

## Правовое обеспечение формирования единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС: вызовы и пути решения

**Дроздова М. А.**

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург, Российская Федерация

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

### РЕФЕРАТ

В статье исследуются вопросы международно-правового регулирования единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС. Актуальность обусловлена необходимостью устранения правовых барьеров и гармонизации законодательства государств-членов с международными стандартами.

**Цель.** Целью статьи является разработка рекомендаций по совершенствованию регулирования цифрового документооборота в транспорте и логистике ЕАЭС. **Задачи:** анализ международных стандартов, выявление коллизий, определение стратегии гармонизации, изучение практики Суда ЕАЭС, сравнительно-правовой анализ с ЕС. **Методология.** При проведении исследования автор использовал формально-юридический, сравнительно-правовой методы, системный анализ, дедукцию и абстрагирование. **Результаты.** Универсальные конвенции (CMR, МДП, eTIR) и Типовой закон ЮНСИТРАЛ образуют нормативный фундамент для цифровой интеграции. Предложена гармонизация через отсылочные нормы и принцип системной интеграции. Обоснована необходимость параллельного движения: присоединение к eTIR и разработка акта ЕАЭС по образцу регламента ЕС eFTI. Практика Суда ЕАЭС подтверждает роль судебных механизмов в устранении барьеров. Требуется имплементация принципов функциональной эквивалентности, технологической нейтральности и однократного предоставления данных. **Выводы.** Формирование единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС должно сочетать адаптацию универсальных стандартов, опыт ЕС и собственное наднациональное регулирование. Разработка акта ЕАЭС о единых требованиях к электронному обмену информацией повысит эффективность перевозок и совместимость с цифровыми системами партнеров в рамках международных коридоров Европа — Азия.

**Ключевые слова:** ЕАЭС, цифровое транспортное пространство, международное транспортное право, электронный документооборот, принцип функциональной эквивалентности, eFTI, eTIR, Суд ЕАЭС, транспортная интеграция, гармонизация законодательства

**Для цитирования:** Дроздова М. А. Правовое обеспечение формирования единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС: вызовы и пути решения // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2026. Т. 20, № 2. С. 81–90. EDN: YAOXKB

### Legal Framework for the Formation of a Single Digital Transport Space of the EAEU: Challenges and Solutions

**Maria A. Drozdova**

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, Saint Petersburg, Russian Federation

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

*ABSTRACT*

This article examines the international legal regulation of the EAEU's unified digital transport space. Its relevance stems from the need to remove legal barriers and harmonize the legislation of member states with international standards. **Aim.** The article aims to develop recommendations for improving the regulation of digital document flow in transport and logistics within the EAEU. **Tasks.** Analyze international standards, identify conflicts, define a harmonization strategy, study the practice of the EAEU Court, and conduct a comparative legal analysis with the EU. **Methods.** In conducting the study, the author used formal legal and comparative legal methods, systems analysis, deduction, and abstraction. **Results.** Universal conventions (CMR, TIR, eTIR) and the UNCITRAL Model Law form the normative foundation for digital integration. Harmonization through reference norms and the principle of systemic integration is proposed. The need for parallel developments is substantiated: accession to eTIR and the development of an EAEU act modeled on the EU eFTI Regulation. The practice of the EAEU Court confirms the role of judicial mechanisms in removing barriers. The principles of functional equivalence, technological neutrality, and single data provision must be implemented. **Conclusions.** The development of a unified digital transport space within the EAEU should combine the adaptation of universal standards, EU experience, and its own supranational regulation. The development of an EAEU act on uniform requirements for electronic information exchange will improve transportation efficiency and compatibility with partner digital systems within the Europe — Asia international corridors.

**Keywords:** EAEU, digital transport space, international transport law, electronic document management, principle of functional equivalence, eFTI, eTIR, Court of the EAEU, transport integration, legislative harmonization

**For citation:** Drozdova M. A. Legal Framework for the Formation of a Single Digital Transport Space of the EAEU: Challenges and Solutions // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2026. Vol. 20, No. 2. P. 81–90. (In Russ.) EDN: YAOXKB

**Введение**

В 2022–2025 гг. основным трендом развития международного сотрудничества стала его регионализация. При этом, несмотря на рост геополитической напряженности в отдельных регионах, между странами евразийского пространства, такими как Индия, Китай, Иран и государства — участники ЕАЭС, сотрудничество интенсивно развивалось [2; 5; 6]. Создание новых производственных цепочек повлекло необходимость развития логистической инфраструктуры для обеспечения бесшовной логистики. Смена экономико-технологического уклада диктует необходимость внедрения технологий Индустрии 4.0 не только в рамках национальных транспортно-логистических экосистем, но и в формате создания единой цифровой инфраструктуры ЕАЭС для транспорта в целях обеспечения конкурентоспособности стран ЕАЭС и их партнеров [1; 3; 7; 8].

