


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом**
135-я сессия

Женева, 1–4 октября 2013 года

**Доклад Рабочей группы по таможенным вопросам,
связанным с транспортом, о работе ее 135-й сессии**
Содержание

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| I. Участники | 1 | 4 |
| II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) | 2 | 4 |
| III. Вступительное заявление | 3 | 4 |
| IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) | 4 | 5 |
| V. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня) | 5–8 | 5 |
| A. Европейский союз | 5 | 5 |
| B. Организация экономического сотрудничества | 6 | 5 |
| C. Таможенный союз ЕврАзЭС | 7 | 6 |
| D. Всемирная таможенная организация | 8 | 6 |
| VI. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года ("Конвенция о согласовании") (пункт 4 повестки дня) | 9–15 | 6 |
| A. Статус Конвенции | 9 | 6 |

GE.13-25330 (R) 150114 150114



* 1 3 2 5 3 3 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



| | | | |
|-------|--|-------|----|
| В. | Приложение 8, касающееся автомобильных перевозок | 10 | 7 |
| 1. | Международный весовой сертификат транспортного средства | 11 | 7 |
| 2. | Итоги обследования, проведенного ЕЭК ООН в 2012 году | 12 | 7 |
| 3. | Сертификат рентгеновского сканирования..... | 13 | 7 |
| С. | Приложение 9, касающееся пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок | 14 | 7 |
| Д. | Определение эффективности порядка пересечения границ и Конвенция о согласовании | 15 | 8 |
| VII. | Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (пункт 5 повестки дня)..... | 16 | 8 |
| VIII. | Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня) | 17 | 9 |
| IX. | Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 7 повестки дня)..... | 18–44 | 9 |
| А. | Статус Конвенции..... | 18 | 9 |
| В. | Применение процедуры МДП в Российской Федерации | 19–29 | 9 |
| С. | Пересмотр Конвенции | 30–39 | 12 |
| 1. | Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП..... | 30–34 | 12 |
| 2. | Предложения по поправкам к Конвенции Транспортные средства со скользящими полами | 35 | 13 |
| 3. | Предложение по поправке к Конвенции МДП: применение процедуры МДП в рамках Таможенного союза с единой таможенной территорией или в одной стране..... | 36–38 | 13 |
| 4. | Предложения по поправкам к Конвенции: требования к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации..... | 39 | 14 |
| Д. | Применение Конвенции | 40–44 | 14 |
| 1. | Системы электронного обмена данными, связанные с МДП ... | 40 | 14 |
| 2. | Урегулирование требований об уплате..... | 41 | 14 |
| 3. | Увеличение числа мест погрузки и разгрузки..... | 42 | 14 |
| 4. | Справочник МДП..... | 43 | 14 |
| 5. | Прочие вопросы | 44 | 14 |
| X. | Предотвращение злоупотребления системами таможенного транзита в целях контрабанды (пункт 8 повестки дня) | 45 | 15 |
| XI. | Круглый стол по вопросам применения современных технологий для повышения эффективности и надежности процедур таможенного транзита (пункт 9 повестки дня) | 46 | 15 |

| | | | |
|-------|---|-------|----|
| XII. | Круг ведения и правила процедуры Рабочей группы (пункт 10 повестки дня)..... | 47 | 15 |
| XIII. | Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)..... | 48–51 | 15 |
| | А. Сроки проведения следующей сессии..... | 48 | 15 |
| | В. Ограничение на распространение документов | 49 | 15 |
| XIV. | Утверждение повестки дня (пункт 12 повестки дня) | 50–51 | 15 |

I. Участники

1. Рабочая группа (WP.30) провела свою 135-ю сессию 1–4 октября 2013 года в Женеве. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистана, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Эстонии. Присутствовали также представители Европейского союза (ЕС). Были представлены следующие межправительственные организации: Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Евразийская экономическая комиссия и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Были представлены следующие неправительственные организации: Международное бюро контейнерных и интермодальных перевозок (МБК) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.30/269

2. WP.30 утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.30/269), добавив после пункта 7 а) повестки дня следующий вопрос: "Применение процедуры МДП в Российской Федерации".

