


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

Женева, 4–7 февраля 2020 года

**Доклад Рабочей группы по таможенным вопросам,
связанным с транспортом, о работе ее 154-й сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	3	3
IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	4–9	3
A. Рекомендации Комитета по внутреннему транспорту, направленные на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения	4	3
B. Согласование работы Рабочей группы со стратегией Комитета по внутреннему транспорту	5–9	4
V. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 4 повестки дня)	10–33	8
A. Статус Конвенции	10	8
B. Пересмотр Конвенции	11–21	9
1. Предложения по поправкам к Конвенции	11–14	9
2. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП	15–21	10
a) Пилотные проекты eTIR	15–17	10
b) Деятельность Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП	18–20	10



c)	Преобразование Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП в официальную группу экспертов.....	21	11
C.	Применение Конвенции	22–33	11
1.	Новые изменения в связи с применением Конвенции	22	11
2.	Системы электронного обмена данными, связанные с МДП.....	23	11
3.	Урегулирование требований об уплате	24	11
4.	Прочие вопросы.....	25–33	11
a)	Вопросы, связанные с применением Конвенции МДП в Республике Беларусь.....	25–28	11
b)	Снижение продаж книжек МДП.....	29–32	12
c)	Прочие вопросы	33	13
VI.	Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа (пункт 5 повестки дня).....	34	13
VII.	Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня).....	35–38	14
A.	Статус Конвенций.....	35	14
B.	Вопросы, связанные с применением Конвенции 1954 года в Египте и Иордании	36–38	14
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).....	39	14
IX.	Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня).....	40–48	15
A.	Европейский союз.....	40	15
B.	Организация экономического сотрудничества	41–46	15
C.	Евразийский экономический союз	47	16
D.	Всемирная таможенная организация	48	16
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	49–51	16
A.	Перечень решений	49	16
B.	Сроки проведения следующих сессий	50	16
C.	Ограничение на распространение документов	51	16
XI.	Утверждение повестки дня (пункт 10 повестки дня).....	52	16
Приложение			
	Перечень решений, принятых на 154-й сессии Рабочей группы		17

I. Участники

1. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), провела свою 154-ю сессию 4–7 февраля 2020 года в Женеве. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистана, Турции, Украины, Узбекистана, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. Присутствовали также представители Европейского союза. Присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Организации экономического сотрудничества (ОЭС), Евразийской экономической комиссии. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

2. WP.30 утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.30/307).

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

3. В соответствии с правилами и процедурами Комиссии и установившейся практикой WP.30 избрала г-на Р. Кристианссона (Швеция) Председателем и г-на О. Федорова (Украина) заместителем Председателя для своих сессий в 2020 году. В своем вступительном заявлении г-н Кристианссон проинформировал Рабочую группу о том, что 2020 год является последним годом его пребывания на посту Председателя, поскольку в 2021 году он выходит на пенсию. Секретариат призвал делегации активно направлять запросы о выдвижении кандидатов на должность Председателя или заместителя Председателя WP.30 с 2021 года.

IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

A. Рекомендации Комитета по внутреннему транспорту, направленные на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения

4. Секретариат проинформировал WP.30 о том, что результаты обследования, проведенного среди таможенных координаторов МДП и направленного делегатам WP.30 с просьбой поделиться национальным опытом в сфере безопасности дорожного движения, связанной с таможенной деятельностью, содержатся в документе ECE/TRANS/WP.30/2019/7/Rev.1, представленном Комитету по внутреннему транспорту в рамках информирования о деятельности в области пересечения границ, (КВТ) (см. ECE/TRANS/293/Add.1, пункт III повестки дня, 4 к), и ECE/TRANS/2020/14, пункт 28).

В. Согласование работы Рабочей группы со стратегией Комитета по внутреннему транспорту

5. Секретариат сообщил WP.30 о том, что документ ECE/TRANS/WP.30/2019/8 и Согг.1, содержащий перечень задач, которые Рабочей группе следует выполнить в предстоящие годы в дополнение к ее регулярной работе в поддержку осуществления стратегии КБТ, был представлен КБТ в рамках информирования о деятельности в области пересечения границ (см. ECE/TRANS/293/Add.1, пункт III, 4 к) повестки дня, и ECE/TRANS/2020/14, пункт 29).

6. В связи с поручением рассмотреть вопрос о внесении поправок в правовые документы с географическими или процедурными барьерами секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.30/2020/1, в котором кратко излагается основная сфера применения 17 правовых документов, относящихся к ведению Рабочей группы, проводится обзор заключительных положений и, когда это необходимо или считается целесообразным, предлагаются поправки.

7. Делегация Европейского союза проинформировала Рабочую группу о том, что она приступила к оценке этого всеобъемлющего документа, однако для сбора и анализа отзывов государств-членов требуется больше времени. Делегация Украины предложила Рабочей группе сослаться также на другие правовые документы, такие как Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, и различные правовые документы Всемирной таможенной организации, такие как пересмотренная Киотская конвенция и различные конвенции о временном ввозе, в своей оценке актуальности различных правовых документов, входящих в сферу ее компетенции.

8. Рабочая группа решила рассмотреть каждый из 17 правовых документов, представив первую оценку.

а) Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года

Цель Конвенции заключается в содействии развитию международного туризма. Конвенция содержит как для туристов, так и для таможенных органов четкие согласованные условия временного ввоза туристами личных вещей и других товаров, а также согласованные предельно допустимые количества таких товаров, которые могут ввозиться без уплаты пошлин и сборов.

Рабочая группа напомнила, что еще в 2006 году она приняла решение не рассматривать и не изменять эту Конвенцию, если только не поступит конкретная просьба от какой-либо договаривающейся стороны. При отсутствии такой просьбы Рабочая группа решила, что в рамках нынешней деятельности никаких шагов предпринимать не требуется.

б) Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза рекламных туристических документов и материалов, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года

Цель Протокола заключается в облегчении использования (без уплаты ввозных пошлин и сборов) а) документов, поощряющих граждан посещать зарубежные страны; б) списков и ежегодников зарубежных гостиниц и с) технических материалов национальных официальных туристических агентств, включая ознакомительные материалы.

Рабочая группа сочла, что ввиду устаревшего характера тем, рассматриваемых в Протоколе, в рамках нынешней деятельности никаких шагов предпринимать не требуется.

с) Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года

Цель Конвенции заключается в облегчении международного дорожного движения путем упрощения временного въезда в страну, являющуюся

договаривающейся стороной Конвенции, частных дорожных транспортных средств, зарегистрированных в другой стране, также являющейся договаривающейся стороной Конвенции, без уплаты ввозных пошлин и сборов за эти транспортные средства.

Представитель МТА/ФИА, к ведению которой относится эта Конвенция, проинформировал Рабочую группу о том, что географический охват этой Конвенции, а также Конвенции 1956 года все еще расширяется и что они по-прежнему вызывают большой интерес. Кроме того, в настоящее время проводится обзор обеих конвенций с учетом усилий по компьютеризации использования таможенных талонных книжек (Carnet de Passage en Douane (CPD)). На основе этой информации Рабочая группа решила, что в рамках нынешней деятельности никаких шагов предпринимать не требуется.

d) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 15 января 1959 года

Цель настоящей Конвенции заключается в облегчении международных перевозок грузов автомобильным транспортом.

Рабочая группа установила, что эта Конвенция потеряла актуальность в результате принятия Конвенции МДП 1975 года, которая предусматривает возможность применения системы МДП для мультимодальных перевозок. Поскольку эта Конвенция применяется только в отношении с Японией, которая (пока) еще не присоединилась к Конвенции МДП 1975 года и в которой система МДП даже не функционирует, Рабочая группа пришла к мнению, что в рамках нынешней деятельности никаких дополнительных шагов предпринимать не требуется.

e) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года

Цель Конвенции МДП 1975 года заключается в облегчении международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами или контейнерами через одну или несколько границ путем создания упрощенной процедуры пересечения границ и международной гарантийной цепи.

С учетом того, что Конвенция МДП 1975 года имеет глобальное применение и постоянно пересматривается как Рабочей группой, так и Административным комитетом МДП, Рабочая группа пришла к выводу о том, что в рамках нынешней деятельности никаких дополнительных шагов предпринимать не требуется.

f) Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и прогулочных судов, от 18 мая 1956 года

Цель настоящей Конвенции заключается в содействии временному беспошлинному ввозу летательных аппаратов и прогулочных судов, помимо находящихся в использовании байдарок и каноэ длиной менее 5,5 метров.

Представитель МТА/ФИА проинформировал Рабочую группу о том, что эта Конвенция также касается CPD и что она по-прежнему применяется в странах Юго-Восточной Азии, например в Индонезии, хотя она и не является договаривающейся стороной.

Рабочая группа отметила ограниченную полезность этой Конвенции, в частности поскольку ее сфера применения, по всей видимости, в значительной степени устарела после принятия законодательства Европейского союза. Рабочая группа постановила продолжить оценку актуальности этого правового документа на своей следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций.

g) Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств от 18 мая 1956 года

Представитель МТА/ФИА, к ведению которой относится эта Конвенция, проинформировал Рабочую группу о том, что географический охват этой Конвенции, а также Конвенции 1954 года все еще расширяется и что они по-прежнему вызывают большой интерес. Кроме того, в настоящее время проводится обзор обеих конвенций с учетом усилий по компьютеризации использования таможенных талонных книжек (Carnet de Passage en Douane (CPD)). На основе этой информации Рабочая группа решила, что в рамках нынешней деятельности никаких шагов предпринимать не требуется.

h) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года

Целью Конвенции является облегчение условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.

Рабочая группа напомнила о том, что в период 2008–2013 годов она подробно обсуждала вопрос о недостаточной эффективности этой Конвенции и о том, что из-за отсутствия положений о внесении поправок изменить эту Конвенцию в действительности невозможно. В то же время ни одна из договаривающихся сторон не выступает за прекращение действия Конвенции, поскольку считается, что она по-прежнему обеспечивает основу для действующего законодательства. Рабочая группа пришла к мнению, что в рамках нынешней деятельности никаких дополнительных шагов предпринимать не требуется.

i) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы от 10 января 1952 года

Целью Конвенции является облегчение условий железнодорожной перевозки грузов через границы.

