


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

Сто шестьдесят третья сессия

Женева, 8 и 9 (первая половина дня) июня 2023 года

**Доклад Рабочей группы по таможенным вопросам,
связанным с транспортом, о работе ее сто шестьдесят
третьей сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	3–9	3
Согласование работы Рабочей группы со стратегией Комитета по внутреннему транспорту	3–9	3
IV. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 3 повестки дня)	10–25	4
A. Статус Конвенции	10	4
B. Пересмотр Конвенции	11	5
Предложения по поправкам к Конвенции	11	5
C. Применение Конвенции	12–25	5
1. Комментарии к Конвенции МДП	12	5
2. eTIR	13–18	5
a) Международная система eTIR: проекты по подключению	13–17	5
b) Международный банк данных МДП	18	6



3.	Новые изменения в связи с применением Конвенции	19	6
4.	Системы электронного обмена данными, связанные с МДП.....	20	6
5.	Урегулирование требований об уплате	21	6
6.	Прочие вопросы.....	22–25	6
V.	Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании») (пункт 4 повестки дня).....	26–29	7
A.	Статус Конвенции.....	26	7
B.	Вопросы в связи с применением Конвенции	27–29	7
VI.	Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа (пункт 5 повестки дня).....	30–31	8
	Статус Конвенции	30–31	8
VII.	Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня).....	32–35	8
A.	Статус Конвенции.....	32	8
B.	Вопросы в связи с применением конвенций	33–35	8
VIII.	Внедрение новых технологий в области железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, дорожной мобильности, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года (пункт 7 повестки дня).....	36	9
IX.	Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня).....	37–41	9
A.	Европейский союз.....	38–39	9
B.	Организация экономического сотрудничества	40	9
C.	Всемирная таможенная организация	41	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	42–45	10
A.	Сроки проведения следующих сессий	42–43	10
B.	Ограничение на распространение документов	44	10
C.	Перечень решений	45	10
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня).....	46	10
Приложения			
I.	Перечень решений, принятых на сто шестьдесят третьей сессии Рабочей группы		11
II.	Заявления, касающиеся применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года).....		13
III.	Заявление Республики Беларусь		19

I. Участники

1. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), провела свою сто шестьдесят третью сессию 8 и 9 июня 2023 года в Женеве. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Индии, Ирана (Исламская Республика), Испании, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Объединенных Арабских Эмиратов, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Саудовской Аравии, Сербии, Словакии, Таджикистана, Туниса, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины, Франции, Швейцарии и Швеции. Присутствовали представители Европейского союза. Были представлены следующие организации: Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Германское агентство по международному сотрудничеству (ГАМС). Были представлены следующие неправительственные организации: Международная автомобильная федерация (ФИА) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом и содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.30/325.

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

Согласование работы Рабочей группы со стратегией Комитета по внутреннему транспорту

3. Рабочая группа рассмотрела неофициальный документ № 14 WP.30 (2023 год), содержащий письмо, направленное Председателю Рабочей группы Председателем Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и директором Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций. Цель письма заключалась в том, чтобы предложить Председателю поддержать ключевые решения КВТ, связанных с работой его вспомогательных рабочих групп, и внести свой вклад в процесс их принятия. Решения касаются оценки соответствия правил процедуры (ПП)/круга ведения (КВ) Рабочей группы пересмотренным правилам процедуры и кругу ведения КВТ, а также проведения в 2023 году четвертого цикла пересмотра мандатов рабочих групп их вышестоящими секторальными комитетами. В отношении последнего в письмо были включены два приложения. В первом изложены предлагаемые условия проведения в 2023 году пересмотра мандатов рабочих групп КВТ, а во втором — рекомендуемая информация для этого пересмотра в форме обследования.

4. Рабочая группа поручила секретариату МДП подготовить проект ответов на обследование, содержащееся в приложении II к письму. Проект ответов следует представить на утверждение на сто шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы в октябре 2023 года. После утверждения ответы можно направить КВТ, с тем чтобы успеть рассмотреть их на сессии в феврале 2024 года.

5. Кроме того, Рабочая группа продолжила обсуждение предложений, воспроизведенных в приложении III к документу ECE/TRANS/WP.30/2023/1 и содержащих соображения в отношении согласования круга ведения WP.30 с пересмотренным кругом ведения КВТ. С этой целью Рабочая группа рассмотрела

также неофициальный документ № 14 WP.30 (2023 года), в котором излагаются предложения Европейского союза.

6. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретариатом и касающуюся в основном того, что КВ и ПП Рабочей группы практически совпадают с КВ и ПП КВТ. Тем не менее секретариат предложил исключить ссылку на круг ведения ЕЭК и добавить ссылку на круг ведения КВТ. Это позволит всем договаривающимся сторонам участвовать в сессиях Рабочей группы в качестве полноправных членов независимо от того, являются ли они государствами — членами Организации Объединенных Наций. Кроме того, секретариат предложил включить в новое название Рабочей группы аспект облегчения пересечения границ. Рабочая группа также согласилась с предложениями Европейского союза.

7. Рабочая группа поручила секретариату подготовить пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.30/2023/1 с учетом итогов состоявшихся обсуждений и выдвинутых Европейским союзом предложений и разослать его всем участникам в течение одной недели со дня окончания текущего совещания. Рабочая группа также просила в целях обеспечения лучшего понимания документа включить в него сноски с обоснованиями.