III. Вступительное заявление

3. В своем вступительном заявлении директор Отдела транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-жа Эва Мольнар отметила, что Конвенция МДП претерпевает переломный момент в своей истории с точки зрения как возможностей, так и вызовов. Если одни страны "стучат в дверь МДП" (Афганистан, Китай, Пакистан), то в других странах (Российская Федерация) возникла угроза для применения Конвенции. Она призвала все заинтересованные страны гарантировать соблюдение Конвенции МДП как единственного в своем роде инструмента облегчения перевозок и сообщила о действиях ЕЭК ООН по предотвращению кризиса. По словам г-жи Мольнар, происходящий в настоящее время кризис в системе МДП ярко высветил некоторые важные проблемы, затрагивающие систему МДП в целом и обусловленные, например, отсутствием связи и транспарентности в отношениях всех сторон, участвующих в данном конфликте. Она также напомнила о вступлении в силу новой части III приложения 9, нацеленной на определение обязанностей уполномоченной международной организации. Приветствуя это важное событие, она просила делегации обеспечить более высокую степень транспарентности в финансовых аспектах функционирования системы МДП посредством проведения углубленных аудиторских проверок международной организации. Другая задача, стоящая перед WP.30, – это начало реализации проекта eTIR, представляющего собой инициативу, которая позволит получить значительные преимущества всем Договаривающимся сторонам МДП и транспортной отрасли, особенно развивающимся странам/странам переходного периода, которым будет предоставлен доступ к компьютеризированной системе

таможенного транзита. Она настоятельно рекомендовала делегациям выбрать наилучшие правовые варианты для дальнейшего развития eTIR, а также рассмотреть и, возможно, одобрить анализ затратоэффективности eTIR. И наконец, г-жа Мольнар просила WP.30 дать секретариату указания относительно способов включения методики оценки эффективности мер и использования критериев оценки порядка пересечения границ в Конвенцию о согласовании.

IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

4. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат подготовит документы по программе работы и двухгодичной оценке для рассмотрения и утверждения на ее следующей сессии. Затем эти документы будут представлены для одобрения к февральской 2014 года сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

V. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

A. Европейский союз

5. WP.30 приняла к сведению, что с 1 июля 2013 года к Европейскому союзу присоединилась Хорватия и что, таким образом, территория этой страны стала составной частью таможенной территории ЕС. Рабочая группа была проинформирована также о недавнем принятии нового Таможенного кодекса ЕС, который будет применяться с мая 2016 года и предусматривает введение, в частности, методов ЭОД и упрощение различных таможенных процедур, включая транзит.

B. Организация экономического сотрудничества

6. WP.30 с удовлетворением отметила сообщение о том, что в сентябре 2013 года было возобновлено функционирование системы МДП в Афганистане и что уже более чем 20 грузовых автомобилей были задействованы в перевозках МДП из Ирана (Исламской Республики) и Турции в Афганистан. Для достижения этой цели примерно за два года правительство и частный сектор Афганистана успешно осуществили конкретный план действий с помощью секретариата ОЭС и МСАТ. В соответствии с этим планом действий для афганских экспертов Ираном (Исламской Республикой), Турцией и МСАТ был организован ряд учебных курсов. Сотрудничество в деле дальнейшего совершенствования порядка применения Конвенции МДП в Афганистане будет продолжено в рамках проекта ОЭС, направленного на создание автотранспортного коридора Кыргызская Республика–Таджикистан–Афганистан–Иран (КТАИ). Рабочая группа была также проинформирована о ходе реализации экспериментального проекта МДП по автотранспортному коридору Исламабад–Тегеран–Стамбул (ИТС), который предполагается начать до конца февраля 2014 года в соответствии с ме-

рами, согласованными на третьем совещании Рабочей группы высокого уровня ОЭС по ИТС (Анкара, сентябрь 2013 года). Кроме того, было отмечено, что при поддержке ОЭС Пакистан присоединился к Конвенции КОТИФ и активизирует свои усилия по присоединению к Конвенции МДП. WP.30 приняла также к сведению деятельность ОЭС по обеспечению соединений между не имеющими выхода к морю странами Центральной Азии и по стимулированию применения правовых документов Организации Объединенных Наций в области транспорта и транзита между государствами – членами ОЭС. WP.30 надеется, что эти усилия, в частности, будут способствовать скорейшему присоединению остальных государств – членов ОЭС к Конвенции о согласовании и Соглашению ДОПОГ.