Рабочая группа сочла, что, как и в случае Конвенции 1952 года о железнодорожных пассажирских перевозках, по-видимому, нет особого смысла пытаться начать работу с этой Конвенцией или приводить ее в соответствие с современными техническими и логистическими требованиями. Поэтому Рабочая группа решила, что в рамках нынешней деятельности никаких шагов предпринимать не требуется.

j) Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, от 15 января 1958 года

Цель Конвенции заключается в том, чтобы облегчить использование вагонов EUROP в сообщении между железнодорожными администрациями, совместно эксплуатирующими эти вагоны.

Делегация Европейского союза проинформировала Рабочую группу о том, что, как представляется, эта Конвенция более не отвечает какой-либо практической потребности и что она была заменена договорными соглашениями между железнодорожными компаниями. Иными словами, концепция вагонов EUROP, по всей видимости, больше не существует. Она предложила, чтобы секретариат обратился за консультацией к Международному союзу железных дорог (МСЖД) и Международному комитету по железнодорожному транспорту (МКЖТ). Рабочая группа решила продолжить оценку актуальности этого правового документа на своей следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций.

к) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 года

Цель Конвенции заключается в развитии и облегчении использования контейнеров в международном сообщении.

Рабочая группа напомнила, что Конвенция о контейнерах 1972 года, согласно ее статье 20, прекращает действие и заменяет собой Конвенцию о контейнерах 1956 года. В то же время она отметила, что 26 стран, являющихся

договаривающимися сторонами Конвенции 1956 года, (еще) не присоединились к Конвенции 1972 года. Это может быть связано с тем, что конвенции, хотя и имеют несколько разную структуру, охватывают одну и ту же тему, поэтому договаривающимся сторонам Конвенции 1956 года нет особого смысла использовать вместо нее Конвенцию 1972 года. Рабочая группа решила продолжить оценку актуальности этого правового документа на своей следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций. В частности, делегациям было предложено разъяснить причины, если таковые имеются, почему их страна, являющаяся договаривающейся стороной Конвенции 1956 года, (пока) еще не присоединилась к Конвенции 1972 года

l) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года
Цель Конвенции заключается в облегчении временного использования контейнеров в международном сообщении.

Для 18 стран Конвенция о контейнерах 1972 года заменяет Конвенцию о контейнерах 1956 года: Австралия, Австрия, Алжир, Болгария, Венгрия, Испания, Канада, Куба, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Соединенные Штаты, Тринидад и Тобаго, Финляндия, Черногория, Чехия, Швейцария.

Учитывая вышеизложенное, Рабочая группа решила продолжить оценку актуальности этого правового документа на своей следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций.

m) Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года
Целью настоящей Конвенции является расширение использования поддонов в международных перевозках, в частности в результате создания пулов поддонов.

Рабочая группа рассмотрела вопрос об ограниченном применении настоящей Конвенции. Делегат от Швеции проинформировал Рабочую группу о том, что до присоединения Швеции к Европейскому союзу эта Конвенция широко применялась, но теперь она заменена законодательством Европейского союза. Рабочая группа решила продолжить оценку актуальности этого правового документа на своей следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций.

n) Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года

Конвенция направлена на облегчение пересечения границ в ходе международных грузовых перевозок посредством согласования и сокращения требований в отношении соблюдения формальностей, а также числа и продолжительности процедур контроля на границах.

Рабочая группа сочла, что, несмотря на широкое применение Конвенции, неоднократно высказывалась критика, в том числе, в частности, в связи с ее повторяющейся структурой и отсутствием положений, касающихся информационно-коммуникационных технологий. В этой связи Рабочая группа предложила Административному комитету Конвенции о согласовании (АС.3) на его двенадцатой сессии (февраль 2020 года) обсудить предварительные идеи или замечания относительно того, каким образом и где Конвенция может выиграть от улучшения.

o) Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, от 21 января 1994 года

Цель Конвенции заключается в дальнейшем облегчении международных перевозок грузов в контейнерах, переданных в контейнерный пул.

Рабочая группа выяснила, что со времени ее вступления в силу Конвенция не вызывает большого интереса. До настоящего времени ни одна сессия Административного комитета этой Конвенции (АС.4) не была организована,

несмотря на ее статью 19. Делегация Украины рекомендовала секретариату установить связь с Бюро международных контейнерных перевозок (БМК) и ВТамО с целью получения более подробной информации об актуальности Конвенции.

р) Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС, Женева, 9 февраля 2006 года

Целью Конвенции является упрощение административных формальностей в ходе международных железнодорожных перевозок, с тем чтобы, в частности, снизить объем пограничного контроля путем использования накладной СМГС¹ в качестве таможенного документа.

Рабочая группа установила, что Конвенция, которая разрабатывалась на протяжении более десяти лет по просьбе Комитета по внутреннему транспорту, не привлекла большого внимания стран и до сих пор не имеет ни одной договаривающейся стороны. Делегация Украины рекомендовала секретариату связаться с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) и Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) относительно нынешнего использования комбинированной накладной ЦИМ²-СМГС на основе других правовых документов.

q) Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 19 февраля 2019 года

Целью Конвенции являются облегчение и ускорение пересечения границ при осуществлении международных железнодорожных перевозок пассажиров, багажа и товаробагажа для сокращения времени следования поездов и повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Рабочая группа выяснила, что к настоящему времени эту Конвенцию подписал только один Чад, в то время как для ее вступления в силу требуется пять договаривающихся сторон.