Данные процессы актуализировали необходимость совершенствования правового регулирования трансграничного обмена транспортной информацией и унификации требований к электронным документам. В соответствии со ст. 86–87 Договора о ЕАЭС государства-члены осуществляют скоординированную транспортную политику, направленную на формирование общего рынка транспортных услуг<sup>1</sup>. В Декларации «Евразийский экономический путь»<sup>2</sup> предусмотрено развитие цифровых механизмов взаимодействия в транспортной сфере до 2030 г.

<sup>1</sup> Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (с изм. и доп.) // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_163855/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/) (дата обращения: 26.02.2026).

<sup>2</sup> Декларация о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь». Принята 25.12.2023 [Электронный ресурс] // Евразийский экономический союз. URL: <https://docs.eaeunion.org/documents/165/7894/> (дата обращения: 16.05.2026).

## Международно-правовые стандарты взаимного признания транспортных документов в условиях цифровизации

Процесс формирования единого транспортного пространства, являющийся краеугольным камнем современной экономической интеграции, неразрывно связан с созданием эффективных международно-правовых механизмов, обеспечивающих юридическую значимость документов, сопровождающих груз, за пределами государства их выдачи. В условиях цифровой трансформации экономики этот вопрос приобретает новое измерение, требуя пересмотра устоявшихся подходов к форме, способам передачи и признанию транспортной и таможенной документации. Анализ эволюции универсальных международных договоров в этой сфере позволяет выявить фундаментальные правовые принципы, на которых основывается современное регулирование, и оценить уровень их адаптации к вызовам цифровой эпохи.

Фундамент международно-правового регулирования автомобильных грузоперевозок был заложен Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (далее — Конвенция CMR, Конвенция), заключенной в Женеве 19 мая 1956 г.<sup>1</sup> Конвенция сформировала унифицированный правовой режим международной автомобильной перевозки и закрепила правовую природу транспортной накладной как доказательства заключения договора перевозки, его условий и принятия груза перевозчиком (ст. 4–6). При этом отсутствие или неправильность накладной не влияет на действительность договора и исключает квалификацию накладной как ценной бумаги.

Дополнительный протокол 2008 г. к Конвенции CMR, касающийся электронной накладной (e-CMR), закрепил принцип функциональной эквивалентности электронной и бумажной форм документа<sup>2</sup>. Электронная накладная признается юридически равнозначной традиционной форме при условии обеспечения идентификации сторон и целостности данных. Унифицированные требования CMR (международная транспортная накладная) и e-CMR (электронная международная транспортная накладная) обеспечивают механизм взаимного признания транспортных документов: накладная, оформленная в одном государстве-участнике, подлежит признанию на территории других государств-участников без повторного подтверждения ее юридической силы. Это формирует основу для трансграничного электронного документооборота и служит нормативной основой для цифровой транспортной интеграции.

Следующим этапом в развитии универсальных правовых стандартов стало принятие Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в 2017 г. Типового закона об электронных передаваемых записях<sup>3</sup>. В отличие от Конвенции CMR, которая регулирует конкретный вид документа (транспортную накладную), Типовой закон ЮНСИТРАЛ носит комплексный характер. Его цель — устранить правовые препятствия для использования электронных аналогов любых передаваемых документов или инструментов, включая коносаменты, складские свидетельства, векселя и другие ценные бумаги, широко используемые в международной торговле и на транспорте.

Типовой закон 2017 г. развивает и детализирует принцип функциональной эквивалентности, устанавливая четкие критерии, которым должна соответствовать электронная передаваемая запись, чтобы считаться юридически равнозначной бумажному документу. К таким критериям относятся надежность метода идентификации записи как соответствующей бумажному оригиналу, обеспечение ее целостности (т. е. неизменности с момента создания), а также возможность осуществления контроля над ней, аналогичного владению бумажным документом. Хотя Типовой закон в силу своей природы не является обязательным, он играет роль гармонизатора для национальных регулирований. Он предлагает национальным законодателям выверенную современную модель правового регулирования, способную обеспечить совместимость национальных правовых систем в условиях цифровизации экономической

<sup>1</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) [рус., англ.] : заключена в г. Женеве 19.05.1956 // United Nations Treaty Series. 1961. Vol. 399. P. 189–240. Register No. 5742.

