



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто двадцать девятая сессия

Женева, 4–7 октября 2011 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Таможенные конвенции о временном ввозе
частных дорожных перевозочных средств
(1954 года) и коммерческих дорожных
перевозочных средств (1956 года)**

Применение Конвенции 1956 года

Записка Международного туристского альянса и Международной автомобильной федерации

I. Введение

1. "Комментарии", упомянутые в этом документе, отражены в документах и докладах Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30). "Оптимальная практика", о которой в нем говорится, касается мнений, выраженных юрисконсультами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), а также практического опыта объединений, выдающих книжки и обеспечивающих по ним гарантии, и международных организаций, в состав которых они входят.
2. "Книжками", упомянутыми в этом документе, являются документы на временный ввоз, предусмотренные в приложении 1 к Конвенции 1956 года и называемые "таможенными талонными книжками" ("Carnets de Passages en Douane").

II. Комментарии и оптимальная практика

Статья 1, пункт а)

3. В контексте "оптимальной практики" понятие "ввозных пошлин и налогов" не охватывает сборы, тарифы за обслуживание, штрафы и неустойки.

Статья 1, пункт с)

4. Всемирная таможенная организация (ВТамО) и WP.30 представили комментарии, касающиеся определения термина "коммерческое использование". Что касается раллийных автомобилей, то, когда раллийным автомобилем управляет водитель-любитель, ввоз будет рассматриваться как "частное пользование". Однако если раллийным автомобилем управляет профессионал, то ввоз будет считаться "коммерческим использованием". По мнению ВТамО, приз будет рассматриваться в качестве "вознаграждения" или "платы".

5. В отношении транспортных средств, взятых в прокат для нужд бизнеса, ввоз легкового автомобиля лицом, занимающимся написанием статей и фотографированием для опубликования, что является его профессией и предполагает соответствующее вознаграждение, будет считаться "коммерческим использованием". Если писательская деятельность и фотографирование – это хобби, не предполагающее вознаграждения, то такую ситуацию можно рассматривать как "частное пользование". Рекламирование автомобиля является коммерческой деятельностью, поскольку очевидная цель состоит в увеличении продаж автомобилей. Перевозка пассажиров в микроавтобусах и мини-фургонах за плату представляет собой "коммерческое использование".

(ECE/TRANS/WP.30/1998/3)

Статья 1, пункт g)

6. Для противодействия несанкционированной выдаче книжек отдельными лицами и коммерческими группами 16 марта 1984 года GE.30 приняла резолюцию № 45, цель которой была подтверждена в резолюции № 51, принятой WP.30 4 октября 2005 года. *(Текст этих резолюций воспроизводится для информации в конце документа.)*

(ECE/TRANS/GE.30/37, приложение 1)

(ECE/TRANS/WP.30/222)

Статья 14.1, пункт b)

7. В случае надлежащим образом удостоверенных происшествий полиция зачастую налагает на перевозочное средство арест. Поскольку в конвенциях не определено, какие органы подпадают под термин "казна", под этим термином можно подразумевать случаи наложения ареста на перевозочное средство полицией и таможенными органами.

(ECE/TRANS/WP.30/2004/21)

Статья 14.2**Статья 14.3**

8. В контексте "оптимальной практики", когда в результате уголовных дел на перевозочные средства налагается арест, действие требования об обратном вывозе на период ареста приостанавливается. Таможенные органы обязаны уведомить гарантирующую ассоциацию о таких арестах и сообщить ей о мерах, которые они намерены принять.

(Комментарий юриконсультов ЕЭК ООН, апрель 2000 года)

9. Для прекращения ареста перевозочного средства требуется решение суда.

(ECE/TRANS/WP.30/2004/21)

Статья 18

10. В контексте "оптимальной практики" таможенные органы могут требовать уплаты пошлин, если не было произведено окончательное и безоговорочное погашение книжки. Однако, если таможенный орган штемпелюет отрывной талон на выезд, несмотря на истечение срока действительности документа, это следует рассматривать в качестве надлежащего погашения книжки, и таможенный орган больше не имеет права требовать уплаты.

(Комментарий юрисконсультов ЕЭК ООН, апрель 2000 года)

Статья 19

11. В контексте "оптимальной практики" таможенные органы не могут взимать с держателей книжек сборы за надлежащее оформление или штемпелевание, если книжки используются в обычном порядке для временного ввоза.

(Комментарий юрисконсультов ЕЭК ООН, апрель 2000 года)

Статья 22.1

Статья 22.2

Статья 25-бис

12. В контексте "оптимальной практики" принцип непреодолимой силы может применяться некоторыми Договаривающимися сторонами и включать разрыв дипломатических отношений между двумя странами, вооруженные конфликты и природные катастрофы.

