прибавилось.

3. По данным статистики КНР объем экспорта из Китая в Казахстан и Киргизию за 2024 года составил 29 млрд долларов, а импорт этих стран из Китая за тот же период — 16 млрд долларов. Это означает, что товары на 13 млрд долларов ушли транзитом в РФ.

«При отсутствии таможи на границах в рамках Союза по сути это открытый канал сбыта, начиная от контрабанды и кончая контрафактом», — подчеркнул Александр Егоричев.

Для выстраивания нормального администрирования взаимной торговли в рамках ЕАЭС и было принято решение о разработке системы. Подготовлены два законопроекта:

- о государственной информационной системе, определяющей товары и участников, подпадающих под СПОТ;
- поправки в Налоговый кодекс РФ, чтобы обеспечительный платеж мог использоваться в качестве уплаты косвенного налога при импорте.

С 1 апреля СПОТ запускается без обеспечительного платежа, с 1 июля предполагается переход на использование финансового обеспечения.

### → О работе механизма СПОТ

За два дня до ввоза товаров в Россию надо сформировать и зарегистрировать в «Сервисе заявителя» документ о предстоящей поставке (ДОПП), содержащий информацию о товарах и транспортных средствах, и внести обеспечительный платеж, который будет зачтен в счет предстоящей уплаты косвенных налогов (НДС и акцизы). После этого будет присвоен QR-код, служащий разрешением на ввоз товаров. Этот QR-код водитель должен иметь при пересечении границы, его надо предъявить мобильной группе Федеральной таможенной службы. Оплаченный обеспечительный платеж зачитывается в счет уплаты косвенных налогов при подаче налоговой декларации, а вся сумма обязательств по налогам отображается на Едином налоговом счете.

«СПОТ нельзя интерпретировать как возврат к таможенному администрированию и созданию экономических и административных барьеров в рамках взаимной торговли, — пояснил представитель ФНС. — На границе никакого тотального считывания QR-кодов не будет, поэтому говорить о том, что выстроится очередь в пунктах пропуска, не приходится, весь контроль мобильными группами осуществляется уже внутри территории РФ. Причем это именно выборочный контроль, который будет осуществляться мобильными группами ФТС. В рамках системы их основная функция — проверка QR-кода. Если его нет, это означает запрет на ввоз на территорию РФ: либо возврат, либо оформление на специальных выделенных территориях. Но функционал мобильных групп с точки зрения рисков у них в любом случае остается».

### → Ответы на вопросы. Выбрали наиболее актуальные

**– В случае изменения фактической даты пересечения границы или иных параметров перевозки потребуются ли переоформление уже сформированного QR-кода?**

– Если меняется дата пересечения границы, то предоставление нового ДОПП не требуется. Это предполагаемая дата, и понятно, что могут быть форс-мажоры.

**– Кто будет нести ответственность за нанесение QR-кода: поставщик, перевозчик, получатель?**

– Система распространяется на российских импортеров, соответственно, обязанности по обеспечительному платежу и уплате косвенных налогов распространяются на импортеров. Но представлять QR-код для госконтроля должен водитель того транспортного средства, которое остановлено для проверки мобильными группами ФТС. Поэтому если это перевозка ваша, то вы передаете QR-код водителю, если перевозка экспортера, вы передаете экспортеру, а он передает перевозчику. Если перевозчик третье независимое лицо, то меняется и логистика передачи QR-кода. Но в любом случае у водителя в момент пересечения границы должен быть QR-код на товар в машине.

**– При предварительной уплате НДС как будет решаться вопрос последующих корректировок при изменении фактических данных?**

– В момент подачи декларации по косвенным налогам вы указываете данные по реальным налоговым обязательствам. И в рамках работы по этой декларации, где будут фигурировать заявление о ввозе и уплате косвенных налогов и ДОПП, корректировки могут быть и в одну и в другую сторону. Если стоимость товаров выросла, применяется классическая схема при уплате косвенных налогов. Если товара оказалось меньше,

должна формироваться переплата. Вы можете оставить ее на счете обеспечительного платежа либо по вашему волеизъявлению мы ее переведем на ЕНС, и вы сможете ее использовать как в качестве уплаты других налогов, так и для возврата на свой расчетный счет, если у вас нет задолженности.