C. Таможенный союз ЕврАзЭС

7. Евразийская экономическая комиссия проинформировала Рабочую группу об усовершенствовании законодательства Таможенного союза, например посредством подготовки предложений о поправках к Таможенному кодексу или разработки трехсторонних соглашений по различным таможенным вопросам, включая аспекты МДП и временного ввоза. С 1 октября 2014 года будет введено требование о предоставлении предварительной информации о грузах, ввозимых железнодорожным транспортом. К числу приоритетов Таможенного союза относится ускорение процесса прохождения таможенных формальностей на основе внедрения таких современных методов, как ЭОД, система "единого окна", аудиторская проверка после таможенной очистки и концепция уполномоченного экономического оператора (УЭО). WP.30 также приняла к сведению происходящий в настоящее время процесс интеграции Армении и Кыргызстана в Таможенный союз.

D. Всемирная таможенная организация

8. WP.30 приняла к сведению, что, как сообщил Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действующий в качестве депозитария, 29 августа 2013 года к Таможенной конвенции 1972 года, касающейся контейнеров, присоединился Ливан. Для Ливана эта Конвенция вступит в силу 28 февраля 2014 года в соответствии со статьей 19 2) (уведомление депозитария C.N.572.2013.TREATIES-XI.A.15).

VI. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года ("Конвенция о согласовании") (пункт 4 повестки дня)

A. Статус Конвенции

9. Секретариат сообщил, что никаких изменений в статусе Конвенции не произошло, а также напомнил о своем намерении созвать следующую сессию Административного комитета в июне 2014 года.

В. Приложение 8, касающееся автомобильных перевозок

10. Представитель Украины сообщил о достижениях в области организации совместных проверок с соседними странами, такими как государства Европейского союза и Российская Федерация.

1. Международный весовой сертификат транспортного средства

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/3

11. WP.30 продолжила обсуждение предложения Украины о введении новой графы "Вес порожнего транспортного средства" в формуляр Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) (ECE/TRANS/WP.30/2013/3). Если одни делегации заявили, что не видят никаких дополнительных преимуществ, связанных с принятием этого предложения, то другие отметили, что введение такой графы позволило бы ускорить прохождение таможенных и других пограничных формальностей и, следовательно, содействовало бы упрощению международных перевозок. В то же время необходимо будет разработать четкое определение термина "вес порожнего транспортного средства" вместе с механизмом его измерения или расчета. И наконец, WP.30 решила сохранить этот вопрос в повестке дня.

2. Итоги обследования, проведенного ЕЭК ООН в 2012 году

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/7

12. Рабочая группа напомнила об итогах обследования ЕЭК ООН по мониторингу хода осуществления приложения 8 (ECE/TRANS/WP.30/2013/7) и отметила, что следующее обследование будет проведено в 2014 году в соответствии с приложением 8 к Конвенции.

3. Сертификат рентгеновского сканирования

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/6

13. WP.30 приняла к сведению мнение таможенной администрации Азербайджана о том, что рентгеновские сканеры производятся разными изготовителями и их технические параметры различаются и что это не позволяет другим странам анализировать прилагаемое рентгеновское изображение. Кроме того, выдача сертификата рентгеновского сканирования может быть сопряжена с задержками и образованием очередей на границах. Делегация ЕС одобрила данный вывод и сочла, что никакой необходимости в подобном сертификате нет.

С. Приложение 9, касающееся пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок

14. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) разработал вопросник по национальному применению приложения 9, который будет обсуждаться на предстоящей сессии SC.2 (23–25 октября 2013 года). После его одобрения SC.2 он будет распространен среди Договаривающихся сторон. Представитель ОСЖД сообщил, что упрощение процедур применения приложения 9 на национальном уровне по-прежнему относится к числу приоритетных задач его организации. Он отметил большое практическое значение положений приложения 9, в частности о минимальных требованиях к инфраструктуре для пограничных станций и об исполь-

зовании объединенной накладной ЦИМ/СМГС. По этому пункту пункта ОСЖД проинформировала также WP.30 о предстоящем восьмом международном межведомственном совещании государств – членов Организации сотрудничества железных дорог (май 2014 года), на котором будут рассмотрены вопросы упрощения процедур пересечения границ на железнодорожном транспорте.