9. В заключение Рабочая группа предложила делегациям провести на национальном уровне консультации по вопросу об уровне применения тех правовых документов, договаривающейся стороной которых является их страна, и обменяться опытом на следующей сессии, на которой Рабочая группа продолжит рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.30/2020/1.

V. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 4 повестки дня)

A. Статус Конвенции

10. Рабочая группа была проинформирована о том, что со времени проведения ее предыдущей сессии (октябрь 2019 года) статус Конвенции и число договаривающихся сторон не изменились. Таким образом, Конвенция МДП насчитывает 76 договаривающихся сторон. Но с момента введения в действие системы МДП для Королевства Саудовская Аравия 23 января 2020 года операции МДП теперь могут

¹ СМГС означает «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении» от 1 ноября 1951 года.

² ЦИМ: Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом.

осуществляться в 63 странах. Более подробная информация, касающаяся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, размещена на веб-сайте МДП³.

В. Пересмотр Конвенции

1. Предложения по поправкам к Конвенции

11. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии она отметила, что на ее рассмотрение не было представлено никаких предложений по поправкам (ECE/TRANS/WP.30/306, пункт 7).

12. В связи с предложениями, принятыми Административным комитетом Конвенции МДП 1975 года (АС.2) на его семьдесят первой сессии (октябрь 2019 года), в целях увеличения числа мест погрузки и разгрузки в статье 18 Конвенции с четырех до восьми Рабочая группа рассмотрела представленный МСАТ неофициальный документ № 1 WP.30 (2020 год) и Add.1, содержащий предложение предусмотреть в книжке МДП до восьми таможен.

13. Рабочая группа отметила изменения в графах 2, 8, 12, 16 и 17, с тем чтобы учесть увеличение числа мест погрузки и разгрузки с четырех до максимум восьми. Рабочая группа приняла к сведению предложения о согласовании граф 2 и 16 путем перекрестной ссылки на графы a, b, c до g. Кроме того, по мнению делегаций, ввиду изменения оформления графы 8 и 17 стали слишком малы для использования. В качестве возможного инструмента для содействия улучшению оформления был упомянут формуляр-образец Организации Объединенных Наций. Делегация МСАТ проинформировала Рабочую группу о том, что, по ее опыту, ограниченное пространство в графах 16 и 17 не создает никаких проблем с получением хорошо читаемой печати, а также легко идентифицируемого штампа, несмотря на их частичное наложение друг на друга. МСАТ было предложено рассмотреть формат с учетом высказанных замечаний и по возможности привести реалистичный пример частичного наложения друг на друга печатей и штампов в графах 16 и 17. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

14. По этому пункту повестки дня Рабочая группа напомнила, что в прошлом она обсуждала вопрос о введении более гибкой системы гарантий, но так и не завершила работу над ним. С учетом этого Рабочая группа приняла к сведению подготовленный МСАТ неофициальный документ № 6 WP.30 (2020 год), содержащий карту и перечень с различными уровнями гарантий (50 000 долл. США, 60 000 евро и 100 000 евро), которые применяются в настоящее время. Рабочая группа поручила секретариату подготовить для рассмотрения на следующей сессии документ с кратким обзором предыдущих обсуждений данного вопроса. В этой связи делегация Российской Федерации просила секретариат включить в документ ее предложения о введении полного гарантийного покрытия, а также сослаться на рекомендацию № 3 из доклада о ревизии, проведенной Управлением служб внутреннего надзора (УСВН) Организации Объединенных Наций. В ответ на замечание делегации Европейского союза о том, что 100 000 евро стали гарантийной суммой для его государств-членов, МСАТ проинформировал Рабочую группу о том, что пока не все национальные соглашения между национальными компетентными органами и их национальными объединениями были соответствующим образом обновлены. Делегация Греции подтвердила, что действительно из-за некоторых нерешенных вопросов, связанных с контролем за финансовыми ведомостями национального объединения, этого до сих пор не произошло. Делегация Европейского союза выяснила, что в отношении других государств-членов (Ирландия, Кипр, Мальта и Португалия) это объясняется тем фактом, что на протяжении ряда лет они не пользовались книжками МДП.

³ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

2. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП

a) *Пилотные проекты eTIR*

15. Рабочая группа отметила, что до настоящего времени в рамках проекта eTIR между Азербайджаном и Ираном (Исламской Республикой) была выполнена только одна перевозка, главным образом потому, что в случае двусторонних перевозок между двумя странами в Азербайджане имеются более упрощенные процедуры транзита. Кроме того, Рабочая группа приветствовала усилия по включению Грузии в этот проект и приняла к сведению, что 26–27 февраля 2020 года в Билясуваре (Азербайджан) планируется провести трехстороннее совещание для окончательной доработки плана действий по созданию коридора eTIR между тремя странами. Рабочая группа отметила также, что участники проекта eTIR между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией соберутся 4 февраля 2020 года для обсуждения вопроса о расширении этого проекта на все таможенные службы и всех держателей книжек МДП из обеих стран.