8. В связи с вышеуказанной темой Рабочая группа приняла к сведению решения 5–7, принятые КВТ на его восемьдесят пятой сессии в феврале 2023 года (неофициальный документ № 6/Rev.5 КВТ).

9. В рамках данного пункта повестки дня Рабочая группа приняла к сведению, что 17 марта 2023 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в своем качестве депозитария, издал уведомление депозитария C.N.76.2023.TREATIES-XI.A.12, в котором сообщается, что 17 марта 2023 года Швейцария денонсировала Таможенную конвенцию о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, от 15 января 1958 года. Денонсация вступает в силу для Швейцарии 17 сентября 2023 года. Вследствие этого решения Конвенция будет насчитывать пять оставшихся договаривающихся сторон, а именно Австрию, Бельгию, Германию, Италию и Нидерланды. В соответствии со статьей 8 Конвенция утратит силу, если в течение какого-либо периода последовательных 12 месяцев после ее вступления в силу число договаривающихся сторон составит менее трех.

IV. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Конвенции

10. Рабочая группа была проинформирована об изменениях в статусе Конвенции МДП 1975 года и числе договаривающихся сторон. В частности, Рабочая группа отметила, что 27 марта 2023 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в своем качестве депозитария, издал следующее уведомление депозитария: C.N.92.2023.TREATIES-XI.A.16, в котором сообщается, что 27 марта 2023 года Ирак сдал на хранение свои документы о присоединении к Конвенции МДП 1975 года. В соответствии с пунктом 2 статьи 53 Конвенция вступит в силу для Ирака 27 сентября 2023 года. После присоединения Ирака Конвенция МДП будет насчитывать семьдесят восемь договаривающихся сторон. После введения системы для Катара операции МДП могут осуществляться с 65 странами. Подробная информация, касающаяся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, размещена на веб-сайте МДП¹.

¹ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

В. Пересмотр Конвенции

Предложения по поправкам к Конвенции

11. Рабочая группа приняла к сведению, что на данном этапе на ее рассмотрение не было представлено никаких предложений по поправкам к Конвенции.

С. Применение Конвенции

1. Комментарии к Конвенции МДП

12. Рабочая группа приняла к сведению, что на данном этапе на ее рассмотрение не было представлено никаких предложений по поправкам к Конвенции.

2. eTIR

а) Международная система eTIR: проекты по подключению

13. Рабочая группа заслушала сообщение секретариата о последних изменениях в области подключения национальных таможенных систем и системы МСАТ к международной системе eTIR. Кроме того, в текущем году работа секретариата будет направлена на преобразование Среднего коридора в коридор eTIR. С этой целью в таможенные органы Ирана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Туркменистана по дипломатическим каналам были направлены письма с предложением подключить их национальные таможенные системы к международной системе eTIR. Секретариат сообщил, что при необходимости готов оказать этим странам техническую и финансовую помощь. На данный момент предложение принял только Казахстан, и в Астане уже состоялось совещание.

14. Кроме того, ИСМДП полностью поддерживает работу по преобразованию Среднего коридора в коридор eTIR, и 21–22 июня в Самарканде (Узбекистан) в сотрудничестве с таможенным органом Узбекистана будет проведено совещание Группы друзей Председателя. Единственная цель этого совещания — добиться прогресса в работе над проектом по установлению подключения в странах Центральной Азии, Афганистане и Пакистане, а также согласовать дальнейшие шаги по их подключению к международной системе eTIR.

15. В рамках этого пункта повестки дня Рабочая группа приняла к сведению основные итоги четвертой сессии Технического органа по осуществлению (ТОО), которая состоялась 6–7 июня 2023 года.

16. Присутствовавшие на заседании представители таможенных органов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) выразили готовность обеспечить подключение своих национальных таможенных систем к международной системе eTIR. Они также добавили, что различные препятствия на этом пути, в частности дополнительные требования, установленные таможенным кодексом ЕАЭС, а также юридические характеристики документов, например использование электронной подписи или аналогичных механизмов, в настоящее время требуют рассмотрения и решения в рамках международной системы eTIR. Поэтому их необходимо включить в технические спецификации международной системы eTIR. Секретариат сообщил таможенным органам ЕАЭС о готовности предоставить средства для найма эксперта по таможенным кодексам стран ЕАЭС и другим механизмам, а также предложил провести в текущем году совещания со всеми пятью государствами — членами Союза для определения необходимых технических решений. Представитель секретариата добавил, что в самое ближайшее время он свяжется с каждым из таможенных органов, чтобы начать реализацию этого проекта. Рабочая группа приняла к сведению представленную таможенным органом Узбекистана информацию о пилотных проектах, которые реализуются в некоторых странах Центральной Азии. Эти пилотные проекты финансируются ГАМС и поддерживаются МСАТ. Секретариат заявил, что поскольку приложение 11 вступило в силу в мае 2021 года, а международная система eTIR уже функционирует, причем

ряд таможенных органов к ней уже подключен, работу таможенных органов следует полностью сосредоточить на обеспечении подключения соответствующих национальных таможенных систем к международной системе eTIR. Секретариат предложил провести совещание с участием секретариата, ГАМС, МСАТ и государств Центральной Азии для обсуждения следующего этапа реализации указанных пилотных проектов, направленных на обеспечение возможности подключения к международной системе eTIR на основе положений Конвенции МДП.