D. Определение эффективности порядка пересечения границ и Конвенция о согласовании

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/4

15. Рабочая группа продолжила рассмотрение различных вариантов введения показателей эффективности в Конвенцию о согласовании в качестве одного из инструментов мониторинга осуществления Конвенции и использования критериев его оценки (ECE/TRANS/WP.30/2013/4). Различные делегации высказались за принятие гибкого решения, учитывающего потребности стран, находящихся в различных экономических ситуациях, охватывающего различные виды транспорта и предоставляющего Договаривающимся сторонам набор механизмов для факультативного использования. Было отмечено, что для заинтересованных стран следует разработать не только показатели, но и методы их получения. Некоторые делегации отметили важное значение механизмов ВТамО и необходимость сотрудничества с ВТамО по данному вопросу. В качестве одного из последующих шагов WP.30 просила делегации изучить главу 9 Справочника по оптимальной практике пересечения границ ОБСЕ – ЕЭК ООН для выяснения того, какие из упомянутых показателей можно было бы отобрать для целей Конвенции о согласовании, а также существует ли необходимость в разработке новых показателей. И наконец, Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

VII. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (пункт 5 повестки дня)

16. ОСЖД выдвинула ряд аргументов в пользу разработки новой конвенции в данной области вместо присоединения к устаревшей Конвенции 1952 года (неофициальный документ № 15 (2013 год)). Рабочая группа была проинформирована ОСЖД о том, что компетентные органы Беларуси, Болгарии, Казахстана, Латвии, Польши, Республики Молдова и Российской Федерации одобряют эту идею, в частности с учетом стремительного развития международной сети высокоскоростных поездов, требующего введения новых методов ЭОД и реализации других инновационных решений для обеспечения процедур оперативного пересечения границ. WP.30 сочла, что, по-видимому, существует спрос на новую конвенцию, и просила SC.2 на ее предстоящей сессии 23–25 октября 2013 года также изложить свою позицию по этому вопросу. Рабочая группа также отметила готовность государств – членов ОСЖД и ОТИФ учредить целевую группу с целью подготовки первого проекта новой конвенции для дальнейшего рассмотрения WP.30 и SC.2.

VIII. Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня)

17. Напомнив о дискуссии, состоявшейся на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.30/268, пункт 27), WP.30 отметила, что Международный туристский альянс и Международная автомобильная ассоциация (МТА/ФИА) представят к следующей сессии сообщение о последующих мерах, которые были приняты. Рабочая группа также отметила, что 12 августа 2013 года к Конвенции 1956 года присоединилась Республика Молдова (С.N.557.2013.TREATIES-XI.A.10). Делегация Беларуси сообщила WP.30 о своей заинтересованности в изучении текущей практики использования ТТК (таможенных талонных книжек), и ей было предложено обратиться через секретариат за подробной информацией в МТА/ФИА.

IX. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 7 повестки дня)

A. Статус Конвенции

18. Рабочая группа была проинформирована о том, что к 10 июля 2013 года ни одна из Договаривающихся сторон не представила Генеральному секретарю никаких возражений в отношении предложений о поправках к статье 6.2-бис и приложению 9 к Конвенции. Следовательно, эти поправки вступят в силу 10 октября 2013 года для всех Договаривающихся сторон (С.N.433.2013.TREATIES-XI.A.16).

B. Применение процедуры МДП в Российской Федерации

19. WP.30 приняла к сведению, что, как сообщила в июле 2013 года Федеральная таможенная служба (ФТС) Российской Федерации, от операторов МДП, перевозящих грузы на территории Российской Федерации, будет требоваться представление других гарантий, предписанных Таможенным кодексом Таможенного союза ЕврАзЭС. Введение этой меры, которое первоначально было запланировано на 14 августа, было отложено до 14 сентября 2013 года. С этой даты ФТС приступила к реализации предусмотренной меры в регионах Сибири и Дальнего Востока и затем распространила ее применение на регион Урала.