16. Рабочая группа далее отметила, что Государственный таможенный комитет Узбекистана работает над созданием своих систем информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) с целью включения в них функциональных элементов, необходимых для организации проектов eTIR. Узбекистан выразил заинтересованность в организации пилотных проектов с Китаем и Казахстаном, а также с другими соседними странами и заявил, что он планирует запустить пилотный проект eTIR до конца 2020 года.

17. Рабочая группа с удовлетворением отметила сообщение секретариата о последних изменениях в международной системе eTIR. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат завершил введение в действие всех сообщений, содержащихся в версии 4.1 спецификаций eTIR, и разработал нерегрессионную систему для обеспечения высокой надежности этого программного обеспечения. Рабочая группа была также проинформирована о дальнейших шагах, а именно о разъяснении ряда деталей в спецификациях eTIR, обзоре базы данных eTIR и мерах, принятых в целях поиска нового места размещения внутренней системы eTIR и Международного банка данных МДП. И наконец, Рабочая группа была также проинформирована о последующих приоритетах секретариата, в частности об осуществлении изменений в соответствии с последней версией спецификаций eTIR и подготовке документации для таможенных органов в целях подключения их информационных систем к международной системе eTIR.

b) *Деятельность Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП*

18. Рабочая группа одобрила доклад, который содержится в документе ECE/TRANS/WP.30/2020/2, о работе тридцатой сессии Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1), созванной в Будапеште 18–19 сентября 2019 года по любезному приглашению Венгерской таможенной администрации. В частности, Рабочая группа приняла к сведению окончательные результаты обследования GE.1 по вопросу о подключении к международной системе eTIR и «отказе от применения» приложения 11, содержащиеся в приложении III к документу ECE/TRANS/WP.30/2020/2.

19. Рабочая группа приняла к сведению, что тридцать первая сессия GE.1 состоится 10–11 марта 2020 года в Женеве. Она отметила далее, что основное внимание на этом совещании будет уделено 1) нескольким предложениям по поправкам, которые, возможно, будут включены в версию 4.3 спецификаций eTIR, 2) рассмотрению вопроса о введении концепции доверенных третьих сторон (ДТС), предложенной Российской Федерацией, и 3) рассмотрению подготовленного Европейской комиссией перечня вопросов о применении различных положений Конвенции МДП к перевозкам МДП, осуществляемым в соответствии с процедурой eTIR, а также предварительных ответов на эти вопросы.

20. Рабочая группа решила сделать перечень упомянутых вопросов открытым, с тем чтобы другие таможенные администрации и национальные объединения могли добавить свои вопросы в отношении применения различных положений Конвенции МДП (включая приложение 11) к перевозкам МДП, осуществляемым в соответствии с процедурой eTIR. Она просила секретариат предложить координаторам МДП, а также координаторам eTIR направить в секретариат вопросы по электронной почте и опубликовать их в качестве документов для рассмотрения GE.1 или Рабочей группой (в зависимости от характера вопросов) вместе с предварительными ответами. Кроме того, в целях обеспечения участия всех договаривающихся сторон МДП Рабочая группа просила, чтобы, пока GE.1 остается неофициальной группой, работающей только на английском языке, все вопросы и ответы публиковались в качестве официальных документов Рабочей группы, что тем самым обеспечит их перевод на все рабочие языки ЕЭК. И наконец, Рабочая группа предложила опубликовать перечень вопросов вместе с ответами на них на новой странице веб-сайта eTIR, посвященной вопросам и ответам (ВиО).

- c) *Преобразование Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП в официальную группу экспертов*

21. Секретариат проинформировал WP.30 о том, что просьба о продлении мандата GE.1 до 2020 года вместе с просьбой одобрить учреждение GE.1 в качестве официальной группы экспертов была включена в повестку дня КВТ на его восемьдесят первой сессии (см. ECE/TRANS/293/Add.1, пункт 4 к) повестки дня).

C. Применение Конвенции

1. Новые изменения в связи с применением Конвенции

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

2. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП

23. МСАТ представил Рабочей группе последние статистические данные, касающиеся применения договаривающимися сторонами системы контроля за использованием книжек МДП – системы SafeTIR (неофициальный документ № 2 WP.30 (2020 год)). Делегация Бельгии проинформировала Рабочую группу о том, что проблема длительных задержек с передачей и согласованием данных в связи с ошибкой в национальной системе, о чем сообщалось ранее, была урегулирована и что МСАТ уже подтвердил получение данных вновь в течение обычных предельных сроков.

3. Урегулирование требований об уплате

24. МСАТ проинформировал Рабочую группу о нынешней ситуации с урегулированием требований об уплате, предъявленных таможенными органами национальным гарантийным объединениям (неофициальный документ № 5 WP.30 (2020 год)).

4. Прочие вопросы

- a) *Вопросы, связанные с применением Конвенции МДП в Республике Беларусь*

25. Рабочая группа напомнила, что на своей 153-й сессии (октябрь 2019 года) она рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2019/11, содержащий письмо Литовской национальной ассоциации автомобильных перевозчиков (ЛИНАВА) о введении обязательной платы за электронные услуги в Беларуси.