<sup>2</sup> Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road concerning the electronic consignment note (e-CMR): The agreement was concluded in Geneva on 20.02.2008 [Электронный ресурс] // Official website of the United Nations. URL: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_en) (дата обращения: 26.02.2026).

<sup>3</sup> Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (2017 г.). Принят Комиссией ООН по праву международной торговли 13.07.2017 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). URL: [https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic\\_transferable\\_records](https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records) (дата обращения: 26.02.2026).

и транспортной деятельности. Таким образом, Типовой закон ЮНСИТРАЛ создает доктринальную и нормативную основу, на которую могут и должны опираться как отдельные государства, так и интеграционные объединения, включая ЕАЭС, при формировании собственных правовых механизмов признания электронных транспортных и иных коммерческих документов.

Параллельно с развитием института транспортной накладной в сфере договорного права не менее важные процессы происходили и в области таможенного регулирования транзитных перевозок. основополагающим актом здесь выступает Таможенная конвенция о международной перевозке грузов (TIR Convention) с применением книжки международных дорожных перевозок (МДП) 1975 г., которая закрепила международный режим транзита, основанный на взаимном признании таможенных документов (ст. 2)<sup>1</sup>. Развитие цифрового формата данного режима получило нормативное закрепление в Приложении 11 к Конвенции, установившем правовую основу функционирования международной системы eTIR.

С правовой точки зрения система eTIR не изменяет положения Конвенции МДП, а обеспечивает их реализацию посредством электронного обмена данными. В соответствии с Приложением 11 электронные данные, переданные через систему eTIR, признаются функциональным эквивалентом книжки МДП и обладают юридической силой для компетентных органов государств-участников. Обязательность применения механизма eTIR вытекает из международно-правовой природы Конвенции МДП: государства-участники обязаны обеспечивать функционирование процедуры транзита в соответствии с ее положениями, включая цифровую форму, предусмотренную Приложением 11. Это формирует нормативную основу взаимного признания электронных транзитных данных и создает правовые предпосылки для цифровой интеграции транспортных коридоров.

Внедрение eTIR является важнейшим шагом на пути к формированию единого цифрового транспортного пространства. Оно демонстрирует эволюцию правового механизма от признания документа к признанию данных, что является характерной чертой современного этапа развития международного права. Приложение 11 к Конвенции МДП, наряду с Дополнительным протоколом к CMR и Типовым законом ЮНСИТРАЛ, формирует тот нормативный фундамент, на котором может и должна строиться дальнейшая цифровая интеграция, включая разработку соответствующих правовых актов в рамках таких региональных объединений, как ЕАЭС. В совокупности эти документы подтверждают, что международное сообщество выработало эффективные правовые инструменты, позволяющие обеспечить юридическую значимость электронных транспортных и таможенных документов, создавая предпосылки для беспрепятственного движения товаров в условиях цифровой экономики.

## **Проблемы формирования единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС: коллизии норм и выбор стратегии гармонизации**

Формирование единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС происходит в сложной нормативной среде, где универсальные международные конвенции, наднациональное право Союза и национальные законодательства государств-членов вступают в сложное взаимодействие. Анализ международно-правовых стандартов (Конвенция CMR с Дополнительным протоколом 2008 г., Конвенция МДП с Приложением 11 о системе eTIR, Регламент ЕС 2020/1056<sup>2</sup> и Типовой закон ЮНСИТРАЛ 2017 г.) позволяет выявить ключевые правовые проблемы. Наиболее значимыми являются проблема коллизий между универсальными договорами и правом ЕАЭС, а также вопрос выбора стратегии гармонизации законодательства в сфере цифрового транспортного документооборота.

Одним из комплексных вопросов интеграционного права является определение иерархии норм, когда государства — члены регионального объединения связаны обязательствами по универсальным

<sup>1</sup> Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention) = Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП). Заключена в г. Женеве 14.11.1975 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_3894/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3894/) (дата обращения: 26.02.2026).

<sup>2</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского союза 2020/1056 от 15.07.2020 об электронной информации о грузовых перевозках (текст имеет значение для ЕЭП): PE/27/2020/INIT [Электронный ресурс] // Официальный журнал Европейского союза. 2020. L 249, 31 июля. С. 33–48. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32020R1056> (дата обращения: 26.02.2026).