20. Далее Рабочая группа была проинформирована о том, что 27 августа 2013 года Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел внеочередную сессию для оценки ситуации, сложившейся в связи с принятием указанного выше решения. Председатель ИСМДП г-жа А. Дубеляк (Польша) представила Рабочей группе выводы ИСМДП, сделанные на этой сессии (неофициальный документ WP.30/AC.2 (2013 год) № 6). Согласно имеющейся у ИСМДП информации, в обоснование данной меры ФТС выдвинула два аргумента: а) огромный объем задолженности из-за нарушений МДП, накопившегося с 1994 года, и б) требование к национальному гарантийному объединению АСМАП обеспечить более полное финансовое покрытие своих обязательств. В связи с обоими

вопросами ИСМДП настоятельно призвал все заинтересованные стороны к поиску решений в рамках национального законодательства, Конвенции МДП и международно-правовых договоров, с полным соблюдением, в случае конфликта, приоритета международного законодательства над национальным. Кроме того, ИСМДП счел, что до тех пор, пока АСМАП остается гарантийным объединением, уполномоченным в соответствии со статьей 6 Конвенции, ее гарантия является действительной и должна быть единственной гарантией, необходимой для выполнения операций МДП на территории Российской Федерации. И наконец, ИСМДП указал на далеко идущие последствия объявленной меры, которые затронут таможи и отразятся как на национальных, так и на международных перевозках и торговле.

21. Подводя итоги, ИСМДП счел, что объявленная мера по различным соображениям будет представлять собой нарушение Конвенции, и в этой связи настоятельно призвал ФТС должным образом применять положения Конвенции МДП и отказаться от введения вышеупомянутой меры либо по крайней мере отложить ее введение. В ожидании любого такого решения всем заинтересованным сторонам было настоятельно рекомендовано ускорить переговоры, с тем чтобы найти приемлемый выход из этой ситуации с учетом всех сохраняющихся озабоченностей. ИСМДП выразил готовность оказать содействие Российской Федерации в поиске путей и средств обеспечения беспрепятственного функционирования системы МДП в Российской Федерации в соответствии с современными таможенными требованиями и требованиями бизнеса. Член ИСМДП от Российской Федерации сделал оговорку в отношении некоторых выводов Совета.

22. Помимо указанной выше меры, 3 сентября 2013 года ФТС уведомила АСМАП о своем намерении прекратить с 1 декабря 2013 года действие соглашения о гарантиях МДП, подписанного обеими организациями.

23. Данный шаг может привести к приостановлению с этой даты процедуры МДП в Российской Федерации, так как никакое другое объединение не выразило заинтересованности в том, чтобы стать гарантом МДП.

24. Представители ФТС, МСАТ и АСМАП сообщили WP.30 о деятельности целевой группы, учрежденной ФТС и АСМАП, в которой в качестве наблюдателя участвует МСАТ, в целях уточнения объема сохраняющейся таможенной задолженности, а также пересмотра соглашения о гарантиях МДП. Рабочая группа отметила, что эта целевая группа пока не достигла существенного прогресса в своей работе и что соответствующие стороны до сих пор придерживаются разных позиций относительно размеров урегулированных претензий и сохраняющейся задолженности, ответственных должников и механизмов урегулирования претензий согласно статье 11, а также финансового покрытия по обязательствам АСМАП.

25. Делегация Российской Федерации подчеркнула важное значение Конвенции МДП в деле упрощения перевозок и торговли и сообщила WP.30 о внутреннем межминистерском диалоге, установленном с целью согласования общей позиции правительства по соответствующим вопросам и соблюдения международных обязательств Российской Федерации по Конвенции МДП. Соответствующие органы Конвенции МДП, а также секретариат будут надлежащим образом проинформированы о любых решениях, принятых российскими властями. Российская Федерация подчеркнула также необходимость предпринять требуемые шаги, с тем чтобы устранить существующие противоречия в толковании некоторых ключевых положений Конвенции.