**– Будут ли для предпринимателей какие-либо преференции?**

– При развитии системы она будет модернизироваться и видоизменяться. Возможно, будет некий «белый» список. Например, будет учитываться, есть ли банковская гарантия, классическое поручительство. Может быть, будут составляться рейтинги, предусматривающие при исполнении всех обязательств и отсутствии правонарушений освобождение от обеспечительного платежа. Систему в этом плане развивать можно, но прежде ее нужно запустить и стабилизировать.

**– В случае поломки транспортного средства, на которое получен QR-код, и необходимости разделения партии и перегрузки на два транспортных средства, например, из-за ограничений весового контроля, как перевозчику доказать, что в этих двух машинах одна партия, на которую выдан QR-код?**

– Мы предусматривали ситуацию, когда транспортное средство сломалось и товар перегружается на другую машину. Вариант, что это будут две машины, мы не закладывали. Этот вариант надо будет проработать дополнительно.

**– По законопроекту освобождаются от обеспечительного взноса лица, соответствующие критериям. Какие это критерии?**

– В проекте закона закладывается полномочие правительства утверждать критерии добросовестного налогоплательщика для освобождения от обеспечительного платежа. Пока этих критериев нет, мы собираем предложения от бизнеса. Цель системы — не собрать деньги раньше, цель — собрать деньги с тех налогоплательщиков, которые могут не уплатить косвенные налоги.

**– Для освобождения от обеспечительного платежа резидентам ЕЭЗ достаточно предоставить информацию, что компания является резидентом?**

– Да. При оформлении ДОПП мы сразу присваиваем QR-код. В первую очередь мы беспокоимся о нашей европейской территории, идем на послабление, понимая, в каких условиях они находятся.

**– Если мы продаем товар физлицу в Казахстан, а он от него отказывается (то есть происходит возврат в РФ), нужно подавать ДОПП и обеспечительный платеж?**

– В данном случае это будет возврат ранее экспортированного товара. И поскольку СПОТ касается косвенных налогов в рамках налогообложения в странах ЕАЭС, здесь не возникает дополнительный НДС, поэтому уплата обеспечительного платежа не требуется, нет налоговых обязательств. Но ДОПП подать нужно будет.

**– Прошла информация, что для белорусских производителей будет сделано исключение в части освобождения от внесения обеспечительного платежа. Это так?**

– Данный вопрос обсуждается на высоком уровне, в том числе с коллегами из Министерства налогов и сборов Белоруссии для проработки вопроса, как можно интегрировать наши информационные системы таким образом, чтобы сделать послабление в рамках взаимной торговли уже в Союзном государстве.

**– Если осуществляется транзит из одной страны ЕАЭС в другую страну Союза, ничто не мешает неким товарищам**

**оформить договор купли-продажи. Получается легальная схема обхода системы.**

– Это недобросовестная схема, когда заявляется другая страна и товар, пока едет, «растворяется». Есть план правительства по обелению отдельных отраслей экономики, один из пунктов которого — распространение использования навигационных пломб на автомобили, которые едут транзитом, чтобы через навигационную пломбу отследить, что машина заехала, не вскрыта и выехала. Мы рассчитываем, что эта проблема будет закрыта использованием навигационных пломб. Минфин и ФТС поддерживают.