договорам и одновременно участвуют в наднациональном правопорядке. Все государства — члены ЕАЭС (Россия, Беларусь, Казахстан, Армения, Кыргызстан) являются участниками ключевых конвенций — СМР и Конвенции МДП. Гипотетическая ситуация: если в праве ЕАЭС появится норма, устанавливающая иные требования к электронной накладной, чем Дополнительный протокол к СМР, возникнет коллизия. Какому обязательству следовать — по универсальной Конвенции или по праву Союза?

Ст. 6 Договора о ЕАЭС устанавливает примат права Союза над национальным законодательством, но не регулирует соотношение с международными договорами государств-членов с третьими сторонами. Согласно принципу *pacta sunt servanda* (ст. 26 Венской конвенции 1969 г.<sup>1</sup>), государство не может отказаться от обязательств перед другими участниками Конвенции СМР, даже если они противоречат праву ЕАЭС. Выход видится в принципе системной интеграции: нормы различных режимов должны толковаться согласованно. При разработке актов ЕАЭС следует исходить из необходимости их совместимости с универсальными стандартами. Практическим инструментом могло бы стать включение в акты ЕАЭС оговорки о том, что они применяются без ущерба для обязательств по Конвенции СМР и Конвенции МДП.

Второй стратегический вопрос: нуждается ли ЕАЭС в разработке собственного аналога Регламента ЕС 2020/1056 (eFTI) или достаточно присоединения к системе eTIR? Система eTIR (Приложение 11 к Конвенции МДП) представляет собой механизм цифровизации таможенного транзита, обеспечивающий функциональный эквивалент книжки МДП. Она предусматривает обмен данными исключительно между таможенными администрациями. Регламент ЕС 2020/1056 (eFTI) имеет иной предмет регулирования: он создает правовую базу для обмена с контролирующими органами широким спектром значимой информации о перевозке (транспортные накладные, документы на опасные грузы, страховка и т. д.) в отношениях между перевозчиками и государством.

Присоединение к системе eTIR необходимо, но недостаточно, поскольку таможенный транзит охватывает лишь часть транспортных операций. Современная перевозка сопровождается множеством не только таможенных, но и иных разрешений, что требует разработки аналога eFTI в ЕАЭС. Для интенсификации цифровой интеграции необходимы сложение целостной правовой системы за рамками таможенного регулирования и гармонизация требований к электронному документообороту. Концептуальной основой для этого может стать Типовой закон ЮНСИТРАЛ 2017 г., основанный на функциональной эквивалентности и технологической нейтральности. Принятие собственного правового акта позволит ЕАЭС стать самостоятельным центром регулирования, обеспечив интероперабельность с системами ЕС и Китая.

Оптимальная стратегия для ЕАЭС — параллельное движение по двум направлениям: обеспечение присоединения государств-членов к системе eTIR (модернизация таможенного транзита) и разработка собственного акта права ЕАЭС, устанавливающего единые требования к электронному обмену транспортной информацией по образцу eFTI, с опорой на принципы Типового закона ЮНСИТРАЛ. Такой комплексный подход позволит реализовать потенциал цифровой транспортной интеграции и обеспечить формирование единого цифрового транспортного пространства ЕАЭС.

## **Судебная практика Суда ЕАЭС по вопросам транспортной интеграции и устранения барьеров**

Судебные механизмы выступают ключевым элементом правового регулирования транспортной интеграции, обеспечивая единообразное толкование и применение норм интеграционного права. В ЕАЭС эту функцию выполняет Суд ЕАЭС, правовой статус и компетенция которого закреплены в Статуте, являющемся неотъемлемой частью Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. Миссия Суда заключается в обеспечении единообразного применения государствами-членами и органами Союза Договора о ЕАЭС, международных договоров в рамках Союза и решений органов Союза. Обращение к официальному сайту Суда ЕАЭС

<sup>1</sup> Венская конвенция о праве международных договоров. Заключена в г. Вене 23.05.1969 // Ведомости Верховного Совета СССР. 1986. № 37. Ст. 772.

позволяет выявить значительный массив судебной практики, имеющей прямое отношение к транспортной проблематике и смежным вопросам, влияющим на свободу перемещения товаров. По состоянию на февраль 2026 г. в базе Суда содержится значительное количество дел, классифицированных по различным сферам правового регулирования, причем наиболее релевантными для настоящего исследования являются дела, отнесенные к категории «Функционирование Таможенного союза», поскольку таможенное администрирование неразрывно связано с транспортными операциями и документооборотом.