26. Многие делегации отметили, что ситуация с МДП в Российской Федерации имеет такие негативные последствия для торговли и перевозок из Российской Федерации/в Российскую Федерацию/через Российскую Федерацию, как неопределенность в деловых операциях, обусловленная отсутствием информации и принятием неожиданных решений, что влечет за собой сокращение объемов торговли и числа заключаемых договоров, дополнительные расходы на приобретение национальных гарантий и т.д. Делегация ЕС выразила разочарование по поводу нарушения нормативных положений и отсутствия предварительной информации. Она указала также на статьи X и V ГАТТ и Венской конвенции о праве международных договоров от 1969 года.

27. WP.30 настоятельно призвала все заинтересованные стороны в Российской Федерации и МСАТ найти решения, которые обеспечат непрерывное применение процедуры МДП в Российской Федерации. Рабочая группа, кроме российской делегации, призвала отменить меру, принятую ФТС, и выразила сожаление в связи с тем, что, несмотря на несоответствие этой меры положениям Конвенции МДП, ФТС все же приступила к ее ограниченному применению в указанных трех регионах.

28. МСАТ проинформировал WP.30 о том, что недавно АСМАП и МСАТ направили руководителю ФТС ряд письменных предложений по дальнейшему улучшению существующего соглашения о гарантиях до 1 декабря 2013 года. Кроме того, МСАТ вновь подчеркнул, что в случае, если с АСМАП по-прежнему причитается плата по некоторым претензиям МДП в Российской Федерации, оплата по этим претензиям будет незамедлительно произведена. И наконец, МСАТ предложил, если ФТС не возражает против этого, обнародовать все документы, связанные с прошлыми претензиями (подтверждения платежей, перечни платежей, копии судебных решений и т.д.), с тем чтобы их можно было рассмотреть независимым образом.

29. Представитель Евразийской экономической комиссии проинформировал Рабочую группу о мерах, принятых для обеспечения осуществления автотранспортных операций с применением книжки МДП на территории Таможенного союза и Единого экономического пространства. Этот вопрос регулярно рассматривается на заседаниях Совета и Коллегии Евразийской экономической комиссии. Выражая свою озабоченность по поводу ситуации с МДП и призывая участвующие стороны урегулировать ее, Евразийская экономическая комиссия развивает диалог с ФТС и служит форумом для переговоров между компетентными органами государств – членов Таможенного союза и всеми заинтересованными лицами.

30. По этому пункту повестки дня некоторые делегации выразили также обеспокоенность в связи с тем, что со ссылкой на статью 38 Конвенции, главным образом из-за несоблюдения маршрутов, предписанных для операций МДП в Российской Федерации, ФТС недавно лишила права пользования процедурой МДП в Российской Федерации десятки зарубежных транспортных компаний. По мнению этих делегаций, многие из лишенных такого права компаний являются надежными операторами и совершили лишь незначительные нарушения, которыми не может быть оправдано применение столь строгих мер, как лишение права пользования процедурой МДП. Эти делегации указали также на то, что соответствующие нарушения были совершены из-за практических проблем, связанных с соблюдением таможенных требований, таких как отсутствие парковок, запрет на грузовые автомобильные перевозки в городах и ограниченные часы работы местных таможен, которые ФТС не были приняты во внимание.

С. Пересмотр Конвенции

1. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП

Использование новых технологий

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/8, ECE/TRANS/WP.30/2013/10, ECE/TRANS/WP.30/2013/11

31. Рабочая группа одобрила доклад о работе двадцать второй сессии Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) (ECE/TRANS/WP.30/2013/10). Она приняла к сведению, что в соответствии с любезным приглашением Европейской комиссии двадцать третья сессия GE.1 состоится в Брюсселе 20 и 21 ноября 2013 года.

32. WP.30 приняла к сведению завершение анализа затрат и выгод (АЗВ) по проекту eTIR вместе с его резюме, оценкой и соответствующими рекомендациями GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/10). Секретариат представил этот документ и в ответ на вопросы, заданные различными делегациями, уточнил ряд аспектов, связанных с некоторыми предположениями и результатами АЗВ.

