



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/2000/8  
13 December 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом  
(Девяносто четвертая сессия, 21-25 февраля 2000 года,  
пункт 5 b) повестки дня)

ТАМОЖЕННЫЕ КОНВЕНЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ВРЕМЕННОГО ВВОЗА  
ЧАСТНЫХ ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ (1954 ГОДА)  
И ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ, СЛУЖАЩИХ  
ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ (1956 ГОДА)

Применение Конвенций

Представлено Международным туристским альянсом (МТА)/Международной  
автомобильной федерацией (ФИА)

Примечание секретариата: Несмотря на то, что Рабочая группа, вероятно, не может комментировать конкретные случаи, связанные с применением Конвенции в договаривающихся сторонах, тем не менее она, при желании, могла бы дать рекомендации и общее толкование положений Конвенций 1954 и 1956 годов.

1. Ниже описываются реальные случаи, которые необходимо разъяснить с точки зрения толкования или применения положений вышеупомянутых международных конвенций.
2. МТА и ФИА просят Рабочую группу изложить свое мнение по перечисленным ниже вопросам.

#### **A. ШТРАФЫ И НЕУСТОЙКИ**

3. Пример: иорданский водитель задержал свое транспортное средство в Египте на 14 дней сверх разрешенного срока, и египетские таможенные власти потребовали от него уплатить штраф на сумму, эквивалентную 1 750 долл. США. Водитель не смог заплатить такую сумму и был вынужден оставить свое транспортное средство "на хранении" в таможене. В результате этого была предъявлена таможенная претензия, поскольку транспортное средство не было реэкспортировано из-за того, что владелец не смог заплатить такой чрезмерный штраф, размер которого к тому же постоянно увеличивается.
4. Вопросы: можно ли в таких случаях возлагать на гарантийное объединение ответственность за уплату штрафов? Могут ли таможенные органы отказать в разрешении на реэкспорт транспортного средства по причине неуплаты таких штрафов?

#### **B. СЛУЧАИ НАЛОЖЕНИЯ АРЕСТА**

5. Пример: двое турецких контрабандистов, занимавшихся контрабандой золота, были осуждены и заключены в тюрьму в Индии, а на их транспортные средства был наложен арест полицией и судебными органами. Эти транспортные средства находятся в распоряжении индийской полиции, и их реэкспорт невозможен. Индийские таможенные органы предъявили таможенные претензии.
6. Вопросы: могут ли таможенные органы предъявлять претензии в отношении транспортных средств, реэкспорт которых невозможен ввиду наложения на них ареста судебными органами или полицией? Может ли гарантийное объединение нести ответственность за уплату соответствующих сумм по таким претензиям в тех случаях, когда реэкспорт транспортного средства не разрешается? Имеют ли право таможенные органы в соответствии со статьей 28 Конвенции 1954 года требовать уплаты пошлин и сборов в случае уголовных дел, в результате которых транспортное средство передается в собственность полиции или других государственных органов?

**C. СБОРЫ (НА ГРАНИЦАХ) В СВЯЗИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ "CARNET DE PASSAGES EN DOUANE" (CPD) ("ТАМОЖЕННЫХ ТАЛОННЫХ КНИЖЕК" (ТТК))**

7. Пример: таможенные власти Египта взимают с лиц, въезжающих на территорию страны на основании таможенных талонных книжек (ТТК), "сбор за оформление" в дополнение к другим сборам (признание книжки, временное страхование, временные номерные знаки, оплата при выезде с территории таможни, приобретение в обязательном порядке дорожной карты, сборы за использование услуг агентов, оформляющих документы, "трудовая надбавка" и уплата определенной суммы таможенному охраннику).

8. Вопросы: допускают ли Конвенции 1954 и 1956 годов возможность взимания таких сборов таможенными органами в связи с использованием ТТК?

**D. ТАМОЖЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПОСЛЕ РЕЭКСПОРТА**

9. Пример: правительство Японии предъявило таможенную претензию в отношении транспортного средства, срок действия ТТК на которую истек. Транспортное средство было реэкспортировано из Японии через три месяца после истечения срока действия документа, и доказательство реэкспорта было представлено в виде штампов японской таможни, разрешающих выезд. Японские власти продолжают настаивать на своей претензии, ссылаясь на статьи 2 и 12 Конвенции 1954 года.

10. Вопрос: могут ли таможенные власти настаивать на уплате пошлин в случае реэкспорта транспортного средства, даже если речь идет о реэкспорте после истечения срока действия ТТК (или после истечения срока, установленного в национальном законодательстве)?

---