**– Мобильные группы будут иметь право на досмотр транспортных средств даже при наличии QR-кода?**

– Мобильные группы действуют в рамках таможенного законодательства. По критерию риска они определяют, кого останавливать и досматривать. С точки зрения СПОТ их полномочия — проверка QR-кода. При его отсутствии — запрет на дальнейшее движение, возврат на ту сторону, откуда приехала машина. Но информацию, которую ФНС передает в рамках СПОТ в режиме онлайн, мобильные группы используют при оценке рисков. Если они видят, что ДОПП есть и деньги уплачены, то на этом полномочия таможенной службы в рамках этой СПОТ закончены. Но в рамках полномочий мобильной группы полномочия они переходят в другой режим администрирования. Поясним более подробно. Все данные мы передаем таможене, чтобы таможеня заранее понимала, какой товар будет ввозиться и в какой примерно период. В потоке движения они не понимают, нужно останавливать эту машину или нет. Объем данных, которые ФНС будет отгружать в таможенную службу, — это уже оценка рисков, выбор объектов контроля. При остановке рискованного транспортного средства осуществляется проверка наличия QR-кода. Сканируя QR-код своим мобильным устройством, таможенник получает полную информацию по документу, какой товар ввозится. И полномочия, которые законопроект дает таможеннику, — сверить документ о предстоящей поставке с товарами, указанными в товаросопроводительных документах. Если там товары, подлежащие маркировке, или товары, входящие в список санкционного контроля, — это полномочия таможни уже на вскрытие транспортного средства. Но если это обычные товары, не подлежащие спецконтролю, и нет признаков нарушения правил ввоза товаров в ЕАЭС (занижение таможенной стоимости и т.п.), во всех остальных случаях это только проверка соответствия документа о предстоящей поставке товаросопроводительным документам.

**– СПОТ не распространяется на физлиц, если прямая поставка от маркетплейса в Казахстане покупателю в пункт выдачи заказов?**

– Физические лица, которые, например, покупают электронику по тысяче штук, конечно, ФНС заинтересуют, но базово система на физлиц не распространяется.

**– Есть технические вопросы: будет ли возможность автоматизированной загрузки документа о предстоящей поставке в сервисы импортера; как действовать при аварийном режиме системы; как заполнять поля ДОПП?**

– Будет издан подзаконный акт, который определит порядок заполнения ДОПП, форматы документов и другие технологические аспекты.

**– На грузы, которые идут через таможенные посты напрямую из третьих стран, распространяется СПОТ?**

– Система действует только в рамках ЕАЭС, классическую таможню это не затронет.

Актуальная информация о СПОТ: <https://spot-info.ru/>

[VCH.ru](https://vch.ru)

## Включение в таможенную стоимость товаров расходов покупателя на связанные с оплатой товаров услуги посредника, выполняющего функции платежного агента

*Стенограмма доклада Старцевой А.И., заместителя начальника отдела контроля таможенной стоимости Уральской электронной таможни, на вебинаре УТУ 12.02.2026 г.:*

Добрый день, уважаемые участники вебинара. Меня зовут Старцева Анастасия Ивановна, я являюсь заместителем начальника отдела контроля таможенной стоимости Уральской электронной таможни.

Влияние санкционной политики западных стран привело к созданию сложных цепочек взаиморасчетов между участниками ВЭД в рамках внешнеторговых сделок и, как следствие, необходимость использования третьих лиц для осуществления переводов денежных средств за приобретенные товары покупателем непосредственно продавцу товаров. Наше сегодняшнее мероприятие будет посвящено рассмотрению вопросов о включении в таможенную стоимость товаров расходов покупателя на связанные с оплатой товаров услуги посредника, выполняющего функции платежного агента. Прежде всего, следует остановиться на основных нормативно-правовых актах, регулирующих порядок контроля таможенной стоимости ввозимых товаров.

Это глава 5 Таможенного кодекса ЕАЭС, Решения Коллегии ЕЭК: № 42, № 160, № 283.



Перейдем к основной теме нашего вебинара.

