



## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом**

##### **139-я сессия**

Женева, 3–6 февраля 2015 года

Пункт 4 b) i) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке  
грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП  
1975 года) – пересмотр Конвенции: предложения  
по поправкам к Конвенции**

#### **Административный комитет Конвенции МДП 1975 года**

##### **Шестидесятая сессия**

Женева, 5 февраля 2015 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Пересмотр Конвенции–  
Предложения, представленные  
правительством Российской Федерации**

### **Замечания к предложениям по поправкам, представленным правительством Российской Федерации**

#### **Записка секретариата**

## **I. Справочная информация и мандат**

1. На своей предыдущей сессии Рабочая группа провела первоначальное рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.30/2014/17, представленного правительством Российской Федерации и касающегося предложений по внесению поправок в Конвенцию МДП. По мнению Российской Федерации, основная цель этих предложений заключается в том, чтобы а) укрепить функцию контроля со стороны Административного комитета (АС.2); б) обеспечить большую транспарентность функционирования международной системы гарантий; в) предложить незамедлительную и полную компенсацию в случае потерь для государственного бюджета; и d) реформировать Исполнительный совет МДП. Рабочая группа приняла также к сведению неофициальный документ № 11 WP.30 (2014 год), переданный Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который поддержал эти предложения. Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить предложения, представленные правительством Российской Федерации, а также замечания к различным предложениям по поправкам, полученные секретариатом и содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.30/

GE.14-22827 (R) 070115 080115



\* 1 4 2 2 8 2 7 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



2015/1. Для обеспечения ясности секретариат сначала воспроизводит текст соответствующего предложения по поправке со стороны Российской Федерации, за которым следуют замечания, полученные до 21 ноября 2014 года. Наконец, в документе содержатся представленные правительством Российской Федерации предложения по поправкам к различным положениям основного текста Конвенции, а также приложения 9, собранные в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14, вместе с замечаниями Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) к ним.

## **II. Различные предложения по поправкам со стороны Российской Федерации, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.30/2014/17, и замечания к ним**

### **а) Подпункт ii) пункта 3 части I приложения 9**

*Заменить слова "определяемого Договаривающимися сторонами максимального размера суммы, которая может быть истребована от национального объединения" словами "которая может быть истребована от национального объединения, если Договаривающейся стороной определен максимальный размер указанной суммы" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).*

*Замечания Беларуси*

2. Государственный таможенный комитет Республики Беларусь (ГТК) поддерживает идею возобновления обсуждений по вопросу о максимальном уровне гарантии на книжку МДП. По мнению ГТК, представленные материалы по поправкам к подпункту ii) пункта 3 части I приложения 9 должны рассматриваться вместе с поправками к пунктам 1–3 статьи 8 Конвенции.

*Замечания Европейского союза (ЕС) и его государств-членов*

3. ЕС придерживается того мнения, что существующая система гарантий позволяет Договаривающимся сторонам применять гибкий подход к решению вопроса об уровне гарантии. Максимальный уровень гарантии на книжку МДП установлен в ЕС на уровне 60 000 евро. Однако, как показывает практика, система гарантий МДП может не соответствовать потребностям таможенных органов некоторых Договаривающихся сторон (за пределами ЕС), связанным с защитой государственных доходов. В тех случаях, когда уровень гарантии недостаточен, одни Договаривающиеся стороны используют таможенное сопровождение, а другие – требуют дополнительные гарантии, такие как дополнительный отрывной листок с гарантией на 100 000 евро, введенный в совместный проект с МСАТ "МДП+". ЕС считает, что подобные методы не могут рассматриваться в качестве идеального решения. Что касается проекта "МДП+", то он даже не предусмотрен Конвенцией. Проблема использования дополнительных гарантий, а также введения более гибкого подхода к применению гарантий является одним из важных вопросов, обсуждаемых в настоящее время Исполнительным советом МДП (ИСМДП). ЕС предлагает передать российское предложение в ИСМДП и также рассмотреть его в рамках общего обсуждения, с тем чтобы впоследствии можно было представить соответствующее предложение АС.2. Тем не менее ЕС готов к дальнейшему обсуждению этого предложения, а также возможного предложения ИСМДП. В этой связи следует также учитывать, что для внесения изменений в систему гарантий необходимо принимать во внимание другие положения Конвенции МДП, в частности статью 8.