17. Секретариат сообщил WP.30, что провел три координационных совещания с МСАТ по вопросам внедрения международной системы eTIR. Секретариат и МСАТ договорились о сотрудничестве в целях скорейшего успешного внедрения международной системы eTIR с упором на Центральную Азию и обеспечения плавного перехода на полностью электронную систему. Секретариат также поблагодарил ГАМС за оказание поддержки странам региона.

b) Международный банк данных МДП

18. Рабочая группа была проинформирована об изменениях, связанных с Международным банком данных МДП (МБДМДП) и другими проектами в сфере информационных технологий, относящимися к ведению секретариата МДП. Рабочая группа также приняла к сведению последние достижения и информацию о текущем положении дел с записями данных в МБДМДП и в частности отметила, что секретариат продолжает тесное сотрудничество с таможенными, при необходимости оказывая им поддержку и проводя обучение.

3. Новые изменения в связи с применением Конвенции

19. По этому пункту повестки дня ни о каких новых изменениях не сообщалось.

4. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП

20. МСАТ проинформировал Рабочую группу о последних статистических данных, касающихся применения договаривающимися сторонами системы контроля за использованием книжек МДП — системы SafeTIR (неофициальный документ № 9 WP.30 (2023 год)).

5. Урегулирование требований об уплате

21. Таможенные органы и МСАТ проинформировали Рабочую группу о нынешней ситуации с урегулированием требований об уплате, предъявленных таможенными органами национальным гарантийным объединениям (неофициальный документ № 10 WP.30 (2023 год)).

6. Прочие вопросы

22. В рамках этого пункта повестки дня Рабочая группа напомнила, что секретариат в тесном сотрудничестве с делегацией Европейского союза и МСАТ подготовил проект обследования, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.30/2023/3. Обследование было направлено таможенным координаторам МДП 14 марта 2023 года с указанием 31 мая 2023 года в качестве предельного срока для представления ответов. 20 апреля 2023 года было разослано напоминание. Рабочая группа рассмотрела сводные ответы, содержащиеся в неофициальном документе № 12 WP.30 (2023 год), и поручила секретариату представить их в качестве официального документа к следующей сессии с учетом замечаний к полученным ответам.

23. Рабочая группа также приняла к сведению, что МСАТ провел среди своих объединений аналогичное обследование, результаты которого представлены в неофициальном документе № 11 WP.30 (2023 год). Рабочая группа поручила секретариату представить результаты этого аналогичного обследования для рассмотрения на следующей сессии.

24. С учетом ведущихся в ИСМДП обсуждений возможной компьютеризации процесса выдачи свидетельств о допусчении секретарь МДП направит результаты обоих обследований в ИСМДП.

25. Рабочая группа приняла к сведению заявления, зачитанные МСАТ от имени Федеральной ассоциации грузовых перевозок, логистики и утилизации Германии (BGL) и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Польши (ZMPD). Заявления также зачитали представитель Торгово-промышленной, горнодобывающей и сельскохозяйственной палаты Ирана (ИССИМА) и делегация Республики Молдова. По просьбе делегаций все четыре заявления в авторской редакции включены в приложение II. Рабочая группа выразила сожаление по поводу того, что эти заявления не были переданы для ее ознакомления заранее. Она приняла решение передать их представителям соответствующих форумов и обсудить на следующей сессии. Ряд делегаций указал на необходимость проведения анализа или исследования с целью изучения различных затрат и выполнения расчета расходов на деятельность ИСМДП, включенных в цену книжки МДП, в процентном выражении относительно совокупных расходов на перевозку. Рабочая группа также приняла к сведению тот факт, что аналогичные вопросы обсуждаются и в рамках АС.2.

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

A. Статус Конвенции

26. Рабочая группа была проинформирована о том, что после окончания десятой сессии Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3), состоявшейся в 2014 году, к Конвенции в 2016 году присоединился только Туркменистан, который стал ее пятьдесят восьмой договаривающейся стороной. Более подробная информация о статусе Конвенции, а также о различных уведомлениях депозитария имеется на веб-сайте ЕЭК².

B. Вопросы в связи с применением Конвенции

27. В рамках этого пункта повестки дня Рабочая группа напомнила, что на предыдущей сессии (февраль 2023 года) поручила секретариату в апреле 2023 года распространить пятилетнее обследование по применению приложения 8 к Конвенции, указав в качестве адресатов регулярно участвующих в ее работе делегатов от правительств (а в их отсутствие — координаторов МДП) и установив в качестве крайнего срока для представления ответов 1 июля 2023 года (см. ECE/TRANS/WP.30/324, п. 26). Рабочая группа приняла к сведению, что обследование было разослано 3 апреля 2023 года, однако на данный момент получено недостаточно ответов для того, чтобы считать его результаты репрезентативными. Рабочая группа призвала делегации представить ответы в ближайшие недели.

28. Рабочая группа также приняла к сведению заявление делегации Беларуси, воспроизведенное в приложении III.

29. Наконец, в рамках данного пункта повестки дня Рабочая группа напомнила, что секретариат ЕЭК в сотрудничестве с ОБСЕ и с помощью финансируемого ОБСЕ внешнего консультанта готовит «Практическое руководство по упрощению трансграничных процедур». Для комментирования или представления дополнительной информации Рабочей группой подготовлены неофициальные документы №№ 4–8 WP.30 (2023 год), содержащие первые четыре главы этой публикации и приложение к ней. Рабочая группа приняла к сведению презентацию представителя ОБСЕ, касающуюся проекта публикации. Делегациям было

² <https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation>.