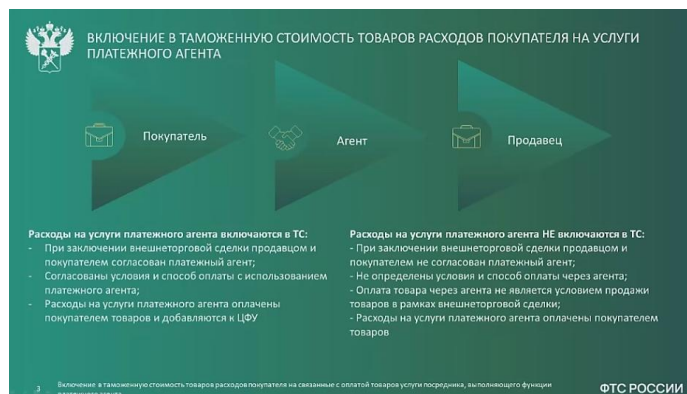
Основная позиция по данному вопросу доведена до таможенных органов письмом Минфина России № 27-01-21/106988 от 01.11.2024 г. и в рамках семинара представителей ФТС России.

В соответствии с п.1 ст.39 ТК ЕАЭС, таможенной стоимостью ввозимых товаров является стоимость сделки с ними, то есть цена, фактически уплаченная или подлежащая уплате за эти товары при их продаже для вывоза на таможенную территорию ЕАЭС и дополненное в соответствии со статьей 40 Кодекса.

Документальное подтверждение количественно определяемой величины ЦФУ (цена, фактически уплаченная) — это условие применения первого метода определения таможенной стоимости по стоимости сделки с ввозимыми товарами. При этом следует отметить, что понятие «сделка» определяет не только стоимость самого товара, но и все расходы, связанные с его продажей на таможенную территорию ЕАЭС.

Ценой фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары является общая сумма всех платежей за эти

товары, осуществленных или подлежащих осуществлению покупателем непосредственно продавцу или иному лицу в пользу продавца. При этом платежи могут быть осуществлены прямо или косвенно в любой форме незапрещенной законодательством.



При определении таможенной стоимости ввозимых товаров по стоимости сделки с ними, к цене фактически или подлежащей уплате за эти товары, добавляются дополнительные начисления, установленные ст.40 Таможенного кодекса, в частности, вознаграждение посредникам или агентам и вознаграждение брокера.

Решением Коллегии ЕЭК № 283 утверждены правила применения метода определения таможенной стоимости по стоимости сделки с ввозимыми товарами.

Пунктом 3.1 Правил предусмотрено, что при определении таможенной стоимости товаров по стоимости сделки с ввозимыми товарами необходимо исходить из того, что под сделкой понимается совокупность различных сделок, осуществляемых в соответствии с такими видами договоров (соглашений), как внешнеэкономический договор, он же контракт, в соответствии с которыми товары продаются для вывоза на таможенную территорию ЕАЭС, договор международной перевозки, лицензионный договор и другие виды договоров.

Таким образом, в стоимость сделки должны включаться соответствующие стоимостные показатели по каждому из договоров, на основании которого осуществлялся ввоз товаров на таможенную территорию ЕАЭС, то есть как непосредственно по сделке купли-продажи, так и по иным договорам, расходы по которым включаются в таможенную стоимость товаров. В целом, механизм добавления расходов на вознаграждение посредника (или брокера), раскрыт в Положении о добавлении вознаграждения посредника и вознаграждения брокера к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары, утвержденным Решением Коллегии № 112.

Согласно п.3 Положения под посредником понимается лицо, которое за вознаграждение совершает по поручению другого лица юридические и иные действия от имени этого другого лица, либо от своего имени, но всегда за счет этого другого лица.

Пунктом 4 Положения установлено, что для решения вопроса о необходимости добавления вознаграждения посредникам к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары, необходимо исходить из существа отношений сторон договора, связанных с оказанием посреднических услуг при закупке и продаже товаров, и рассматривать совокупности всех факторов, характеризующие деятельность посредника при закупке продажи ввозимых товаров, независимо от того, как указанное лицо поименовано в посредническом договоре или внешнеэкономическом договоре (контракте).