*Замечания Швейцарии*

4. Таможенная администрация Швейцарии (ТАШ) не против пересмотра суммы гарантии МДП. В этом контексте она напоминает Договаривающимся сторонам, что в настоящее время швейцарское национальное гарантийное объединение предоставляет гарантию до 100 000 швейцарских франков. Однако предложения России идут еще дальше, учитывая тот факт, что каждая Договаривающаяся сторона будет устанавливать собственный национальный уровень гарантии. В подобной ситуации, в отличие от нынешнего положения дел, не будет никакой унификации на международном уровне. В этой связи и в качестве примера ТАШ хотела бы напомнить, что в Конвенции о временном ввозе товаров от 26 июня 1990 года (Стамбульской конвенции) максимального уровня гарантии не предусмотрено. В то же время эта Конвенция содержит четкие положения, касающиеся взимания ввозных пошлин Договаривающимися сторонами и уплаты требуемых сумм национальными гарантийными объединениями. В заключение можно отметить, что этот вопрос целесообразно обсудить более подробно.

*Замечания Турции*

5. Предложение направлено на обеспечение взимания должным образом таможенных платежей в случае нарушения в системе МДП. Сбор таможенных пошлин в полном объеме и предупреждение уклонения от их уплаты являются важными целями любого государства.

6. В этом контексте предложение рассматривается как одна из мер в рамках усилий по сохранению доходов Договаривающихся сторон. Хотя Таможенная администрация Турции полностью признает, что ее основной обязанностью является обеспечение сбора пошлин, она все же считает, что необходимо соблюдать равновесие, с тем чтобы не нарушать глобальное функционирование существующей системы. С этой точки зрения при рассмотрении данного предложения следует также учитывать цели и задачи Конвенции МДП. Система МДП направлена на облегчение транзитной перевозки товаров благодаря своему механизму, который дает возможность оперативно и эффективно проводить транспортные операции. Предоставляя гарантии, книжки МДП позволяют упростить формальности и тем самым способствуют уменьшению времени ожидания в пунктах пересечения границ и сокращению общей продолжительности любой транспортной операции.

7. Вместе с тем транспортные компании, участвующие в системе МДП, признаются национальными таможенными органами и национальными объединениями, задействованными в гарантийной цепи. Иными словами, система основана на доверии и добросовестности. Прямым следствием отказа от установления максимального размера суммы гарантии станет прекращение возможности использования Договаривающимися сторонами систем по умолчанию (национальных процедур) для транзитных перевозок.

8. Таким образом, снятие ограничения на максимальный размер суммы, возможно, не отвечает целям Конвенции МДП. К операциям должен применяться "принцип прозрачности". Поскольку дорожные средства транспортных компаний будут также пересекать территорию "промежуточных" стран, Договаривающимся сторонам следует, по крайней мере, найти компромисс в отношении наименьшего общего знаменателя. Поэтому в случае отступления эффективность системы МДП может быть сведена к нулю.

9. Внимательно рассмотрев предложения, Турция считает, что вместо изменения принципов системы МДП в попытке решить текущие проблемы, возможно, было бы целесообразнее перейти на гибкую систему и отдельно устанавливать размер суммы для определенной группы товаров, которые требуют более высоких таможенных платежей. С этой точки зрения вопрос о применении изменяющегося уровня гарантии заслуживает более подробного изучения. Иначе может возникнуть ощущение, что подход, лежащий в основе предложения по поправке, предполагает полный отказ от использования определенного лимита в рамках системы гарантий МДП и создание автоматического платежного механизма.

10. Другим вариантом может стать повышение максимального фиксированного размера гарантии по книжкам МДП. Такое решение также требует изучения Договаривающимися сторонами.