13. В комментарии 2) к статье 14.1 Стамбульской конвенции (1990 год), которая относится к ведению Всемирной таможенной организации (ВТамО), оговаривается, что "авария или непреодолимая сила" касаются случаев, в отношении которых заинтересованное лицо не имело или не могло иметь никакого контроля. "Непреодолимая сила" охватывает войны, беспорядки, природные катастрофы, стихийные бедствия и т.д.

14. В статье 14.3 Стамбульской конвенции предусматривается, что лицо, пользующееся льготами, связанными с временным ввозом, освобождается от обязанности уплаты ввозных пошлин и сборов, если это лицо приведет таможенным органам удовлетворительное доказательство полного уничтожения или утраты товаров (включая транспортные средства) вследствие аварии или действия непреодолимой силы.

Статья 24.1

Статья 24.2

15. В Конвенции оговаривается, что таможенные органы принимают в качестве доказательства обратного вывоза предъявленное свидетельство о местонахождении (приложение 4), выданное официальным органом на вывезенное транспортное средство или запасные части. Никаких дополнительных подтверждений или процедур требовать не следует, кроме как в случаях возникновения подозрения на мошенничество.

(ECE/TRANS/WP.30/2006/15)

Статья 26

16. В контексте "оптимальной практики" гарантирующие ассоциации рассматривают таможенные требования как "погашенные давностью", т.е. недействительные, если не соблюдены сроки, указанные в статье 26. Таможенные органы должны уведомить гарантирующую ассоциацию о таможенном требовании в течение года со дня истечения срока действительности книжки. Сведения о размере пошлин должны быть представлены таможенными органами в течение одного года после уведомления о претензии.

Статья 27.1

Статья 27.2

17. В контексте "оптимальной практики", если гарантирующая ассоциация не представляет доказательства обратного вывоза в течение одного года со дня уведомления о требовании, то пошлины и налоги должны быть уплачены в течение следующих трех месяцев. Таможенные органы имеют в своем распоряжении один год, в течение которого они могут оспорить действительность представленного доказательства обратного вывоза.

Статья 27.4

18. В контексте "оптимальной практики" к таможенному требованию не могут быть добавлены никакие штрафы, сборы и неустойки.

Статья 28

19. В контексте "оптимальной практики" в случае уголовных дел таможенные органы могут принимать меры против лиц, пользующихся книжками, но не против гарантирующей ассоциации.

(Комментарий юрисконсультов ЕЭК ООН, апрель 2000 года)

Статья 31

20. В контексте "оптимальной практики" штрафы и санкции могут налагаться на лиц, которые нарушили правила временного ввоза, но не на гарантирующую ассоциацию.

Статья 33

21. Секретариату ЕЭК ООН предлагается активно содействовать процессу присоединения к этим Конвенциям и стимулировать их эффективное применение. Секретариат ЕЭК ООН также просит предпринять инициативу для организации семинара по наращиванию потенциала в этих областях.

(ECE/TRANS/WP.30/234)

Примечание: Ежегодно Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке организует "договорное мероприятие", в ходе которого обсуждаются положения и области применения различных конвенций, и странам настоятельно рекомендуется участвовать в них. (Информация, предоставленная секретариатом ЕЭК ООН.)

Приложение 1 к Конвенции 1956 года

Пояснительное примечание к таможенной талонной книжке (Carnet de Passage en Douane)

22. Таможенная талонная книжка (книжка) состоит из обложки и 5, 10 или 25 внутренних листов; для каждой посещенной страны используется отдельный лист. Все листы идентичны, за исключением номера страницы. Все листы книжки отпечатаны на белой бумаге с водяными знаками, реагирующей на химические вещества.

23. После последней страницы каждой книжки добавляется еще один лист – свидетельство о местонахождении (приложение 4). Свидетельство о местонахождении может использоваться, согласно специальным инструкциям выдающей книжку ассоциации, в случае, если книжки не погашены, уничтожены, утеряны или украдены.

24. На лицевой стороне обложки книжки, отпечатанной на оранжевой бумаге, проставляется рельефная круглая печать, в окружности которой указывается наименование международной организации, напечатавшей эту книжку. На задней стороне обложки указывается перечень стран, где может использоваться книжка, и соответствующих гарантийных ассоциаций. На задней стороне обложки, а также на отрывном талоне для въезда и на корешке каждого листа книжки наносится штампель красными чернилами в форме двух полукругов, в одном из которых указываются слова "не действительна для". Между этими полукругами перечисляются страны, для которых книжка не действительна. На внутренней стороне обложки международные организации печатают инструкции для держателей по использованию книжки.

Инструкции для выдающей ассоциации

25. Выдающая ассоциация должна указать на лицевой стороне следующую информацию:

- a) наименование и адрес держателя,
- b) срок действительности (не более одного года),
- c) наименование выдающей ассоциации,
- d) страну регистрации и регистрационный номер транспортного средства,
- e) место и дату выдачи,
- f) подпись выдающей ассоциации.