Особого внимания заслуживают отдельные консультативные заключения Большой коллегии Суда ЕАЭС, которые стали ключевым механизмом для единообразного понимания и применения норм права Союза в сфере транспорта. Так, в заключении от 7 апреля 2025 г. № P-5/24<sup>1</sup> Суд по запросу Республики Беларусь дал разъяснения о соотношении общих норм Договора о торговле услугами (Раздел XV) и специальных норм в области транспорта (Раздел XXI), подчеркнув приоритет последних в вопросах регулирования деятельности воздушного транспорта. Это заключение подтвердило самостоятельность роли скоординированной транспортной политики, а также подчеркнуло запрет на ее подмену общими правилами внутреннего рынка, что критически важно для формирования единого транспортного пространства без правовых коллизий.

Аналогичную роль важности суда ЕАЭС как гаранта соблюдения согласованных принципов интеграции сыграло и заключение от 25 апреля 2025 г. № P-2/25<sup>2</sup>, принятое по заявлению Кыргызской Республики. В нем Большая коллегия разъяснила положения Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. Суд, в частности, исследовал вопросы соблюдения принципа унифицированности тарифов, придя к выводу о необходимости единообразного применения правовых норм при установлении ценовых пределов. Таким образом, через механизм официального толкования Суд ЕАЭС не только устраняет неопределенности в правовом регулировании, но и способствует последовательной реализации скоординированной политики, что создает основу для предсказуемых и недискриминационных условий транспортной деятельности в рамках Союза.

Важным источником для понимания подходов Суда ЕАЭС к толкованию права Союза является Обобщение правовых позиций и практики Суда ЕАЭС, подготовленное Верховным Судом Российской Федерации по состоянию на 1 сентября 2024 г. В соответствии с разъяснениями Пленума Верховного Суда РФ, содержащимися в постановлении от 26 ноября 2019 г. № 49<sup>3</sup>, при толковании и применении норм права Союза, принятых в сфере таможенного регулирования, судам следует учитывать акты Суда ЕАЭС, вынесенные по результатам рассмотрения споров, связанных с реализацией положений Договора, иных международных договоров в рамках Союза и решений органов Союза. Данное Обобщение содержит систематизацию ключевых правовых позиций Суда ЕАЭС, сформированных за период с декабря 2015 г. по сентябрь 2024 г. [4]. Это положение имеет фундаментальное значение для понимания места транспортной интеграции в системе права ЕАЭС, поскольку свобода движения товаров неразрывно связана с эффективной работой транспортно-логистического комплекса.

Еще одна важная правовая позиция сформулирована в Консультативном заключении Большой коллегии Суда от 23 ноября 2021 г., где разъяснено соотношение различных видов политики в рамках ЕАЭС: Договор предусматривает, что в Союзе путем реализации указанных видов политик предусмотрена различная степень интеграции в зависимости от конкретных сфер отношений<sup>4</sup>. Транспортная политика,

<sup>1</sup> Консультативное заключение Суда Евразийского экономического союза от 07.04.2025 № P-5/24 «О разъяснении положений Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/25b00005/> (дата обращения: 15.05.2026).

<sup>2</sup> Консультативное заключение Суда Евразийского экономического союза от 25.04.2025 № P-2/25 «О разъяснении положений пунктов 8, 9, 10 и 13 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/25b00025/> (дата обращения: 15.05.2026).

<sup>3</sup> О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике в связи с вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 49 от 26 ноября 2019 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2020. № 2. С. 3–12.

<sup>4</sup> Консультативное заключение Большой коллегии Суда Евразийского экономического союза от 23.11.2021 (по заявлению Евразийской экономической комиссии о разъяснении положений статьи 92 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.) [Электронный ресурс] // Суд Евразийского экономического союза. 2021. URL: [https://courteurasian.org/upload/iblock/ea5/ЕЭК%20\(промышленная%20политика\)%20-%20Консультативное%20заключение%20-%2023.11.2021.pdf](https://courteurasian.org/upload/iblock/ea5/ЕЭК%20(промышленная%20политика)%20-%20Консультативное%20заключение%20-%2023.11.2021.pdf) (дата обращения: 26.02.2026).

согласно Договору о ЕАЭС, относится к сферам, где проводится скоординированная политика, что предполагает гармонизацию национального законодательства государств-членов, но не создание единого наднационального регулятора в полном объеме. Практическое значение деятельности Суда ЕАЭС для транспортной интеграции подтверждается и политическими заявлениями на высшем уровне: как отмечалось на внеочередном заседании Евразийского межправительственного совета 24 августа 2023 г., механизм устранения барьеров должен в полной мере использовать компетенцию суда Союза с внедрением инструментов ответственности и взыскания за нарушение внутренних правил рынка.