33. Делегация Ирана (Исламской Республики), ссылаясь на документ ECE/TRANS/WP.30/2013/10 и, в частности, на опасения МСАТ и вопросы, перечисленные в пункте 17, подчеркнула, что необходимо проявлять осторожность в интересах недопущения недооценки затрат и что не следует принимать решение до выяснения всех обстоятельств. Секретариат напомнил, что в пункте 18 указанного выше документа GE.1 уже приняла во внимание результаты АЗВ и дала ответ на большинство опасений и вопросов МСАТ, а также сочла, что остальные аспекты, нашедшие отражение в оценке АЗВ, не служат достаточным основанием для того, чтобы требовать пересмотра АЗВ, решив по этой причине сохранить свою рекомендацию и включить резюме АЗВ вместе со своей оценкой и рекомендациями в Справочную модель eTIR в качестве добавления. Делегация Ирана отметила также, что в регионе ОЭС инфраструктура, требующаяся для реализации eTIR, отсутствует, и просила WP.30 разъяснить важность и необходимость эффективного осуществления системы и изучить возможные неблагоприятные последствия реализации такого проекта для развивающихся и наименее развитых Договаривающихся сторон. В связи с предположением Ирана о том, что неполное осуществление проекта может иметь негативные последствия для упрощения перевозок, предусмотренного Конвенцией МДП, WP.30 выразила уверенность в том, что запланированное поэтапное расширение географической сферы охвата eTIR, как указано в Справочной модели eTIR, не будет иметь никаких негативных последствий для стран, не применяющих eTIR, поскольку предусмотрено, что процедура МДП, предполагающая использование бумажного формата, будет оставаться доступной до тех пор, пока все страны не будут в состоянии применять eTIR. Рабочая группа отметила также, что необходимо будет предусмотреть меры для устранения таких проблем.

34. WP.30 приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.30/2013/8 на всех официальных языках, содержащий анализ различных правовых вариантов, обеспечивающих правовую основу для введения eTIR. С учетом того, что некоторые делегации пока не смогли обстоятельно обсудить различные правовые варианты и другие правовые аспекты, связанные с введением eTIR, WP.30 решила отложить обсуждение данного вопроса до своей следующей сессии.

35. Рабочая группа была также проинформирована о том, что за время, прошедшее после ее предыдущей сессии, в реализации экспериментального проекта, осуществляемого Италией и Турцией, был достигнут лишь незначительный прогресс. Четвертое совещание по этому экспериментальному проекту в предварительном порядке планируется провести в связи с двадцать третьей сессией GE.1 в Брюсселе. Наконец, WP.30 приняла к сведению ход работы по проекту Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции". Она приняла к сведению, что был нанят консультант для проведения анализа существующих пробелов для Грузии. WP.30 приняла также к сведению, что была достигнута предварительная договоренность о проведении первого межрегионального рабочего совещания Группы экспертов в Женеве 18 декабря 2013 года.

2. Предложения по поправкам к Конвенции Транспортные средства со скользящими плечами

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.4

36. WP.30 приняла к сведению пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.4, в который включены замечания, изложенные МАИАКП в неофициальном документе № 13 (2013 год). Делегация Беларуси напомнила о своих опасениях, которые уже были высказаны на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.30/268, пункт 33), и проинформировала WP.30 о том, что до принятия решения по предлагаемым поправкам она должна провести внутренний анализ полученных ею дополнительных фотографий и рисунков. В ожидании итогов такого анализа WP.30 вернется к этому вопросу на следующей сессии.

3. Предложение по поправке к Конвенции МДП: применение процедуры МДП в рамках Таможенного союза с единой таможенной территорией или в одной стране

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/9

37. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.30/2013/9, в котором проанализированы соответствующие положения Конвенции МДП в контексте международного права (статьи 2, 48 и 49) и сделан вывод о том, что нынешняя формулировка, по всей видимости, не позволяет обеспечить четкого применения процедуры МДП в случае таможенных союзов без внутренних таможенных границ. Для обеспечения необходимой гибкости для новых таможенных союзов в плане корректировки использования процедуры МДП в зависимости от экономических и политических потребностей секретариат предложил некоторые варианты внесения поправок в статью 2. Один из них – в случае его принятия – позволит также использовать процедуру МДП в одной стране; вместе с тем конкретные детали и потенциальные осложнения, связанные с применением такого варианта, в обстоятельном анализе, содержащемся в данном документе, не учитываются.

