

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНЫЕ НАКЛАДНЫЕ: пока в Китае сталь льют...

Ирина ГОЛОШЕВИЧ,
консультант по налогообложению
и бухгалтерскому учету

На одном из семинаров в ходе дискуссии об обязательных реквизитах налоговой накладной из зала прозвучала фраза: «Пока мы составляем налоговые накладные, в Китае сталь льют». Комментарии излишни...

После налоговой накладной товарно-транспортная накладная (далее — ТТН) — второй по популярности документ. Не менее жаркие споры об обязательности (необязательности) типовой формы, о правильности заполнения реквизитов, об исключительности данного документа в деле подтверждения налоговых показателей ведутся второе десятилетие. Последний всплеск интереса к ТТН произошёл из-за изменений, внесенных **Приказом № 26⁽¹⁾** в п.11.1 **Правил № 363⁽²⁾**. О том, что произошло и как это может отразиться на документальном сопровождении перевозок, пойдет речь в этом материале.

Бланк — не бланк

Итак, в **Правилах № 363** появился месседж следующего содержания: *«Товарно-транспортная накладная может оформляться субъектом хозяйствования без соблюдения формы, приведенной в приложении 7 к настоящим Правилам»*.

Как известно, в приложении 7 размещен бланк ТТН типовой формы № 1-ТН. Эта форма давно существует в документальном «пространстве», но из-за несовершенства реквизитного состава на нее было много нареканий. Теперь (начиная с даты вступления в силу **Приказа № 26** — с 18.03.2016 г.) вместо формы № 1-ТН бухгалтеры могут составлять ТТН в произвольной форме, но с соблюде-

ем требований к составу обязательных реквизитов, предусмотренных все тем же Приказом.

В ней непременно следует указывать: название документа; дату и место его составления; наименование (фамилию, имя, отчество) перевозчика и/или экспедитора, заказчика, грузоотправителя, грузополучателя; наименование и количество груза, его основные характеристики и признаки, которые предоставляют возможность однозначно идентифицировать этот груз; автомобиль (марку, модель, тип, регистрационный номер); прицеп/полуприцеп (марку, модель, тип, регистрационный номер); пункты погрузки и разгрузки с указанием полного адреса; должности, фамилии и подписи ответственных лиц грузоотправителя, грузополучателя, водителя и/или экспедитора.

Приведенный реквизитный состав несколько меньше, чем в типовой форме № 1-ТН. Но только это обстоятельство вряд ли послужит причиной массового отказа от типовой формы — овчинка выделки не стоит.

Причины и следствия

Как видим, от ТТН, как от основного документа, сопровождающего груз во время перевозки, Министрство инфраструктуры отказаться не решилось. А значит, у налоговиков в руках — все тот же инструмент влияния на налогоплательщиков. Обширная судебная практика свидетельствует, что налоговики непреклонны в своих убеждениях, и отсутствие ТТН расценивается как отсутствие самой перевозки. Налогоплательщики, конечно, успешно доказывают всю абсурдность такой позиции (см. определения ВАСУ от 03.04.2013 г. № К/9991/44088/12, от 26.03.2013 г. № К/9991/36683/11, от 28.02.2012 г.

№ К-11680/10, от 23.07.2012 г. № К-4817/10, от 25.06.2012 г. № К/9991/25932/11, от 26.06.2012 г. № К-27230/10, от 15.01.2015 г. № К/9991/56051/11, от 20.01.2015 г. № К/800/15312/13 и от 17.02.2015 г. № К/800/50438/14).

Однако, по вполне объяснимым причинам, далеко не все налогоплательщики — убежденные воины. Подавляющее большинство предпочитает предупредить негативные последствия. ТТН (точнее, ее отсутствие) — уже давно в числе налоговых рисков. Поэтому при доставке груза автомобильным транспортом с привлечением третьих лиц ТТН является обязательным сопроводительным документом. А значит, ее как составляли ранее, так и сейчас будут составлять непременно. Вопрос лишь в том, есть ли целесообразность в произвольной форме.

И здесь начинается самое интересное. Среди реквизитов произвольной формы появился реквизит «место составления», заставивший в свое время изрядно поволноваться бухгалтеров⁽³⁾. Примечательно, что в типовой форме № 1-ТН такого элемента нет.

Но есть и другая сторона медали. Необязательность типовой формы позволяет дополнительно «наполнить» ТТН теми реквизитами, которые, по мнению участников перевозки, действительно нужны. В добрый путь, коллеги! ■

⁽¹⁾Приказ Мининфраструктуры Украины от 27.01.2016 г. № 26 (прим. ред.).

⁽²⁾Правила перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине, утвержденные приказом Минтранса Украины от 14.10.97 г. № 363 (прим. ред.).

⁽³⁾Свидетельством чему является письмо Минфина Украины от 26.08.2011 г. № 31-08420-07-25/21247. Опубликовано: Документальное сопровождение налогового учета: Сборник систематизированного законодательства. — 2011. — Вып.12. — С.124 (прим. ред.).