26. Секретариат сообщил WP.30, что 22 ноября 2019 года он препроводил соответствующие выдержки из доклада Рабочей группы Государственному таможенному комитету Республики Беларусь. В своем ответном письме (содержащемся в неофициальном документе № 4 WP.30 (2020 года)) таможенные органы Беларуси разъяснили основания для введения требования о представлении таможенным органам предварительной электронной информации через единую платформу на платной основе. В этой связи в феврале 2018 года таможенные органы Беларуси уведомили МСАТ о необходимости модернизации приложения TIR-EPD МСАТ для обеспечения возможности прохождения через единую платформу. Далее таможенные органы Беларуси сообщили Рабочей группе, что в настоящее время проводятся соответствующие подготовительные мероприятия, с тем чтобы открыть доступ к единой платформе для нерезидентов. И наконец, таможенные органы Беларуси не согласились с заявлением о том, что взимание платы за представление предварительной электронной информации является нарушением статьи 46, так как вопросы представления предварительной электронной информации не регулируются положениями Конвенции МДП.

27. Прокомментировав вышеизложенные замечания, представитель национального объединения Литвы подтвердил, что за время, прошедшее после проведения предыдущей сессии Рабочей группы, ничего не изменилось. Несмотря на различные обращения к таможенным органам Беларуси с просьбой о встрече с их делегацией, эта встреча пока не состоялась. Представитель национального объединения Германии отметил существующую в Беларуси практику как один из важных факторов, обусловивших недавнее снижение продаж книжек МДП и ставших даже причиной банкротства некоторых операторов МДП. Делегация Европейского союза заявила, что, даже если практика взимания платы за предоставление регулярных и обязательных таможенных услуг и не противоречит формулировке статьи 46, она в любом случае несовместима с духом Конвенции МДП. Делегация ЕС призвала белорусские власти обеспечить, чтобы иностранные пользователи не несли дополнительных затрат, поскольку такая практика может быть расценена как дискриминационная и не соответствовать принципам свободного транзита, закрепленным во Всемирной торговой организации. Делегация Российской Федерации настоятельно просила Рабочую группу рассматривать этот вопрос не в отдельности как действие органов власти Беларуси, направленное против Конвенции МДП, а как одну из проблем международных перевозок в целом. Делегация Узбекистана также отметила, что введение пошлин противоречит духу Конвенции и может привести к непрозрачному применению Конвенции.

28. Рабочая группа поручила секретариату препроводить сделанные ею выводы компетентным органам Беларуси, просив при этом своего Председателя (или заместителя Председателя) довести этот вопрос до сведения КВТ в ходе информирования Комитета о последних изменениях в области упрощения процедур пересечения границ.

b) Снижение продаж книжек МДП

29. По этому пункту повестки дня Рабочая группа была проинформирована о том, что АС.2 на своей семьдесят первой сессии (октябрь 2019 года) принял к сведению, что секретариат подготовил исследование о причинах снижения продаж книжек МДП. МСАТ просил секретариат проинформировать о результатах этого исследования WP.30, в работе которой также участвуют представители транспортной отрасли. Комитет решил, что это исследование будет представлено сначала WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/АС.2/145, пункты 76 и 77).

30. С учетом этого WP.30 приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.30/2020/3, а также неофициальный документ № 3 WP.30 (2020 года), представленный Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Кыргызстана (АМАП КР).

31. Делегация Российской Федерации в свою очередь одобрила исследование, отметив, что оно все же нуждается в доработке. В частности, в связи с анализом ССВУ⁴ она указала на неоднократные заявления о проблемах недостаточной конкуренции, гибкости и транспарентности в гарантийной системе, которые заслуживают дальнейшего рассмотрения и в контексте рекомендации № 3 ревизии УСВН, а также призвала изучить возможность создания децентрализованной гарантийной системы национальными финансовыми учреждениями. По мнению делегации Европейского союза, основные причины такого снижения кроются, возможно, в недавнем кризисе 2013–2016 годов в системе МДП, расширении общей транзитной системы, а также в том, что последняя функционирует как современная, надежная и полностью основанная на безбумажном документообороте процедура на протяжении уже более десятилетия. В отличие от системы МДП она предлагает ряд серьезных элементов упрощения, таких как уполномоченные грузоотправители и грузополучатели, а также гибкую систему гарантий, которая даже предусматривает возможность отказа от гарантии. Что касается предлагаемого плана действий, то она вернется к этому вопросу в будущем. Делегация Турции выразила признательность за усилия, предпринятые для проведения исследования, но считает, что существуют значительные возможности для улучшения, в частности в отношении разъяснения того, что основная причина снижения продаж книжек МДП в Турции связана с присоединением Турции к новой компьютеризированной транзитной системе (НКТС).

32. Завершая обсуждение на текущей сессии, Рабочая группа поручила секретариату распространить это исследование среди координаторов МДП в таможенных органах и объединениях и запросить их мнения, которые следует представить не позднее 30 марта 2020 года. По предложению секретариата результаты исследования и информация о его дальнейшем ходе будут сначала дополнительно проанализированы Исполнительным советом МДП, а затем вновь переданы на рассмотрение WP.30 или АС.2 либо обоих органов.

с) Прочие вопросы

33. Рабочая группа не рассматривала никаких других вопросов и трудностей, связанных с применением Конвенции МДП, с которыми сталкиваются таможенные органы, национальные объединения, международные страховщики или МСАТ.