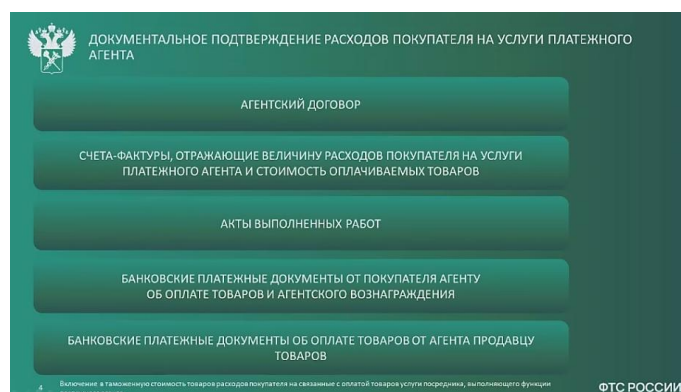
Таким образом, при заявлении сведений о таможенной стоимости товаров во внимание принимается совокупность всех сделок, в соответствии с которыми товары ввозятся на таможенную территорию ЕАЭС с учетом их влияния на установленные продавцом цены на товары, а также существа договорных отношений.

В случае, если продавец при заключении внешнеэкономической сделки предъявляет требования по заключению покупателем товаров дополнительных договоров, предусматривающих оплату через агентов, предъявляет требования к форме оплаты, в частности, при заключении внешнеэкономической сделки, согласованные условия о том, каким образом должна быть произведена оплата за товар, в том числе указан посредник, через которого производится платежи и расходы за оказание посреднических услуг, оплачиваются покупателем товаров, то указанное вознаграждение добавляется к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары в размере, в котором оно не включено продавцом в цену товара.

В случае, если продавец не предъявляет требования необходимости оплаты товара через посредника, при заключении внешнеэкономической сделки не определяются условия о способах оплаты ввозимых товаров через выбранного покупателем финансового посредника и оплата осуществляется покупателем самостоятельно, то рассматриваемое вознаграждение не добавляется к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары.

При любом из указанных случаев для подтверждения понесенных расходов покупателя на связанные с оплатой товаров/услуг посредника, выполняющего функции платежного агента, декларантом должны быть представлены:

- договор, счет, подтверждающий размер агентского вознаграждения,
- счет или инвойс, подтверждающий факт оплаты товаров в рамках контракта по поставке,
- банковские платежные документы об оплате товаров по поставке от покупателя агенту,
- банковский платежный документ об оплате товаров по поставке от агента продавцу товаров в целях подтверждения первого метода определения таможенной стоимости.



В заключение хочется сказать, что таможенный орган проверяет правильность определения и заявления таможенной стоимости товаров в каждом конкретном случае, исходя из анализа представленных декларантом документов и сведений, а также иных документов и сведений, полученных в ходе проведения таможенного контроля в их совокупности и взаимосвязи. На этом наш вебинар окончен. Всего доброго. До свидания.

[Alta.ru](http://Alta.ru)

## НДС 10 % для детских товаров: Минфин определил, какие документы будут обязательными

Министерство финансов готовит поправки (*проект Федерального закона № 1155876-8*), которые введут единый и обязательный перечень документов для подтверждения пониженной ставки НДС 10 % на детские товары. Эксперты рассказали, кого новые правила затронут в первую очередь и как заранее подготовиться к изменениям, чтобы минимизировать риски.