предложено при желании представить комментарии, примеры надлежащей практики и тематические исследования, имеющие отношение к этой публикации, и направить их в секретариат для включения в издание.

VI. Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа (пункт 5 повестки дня)

Статус Конвенции

30. Рабочая группа напомнила, что на ее сто пятьдесят шестой сессии (февраль 2021 года) делегация Российской Федерации проинформировала участников совещания о том, что на национальном уровне все необходимые процедуры подготовки к подписанию Конвенции были завершены и что в этой связи было издано соответствующее постановление правительства. В настоящее время на уровне Министерства транспорта принимаются меры по содействию подписанию Конвенции в Нью-Йорке (ECE/TRANS/WP.30/312, п. 32). Рабочая группа далее напомнила, что 26 сентября 2019 года Конвенцию подписал Чад³. Ни о каких дальнейших изменениях по этому вопросу не сообщалось.

31. В рамках этого пункта повестки дня Рабочая группа также приняла к сведению, что КВТ на своей восьмидесятой пятой сессии (февраль 2023 года) «поручил секретариату провести консультации с Комитетом Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в целях инициирования подготовки плана действий по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом как в грузовом, так и в пассажирском сообщении» (решение № 72, неофициальный документ № 6/Rev.5 КВТ). Ни о каких дальнейших изменениях не сообщалось.

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

A. Статус Конвенции

32. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких изменений в статусе или числе договаривающихся сторон Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) не произошло и что Конвенции насчитывают соответственно 80 и 26 договаривающихся сторон. Более подробную информацию, касающуюся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, см. на веб-сайте МДП⁴.

B. Вопросы в связи с применением конвенций

33. Рабочая группа напомнила, что на сессии в октябре 2022 года ее проинформировали о том, что группа, занимающаяся этим вопросом, приступила к подготовке концепций будущей системы, которые будут представлены на рассмотрение Рабочей группы на одной из ее будущих сессий

³ <https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation>.

⁴ <https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation>.

(см. ECE/TRANS/WP.30/322, п. 30). Рабочая группа приняла к сведению информацию о последних изменениях.

34. Рабочая группа также приняла к сведению, что КВТ на своей восемьдесят пятой сессии (февраль 2023 года) «предложил секретариату и Международной автомобильной федерации (ФИА) ускорить работу по переводу в цифровой формат таможенной талонной книжки (Carnet de Passages en Douane, CPD), обеспечив ее применение как можно скорее» (решение 71, неофициальный документ № 6/Rev.5 КВТ). Рабочая группа поддержала это предложение.

35. Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 15 WP.30 (2023 года) и выступление представителя ФИА, в котором был проведен обзор системы электронных таможенных талонных книжек (Carnet de Passage en Douane, eCPD), в том числе протоколов обмена сообщениями, процесса внедрения, а также рабочего процесса системы. Рабочая группа решила оставить этот вопрос для дальнейшего обсуждения на следующем совещании, в ходе которого ФИА предложила выступить с более подробным сообщением.

VIII. Внедрение новых технологий в области железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, дорожной мобильности, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года (пункт 7 повестки дня)

36. Ни одна из делегаций не затрагивала никаких вопросов по этому пункту повестки дня.

IX. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)

37. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности различных региональных экономических комиссий или таможенных союзов, а также других межправительственных и неправительственных организаций и стран в той мере, в какой она затрагивает вопросы, представляющие интерес для Рабочей группы.

A. Европейский союз

38. Европейский союз сообщил Рабочей группе о текущей работе над масштабной реформой своих таможенных правил. Реформа предполагает широкое использование ИКТ, в частности создание центра таможенных данных Европейского союза; кроме того, в рамках реформы будет на новой основе налажено сотрудничество с предпринимателями, а самым надежным торговым организациям будет присвоен статус «доверенных и проверенных». По мере разработки реформы на предстоящих сессиях может быть представлена дополнительная информация.

39. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Европейским союзом⁵.

B. Организация экономического сотрудничества

40. По этому пункту повестки дня Организация экономического сотрудничества не выступала.

⁵ https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/eu-customs-reform_en.

С. Всемирная таможенная организация

41. По этому пункту повестки дня Всемирная таможенная организация не выступала.

Х. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**А. Сроки проведения следующей сессии**

42. Рабочая группа в предварительном порядке решила провести сто шестьдесят четвертую сессию 10 (10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин и 15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин) и 13 (вторая половина дня) октября 2023 года с учетом возможных корректировок по причине кризиса ликвидности Организации Объединенных Наций.

43. Рабочая группа приняла к сведению комментариев Европейского союза относительно продолжительности и комментариев Узбекистана относительно формата, т. е. проведения приуроченных друг к другу совещаний, и поручила секретариату определить более действенные схемы, в том числе путем более эффективного разделения совещаний и выделения более длительного времени, в особенности для сессий WP.30.

В. Ограничение на распространение документов

44. Рабочая группа решила не вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с ее текущей сессией.

С. Перечень решений

45. Перечень решений приложен к окончательному докладу.

