



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/2008/6
11 January 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто восемнадцатая сессия
Женева, 29 января - 1 февраля 2008 г.
Пункт повестки дня 9 (с)

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

Применение Конвенции

Передано Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Сегодня основную озабоченность транспортной отрасли вызывает длительный простой на границах, превышающий в некоторых местах десять дней. Такие задержки, возникающие в основном на внешней границе Европейского Союза со странами СНГ, наносят значительный вред международной торговле и транспорту. Водители слишком часто оказываются блокированы в длинной очереди грузовиков без элементарных санитарных условий. В дополнение к этому, как водители, так и грузы, становятся объектами преступных нападений.

2. Существует ряд причин для простоя на приграничных пунктах пропуска, и не все из этих причин попадают в сферу деятельности WP.30. Тем не менее, есть надежда, что реализация требований так ожидаемого Приложения 8 к Конвенции «О согласовании условий проведения контроля грузов на границах», 1982 г. поможет ликвидировать некоторые из этих причин. Однако одной из существенных причин простоя, которая имеет отношение к Рабочей Группе, является тот факт, что некоторые Договаривающиеся стороны отходят от принципов Конвенции МДП и систематически назначают сопровождение перевозок МДП по их территории.

3. МСАТ, представляя отрасль автомобильного транспорта, считает, что растущее и систематическое использование сопровождения является результатом в корне неправильного применения положений статьи 23 Конвенции МДП. МСАТ обращается к WP.30 с просьбой срочно рассмотреть данный вопрос, а также напомнить о правильном применении статьи 23. В качестве следующего шага МСАТ предлагает WP.30 дополнить данное разъяснение и опубликовать пример оптимальной практики по этому вопросу. Таким образом, МСАТ считает, что WP.30 следует рассмотреть данный вопрос в пункте 9 (b) (i) повестки дня настоящей сессии.

II. ПРИМЕНЕНИЕ СТАТЬИ 23

4. Статья 23 Конвенции МДП гласит:

“Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

- *требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков;*
- *...”*

5. Статья 23 сформулирована предельно ясно: назначение сопровождения допустимо лишь в особых/исключительных случаях. Комментарий к статье 23, который, разумеется, не имеет обязательной юридической силы, представляет пример случая, когда сопровождение может быть оправдано: в случаях, когда необходимые к уплате налоги и пошлины превышают максимальную сумму гарантии МДП. Тем не менее, данный комментарий используется рядом Договаривающихся сторон для интерпретации статьи 23 таким образом, что назначение сопровождения становится узаконенным вследствие создания искусственной связи между суммой гарантии и использованием сопровождения. Более того, правительство Республики Беларусь, в документе ECE/TRANS/WP.30/2007/19 с предложением по увеличению максимальной суммы гарантии с 50'000 долларов США до 60'000 Евро заявляет, что данное увеличение «либерализует и сделает более выгодным для перевозчиков условия применения статьи 23 Конвенции МДП в части установления сопровождения транспортных средств за счет перевозчиков».

6. При всем должном уважении к правительствам Договаривающихся сторон, придерживающимся аналогичных взглядов, данное утверждение демонстрирует абсолютно неверное толкование не только самой природы гарантии МДП, но также и вопроса применения статьи 23. То, что в случае нарушения гарант МДП не заменяет

ответственное лицо, которое, в качестве должника, является обязанным за полную уплату сумм причитающихся таможенных платежей, является давно установленным и согласованным правовым принципом. В случае предъявления претензии к гарантийной цепи МДП, гарант является ответственным за покрытие суммы в пределах максимальной установленной суммы гарантии. Положения Конвенции МДП ясны, гарантия МДП не предназначается для покрытия полной суммы налогов и пошлин, которые могут причитаться в связи с каждой перевозкой МДП.

7. МСАТ располагает значительными документальными и взятыми из практики подтверждениями того, что за последние годы таможенные органы некоторых Договаривающихся сторон систематически назначают сопровождение товаров, что напрямую противоречит положениям статьи 23. Помимо дополнительных текущих расходов, сложностей и бюрократических препятствий, созданных использованием сопровождения, перевозчик также вынужден простаивать на границе просто из-за нехватки свободных ресурсов, необходимых для сопровождения. Следовательно, МСАТ считает, что должное и правильное применение статьи 23 будет иметь незамедлительный и существенный эффект на сокращение некоторых, искусственно созданных, приносящих ущерб задержек, имеющих место в настоящее время на границах.

III. ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

8. Комментарий к статье 23 представляет собой не единственный исключительный случай, при котором должен быть рассмотрен вопрос о назначении сопровождения. МСАТ считает, что при определении так называемого «исключительного случая» таможенные органы должны принимать во внимание ряд факторов, а не только сумму налогов и пошлин. Действительно, в Комментарий к статье 23 дается ссылка именно на налоги и пошлины «at risk» (по которым есть риск неуплаты), и это является ключевой фразой. Это означает, что таможенным органам следует провести оценку рисков, исходя из перевозки МДП в целом, а не основывать свое решение о применении сопровождения лишь на сумме предполагаемых налогов и пошлин.

9. В действительности, если бы предполагаемая сумма налогов и пошлин являлась единственным фактором, принимаемым в расчет при оценке риска, это привело бы к выводу, что такого риска не существует вовсе в тех случаях, когда сумма таможенных платежей ниже максимальной суммы гарантии. Такое понимание является ошибочным при оценке профиля требований, и как недавно было продемонстрировано проведенным ИСМДП исследованием, сумма подавляющего большинства требований является ниже максимальной суммы гарантии в 50'000 долларов США, рекомендованной Конвенцией МДП.

10. В настоящее время применение всеобъемлющих методов оценки рисков получило широкое распространение и стало частью ежедневной работы многих таможенных органов. Всемирная Таможенная Организация выпустила Справочник по управлению рисками, который вместе с Руководством по оценке, профилированию и таргетингу рисков помогает таможенным органам разработать более эффективный подход к управлению рисками. В вышеназванных руководствах сумма налогов и пошлин, о

которой идет речь в связи с таможенной процедурой, является лишь одним из многих факторов, которые должны приниматься во внимание при оценке рисков.

11. МСАТ не понимает, почему применение оценки рисков, рекомендованное ВТО и используемое многими таможенными органами во всем мире, рассматривается как имеющий значение инструмент для ряда таможенных процедур, но не для процедуры МДП. МСАТ полагает, что оценка рисков должна также применяться и к процедуре МДП, и поэтому вносит предложение о поправке к комментарию к статье 23, с тем, чтобы включить в него ссылку на инициативы ВТО в этой области (документ ECE/TRANS/WP.30/2008/1).

IV. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

12. Принимая во внимание, что масштаб проблемы продолжает расти, а также в связи с наступлением зимы, которая еще больше усугубит положение водителей, МСАТ обращается к WP.30 с просьбой однозначно подтвердить на 118-ой сессии что, по существу, сопровождение, предусмотренное статьей 23 Конвенции МДП, должно применяться лишь в особых / исключительных случаях. Более того, Рабочая группа должна также разъяснить, что сумма налогов и пошлин, причитающихся в связи с операцией МДП, не должна быть единственным фактором, принимаемым во внимание таможенными органами при принятии решения о назначении сопровождения.

13. WP.30 следует также подтвердить, что, для определения является ли конкретный случай особым или исключительным в значении статьи 23, должны применяться методы оценки рисков, разработанные Всемирной Таможенной Организацией. Кроме того, Рабочая группа должна поддержать незамедлительное применение Договаривающимися сторонами методов оценки рисков ВТО, и, таким образом, прекратить систематическое назначение сопровождений.

14. В ближайшее время WP.30 следует приступить к разработке примеров оптимальной практики по данному вопросу, куда будут включены пояснения по применению статьи 23. Данные примеры оптимальной практики также должны принять во внимание статью 20 Конвенции МДП, предоставляющую компетентным органам ряд других способов для обеспечения безопасности перевозок МДП, как например, определение маршрута и сроков транзита.

15. Наконец, что касается рамок и размера гарантии МДП, WP.30 следует также подтвердить, что гарантия МДП по своей природе представляет собой гарантию, имеющую установленную максимальную сумму, а также, что в случае нарушения, ведущего к необходимости уплаты причитающихся налогов и пошлин, должником, всегда и без исключений, остается лицо, непосредственно ответственное за нарушение.
