

**Применение части II приложения 9 к Конвенции МДП.
Взаимодействие между таможенными органами и
национальными гарантийными объединениями.
Контроль держателей книжек МДП на этапах после допуска.
Исключения из процедуры МДП и изъятия допуска.**

Уважаемые дамы и господа!

Темой моего выступления является процедура доступа перевозчиков к системе МДП на примере Российской Федерации, которая хорошо известна российским участникам, но может представлять интерес для других участников настоящего семинара.

Вступившие в силу 17 02 99г. поправки к Конвенции МДП предусматривают необходимость получения разрешения для лиц, желающих пользоваться книжками МДП. Согласно приложению 9 (ч.II п.3) к Конвенции МДП государство-участник в соответствии с **национальным** законодательством определяет порядок, который должен соблюдаться для получения доступа к процедуре МДП на основе минимальных условий и требований, определенных Конвенцией. Одновременно положения статьи 6 (п.3) Конвенции МДП определяют, что объединение выдает книжки МДП только тем лицам, которым не было отказано в доступе к процедуре МДП **компетентными органами страны**, в которой данное лицо имеет постоянное местопребывание или учреждено.

Компетентным органом по Конвенции МДП Российской Федерации является Министерство транспорта, за исключением ст.38 Конвенции, по которой это право закреплено за ГТК России постановлением Правительства Российской Федерации. Национальным гарантийным объединением признана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

На основе указанных положений Конвенции Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) и Государственный таможенный комитет Российской Федерации (ГТК России) издали совместный приказ, который утвердил Положение о порядке получения допуска к системе МДП российскими перевозчиками, зарегистрированный Минюстом России .

Следует заметить, что перевозчики, пользовавшиеся книжками МДП до 17 02 99г. были проверены таможенными

органами России на предмет возможных нарушений таможенного законодательства, а для рассмотрения спорных вопросов, связанных с подтверждением допуска к процедуре МДП, была образована комиссия, в составе представителей ГТК России, Минтранса России, МИДа России и национального гарантийного объединения.

Национальная процедура допуска для предприятий, ранее не использовавших процедуру МДП, состоит из нескольких стадий.

На **первом этапе** перевозчик, желающий получить право пользования системой МДП подает в АСМАП соответствующее заявление с приложением документов, перечень которых определен указанным выше совместным приказом.

Таковыми документами являются:

- а) документ, удостоверяющий государственную регистрацию организации или предпринимателя, а для организации - также утвержденный устав или положение;
- б) Удостоверение допуска на выполнение автомобильных перевозок грузов в международном сообщении и копии лицензионных карточек на автотранспортные средства;
- в) справка налогового органа по месту учета налогоплательщика о наличии, либо отсутствии задолженности по налогам, сборам и иным обязательным платежам в бюджеты всех уровней;
- г) бухгалтерский баланс (годовой или квартальный) с отметкой, подтверждающей его сдачу налоговому органу (только для юридических лиц);
- е) транспортные документы (транспортные накладные), подтверждающие опыт выполнения международных перевозок;
- ж) свидетельства о государственной регистрации транспортных средств (технические паспорта) и таможенные свидетельства о допуске транспортных средств к выполнению перевозок под таможенными пломбами и печатями (на привлеченный подвижной состав представляются также копии договоров аренды);
- з) декларация - обязательство держателя книжек МДП.

На основе анализа представленных документов АСМАП проверяет соответствие предприятия требованиям, установленным Конвенцией и совместным приказом, и при отсутствии расхождений направляет его документы в ГТК России.

Практикуются также выезды по заявленным фактическим адресам предприятий для проверки фактической деятельности кандидата.

Учитывая размеры территории страны, для удобства перевозчиков пакет необходимых для допуска документов может представляться в любое региональное подразделение АСМАП (Москва, С-Петербург, Калининград, Ростов, Екатеринбург, Н.Новгород, Саратов, Казань, Новосибирск).

В числе прочих документов перевозчик должен предъявить соответствующие разрешительные документы на право осуществления международных перевозок (удостоверение допуска к международным перевозкам, выдаваемое органами Российской транспортной инспекции Минтранса России на основании Постановления Правительства России). Установленная для этого процедура предусматривает:

1) наличие лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, выданной в порядке, установленном законодательством Российской Федерации в области лицензирования. Указанное требование не распространяется на перевозчиков, осуществляющих **некоммерческие перевозки**;

2) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

3) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

4) устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчете на 1 транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки, составляет не менее 50 тыс. рублей (1.700 долл.США) или в расчете на 1 тонну разрешенной максимальной массы указанного транспортного средства - не менее 2,5 тыс. рублей. Достаточным является соответствие одному из показателей);

5) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Подтверждение соответствия специалистов квалификационным требованиям осуществляется после прохождения перевозчиком специального курса обучения, включающего вопросы практического применения Конвенции МДП и сдачи квалификационного экзамена в одном из аккредитованных учебно-консультационных центров АСМАП.