26. Выдающая книжки ассоциация должна указать на оборотной стороне обложки наименование страны регистрации, регистрационный номер перевозочного средства и полное описание перевозочного средства, на которое выдана книжка.

27. Выдающая книжки ассоциация должна также заполнить все листы книжки, а также отрывные талоны для въезда и выезда, указав:

- a) наименование и адрес держателя,
- b) срок действительности,

- с) наименование выдающей ассоциации,
- д) страну регистрации и регистрационный номер перевозочного средства,
- е) полное описание перевозочного средства.

Инструкции для держателя книжки

28. Держатель книжки должен поставить подпись на лицевой стороне. Держатель также должен обеспечить на месте (в каждой посещенной стране), чтобы в документе были правильно зарегистрированы все въезды и выезды и при необходимости внесены дополнения или исправления.

29. В любых обстоятельствах держатель должен соблюдать условия временного ввоза, изложенные в законах и правилах посещаемой страны. Держатель ни в коем случае не должен расставаться со своим перевозочным средством (продажа, уничтожение и т.д.), находясь на территории временного ввоза, без предварительного одобрения таможенных органов.

30. В случае утери, уничтожения или помещения книжки в ненадлежащее место, когда перевозочное средство находится за границей, либо в случае кражи или оставления транспортного средства держателю следует незамедлительно уведомить выдающую книжки ассоциацию и следовать выданным инструкциям.

31. Книжка является собственностью выдающей ассоциации и во всех случаях подлежит возврату в эту ассоциацию в надлежащем образом оформленном виде не позднее окончания срока ее действительности.

Инструкции для таможенных органов

32. При въезде таможенным органам следует:

- а) оторвать и сохранить отрывной талон на въезд,
- б) заполнить строки на отрывном талоне на выезд, где указываются таможня въезда и регистрационный номер пограничного пункта,
- с) заполнить, подписать и проштемпелевать левую часть корешка.

33. При выезде таможенным органам следует:

- а) оторвать и сохранить отрывной талон на выезд,
- б) заполнить с правой стороны корешок, проставив официальный штампель таможни с указанием пограничного пункта и даты выезда,
- с) подписать правую часть корешка.

III. Резолюции, принятые Группой экспертов/Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (GE.30/WP.30)

A. Резолюция № 45, принятая 16 марта 1984 года Группой экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Группа экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом,

желая устранить злоупотребления, которые могут быть совершены с помощью таможенных документов о временном ввозе частных транспортных средств и транспортных средств коммерческого назначения,

подчеркивая, что система, созданная в соответствии либо с Таможенной конвенцией о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года, либо с Таможенной конвенцией о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 года, представляет собой единое целое и должна применяться в своей совокупности теми правительствами, которые присоединились к вышеуказанным конвенциям, и теми правительствами, которые применяют их де-факто,

рекомендуя правительствам поручать выдачу документов на временный ввоз только ассоциациям, признанным в национальном масштабе и являющимся членами организации, признанной в международном масштабе и предоставляющей достаточные гарантии,

предлагает Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии в связи с международным характером данной таможенной системы, а также с учетом заинтересованности стран – членов Европейской экономической комиссии в заложенных в этой системе возможностях облегчения перевозок обратить на этот вопрос внимание других региональных экономических комиссий Организации Объединенных Наций в целях содействия правильному применению конвенций и присоединению к ним.

B. Резолюция № 51, принятая 4 октября 2005 года Рабочей группой ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом,

желая ликвидировать практику мошенничества и злоупотреблений, связанных с использованием таможенных документов, при временном ввозе частных или коммерческих дорожных перевозочных средств,

ссылаясь на резолюцию № 45, принятую Группой экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом, 16 марта 1984 года, которая устарела,

обращая внимание на тот факт, что система, созданная в рамках Таможенной конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и Таможенной конвенции о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год), представляет собой единую систему положений и процедур, которые должны полностью осуществляться, применяться

и соблюдаться теми правительствами, которые присоединились к этим Конвенциям, и теми правительствами, которые применяют их де-факто,

рекомендуя правительствам поручать выдачу документов на временный ввоз только ассоциациям, уполномоченным в национальном масштабе и являющимся членами определенной в этих Конвенциях международной организации, предоставляющей достаточные гарантии,

подчеркивая, что настоящая резолюция не должна препятствовать применению странами более широких льгот, чем льготы, предусмотренные Конвенциями, упомянутыми в настоящей резолюции,

предлагает Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, в силу глобального характера данной таможенной системы, а также с учетом заинтересованности стран – членов Европейской экономической комиссии в заложенных в этой системе возможностях для облегчения пересечения границ, обратить на этот вопрос внимание Договаривающихся сторон Конвенций о временном ввозе дорожных перевозочных средств соответственно 1954 и 1956 годов, стран, применяющих эти Конвенции де-факто, и других региональных экономических комиссий Организации Объединенных Наций в целях содействия надлежащему применению Конвенций и присоединению к ним.