### → Почему меняют порядок?

Применение льготной ставки НДС 10 % для детских товаров, закрепленной в статье 164 НК РФ, часто становится предметом споров между бизнесом и налоговыми органами. Как объясняют эксперты, ключевым для инспекторов является код товара по классификатору ОКПД2 (при продаже внутри страны) или ТН ВЭД (при импорте), а также подтверждение того, что продукция действительно относится к детскому ассортименту. Контролирующие органы и ранее указывали, что для применения пониженной ставки нужны сведения о сертификате или декларации соответствия. Но поскольку исчерпывающего перечня документов в Налоговом кодексе нет, налогоплательщики часто обосновывают право на льготу иными способами: паспортами изделия, техническими описаниями, каталогами производителей и т.д.

«Иногда этих документов хватает, если назначение и классификация товара очевидны, — отмечает доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин РЭУ им. Г. В. Плеханова Наталья Свечникова. — Но когда позиция пограничная и по названию не считается, инспекторы чаще ожидают документ оценки соответствия, потому что он привязан к конкретной продукции и имеет реквизиты, которые можно сверить».

Как заявили в пресс-службе Минфина, для предотвращения споров, касающихся отнесения продукции к детской категории, ведомство предлагает внести поправки в Налоговый кодекс. «Законопроектом уточняется, какие документы могут использоваться для подтверждения отнесения продукции к товарам, подлежащим налогообложению по льготной ставке НДС в размере 10 %. В их числе сведения о сертификате соответствия, выданном зарегистрированным в РФ органом по сертификации, сведения о декларации о соответствии, зарегистрированной национальным органом по аккредитации, а также подтверждающие документы, выданные в соответствии с правом Евразийского экономического союза», — сообщили в министерстве.

### → Последствия для бизнеса

По мнению экспертов, новые правила по-разному отразятся на участниках рынка. Для крупных производителей и импортеров, которые уже работают в рамках технических регламентов ЕАЭС и в обязательном порядке оформляют декларации или сертификаты, изменения будут не столь ощутимы. А вот для дистрибьюторов и ретейла, работа которых строится на закупке готовой продукции, ситуация иная. Наталья Свечникова обращает внимание, что их фокус сместится на порядок работы с документами: нужно будет вовремя получать реквизиты от поставщика, проверять актуальность документа, связывать номер с товарной карточкой и следить за сроком окончания.

Юрист юридической компании Taxology Мария Мицкевич добавляет, что крупные игроки на рынке, как правило,

страхуют свои риски, оформляя декларации и сертификаты соответствия на большинство реализуемых товаров, в том числе в добровольном порядке, поэтому для них изменения пройдут без каких-либо существенных потрясений.

По ее словам, основные сложности коснутся представителей малого и среднего бизнеса. «Они столкнутся с необходимостью регулярного мониторинга наличия деклараций соответствия, а также сроков их действия. При этом любой просчет — неоформление декларации или пропуск срока — может привести к существенным финансовым потерям — особенно с учетом увеличения ставки НДС до 22 %», — предупреждает Мицкевич.

### → Как подготовиться к изменениям

Чтобы минимизировать потенциальные налоговые риски, специалисты советуют начать подготовку уже сейчас. Их рекомендации можно свести к трем ключевым шагам:

#### 1. Провести инвентаризацию ассортимента

Как отмечает Наталья Свечникова, для этого следует сверить список позиций, где применяется 10 %, закрепить по каждой код ОКПД2 или ТН ВЭД в учетной системе, а затем собрать по этим позициям сведения о сертификатах и декларациях.

#### 2. Закрепить новые условия в соглашениях с поставщиками

Мария Мицкевич рекомендует включить в договоры специальную «налоговую оговорку». Она должна обязывать поставщика в установленные сроки предоставлять документы, подтверждающие право на льготную ставку НДС 10 % (декларации или сертификаты соответствия), и определять последствия их непредоставления.

#### 3. Наладить внутренние контрольные процедуры

«Хорошая привычка для закупок и юристов — требовать реквизиты до первой поставки и фиксировать обязанность поставщика обновлять их при продлении или переоформлении, — резюмирует Наталья Свечникова. — Тогда применение 10 % превращается из переписки с набором разрозненных техописаний в короткий ответ с конкретным документом и его действующим статусом».