38. Делегация ЕС сочла, что нынешний текст Конвенции предоставляет достаточную свободу для таможенных союзов с единой таможенной территорией в плане принятия любого решения об использовании процедуры МДП. Таким образом, ЕС не выступает за внесение поправок в Конвенцию. Российская Федерация разделяет эту позицию. С другой стороны, делегация Казахстана поддержала предложение о внесении поправок.

39. В связи с использованием процедуры МДП в одной стране делегации ЕС, Беларуси и Российской Федерации сочли, что Конвенцию МДП, представляющую собой международное соглашение, не следует использовать для подобных транспортных операций. Делегации Узбекистана и Украины поддержали идею использования процедуры МДП в одной стране для перевозки иностранных грузов и отметили присущий ей важный элемент облегчения перевозок. МСАТ вновь заявил, что готов поддержать предложение о подобных внутренних операциях либо в рамках Конвенции МДП, либо в рамках отдельного, но аналогичного режима. WP.30 сделала вывод о том, что для принятия решения об обоснованности или необоснованности внесения поправки требуется продолжить анализ и дискуссию, и поэтому просила секретариат подготовить к следующей сессии дальнейший анализ возможности использования процедуры МДП в рамках одной страны.

4. Предложения по поправкам к Конвенции: требования к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2011/6

40. Из-за недостатка времени данный вопрос не обсуждался.

D. Применение Конвенции

1. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП

41. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о последних статистических данных, касающихся использования системы SafeTIR Договаривающимися сторонами, а также применения TIR-EPD (неофициальный документ № 16 (2013 год)).

2. Урегулирование требований об уплате

42. WP.30 приняла к сведению сообщение МСАТ о нынешней ситуации в связи с урегулированием требований об уплате, предъявленных таможенными органами национальным гарантийным объединениям (неофициальный документ № 16 (2013 год)).

3. Увеличение числа мест погрузки и разгрузки

43. Из-за недостатка времени данный вопрос не обсуждался.

4. Справочник МДП

44. Рабочая группа отметила, что обновленное издание Справочника МДП будет распространено к концу 2013 года на английском, русском и французском языках.

5. Прочие вопросы

45. По данному пункту повестки дня WP.30 никакой новой информации представлено не было.

X. Предотвращение злоупотребления системами таможенного транзита в целях контрабанды (пункт 8 повестки дня)

46. Рабочая группа была проинформирована о том, что 14 августа 2013 года на защищенном паролем веб-сайте, предназначенном для таможенных координационных центров, секретариат разместил новое сообщение о мошенничестве, указав на прекращение таможенными органами Болгарии перевозки МДП из-за подделки книжки МДП, связанной с изменением порядка представления отрывных листков № 1 и № 2.

XI. Круглый стол по вопросам применения современных технологий для повышения эффективности и надежности процедур таможенного транзита (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2013/12

47. WP.30 напомнила, что в июне 2013 года состоялся круглый стол по вопросам использования современных технологий для повышения эффективности и надежности процедур таможенного транзита, и приняла к сведению его итоги, резюмированные секретариатом в документе ECE/TRANS/WP.30/2013/12.

XII. Круг ведения и правила процедуры Рабочей группы (пункт 10 повестки дня)

48. Рассмотрение этого вопроса было отложено до следующей сессии.

XIII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

A. Сроки проведения следующей сессии

49. Рабочая группа решила провести свою сто тридцать шестую сессию в течение недели с 3 по 7 февраля 2014 года.

B. Ограничение на распространение документов

50. Рабочая группа решила, что никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с ее нынешней сессией, вводиться не будет.

XIV. Утверждение повестки дня (пункт 12 повестки дня)

51. В ходе утверждения доклада и со ссылкой на пункт 16 выше секретариат проинформировал Рабочую группу о своем намерении запросить мнения министров иностранных дел государств – членов ЕЭК ООН о том, поддерживают ли их правительства идею разработки новой конвенции по облегчению пересечения границ при перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

52. В соответствии со сложившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 135-й сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.