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

Статус Конвенции

34. Рабочая группа напомнила, что на 153-й сессии (октябрь 2019 года) секретариат проинформировал WP.30 о том, что 27 сентября 2019 года в ходе посвященного международным договорам ежегодного мероприятия, проведенного по случаю семьдесят четвертой сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, Конвенцию подписал Чад. Делегация Российской Федерации сообщила Рабочей группе, что на национальном уровне все необходимые процедуры подготовки к присоединению были завершены и что присоединение ожидается в течение 2020 года. С учетом важного значения новой Конвенции для развития международных железнодорожных пассажирских перевозок к странам был обращен призыв присоединиться к ней. Более подробная информация, касающаяся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, размещена на веб-сайте МДП⁵.

⁴ Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы.

⁵ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

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 Конвенций

35. Рабочая группа была проинформирована о том, что за время, прошедшее после ее предыдущей сессии, никаких изменений в статусе или числе договаривающихся сторон таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 года) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 года) не произошло и что конвенции насчитывают соответственно 80 и 26 договаривающихся сторон. Более подробная информация, касающаяся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, размещена на веб-сайте МДП⁶.

B. Вопросы, связанные с применением Конвенции 1954 года в Египте и Иордании

36. Рабочая группа напомнила о сохраняющихся в Египте и Иордании проблемах в связи с применением Конвенции 1954 года, в частности в силу того, что таможенные органы, по всей видимости, не соблюдают сроки и процедуры, предусмотренные в Конвенции. Представитель Международного туристического альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА) проинформировал Рабочую группу о том, что за последние месяцы отношения с египетскими и иорданскими властями улучшились и что это позволяет надеяться на возможность нахождения соответствующих решений в ближайшем будущем. Рабочая группа решила исключить этот пункт из своей повестки дня до поступления дополнительной просьбы со стороны Египта, Иордании или МТА/ФИА.

37. Секретариат кратко проинформировал Рабочую группу о своем участии в семинаре на тему: «Стамбульская конвенция и транспортные конвенции Организации Объединенных Наций, связанные с таможенными вопросами», который был совместно организован ФИА и Автомобильным и туристическим клубом Египта (АТСЕ) 3 ноября 2019 года в Каире. В ходе этого рабочего совещания страны региона проявили большой интерес, в частности, к Конвенции МДП. Различные делегации призвали внести поправку в статью 64 Конвенции, с тем чтобы арабский язык стал одним из ее аутентичных языков.

38. В рамках настоящего пункта повестки дня секретариат МТА/ФИА представил свои планы реализации электронной версии таможенной талонной книжки (Carnet de Passage en Douane (e-CPD)). Текст этого выступления размещен на веб-сайте ЕЭК.

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)

39. В рамках вклада Рабочей группы в подготовку Стратегии КВТ на период до 2030 года делегациям было предложено обсудить по этому постоянному пункту повестки дня на любой будущей сессии технические достижения, которые могут быть внедрены или могут применяться в контексте правовых документов, относящихся к ведению Рабочей группы.

⁶ Там же.

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

A. Европейский союз

40. Делегация Европейского союза проинформировала Рабочую группу о том, что вследствие Брекзита Европейский союз в настоящее время состоит из 27 государств-членов. В течение переходного периода (до 31 декабря 2020 года) действующие таможенные правила и процедуры транзита, включая конвенции об общем транзите и МДП, остаются в полной мере применимыми, как если бы Соединенное Королевство по-прежнему являлось государством – членом Европейского союза.

B. Организация экономического сотрудничества

41. Организация экономического сотрудничества (ОЭС) сообщила о своей деятельности в последнее время, представляющей интерес для Рабочей группы.

42. Как упоминалось на предыдущей сессии Рабочей группы, основные результаты исследования на местах, проведенного совместно с МСАТ в отношении дорожных коридоров Исламабад – Тегеран – Стамбул (ИТС) и Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран (КТАИ), были одобрены Рабочей группой высокого уровня (РГВУ) в Тегеране в ноябре 2019 года. РГВУ приняла также план действий по выявлению очевидных слабых сторон материального и нематериального характера в расположенных по маршруту странах.

43. В ходе исследования на местах было также установлено, что существующие визовые режимы являются важным фактором, ограничивающим рост перевозок в регионе. Для решения этой проблемы Рабочей группе высокого уровня была представлена так называемая «пилотная схема выдачи виз» для коридоров ИТС и КТАИ. Предлагаемый механизм направлен на оказание дальнейшего содействия профессиональным водителям, осуществляющим перевозки по обоим коридорам. Механизм функционирует следующим образом:

a) министерство иностранных дел каждой страны отвечает за выдачу годичной многократной визы для профессиональных водителей;

b) каждое министерство транспорта через секретариат ОЭС передает список профессиональных водителей в министерства иностранных дел других стран коридора. В первое время список будет ограничен максимум 30 водителями на страну;

c) для обеспечения работы водителей в утвержденных международных транспортных компаниях, которым разрешено выполнять операции МДП, этот список будет передан национальными ассоциациями МДП каждой страны коридора в национальное министерство транспорта;

d) секретариат ОЭС передаст список водителей в министерства иностранных дел всех стран коридора с просьбой выдать им в приоритетном порядке визы на один год;

e) если водитель не отвечает требованиям национального законодательства, установленным в той или иной стране коридора, то эта страна может через секретариат ОЭС просить о замене водителя;

f) водители будут обращаться за получением визы в соответствующие посольства или консульства, которые выдадут многократную визу сроком на один год.