*«Российская газета»*

## Новые правила утильсбора с 1 апреля: автомобили подорожают до 40 %

С 1 апреля в России должна заработать новая система начисления утилизационного сбора. Частный ввоз автомобилей из стран ЕАЭС собираются приравнять к коммерческому. Соответствующий документ Минпромторг опубликовал для обсуждения на сайте проектов нормативных правовых актов. Эксперты и продавцы автомобилей уверены, рынок отреагирует повышением цен на ввозимые машины, а некоторым импортерам придется сворачивать бизнес.

Утильсбор — это вид налога, который выплачивают производители или импортеры автомобилей за каждую единицу техники. Он был введен в 2012 году, когда Россия вступила в ВТО. Предполагается, что собранные средства идут на утилизацию старых машин, которые пришли в негодность, и на развитие отрасли переработки в целом. Последнее важное изменение в порядок начисления этой платы произошло 1 декабря, когда перестали действовать льготные ставки на ввозимые автомобили мощнее 160 лошадиных сил. Размер налога для отдельных машин стал исчисляться несколькими миллионами рублей. Новые же изменения коснутся тех, кто растаможивал технику по низким тарифам в Киргизии, Беларуси, Армении и Казахстане, чтобы потом ввезти ее в Россию.

«На данный момент при оформлении импортных автомобилей, ввозимых в Россию через страны ЕАЭС, зафиксированы ряд случаев существенного занижения таможенной стоимости транспортного средства, а также использования различных схем снижения подлежащих уплате платежей (в частности, при оформлении таких автомобилей через таможенный приходный ордер, а не через таможенную декларацию). Изменения в постановление № 1291, связанные с распространением единой формулы расчета утилизационного сбора, направлены на исключение таких случаев. Ранее такой подход уже был применен к автомобилям, ввезенным в ЕАЭС юридическими лицами, планируется распространить его на ввоз физическими лицами», — сообщили «Российской газете» в Минпромторге.

В ведомстве отдельно подчеркнули, что предлагаемое решение не повлияет на тех импортеров, которые заведомо заявляют в документах при ввозе корректную таможенную стоимость автомобиля. При этом предлагаемые корректировки не являются новым подходом и не направлены на повышение коэффициентов и увеличение суммы такого сбора. «Указанные изменения — элемент последовательной работы по формированию прозрачных условий ввоза, предполагающих корректную уплату всех таможенных и налоговых платежей без использования обходных схем», — уточнили в Минпромторге.

Растаможка машин может происходить двумя способами — с помощью пассажирской таможенной декларации (ПТД) и таможенного приходного ордера (ТПО). Декларацию заполняют в основном юрлица при ввозе машин, и по ней происходит доплата за разницу между российскими и зарубежными пошлинами, которые заметно ниже. Ордер же позволял импортировать машины по низким ставкам стран ЕАЭС без такой доплаты, но с предлагаемыми изменениями в законе такой возможности больше не будет.

«Теперь нет смысла таможить автомобиль нигде, кроме как в Российской Федерации», — рассказал «РГ» глава компании E.N. Cars, которая занимается импортом и продажей автомобилей, Евгений Забелин. По его словам, популярные в России китайские машины, приходящие по параллельному импорту, заметно прибавят в стоимости.

Так, например, премиальный внедорожник Lynx&Co 900, который сейчас стоит 6 млн 590 тыс. руб., подорожает сразу на 1,4 млн рублей. А цена «параллельного» Geely Monjaro увеличится с 4,2 млн руб. до 5,2 млн руб. «В целом по рынку в зависимости от моделей это будет вилка в 20-40 % удорожания. Теперь будет проще купить у дилера, потому что ему растаможка обходится дешевле, нежели физлицу», говорит Забелин. Он также пояснил, что дилер растаможивает машины от их инвойсовой стоимости, а когда ввозит «физик», то от розничной цены в Китае.