ХІ. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)

46. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сто шестьдесят третьей сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Перечень решений, принятых на сто шестьдесят третьей сессии Рабочей группы

<i>Ссылка в окончательном докладе (пункт)</i>	<i>Краткое описание решения</i>	<i>Исполнитель</i>	<i>Предельный срок</i>
2	Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом и содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.30/325.	WP.30	
4	Рабочая группа поручила секретариату подготовить проект ответов на обследование, содержащееся в приложении II к письму Председателя КВТ и директора Отдела устойчивого транспорта ЕЭК на имя Председателя Рабочей группы.	Секретариат	Сто шестьдесят четвертая сессия WP.30
7	Рабочая группа поручила секретариату подготовить пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.30/2023/1 с учетом итогов состоявшихся обсуждений и выдвинутых Европейским союзом предложений и направить его всем участникам в течение одной недели. Рабочая группа также просила в целях обеспечения лучшего понимания документа включить в него сноски с обоснованиями.	Секретариат	Июнь 2023 года
22	Рабочая группа рассмотрела сводные ответы, содержащиеся в неофициальном документе № 12 WP.30 (2023 год), и поручила секретариату представить их в качестве официального документа к следующей сессии с учетом замечаний к полученным ответам.	Секретариат	Сто шестьдесят четвертая сессия WP.30
23	Рабочая группа также приняла к сведению, что МСАТ провел среди своих объединений аналогичное обследование, результаты которого представлены в неофициальном документе № 11 WP.30 (2023 год). Рабочая группа поручила секретариату представить результаты этого аналогичного обследования для рассмотрения на следующей сессии.	Секретариат	Сто шестьдесят четвертая сессия WP.30
27	Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии (февраль 2023 года) она поручила секретариату в апреле 2023 года распространить пятилетнее обследование по применению приложения 8 к Конвенции, указав в качестве адресатов регулярно участвующих в ее работе делегатов от правительств (а в их отсутствие — координаторов МДП) и установив в качестве крайнего срока для представления ответов 1 июля 2023 года (см. ECE/TRANS/WP.30/324, п. 26). Рабочая группа приняла к сведению, что обследование было разослано 3 апреля 2023 года, однако на данный момент получено недостаточно ответов для того, чтобы считать его результаты репрезентативными. Рабочая группа призвала делегации представить ответы в ближайшие недели.	WP.30	

*Ссылка в**окончательном**докладе (пункт) Краткое описание решения**Исполнитель**Предельный срок*

29	Рабочая группа приняла к сведению презентацию представителя ОБСЕ, касающуюся проекта публикации. Делегациям было предложено при желании представить любые комментарии, примеры надлежащей практики и тематические исследования, имеющие отношение к этой публикации, и направить их в секретариат для включения в издание.	WP.30
40	Рабочая группа в предварительном порядке решила провести сто шестьдесят четвертую сессию 10 (10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин и 15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин) и 13 (вторая половина дня) октября 2023 года с учетом возможных корректировок по причине кризиса ликвидности Организации Объединенных Наций.	
41	Рабочая группа приняла к сведению комментариев Европейского союза относительно продолжительности и комментариев Узбекистана относительно формата, т. е. проведения приуроченных друг к другу совещаний, и поручила секретариату определить более действенные схемы, в том числе путем более эффективного разделения совещаний и выделение более длительного времени, в особенности для сессий WP.30.	Секретариат

Приложение II

Заявления, касающиеся применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года)*

I. Заявление Международного союза автомобильного транспорта от имени Федеральной ассоциации грузовых перевозок, логистики и утилизации Германии (BGL)

Уважаемая госпожа Рей-Белле, дорогая Татьяна!

В отсутствие делегации Германии на этом совещании WP.30 просим Вас ознакомиться с приведенным ниже заявлением BGL.

В феврале 2021 года АС.2 был проинформирован о «последних изменениях, связанных с Международным банком данных МДП (МБДМДП) и другими проектами в области информационных технологий, относящимися к ведению секретариата МДП».

Позвольте мне привести некоторые примеры из недавнего опыта работы нашего объединения с МБДМДП.

- В августе 2022 года мы отметили изменения в МБДМДП, в частности в содержании автоматических уведомлений, которые мы получали по электронной почте в процессе рассмотрения предложений относительно изменения статуса держателей. Содержание писем изменилось, а их число увеличилось. Кроме того, при работе с МБДМДП мы отметили проблемы с драйверами: в работе приложения часто происходили сбои или застывало изображение на экране. После повторного открытия приложения, как правило, было трудно выяснить, успешно ли прошла отправка предложения. Когда мы сообщили об этом в ЕЭК, то получили ответ, что проблемы вызваны использованием неподходящего браузера, тогда как с самой базой данных все в порядке.
- Проблемы обострились несколько недель назад, когда мы направили уведомление о «прекращении деятельности» одного из держателей. Успешная отправка нашего предложения была подтверждена на экране МБДМДП. Через некоторое время мы получили от системы автоматические электронные письма с уведомлением о том, что:

a) статус держателя сменился на «прекращение деятельности»; и

b) наше предложение было одобрено компетентными органами Германии.

Однако при открытии МБДМДП мы обнаружили, что статус держателя не изменился, и он по-прежнему значится как «уполномоченный». После сообщения об этом в ЕЭК мы получили ответ, что неправильно интерпретировали электронные письма:

по всей видимости, электронное письмо с уведомлением об одобрении нашего предложения на самом деле не означает, что предложение одобрено. Якобы это связано с сомнительным качеством перевода (электронные письма мы получаем на немецком языке). Мы предложили проверить переводы и обнаружили, что они, возможно, не блестящие, но в целом правильные, а ошибка, по-видимому,

* В приложении II в полученном виде без изменений воспроизводятся тексты заявлений, переданные секретариату.