11. После тщательного анализа Таможенная администрация Турции высоко оценивает тот факт, что Российская Федерация придает системе МДП большое значение. Таможенная администрация Турции считает, что эти предложения заслуживают рассмотрения и должны быть обсуждены в более широком плане.

*Замечания Украины*

12. Ввиду текущей реорганизации Министерства доходов и сборов Украины и его преобразования в Государственную фискальную службу предлагается подробно обсудить предложения России на предстоящей сессии WP.30. К этому времени Украина будет готова представить пакет предложений по поправкам к Конвенции МДП.

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

13. МСАТ поддерживает инициативу Российской Федерации вновь поднять важный вопрос о максимальном размере суммы гарантии и не возражает против предложенного изменения к части I приложения 9 к Конвенции МДП, которое можно рассматривать параллельно с пунктом 3 статьи 8 Конвенции МДП. На сессии WP.30 [состоявшейся в июне 2014 года] МСАТ особо упомянул о том, что он готов "пересмотреть вопрос об уровне гарантии".

**в) Статья 1-бис приложения 8**

*После существующего текста включить новые пункты 4 и 5:*

"4. Комитет осуществляет периодическую проверку всей отчетной документации и счетов международной организации в целях обеспечения эффективной организации и функционирования международной системы гарантий, связанных с применением Конвенции, с последующим информированием Договаривающихся сторон о результатах такой проверки. При этом проверка проводится не реже одного раза в год.

5. В рамках проверки, указанной в [под]пункте 4, Комитет обеспечивает проведение независимого аудита деятельности международной организации и гарантийных объединений с последующим опубликованием результатов для общего доступа Договаривающихся сторон" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17)."

*Замечания Беларуси*

14. ГТК поддерживает предложение о внесении поправок в статью 1-бис приложения 8, с тем чтобы распространить компетенцию AC.2 на проведение

периодических проверок всей отчетной документации и счетов МСАТ, связанных с применением Конвенции.

*Замечания ЕС и его государств-членов*

15. ЕС приветствует любые предложения, которые помогут достичь полной прозрачности финансовых вопросов, связанных с функционированием системы МДП. В этой связи ЕС также предложил продолжать обсуждение предложений по поправкам к Конвенции МДП, касающихся требований к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации. Кроме того, ЕС поддерживает просьбу ИСМДП к ЕЭК ООН о том, чтобы обратиться к Управлению служб внутреннего надзора Организации Объединенных Наций (УСВН) за консультацией по поводу выполнения новых обязательств в соответствии с частью III приложения 9 и по поводу предлагаемых положений (так называемых пунктов о), р), q)), как указано в пункте 21 документа ECE/TRANS/WP.30/276. Поэтому ЕС будет внимательно изучать все дальнейшие разъяснения Российской Федерации в связи с этим предложением.

*Замечания Швейцарии*

16. В соответствии с предлагаемым пунктом 4 Договаривающимся сторонам следует проводить периодические проверки всей отчетной документации и счетов международной организации. Предлагаемый пункт 5 предусматривает, что проверки проводятся независимо. По мнению ТАШ, эти два положения, как представляется, противоречат друг другу. Обычно органами, уполномоченными проводить подобные проверки, являются международные компании, функционирующие независимо от своих клиентов. В таком случае АС.2 может быть проинформирован о результатах аудита и в случае необходимости, проконсультировавшись с международной организацией, пригласить представителя аудиторской компании принять участие в своих совещаниях. Само собой разумеется, что проверки со стороны АС.2 ограничены применением Конвенции МДП соответствующей международной организацией. В заключение можно отметить, что это предложение требует дальнейшего обсуждения.

*Замечания Турции*

17. Предоставление АС.2 полномочий по осуществлению периодической проверки всей отчетной документации и счетов Международного союза автомобильного транспорта, связанных с применением Конвенции, с последующим информированием Договаривающихся сторон о результатах такой проверки будет способствовать обеспечению транспарентности и подотчетности международной организации. Оно повысит надежность и эффективность системы МДП.