В контексте цифровизации транспортного документооборота особое значение приобретает вопрос о том, насколько активно Суд ЕАЭС будет участвовать в толковании новых норм, связанных с электронными документами. Судебная практика Суда ЕАЭС и Суда ЕС подтверждает, что транспортная интеграция является не только результатом политического и экономического сотрудничества, но и правовым процессом, основанным на обязательности исполнения норм интеграционного права и наличии эффективных механизмов судебного контроля. Анализ доступной судебной практики позволяет сделать вывод о том, что Суд ЕАЭС сформировал фундаментальные принципы толкования основополагающих принципов функционирования Союза, включая свободу движения товаров и устранение барьеров. Однако специализированных дел, непосредственно касающихся электронного документооборота на транспорте, в практике Суда пока не выявлено, что объясняется как относительной новизной данной проблематики, так и недостаточным развитием наднационального регулирования в этой сфере. В отсутствие четких норм права ЕАЭС об электронных транспортных документах хозяйствующие субъекты лишены возможности оспаривать действия национальных органов, отказывающих в признании электронных документов, именно в Суде Союза, поскольку такие споры относятся к сфере применения национального, а не наднационального права, что служит дополнительным аргументом в пользу необходимости развития права ЕАЭС в сфере цифрового транспортного документооборота.

### **Сравнительно-правовой анализ регулирования цифрового транспортного документооборота в ЕС и ЕАЭС**

Регламент (ЕС) 2020/1056 об электронной информации о грузовых перевозках (eFTI) сформировал комплексную модель правового регулирования цифрового транспортного документооборота. В соответствии со ст. 4 Регламента компетентные органы государств-членов обязаны принимать информацию о перевозках в электронной форме, представляемую через сертифицированные цифровые платформы. Ст. 7 устанавливает требования к таким платформам, обеспечивающим достоверность, целостность и доступность данных.

Тем самым в праве ЕС закреплены три ключевых принципа: юридическое равенство электронной и бумажной форм, технологическая нейтральность и обязанность органов публичной власти принимать электронные данные. Регламент носит комплексный характер и распространяется на широкий круг нормативных требований в сфере транспортной деятельности.

В праве ЕАЭС аналогичный наднациональный акт отсутствует. Договор о ЕАЭС закрепляет проведение скоординированной транспортной политики (ст. 86–87), однако не устанавливает обязательного механизма признания электронных транспортных данных. Решения Евразийской экономической комиссии регулируют отдельные элементы цифровизации, включая транзит и навигационное отслеживание, но не формируют целостного режима электронного обмена информацией.

Следовательно, различие между моделями ЕС и ЕАЭС заключается не в признании самой необходимости цифровизации, а в степени нормативной институционализации соответствующих механизмов. ЕС реализовал модель обязательного признания электронных данных на наднациональном уровне, тогда как в ЕАЭС цифровая трансформация пока развивается преимущественно в формате координации и гармонизации.

Анализ права ЕАЭС позволяет констатировать отсутствие комплексного акта, аналогичного Регламенту eFTI. Договор о ЕАЭС 2014 г. в разделе XXI (ст. 86–88) закладывает лишь общие основы транспортной

политики, не детализируя вопросы электронного документооборота. Решения Евразийской экономической комиссии, регулирующие отдельные аспекты транспортной деятельности, также не создают целостной системы цифрового взаимодействия.

Вместе с тем определенные шаги в направлении цифровизации предпринимаются. Так, реализация положений Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб отслеживания перевозок позволит исключить риски распространения нелегальных грузоперевозок. Однако документ охватывает лишь один из элементов цифровизации транспортной деятельности.

Что касается принципа «однократного предоставления данных», то в праве ЕАЭС он пока не получил нормативного закрепления применительно к транспортной сфере. Государства — члены Союза сохраняют право устанавливать собственные требования к форме и порядку представления транспортных документов, что создает для перевозчиков необходимость многократного предоставления одной и той же информации различным контролирующим органам при пересечении границ. Это существенно снижает потенциальный эффект от цифровизации и создает административные барьеры, которые призваны устранять единый рынок.

С учетом выявленных различий, перед ЕАЭС стоит задача выбора стратегии дальнейшего развития правового регулирования цифрового транспортного документооборота. Представляется, что оптимальным подходом является разработка собственного акта права ЕАЭС (рекомендации или — в перспективе — международного договора в рамках Союза), который установил бы единые требования к электронному обмену транспортной информацией по образцу Регламента eFTI.