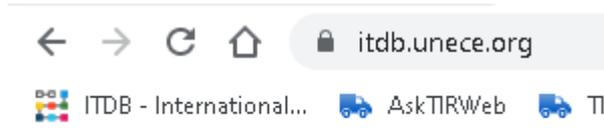
связана с графиком рассылки автоматических электронных писем от МБДМДП. Мы подробно описали проблему ЕЭК и надеялись на лучшее.

- Через несколько недель, благодаря появлению семи предложений относительно прекращения деятельности держателей, у нас вновь появилась возможность проследить за поведением системы. В результате в отношении первых двух предложений, хотя они и были одинаковыми по структуре, поступили разные автоматические письма, причем с указанием разного времени, на что мы повторно обратили внимание ЕЭК. В конечном итоге мы получили совершенно удивительный ответ о том, что ни одно из наших семи предложений вообще не зарегистрировано в базе данных, несмотря на наличие скриншотов с пометками «успешно подано» в отношении всех семи предложений.

На следующий день этот вопрос изучил коллега из ЕЭК, который выяснил, что предложения все же внесены в систему, а также должным образом обработаны и одобрены немецкой таможней. Тем не менее нерешенной остается проблема странного алгоритма рассылки автоматических писем. Мы получаем только ту их часть, которая относится к объединению, и поэтому искренне надеемся, что таможенными органами и держателям информация направляется в менее бессистемном виде.

Эти проблемы я описываю не для того, чтобы пожаловаться на сотрудников ЕЭК, которые, безусловно, прилагают все усилия для оказания помощи. Однако необходимо отметить, что в работе базового приложения МБДМДП, которое в том или ином виде функционирует с 1999 года, по-прежнему наблюдаются определенные проблемы. Теперь, когда это приложение стало обязательным и будет занимать центральное место в системе eTIR, мы должны быть уверены в правильности его функционирования во избежание ошибочной блокировки держателей и поэтому просим ЕЭК обеспечить такое правильное функционирование в качестве первоочередной задачи и главное — до добавления каких-либо дополнительных модулей!

Кстати: в тот самый момент, когда я это пишу (утром 30 мая 2023 года), любая попытка открыть МБДМДП приводит к появлению сообщения: «Http/1.1 Service Unavailable» («Служба Http/1.1 недоступна»)...



Http/1.1 Service Unavailable

Необходимо затронуть еще один вопрос:

Нам известно, что ЕЭК разрабатывает и уже внедрила несколько дополнительных программных средств и новых модулей в рамках МБДМДП (например, списки таможен и сведения о печатях и пломбах). В качестве объединения МДП мы не имеем доступа к этим дополнительным средствам, однако нам кажется, что в большинстве из них дублируется информация, которая уже есть в других источниках. Такое дублирование, как правило, приводит к тому, что информация оказывается неполной или неактуальной, что может привести к блокировке держателя без указания какой-либо конкретной причины.

Наконец, я хотела бы сделать замечание по поводу других проектов в области информационных технологий, которые ведет секретариат МДП, в частности мобильного приложения «eTIR Holder Portal» (портал держателей eTIR).

- Это приложение было разработано в целях предоставления частному сектору доступа к eTIR. Однако в нынешнем варианте оно совершенно никак не демонстрирует возможности eTIR. Вместо этого, как утверждается, оно предоставляет держателям «доступ к информации, связанной с eTIR, в частности о статусе держателя книжки МДП или таможен, а также к

контактным данным национального объединения». Однако вся эта информация уже доступна держателям из других источников.

- С помощью приложения можно создать QR-код, идентифицирующий держателя, что никоим образом не предусмотрено Конвенцией, однако может побудить таможенников запрашивать этот код, что подразумевает, что все водители, осуществляющие перевозки МДП, должны будут установить это приложение. Такая ситуация представляет собой не облегчение, а усложнение.
- Поскольку я участвовала в переводе портала eTIR на немецкий язык, я предполагаю, что это приложение планируется также использовать в качестве своего рода «средства решения проблем», которое позволит держателям в случае возникновения трудностей с перевозками МДП обращаться в ЕЭК за поддержкой. Отметим, что достаточно эффективные механизмы решения проблем уже несколько десятилетий успешно действуют под управлением гарантийных систем МДП и национальных ассоциаций МДП, которые при необходимости обращаются к национальным властям. Мы не видим необходимости дублировать этот действенный механизм и к тому же не можем понять, почему предполагается, что сотрудники ЕЭК будут справляться с такими запросами лучше, чем соответствующие национальные и международные организации МДП, в распоряжении которых имеется вся актуальная контактная информация, опыт применения национального законодательства и практики и которые могут взаимодействовать с держателями и органами власти на их языках.
- Для обновления приложения могут потребоваться дополнительные финансовые/людские ресурсы. Это может привести к росту расходов секретариата МДП, что сильно ударит по отрасли, которая и без того с трудом справляется с этими расходами.

Во всех вышеуказанных случаях наблюдается один и тот же алгоритм, который, по нашему мнению, имеет пагубные последствия:

- перед внедрением не проводится консультаций ни с представителями отрасли, ни с представителями гарантийной системы МДП;
- все изменения, новые модули и разработки в рамках МБДМДП и/или мобильного приложения «eTIR Holder Portal» реализуются без участия частного сектора.

