



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/2008/10/Rev.1
18 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто двадцатая сессия

Женева, 7-10 октября 2008 года

Пункт 8 b) iii) предварительной повестки дня

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С
ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)

Пересмотр Конвенции

Предложения по поправкам к Конвенции

Записка секретариата

I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И МАНДАТ

1. На сто восемнадцатой сессии Рабочей группы некоторые делегации обратили особое внимание на факт систематического использования в ряде стран таможенного сопровождения в случае, если размер причитающихся таможенных пошлин и сборов, в отношении которых существует риск неуплаты, превышает гарантированную сумму в 50 000 долл. США. В контексте этого обсуждения Рабочая группа приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.30/2008/6, представленный Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), в котором содержится его оценка применения статьи

23 Конвенции. В связи с этим Рабочая группа поручила секретариату подготовить предложения по внесению поправки в статью 23 или в пояснительную записку либо комментарий к ней, где было бы четко указано, что таможенными органами следует применять таможенное сопровождение только на основе процедур оценки рисков (ECE/TRANS/WP.30/236, пункты 24 и 25).

2. На своей сто девятнадцатой сессии Рабочая группа обстоятельно изучила подготовленный секретариатом документ ECE/TRANS/WP.30/2008/10, содержащий предложение по изменению комментария к статье 23. В целом поддержав это предложение, Рабочая группа высказала ряд замечаний как по существу, так и лингвистического характера, касающихся перечня факторов, которые следует учитывать таможенными органами при проведении оценки рисков. Некоторые делегации сочли, что необходимости в этом перечне нет и что вполне достаточно сделать общую ссылку на принципы управления рисками. Однако, по мнению других делегаций, такой перечень мог бы оказаться полезным для Договаривающихся сторон, где методика управления рисками еще не отработана. Отмечалось также, что следует соответствующим образом изменить комментарий к пояснительной записке 0.8.3 "Пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты". Рабочая группа предложила всем делегациям направить до 15 июля 2008 года свои письменные замечания по предложенному проекту и на этой основе поручила секретариату пересмотреть указанное предложение (ECE/TRANS/WP.30/238, пункт 31). Ввиду отсутствия соответствующих замечаний секретариат счел для себя возможным внести в документ некоторые изменения, согласующиеся с итогами обсуждений, проведенных на сто девятнадцатой сессии Рабочей группы.

II. КОНВЕНЦИЯ МДП И КИОТСКАЯ КОНВЕНЦИЯ В ИЗМЕНЕННОЙ РЕДАКЦИИ

3. В соответствии со статьей 23 Конвенции МДП "таможенные органы могут только в исключительных случаях требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков". Данная статья соответствует стандартному правилу 15 Специального приложения Е к Киотской конвенции в измененной редакции: "Только в случаях, когда таможенная служба считает такие меры обязательными, она требует... транспортировку товаров под таможенным сопровождением".

4. Как в Конвенции МДП, так и в Киотской конвенции подчеркивается принцип, согласно которому таможенное сопровождение следует применять только в исключительных обстоятельствах. В то же время в Конвенции МДП и в комментариях к

ней упоминается только один пример подобных ситуаций, а именно, если причитающиеся пошлины и сборы, в отношении которых существует риск неуплаты, превышают установленную сумму гарантии МДП (комментарии к пояснительной записке 0.8.3 "Пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты" и к статье 23 "Сопровождение дорожных транспортных средств"). Это может привести к следующим неправильным предположениям:

- таможенные органы могут применять сопровождение только в случае превышения предела гарантии;
- таможенные органы должны применять сопровождение в случае превышения предела гарантии;
- если не превышен предел гарантии, таможенные органы не должны применять сопровождение ни при каких обстоятельствах.

5. В директивах Специального приложения Е к Киотской конвенции также оговаривается, что таможенное сопровождение может предписываться только в том случае, если это обусловлено рисками, связанными с соблюдением таможенного законодательства. Кроме того, вопрос о сопровождении, которое является одной из мер таможенного контроля, рассматривается в стандартных правилах, изложенных в главе 6 "Таможенный контроль" Генерального приложения; в частности:

- таможенный контроль ограничивается минимумом, необходимым для обеспечения соблюдения таможенного законодательства;
- при выборе форм таможенного контроля используется система управления рисками;
- таможенная служба применяет метод анализа рисков для определения лиц и товаров, включая транспортные средства, подлежащих проверке, и степени такой проверки.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЕ СЕКРЕТАРИАТА

6. Как указывается в пункте 2 выше, положения статьи 23 Конвенции МДП сформулированы четко и поэтому изменения не требуют. Однако комментарий "Сопровождение дорожных транспортных средств" к этой статье, как представляется,

способен ввести в заблуждение и поэтому может быть дополнительно уточнен. Учитывая это, секретариат предлагает изменить данный комментарий следующим образом¹:

"Сопровождение дорожных транспортных средств

*Статья 23 подразумевает, что сопровождение может предписываться только в исключительных обстоятельствах, когда соблюдение таможенного законодательства не может быть обеспечено другими способами. Решение в отношении сопровождения следует принимать на основе анализа рисков. В частности, таможенным органам следует проанализировать риск того, что транспортный оператор не представит дорожное транспортное средство (дорожные транспортные средства) вместе с грузом в таможене места назначения или выезда (промежуточной таможене) и что товары могут быть незаконно выпущены в свободное обращение. [При этом таможенным органам рекомендуется оценивать, **среди прочего** ~~в частности~~, следующие факторы (в произвольном порядке):*

- *информацию о нарушениях таможенного законодательства, совершенных держателем книжки МДП, а также о предыдущих отзывах его разрешений или исключениях из процедуры МДП;*
- *информацию о репутации транспортного оператора;*
- ***уровень спроса на степень легкости, с которой товары могут быть проданы на внутреннем рынке;***
- *сумму ввозных или вывозных пошлин и сборов, в отношении которых существует риск неуплаты;*
- ***предел гарантии применительно к книжке МДП;***
- *распространение на грузы особых ограничений, налагаемых на основании национального законодательства или международных соглашений (см. также статью 47 и комментарий к ней);*

¹ Дополнения к первоначальному предложению, фигурирующему в документе ECE/TRANS/WP.30/2008/10, выделены **жирным шрифтом**, а исключения выделены **зачеркиванием**.

- *ошибки, неточности, упущения или расхождения в книжке МДП либо в сопроводительной документации;*
- *происхождение грузов и их маршрут.]*

В случае сопровождения и, в частности, если перевозчику не предоставляется никакого другого письменного доказательства, таможенным органам рекомендуется, по просьбе перевозчика, вписывать в графу 5 "Разное" на корешке № 1 книжки МДП слово "Сопровождение" с последующим кратким указанием причин, послуживших основанием для требования такого сопровождения.

Согласно пояснительной записке 0.1 f), сборы за сопровождение не должны превышать приблизительной стоимости оказанных услуг и не должны представлять собой косвенный способ защиты национальных изделий или налог на экспортные или импортные товары в финансовых целях".

7. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это измененное предложение секретариата.