18. С другой стороны, предложение по поправке к подпункту 5 содержит также слова "проведение независимого аудита", что с большой вероятностью предусматривает требование в отношении финансовых ресурсов. Без решения вопроса финансового обеспечения предусмотренной деятельности этот механизм может оказаться неэффективным. Поэтому формулировку предложения по подпункту 5 можно изменить посредством использования слов "может обеспечивать" вместо слова "обеспечивает", что даст АС.2 возможность выбирать тот способ, которым он будет выполнять свой мандат.

19. Фактически это предложение по своему содержанию почти полностью повторяет предложение, ставшее результатом представления пакета поправок и утверждения процесса переоценки статей о), р) и q) части III приложения 9. Поэтому было бы целесообразнее объединить это предложение с уже ведущейся аналитической работой.

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

20. МСАТ не возражает против предоставления запрошенной документации или проведения отдельной аудиторской проверки управления системой МДП, которая может потребоваться на основании Конвенции МДП как в ее нынешней редакции, так и с учетом любых поправок.

21. В ходе сессии WP.30 [состоявшейся в июне 2014 года] МСАТ уже поддержал предложение о включении "в Конвенцию требований об обеспечении большей транспарентности".

22. Более того, после неофициального совещания некоторых из основных заинтересованных участников, которое прошло в ходе сессии WP.30, состоявшейся в июне 2014 года, "выяснилось, что может быть найден компромисс в отношении формулировки" так называемых положений касательно аудита, и секретариату было предложено представить новый документ по этому вопросу к сессии, намеченной на октябрь 2014 года.

23. МСАТ находится в тесном контакте с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и надеется, что текст, который будет представлен Договаривающимся сторонам в октябре 2014 года, будет приемлем для всех заинтересованных участников и позволит внести поправки в часть III приложения 9 к Конвенции МДП, вследствие чего в поправке к приложению 8, предложенной Российской Федерацией, уже не будет необходимости.

**с) Различные предложения по поправкам в целях унификации терминологии, используемой в Конвенции**

**і) Пункт q) статьи 1, строки 1–2**

*После слов "получившее разрешение" исключить слова "таможенных органов" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).*

*Замечания Беларуси*

24. Пункт q) статьи 1 Конвенции МДП, который определяет компетенцию таможенных органов в отношении выдачи объединению разрешения на то, чтобы действовать в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП, также включен в национальное законодательство Республики Беларусь. Кроме того, в ходе перевозки грузов с применением книжки МДП, в том числе в случае недоставки товаров, гарантийное объединение и таможенные органы работают в тесном контакте. Исходя из этого, ГТК не поддерживает поправку к пункту q) статьи 1, исключающую признание гарантийного объединения из компетенции таможенных органов.

*Замечания ЕС и его государств-членов*

25. ЕС согласен с тем, что пункт q) статьи 1 должен соответствовать пункту 1) статьи 6 и что слова "таможенных органов" следует исключить. Однако следует принять во внимание использование фразы "компетентными органами Договаривающейся стороны" в пункте 1 d) приложения 9. Более того, необходимо соответствующим образом скорректировать пояснительную записку к пункту 2 статьи 6.

*Замечание Швейцарии*

26. Следует отметить, что Конвенция МДП является таможенной конвенцией. Следовательно, разрешения национальным объединениям выдаются таможенными органами. Тем не менее можно рассмотреть возможность замены слов "таможенными органами" словами "компетентными органами".

*Замечания Турции*

27. Нынешний текст пункта q) статьи 1 гласит: "Термин "гарантийное объединение" означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП".

28. Российская Федерация предложила исключить из этого пункта слова "таможенными органами", с тем чтобы унифицировать терминологию, использованную в пункте q) статьи 1 и в пункте 1 статьи 6. Однако формулировки, применяемые в настоящей Конвенции, не являются источником каких-либо несоответствий. Поэтому, возможно, необходимость внесения в статью каких-либо поправок отсутствует.