Следует отметить, что Конвенция допускает, что дополнительные и **более ограничительные условия и требования** для доступа к процедуре МДП могут быть введены компетентными органами государства и национальными гарантийными объединениями.

Так, в указанном совместном приказе Минтранса и ГТК России содержатся более жесткие положения, чем установленные частью II приложения 9 Конвенции минимальные условия, которые усиливают требования к кандидатам на получение доступа к системе МДП.

Например, в качестве обязательного условия определяется наличие у перевозчика – кандидата не менее, чем **полугодового опыта осуществления** международных автомобильных перевозок вне системы МДП. Данное требование призвано предопределить, что разрешение на пользование системой МДП и предусмотренными Конвенцией преимуществами, может быть получено только перевозчиком, доказавшим не просто наличие у него возможностей заниматься регулярными международными перевозками, что подтверждает удостоверение допуска, но и наличие опыта их осуществления в течение по крайней мере 6 месяцев.

Также в ходе оценки соответствия перевозчика требованиям по допуску проверяется его **финансовое состояние**, которое должно быть устойчивым и не вызывающим сомнений в платежеспособности, т.е. позволяющим перевозчику выполнить свои финансовые обязательства по Конвенции МДП. Указанная оценка производится на основе Методических

указаний по проведению анализа финансового состояния организаций, утвержденных Федеральной службой финансового оздоровления и банкротства (ФСФО) РФ.

При этом перевозчик обязан подтвердить, что имеет в собственности или хозяйственном ведении основные фонды (средства) и иное имущество, балансовая стоимость которого с учетом износа эквивалентна сумме не менее 20000 долларов США. При отсутствии указанных фондов в АСМАП представляется гарантия банка на ту же сумму, обеспечивающая покрытие ответственности перевозчика по его обязательствам перед гарантийной цепью МДП, вытекающим из применения Конвенции МДП 1975 года (из реестра уполномоченных банков, гарантии которых принимаются таможенными органами Российской Федерации).

Вторая стадия процедуры доступа осуществляется ГТК России, который в ходе проведения проверки получает подтверждение региональных таможенных органов, налоговых органов и паспортно-визовой службы по представленным перевозчиком сведениям. При этом основное внимание уделяется проверке кандидата на получение доступа к системе МДП на возможное нарушение таможенных правил. Необходимо отметить, что проверяется не только юридическое лицо-заявитель, но и его учредители, а также ответственный персонал и подвижной состав, предполагаемый к использованию под таможенными печатями и пломбами.

О своем решении ГТК России информирует АСМАП. Если перевозчик отвечает установленным требованиям, ГТК России предоставляет ему доступ к процедуре МДП.

В случае отказа в доступе ГТК России должен мотивировать такое решение. Перевозчик, устранивший причины отказа имеет право подать повторное заявление о доступе. Статистика показывает, что только 85 % заявителей (437 предприятий) в 1999-2003гг получили доступ к системе МДП. В настоящий момент 1.330 российских перевозчиков допущено к системе МДП.

С точки зрения транспортной отрасли на практике главным недостатком установленной процедуры являются растянутые сроки ожидания решения таможенных органов, связанные с

региональным аспектом проверки. Отмечу, что готовящиеся сейчас изменения к действующему порядку доступа призваны устранить этот недостаток.

Последний этап, который начинается от получения доступа ГТК России и до получения перевозчиком первой книжки МДП можно охарактеризовать как «присоединение к системе гарантий МДП».

Перевозчик должен подписать в пользу гарантийной цепи документ, в котором содержатся его обязательства по соблюдению Конвенции МДП, а в случае ее нарушения - по оплате причитающихся сумм таможенных платежей. В обеспечение данных обязательств перевозчик должен представить соответствующие финансовые гарантии (например, депозит или банковские гарантии). Размер и порядок внесения данных гарантий устанавливается гарантийным объединением в соответствии с требованиями международной гарантийной цепи. В настоящее время российские перевозчики вносят денежный залог в размере 8.000 долларов США.

Конвенция МДП (п. 6 части II приложения 9) устанавливает, что разрешение на доступ к процедуре МДП само по себе не означает права на получение книжек МДП от объединений. Поэтому после получения решения ГТК России АСМАП начинает выдачу книжек МДП только после выполнения перевозчиком всех требований, определенных гарантийной системой МДП. Это еще раз подчеркивает, что преимуществами системы МДП должны пользоваться только добропорядочные перевозчики, а процедура допуска не может рассматриваться как автоматический механизм, доступный любому лицу, формально удовлетворяющему определению перевозчика.

Осуществление процедуры доступа к системе МДП имеет важное значение для отбора пользователей Конвенции МДП с целью **управления рисками** и оказывает прямое влияние на уровень нарушений, допускаемых перевозчиками в рамках процедуры МДП.