При разработке такого акта в рамках ЕАЭС целесообразно опираться на следующие принципы, зарекомендовавшие себя в международной практике.

1. Принцип функциональной эквивалентности, детально разработанный в Типовом законе ЮНСИТРАЛ 2017 г. Согласно этому принципу, электронная передаваемая запись признается функционально эквивалентной бумажному документу, если используется надежный метод для:
  - идентификации этой электронной записи в качестве электронной передаваемой записи;
  - обеспечения возможности контроля над этой электронной записью с момента ее создания до прекращения ее действия;
  - сохранения целостности этой электронной записи.
2. Понятие контроля рассматривается в Типовом законе как функциональный эквивалент владения бумажным документом.
3. Принцип однократного предоставления данных может быть реализован в праве ЕАЭС путем создания сертифицированных цифровых платформ, аналогичных предусмотренным ст. 7 Регламента eFTI. Такие платформы должны обеспечивать достоверность, целостность, безопасность и доступность данных, а также возможность их использования компетентными государственными органами. Внедрение этого принципа требует не только технических, но и правовых решений: необходимо нормативно закрепить обязанность контролирующих органов принимать информацию из таких платформ и не требовать ее повторного предоставления.
4. Принцип технологической нейтральности должен быть заложен в основу любого акта ЕАЭС в сфере цифрового документооборота, чтобы не препятствовать технологическому развитию и не создавать преференций для отдельных поставщиков технологических решений. Как отмечается в материалах ЮНСИТРАЛ, технологическая нейтральность позволяет обеспечить возможность использования всех технологий и всех моделей, таких как реестры, токены и распределенные реестры.
5. Принцип совместимости с универсальными международными системами, включая eTIR и e-CMR. Государства — члены ЕАЭС являются участниками Конвенции МДП, и их интеграция в систему eTIR позволит существенно ускорить таможенные формальности при трансграничных перевозках. Разрабатываемый акт ЕАЭС должен не дублировать, а дополнять эти универсальные механизмы, обеспечивая их бесшовную интеграцию в общую систему цифрового транспортного пространства Союза.

Принципиальное значение имеет вопрос о правовой форме будущего акта. Учитывая, что транспортная политика относится к сферам скоординированной (согласованной) политики, оптимальным

представляется принятие рекомендации ЕЭК — ориентира для гармонизации национальных законодательств государств-членов. По мере накопления практик цифровой транспортной интеграции назреет необходимость заключения международного договора в рамках ЕАЭС, устанавливающего обязательные для всех государств-членов требования к электронному транспортному документообороту.

Так, успешная имплементация рассмотренных принципов в право ЕАЭС позволит не только повысить эффективность транспортно-логистических операций, но и обеспечить совместимость цифровых транспортных систем ЕАЭС с аналогичными системами других интеграционных объединений и государств, что особенно важно в контексте развития международных транспортных коридоров, связывающих Европу и Азию.

## Заключение

Проведенный анализ показывает, что проанализированные универсальные международные конвенции сформировали нормативный фундамент признания электронных транспортных и транзитных документов. Типовой закон ЮНСИТРАЛ 2017 г. развил данные положения, предложив универсальную модель функциональной эквивалентности и обеспечения целостности электронных записей.

В праве ЕАЭС цифровая транспортная интеграция развивается в рамках скоординированной политики, закрепленной ст. 86–87 Договора о Союзе и в Декларации «Евразийский экономический путь».

Однако отсутствие комплексного наднационального акта в рамках ЕАЭС, аналогичного Регламенту (ЕС) 2020/1056, ограничивает институционализацию принципа обязательного признания электронных транспортных данных.

Оптимальная модель дальнейшего развития предполагает:

- полную интеграцию государств-членов в систему eTIR;
- разработку акта права ЕАЭС, устанавливающего единые требования к электронному обмену транспортной информацией с учетом универсальных международных стандартов.

Такой подход позволит обеспечить правовую совместимость евразийского цифрового транспортного пространства с международными режимами и усилить нормативную основу транспортной интеграции.