В результате сильнее всего пострадает средний сегмент рынка — автомобили класса Toyota RAV4. Покупатель скорее всего сделает выбор в пользу локализованных марок — например, Tenet. Их производство налажено в Калужской области на бывшем заводе Volkswagen. При этом мелкие импортеры будут неизбежно уходить из бизнеса. «Сейчас 90 %

этого рынка — это люди, которые работают, что называется, на коротком плече с маленькой добавленной стоимостью. Они просто покупают машины в Бишкеке и везут к нам. Такие игроки не выживут», — считает глава компании E. N. Cars.

«Это закрытие очередной лазейки с недвусмысленным намеком покупателю — берите машины, произведенные на территории России. В целом же, ситуация на рынке изменится не сильно, хотя подорожание и произойдет», — сообщил «Российской газете» глава аналитического агентства «Автостат» Сергей Целиков. По его мнению, по-настоящему серьезные изменения стоит ждать в случае отмены льготного утильсбора для машин мощностью менее 160 л.с., который сейчас составляет 3400 рублей. «Сейчас прослеживается общий тренд на ужесточение условий импорта. Главная цель, конечно, это создание более благоприятных условий, которые бы стимулировали локальную сборку автомобилей», — пояснил «РГ» старший аналитик компании «Эйлер» Владимир Беспалов. Однако, уверен эксперт, этот процесс так или иначе должен быть увязан с реальными возможностями производства машин в России.

Изменения в российских правилах импорта, по мнению специалистов, серьезно влияют и на ценообразование на рынках стран СНГ. Так, например, в Киргизии стоимость автомобилей резко подскочит после объявленного ужесточения механизма ввоза в Россию. «Конечно, этим будут пользоваться местные продавцы, и они неплохо на этом наживутся. Но именно после 1 апреля цены рухнут. Российские клиенты уйдут, а платежеспособность местного покупателя заметно ниже», — говорит Забелин. Всего же за прошлый год по параллельному импорту в Россию было завезено более 172 тысяч новых автомобилей. Это примерно 12 % от общего объема рынка.

Правительство приняло решение перенести срок уплаты утилизационного сбора для крупных российских автопроизводителей до декабря 2026 года. Речь идет о выплатах за IV квартал 2025 года и за I-III кварталы 2026 года. Мера также коснется коммунальной, сельскохозяйственной и строительно-дорожной техники, а также прицепов. В Минпромторге подчеркивают, что это необходимо для поддержания непрерывной работы конвейеров. Решение позволит высвободить часть оборотных средств для инвестиций и своевременной выплаты зарплат сотрудникам.

«Российская газета»



**ВЕДЕНИЕ  
БУХГАЛТЕРСКОГО  
И НАЛОГОВОГО УЧЕТА**

- ✓ Бухгалтерское сопровождение
- ✓ Кадровый учет и расчет заработной платы
- ✓ Сдача отчетности
- ✓ Консультации по налогообложению

**1С.БухОбслуживание**  
ИНТЕГРА ЦЕНТР  
г. Ижевск

**(3412) 77-01-32**  
**www.icbo.ru**



**ООО СП «ИНТЕГРА»** — автоматизация таможенного оформления, транспортной логистики и СВХ. Программное обеспечение для участников ВЭД. Обучение и техподдержка. Подключение организаций к системам Электронного декларирования и Предварительного информирования.  
Сайт: [spintegra.ru](https://spintegra.ru); тел.: **(3412) 77-21-75**

© Информационное дайджест-издание «ВЭД-Информ» № 03 (218), Март 2026 г.  
Главный редактор: Толстикова Игорь Геннадьевич. Выпускающий редактор: Толстикова Ксения.

Электронный дайджест «ВЭД-Информ» предоставляется в начале каждого месяца в виде бесплатной e-mail рассылки. Оформление подписки и архив предыдущих номеров доступны на нашем сайте: <https://spintegra.ru/services/ved-inform/>