Национальным гарантийным объединением России с учетом права, предоставленного Конвенцией МДП, в начале 2001 года были усилены требования к держателям книжек МДП, в частности, к тем, кто только получил допуск и к перевозчикам,

которые используют не только собственные, но и арендованные транспортные средства. Это было вызвано тем, что анализ нарушений процедуры МДП, совершенных российскими перевозчиками в 1999-2000 годах, показал, что основная масса перевозчиков-нарушителей использовала в своей деятельности только арендованные транспортные средства, что позволяло нарушителям уходить от ответственности перед таможенными органами и гарантийной цепью.

Так перевозчики, использующие в процедуре МДП арендованный подвижной состав (за исключением финансового лизинга), должны подтвердить наличие основных фондов (средств), в сумме 20000 долларов США за каждое арендованное транспортное средство, но не более 100000 долларов США по предприятию, либо представить гарантию банка или поручительство на ту же сумму. В качестве поручителей могут выступать держатели книжек МДП, обладающие необходимыми основными фондами (средствами), или страховая компания, допущенная к страхованию перевозчиков по таможенным рискам, связанным с книжками МДП. Поручитель несет солидарную ответственность перед АСМАП по обязательствам лица, за которое он поручился.

Перевозчики, получающие допуск к процедуре МДП впервые или имевшие перерыв в работе по процедуре МДП более полугода в дополнение к указанным выше требованиям, обязаны представить в АСМАП поручительство (держателя книжек МДП, обладающего соответствующими основными фондами (средствами)) или банковскую гарантию на сумму 20000 долларов США на срок два года.

После этого перевозчик оформляет полис страхования ответственности по Конвенции МДП в уполномоченной компании и может получать книжки МДП и начать перевозки в рамках Конвенции.

Контроль держателей книжек МДП после допуска

Неотъемлемой частью работы АСМАП является постоянный контроль за соответствием требованиям Конвенции перевозчиков, использующим книжки МДП, после получения допуска. Прежде всего это касается регулярной проверки **финансового состояния**

держателей. Временной регламент таких проверок дифференцирован в зависимости от стажа работы предприятия на международных перевозках. Постоянно оценивается уровень риска и в случаях, когда имеются сомнения в надежности перевозчика, АСМАП взаимодействует с ГТК России и страховщиками системы МДП для принятия упреждающих нарушения мер.

За последние несколько лет предпринятые ГТК и Минтрансом России совместно с АСМАП меры по реализации концепции усиления требований по допуску к системе МДП позволили максимально снизить количество претензий таможенных органов в отношении перевозок, совершенных российскими международными перевозчиками.

В развитие положений статьи 42-бис Конвенции МДП ГТК России и АСМАП принимают меры для обеспечения надлежащего контроля за использованием перевозчиками книжек МДП на территории Российской Федерации.

По предложению ГТК России с мая 2003 года в офисах АСМАП (в том числе в регионах), в которых выдается основная масса книжек МДП, присутствуют сотрудники таможенных органов, которые непосредственно в офисах АСМАП осуществляют дополнительный контроль за правильностью оформления книжек МДП. Сразу после сдачи перевозчиком использованных книжек МДП в Ассоциацию сотрудниками таможенных органов производится проверка достоверности таможенных печатей в книжке МДП, производится уточнение сведений, имеющихся в электронной базе данных по оформлению книжек МДП.

Подобное взаимодействие АСМАП с российскими таможенными органами дает возможность выявить нарушения процедуры МДП в самые короткие сроки с момента их совершения. Кроме того, подобные меры позволяют предотвратить возникновение необоснованных претензий со стороны таможенных органов к перевозчику и к гарантийной цепи МДП на самом начальном этапе.

С 2001 года с учетом рекомендаций МСАТ в АСМАП была внедрена и успешно функционирует централизованная компьютерная система, обеспечивающая полное управление допуском и выдачей книжек МДП из центрального офиса АСМАП.

С помощью этой системы появилась возможность контролировать в режиме реального времени из центрального офиса АСМАП выдачу книжки МДП любому перевозчику, допущенному к процедуре МДП, в том числе, в региональных представительствах Ассоциации на всей территории Российской Федерации. Данная система включает также проверку правильности использования книжек МДП с помощью системы СейфТИР.

К перевозчикам, не соответствующим Конвенции МДП, а тем более к нарушителям процедуры МДП применяются незамедлительные меры.

Указанные меры применяются как самой ассоциацией (приостановка или прекращение выдачи книжек МДП), так и ГТК России (изъятие доступа у перевозчика). Также ГТК России имеет право лишать перевозчика, виновного в нарушении положений Конвенции МДП, права пользования процедурой МДП согласно статье 38 Конвенции МДП.

Снижение количества претензий за 2002-2003гг подтвердило правильность введения российскими компетентными органами и национальным гарантийным объединением жестких мер по доступу к системе МДП.

В 2002-03 годах отмечается устойчивый рост объемов перевозок по процедуре МДП российскими перевозчиками. Это свидетельствует в пользу того, что нарушители, целью которых было получение прибыли с использованием обходных схем, были вытеснены с рынка перевозок, а законопослушные перевозчики получили возможность работать и наращивать объемы перевозок грузов в Российскую Федерацию.

Спасибо за внимание.