## Список литературы

1. *Бахатов Р. М.* Цифровизация отрасли транспорта и логистики в России на современном этапе // *Russian Economic Bulletin*. 2023. Т. 6, № 1. С. 271–275. EDN: VPFOOM
2. *Глазьев С. Ю.* Идеи и реалии современного евразийства // *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*. 2021. Т. 15, № 4. С. 9–10. EDN: LPPPKF. DOI: 10.22394/2073-2929-2021-04-9-10
3. *Иванова В. А., Мартынова Д. Д.* Цифровизация и ее применение в индустрии 4.0 на транспорте // XVII неделя науки молодежи СВАО : сборник статей по итогам работы научных конференций и круглых столов. Москва : Стратегема-Т, 2022. С. 603–607. EDN LUSWTE
4. *Кадышева О. В.* Роль консультативных заключений в международном правосудии и в практике Суда ЕАЭС // *Право*. 2022. Т. 15, № 1. С. 208–231. EDN: SBKYHZ. DOI: 10.17323/2072-8166.2022.1.208.231
5. *Кривогуз М., Фесенко Д.* ЕАЭС в мировых интеграционных процессах // *Россия и новые государства Евразии*. 2024. № I (LXII). С. 9–24. EDN: LZJFWX. DOI: 10.20542/2073-4786-2024-1-9-24
6. *Мясникович М. В., Ковалёв В. С.* Новые страницы интеграции в Евразийском экономическом союзе // *Россия в глобальной политике*. 2023. Т. 21, № 2. С. 207–218. EDN: BRLPEO. DOI: 10.31278/1810-6439-2023-21-2-207-218
7. *Репкина О. Б.* Перспективы цифровой трансформации транспортной отрасли // *Путеводитель предпринимателя*. 2024. Т. 17, № 2. С. 9–13. EDN: CRRYHF. DOI: 10.24182/2073-9885-2024-17-2-9-13
8. *Харитоновна П. В.* Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли // *Проблемы социально-экономического развития Сибири*. 2022. № 2 (48). С. 101–105. EDN: ZZBOGG. DOI: 10.18324/2224-1833-2022-2-101-105

**Об авторе:**

**Дроздова Мария Александровна**, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры логистики и коммерческой работы, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (Санкт-Петербург, Российская Федерация);  
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

**References**

1. Bakhatov, R. M. Digitalization of the Transport and Logistics Industry in Russia at the Present Stage // Russian Economic Bulletin. 2023. Vol. 6, No. 1. P. 271–275. (In Russ.) EDN: VPFOOM
2. Glazyev, S. Yu. Ideas and Realities of Contemporary Eurasianism // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2021. Vol. 15, No. 4. P. 9–10. (In Russ.) EDN: LPPPKF. DOI 10.22394/2073-2929-2021-04-9-10
3. Ivanova, V. A., Martyanova, D. D. Digitalization and Its Application in Industry 4.0 in Transport // XVII Week of Youth Science in the North-Eastern Administrative District : collection of articles based on the results of scientific conferences and round tables. Moscow : Stratagema-T Publishing House, 2022. P. 603–607. (In Russ.) EDN: LUSWTE
4. Kadysheva, O. V. The Role of Advisory Opinions in International Justice and in the Practice of the EAEU Court // Law. Journal of the Higher School of Economics. 2022. Vol. 15, No. 1. P. 208–231. (In Russ.) EDN: SBKYHZ. DOI: 10.17323/2072-8166.2022.1.208.231
5. Krivoguz, M., Fesenko, D. The EAEU in Global Integration Processes // Russia and the New States of Eurasia. 2024. No. I (LXII). P. 9–24. (In Russ.) EDN: LZJFWX. DOI: 10.20542/2073-4786-2024-1-9-24
6. Myasnikovich, M. V., Kovalev, V. S. New Pages of Integration in the Eurasian Economic Union // Russia in Global Politics. 2023. Vol. 21, No. 2. P. 207–218. (In Russ.) EDN: BRLPEO. DOI: 10.31278/1810-6439-2023-21-2-207-218
7. Repkina, O. B. Prospects for the Digital Transformation of the Transport Industry // Entrepreneur's Guide. 2024. Vol. 17, No. 2. P. 9–13. (In Russ.) EDN: CRRYHF. DOI: 10.24182/2073-9885-2024-17-2-9-13
8. Kharitonova, P. V. The Impact of Digital Economy on the Development of the Transport Industry // Issues of Social-Economic Development of Siberia. 2022. No. 2 (48). P. 101–105. (In Russ.) EDN: ZZBOGG. DOI: 10.18324/2224-1833-2022-2-101-105

**About the author:**

**Maria A. Drozdova**, PhD in Jurisprudence, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Logistics and Commercial Work, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (Saint Petersburg, Russian Federation);  
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

© Дроздова М. А., 2026