Мы считаем, что во избежание появления вышеописанных проблем

- **функции, которые планируется добавить в приложения, перед внедрением должны обсуждаться с частным сектором**, чтобы убедиться в их
 - пользе;
 - соответствии устоявшейся практике;
 - экономической эффективности; и
 - главное — в том, что они решают существующие проблемы вместо создания новых.
- Кроме того, должна существовать четкая **процедура их утверждения перед внедрением**. Недопустимо финансирование бесполезных или просто «приятных» функций за счет держателей книжек МДП без участия представителей отрасли в процессе принятия соответствующих решений.
- Это особенно важно, поскольку основная функция МБДМДП, а именно поддержание базы данных держателей, по-прежнему оставляет желать лучшего!!!

Я благодарю вас за внимание и прошу включить мое полное заявление в доклад о работе сессии WP.30.

Большое спасибо, уважаемая Татьяна, за предложение выступить с этим заявлением и за Вашу готовность его зачитать.

С уважением,

от имени некоммерческой организации
«Федеральная ассоциация грузовых перевозок,
логистики и утилизации (BGL)»

Урсула Нис

II. Заявление Международного союза автомобильного транспорта от имени Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Польши (ZMPD)

Уважаемая Татьяна!

В связи с государственным праздником в Польше ZMPD не будет участвовать в следующем совещании WP.30. Однако мы любезно просим довести до сведения участников WP.30 следующую позицию нашей ассоциации.

Частный сектор постоянно выносит на обсуждение проблемы, с которыми он сталкивается в связи с суммами, ежегодно выплачиваемыми в бюджет секретариата МДП/ИСМДП в виде сбора с каждой книжки МДП.

В 2020 году эта проблема также упоминалась в докладе УСВН (Управления служб внутреннего надзора), которое вынесло рекомендацию в отношении устойчивости функционирования секретариата МДП.

В октябре 2021 года проблема была повторно поднята несколькими национальными объединениями. Затем она была вынесена на рассмотрение АС.2, который поручил секретариату МДП начать поиск дополнительных источников финансирования для возмещения расходов секретариата МДП/ИСМДП. Как указано в докладе об этом совещании:

«17. В рамках этого пункта повестки дня АС.2 выразил обеспокоенность относительно будущего финансового положения и бюджета ИСМДП и секретариата МДП с учетом того, что количество используемых книжек МДП будет продолжать сокращаться. Комитет предложил секретариату МДП, следуя также рекомендации УСВН об устойчивости функционирования секретариата МДП, начать поиск дополнительных источников финансирования ИСМДП и бюджета секретариата МДП, в частности потому, что, несмотря на неоднократные попытки, обеспечение финансирования за счет средств регулярного бюджета Организации Объединенных Наций представляется маловероятным. Такие усилия должны включать также при необходимости мероприятия по проведению изменений в существующем целевом фонде МДП, для того чтобы иметь возможность получать целевые и нецелевые средства от нескольких доноров с наименьшими административными издержками».

В феврале 2023 года на сессии WP.30 этот вопрос повторно подняли три национальных объединения, являющихся ведущими пользователями системы МДП: ИССИМА, ТНАДА и АСМАП Украины. Он был повторно передан на рассмотрение АС.2, который согласился с предложением секретариата МДП о найме юриста для пересмотра действующего механизма финансирования. И опять же, как указано в докладе об этом совещании:

«В качестве первоначальной реакции на просьбу различных национальных объединений, поступившую в ходе сто шестьдесят второй сессии WP.30, в контексте проблем, с которыми сталкивается частный сектор в связи с финансированием по линии частного сектора деятельности ИСМДП и секретариата МДП за счет взимания суммы с каждой книжки МДП, секретариат проинформировал Комитет о том, что он также намерен воспользоваться услугами нанятого эксперта по правовым вопросам, с тем чтобы в тесной консультации с

Исполнительным комитетом ЕЭК уточнить аспекты осуществления действующего Соглашения между ЕЭК и МСАТ и предложить варианты, открывающие путь для получения ИСМДП и секретариатом МДП дополнительных средств параллельно с существующим механизмом с учетом суммы, взимаемой с каждой книжки МДП».

При всем уважении к работе секретариата МДП проблемы, с которыми сталкивается отрасль, не были должным образом учтены. Поручение было дано в 2021 году. Однако ничего не было сделано. Недавно секретариат МДП предложил нанять юриста, который пересмотрит соглашение между ЕЭК и МСАТ и представит соответствующее предложение в октябре 2023 года. Иными словами, частному сектору пришлось два года ждать решения этого важного вопроса, а теперь, возможно, придется ждать еще дольше, поскольку предложение юриста может не получить одобрения АС.2 на его сессии в октябре 2023 года. Кроме того, оплачивать консультационные услуги этого юриста, если мы верно понимаем идею, опять же придется частному сектору.

Объединения с трудом находят средства на выплату заработной платы сотрудникам, оказание помощи транспортным операторам и обеспечение выживания системы МДП. Для всех нас очевидно, что масштабы системы МДП сокращаются, и нам предстоит столкнуться с самым серьезным кризисом в ее истории. В одной только Польше, которая до сих пор была ведущим пользователем системы МДП в ЕС, наблюдается значительный спад продаж книжек МДП: в 2021 году была выдана 55 981 книжка, в 2022 году — 16 992 книжки, а в 2023 году пока всего 5000 книжек. Это наглядно демонстрирует, что инициативу перехватывают другие транзитные системы.