44. WP.30 выразила свою поддержку этой важной программе и просила ОЭС постоянно информировать ее о дальнейшем развитии событий, считая, что в случае успеха эту программу можно было бы дополнительно изучить с целью ее осуществления в большем числе договаривающихся сторон МДП или в контексте Конвенции МДП.

45. ОЭС выразил заинтересованность в организации в сотрудничестве с ЕЭК и Исламским банком развития рабочих совещаний по вопросам eTIR и eCMR для государств – членов ОЭС, а также национального семинара по КДПГ для Афганистана, возможно, в течение 2020 года.

46. ОЭС выразил также заинтересованность в сотрудничестве с ЕЭК в следующих областях: а) экспериментальное применение единого железнодорожного права (ЕЖДП) на любом крупном железнодорожном маршруте ОЭС, таком как Стамбул – Алматы; б) Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры и в) совместные исследования о препятствиях на пути сотрудничества в области транзита в регионе ОЭС.

С. Евразийский экономический союз

47. Секретариат Евразийского экономического союза (ЕАЭС) проинформировал Рабочую группу о том, что с 1 февраля 2020 года состав Евразийской экономической комиссии изменился, однако для ее предстоящего четырехлетнего мандата цифровизация и автоматизация процедур остаются одним из ее основных приоритетов. В ЕАЭС таможенные вопросы по-прежнему относятся к числу самых передовых направлений, в частности когда речь идет об электронных документах. В целях дальнейшего расширения цифровизации было решено не дублировать бумажные документы, если соответствующая информация будет доступна в электронных таможенных базах данных.

Д. Всемирная таможенная организация

48. Поскольку делегация Всемирной таможенной организации на сессии отсутствовала, никакой информации представлено не было.

Х. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

А. Перечень решений

49. Рабочая группа рассмотрела перечень решений без каких-либо замечаний и поручила секретариату продолжать эту практику. Перечень решений содержится в приложении к окончательному докладу.

В. Сроки проведения следующих сессий

50. Рабочая группа решила провести свою 155-ю сессию с 9 июня (15 ч 00 мин) по 12 июня 2020 года (13 ч 00 мин), зарезервировав 11 июня 2020 года для заседаний, связанных с eTIR, и 156-ю сессию – с 12 по 16 октября 2020 года.

С. Ограничение на распространение документов

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

XI. Утверждение повестки дня (пункт 10 повестки дня)

52. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 154-й сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом. При утверждении доклада русско- и франкоговорящие делегации выразили сожаление по поводу того, что часть доклада не была распространена на всех трех официальных языках, и подчеркнули важность распространения доклада на всех трех рабочих языках заблаговременно до начала следующей сессии.

Приложение

Перечень решений, принятых на 154-й сессии Рабочей группы

<i>Ссылка в окончательном докладе (пункт)</i>	<i>Краткое описание решения</i>	<i>Исполнитель</i>	<i>Предельный срок</i>
3	Направить запрос о выдвижении кандидатов на должность (заместителя) Председателя с 2021 года	делегации	
8	f) вернуться к этому вопросу на следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций		повестка дня
	j) вернуться к этому вопросу на следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций + секретариату связаться с МСЖД и МКЖТ	секретариат	повестка дня
	k) вернуться к этому вопросу на следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций		повестка дня
	l) вернуться к этому вопросу на следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций		повестка дня
	m) вернуться к этому вопросу на следующей сессии с учетом информации, полученной от делегаций		повестка дня
	n) пригласить АС.3	секретариат	выполнено
	o) секретариату связаться с МБК и ВТамО	секретариат	
	p) секретариату связаться с SC.2 и WP.24	секретариат	
13	Рабочая группа просила МСАТ рассмотреть формат книжки МДП и представить пример	МСАТ	в кратчайшие сроки
14	Подготовить документ о прошлых обсуждениях по вопросу о гибкости системы гарантий	секретариат	31 марта 2020 года
18	Рабочая группа одобрила доклад о работе тридцатой сессии GE.1	Рабочая группа	
20	Распространить перечень с вопросами по eTIR среди координаторов и открытый перечень для всех договаривающихся сторон	секретариат	в кратчайшие сроки/ продолжается
27+28	Передать результаты белорусским компетентным органам + отчитаться перед КВТ	секретариат	в кратчайшие сроки
28	Отчитаться перед КВТ	заместитель Председателя WP.30	КВТ

<i>Ссылка в окончательном докладе (пункт)</i>	<i>Краткое описание решения</i>	<i>Исполнитель</i>	<i>Предельный срок</i>
32	Распространить исследование среди координаторов для получения их мнений	секретариат	31 марта 2020 года
38	Разместить презентацию по eCPD на веб-сайте МДП	секретариат	выполнено
44	Информировать WP.30 Подготовить 155-ю сессии 9–12 июня 2020 года	ОЭС	17 марта 2020 года – повестка дня 31 марта 2020 года – документы