Если частный сектор не будет работать в тесном взаимодействии с государственным, то система МДП просто погибнет. Ведь зачем транспортным операторам продолжать использовать систему МДП, если есть более конкурентоспособные альтернативные системы? Сбор на оплату расходов секретариата МДП/ИСМДП нельзя продолжать взимать только с транспортных операторов, а его размер не следует увеличивать. В противном случае у системы МДП нет будущего. Полагаю, что коллеги из других объединений разделяют мое мнение.

Уважаемые делегаты, устойчивость системы МДП — это действительно важный и требующий рассмотрения вопрос, который, повторюсь, был упомянут даже в докладе УСВН. Поэтому прошу вас включить мое полное заявление в доклад о работе WP.30 и представить его для анализа на октябрьской сессии АС.2 вместе с положением, которое предложит юрист. Его копию я передам в секретариат МДП.

Йоанна Попиолек,
заместитель директора,
Отдел транспорта

III. Заявление представителя Торгово-промышленной, горнодобывающей и сельскохозяйственной палаты Ирана (ICSIMA)

Доброе утро, добрый день!

К вам обращается Захра Джалиль Заде Мохаммади — старший эксперт по международным исследованиям, транспорту и логистике Торгово-промышленной, горнодобывающей и сельскохозяйственной палаты Ирана, которая является национальным объединением МДП в Иране.

Многоуважаемые члены Рабочей группы!

Разрешите поддержать заявления, прозвучавшие от имени моих коллег, а также добавить еще один важный аспект, который необходимо учитывать.

В напряженных условиях современной глобальной экономики даже небольшие деньги очень много значат для наших операторов, поскольку их бизнес приносит

крайне малый доход, и если транспортный оператор будет вынужден платить даже на 1 доллар больше, то его компания может оказаться нежизнеспособной.

В целях поддержки отрасли ИССИМА не стала возлагать такие дополнительные расходы на транспортных операторов. Иными словами, именно ИССИМА несла и продолжает нести эти расходы. Просим учесть, что ИССИМА является ведущим объединением, выдающим книжки МДП, и следовательно вносит наиболее весомый вклад в бюджет секретариата МДП. Прошу прощения за прямоту, но мы хотели бы знать, сколько еще времени иранскому объединению предстоит выплачивать женеvские зарплаты? Этот механизм финансирования нельзя оставлять в нынешнем виде. Помимо высоких затрат, которые ложатся на нас и наших перевозчиков, это сказывается на всей нашей работе по дальнейшему продвижению МДП. Если мы не получим поддержки от государственного сектора, в том числе от секретариата МДП, то не сможем выжить. Возможно, та же участь постигнет и другие национальные объединения. Если это произойдет, то в ряде стран система МДП может перестать применяться или же масштабы ее использования сократятся.

Как справедливо подметили мои коллеги, этот вопрос выходит за рамки проблематики, с которой сталкивается только частный сектор. Он может привести к эффекту домино, который в конечном итоге затронет даже секретариат МДП. Если система МДП будет демонтирована, то прекратит свое существование и секретариат. Прошу также включить мое полное заявление в доклад о работе сессии WP.30 и представить его для анализа на октябрьской сессии АС.2 в связи с тем пунктом повестки дня, по которому нанятому эксперту по правовым вопросам надлежит подготовить предложения по покрытию расходов ИССИМА и секретариата МДП в соответствии с решением, принятым на сессии АС.2 в октябре 2022 года.

Спасибо за внимание и готовность рассмотреть этот важный вопрос.

IV. Заявление, зачитанное представителем Республики Молдова от имени Международной ассоциации автомобильных перевозчиков Молдовы

1. Мы поддерживаем заявления предыдущих коллег. В условиях нынешнего политического и экономического кризиса нашим операторам приходится бороться за выживание и дальнейшее использование системы МДП. Нам удастся остановить сокращение продаж книжек МДП, если перевозчики увидят экономические преимущества использования системы МДП. Для этого необходимо сократить все связанные с ним расходы.

2. При всем уважении я считаю, что относительно высказанных мнений имеет место недопонимание. Никто не ставит под сомнение необходимость работы секретариата МДП. Цель состоит в том, чтобы найти альтернативные источники финансирования для снижения стоимости книжек МДП. Цена является важнейшим фактором, в силу которого транспортные операторы предпочитают одну систему гарантий другой, и любые дополнительные расходы сверх стоимости книжки МДП представляют собой серьезную нагрузку на транспортных операторов.

Приложение III

[Языки оригинала: английский и русский]

Заявление Республики Беларусь*

Хотели бы обратить внимание Рабочей группы на сложную ситуацию с международными перевозками грузов между странами Европейского и Азиатского регионов в связи с решением властей Польши закрыть ряд пунктов пропуска на границе с Беларусью.

В настоящее время транспортировка грузов через границу Беларуси с Польшей протяженностью почти 400 км возможна только через один переход. Также продолжает функционировать только один переход для физических лиц. Четыре из шести ранее действовавших пунктов пропуска закрыты Польской стороной.

Это создает заторы границах. Зачастую очереди из грузовиков растягиваются до десятков километров, а время ожидания пересечения границы длится дни и недели. В результате страдают конечные потребители и транспортные компании по обе стороны границы, в том числе европейские.

Нынешняя ситуация требует принятия срочных мер.

Мы призываем наших польских коллег к диалогу по нормализации транспортных и экономических связей в регионе. Руководство Государственного таможенного комитета Республики Беларусь подтверждает свою готовность к переговорам по данному вопросу.

* Приложение III содержит текст, представленный в секретариат и воспроизведенный без каких-либо изменений.