**ii) Статья 3 b), строка 1**

*Заменить слово "признанными" словами "получившими разрешение Договаривающейся стороны" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).*

*Замечания Беларуси*

29. Термин "признанными" используется в пункте 2 статьи 6 Конвенции МДП и поэтому, по мнению ГТК, нет необходимости во внесении поправки в пункт b) статьи 3 путем замены слова "признанными" на "получившими разрешение Договаривающейся стороны".

*Замечания ЕС и его государств-членов*

30. ЕС согласен с этим предложением. Как указывалось выше, можно также включить фразу "компетентных органов". В этой связи следует также принять во внимание возможную корректировку слов "признано/признавать" в пункте 2 статьи 6 и в пояснительной записке к нему.

*Замечания Швейцарии*

31. См. также замечания к пункту q) статьи 1. Российское предложение, по всей видимости, не меняет сферу охвата данного пункта.

*Замечания Турции*

32. Нынешний текст пункта b) статьи 3 гласит: "Перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям статьи 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящей Конвенции".

33. В этой статье предлагается заменить термин "признанными" фразой "получившими разрешение Договаривающейся стороны". Таможенная администрация Турции считает предложение вполне уместным.

**iii) Пункт vii) статьи 3 части I приложения 9, строка 2**

*Заменить слова "применением процедуры МДП" словами "применением Конвенции" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).*

*Замечания Беларуси*

34. ГТК поддерживает предложенную поправку.

*Замечания ЕС и его государств-членов*

35. ЕС хотел бы получить дальнейшие разъяснения по поводу цели настоящего предложения, поскольку считает, что проверка отчетной документации и счетов довольно тесно связана с применением Конвенции МДП.

*Замечания Швейцарии*

36. Швейцария не сделала никаких конкретных замечаний.

*Замечания Турции*

37. Нынешний текст пункта vii) статьи 3 части I приложения 9 гласит: "Предоставление компетентным органам возможности проверять всю отчетную документацию и счета, связанные с применением процедуры МДП".

38. Предлагается пересмотреть термин "применением процедуры МДП" и заменить его выражением "применением Конвенции". Таможенная администрация Турции считает это предложение вполне целесообразным, поскольку в нем учитываются истинное содержание и дух положений Конвенции.

**iv) Пункт 5 части I приложения 9, первое предложение**

*После слова "требований" включить слова "а также обязанностей гарантийного объединения, изложенных в пункте 3" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).*

*Замечания Беларуси*

39. ГТК поддерживает предложенную поправку.

*Замечания ЕС и его государств-членов*

40. ЕС разделяет мнение России по поводу того, что обязанности объединений, изложенные в пункте 3 части I приложения 9, должны соблюдаться. Тем не менее, на его взгляд, обязанности объединения, изложенные в пункте 3, уже охвачены, и поэтому нет необходимости упоминать о них отдельно в пункте 5.

*Замечания Швейцарии*

41. Швейцария не сделала никаких конкретных замечаний.

*Замечания Турции*

42. Подзаголовок части I приложения 9 – "Условия и требования". Статья 3 части I приложения 9 определяет обязанности гарантийного объединения. Выражение "несоблюдения этих условий и требований", содержащееся в статье 5, уже включает в себя статью 3, поэтому, по всей видимости, необходимости во внесении поправки в статью нет.

**v) Пункт 7 части I приложения 9, строка 2**

*Заменить слова "Договаривающиеся стороны" словами "Договаривающаяся сторона" (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).*

*Замечания ЕС и его государств-членов*

43. ЕС склонен согласиться с этим предложением, однако хотел бы ознакомиться с дополнительными разъяснениями, прежде чем он определится со своей окончательной позицией.



*Замечания Швейцарии*

44. Швейцария не сделала никаких конкретных замечаний.

*Замечания Турции*

45. Российская Федерация предлагает заменить слова "Договаривающиеся стороны" словами "Договаривающаяся сторона". Однако после обстоятельного анализа был сделан вывод о том, что представленное предложение не меняет содержания данной статьи, поэтому изменения в нее вносить не следует. Если Российская Федерация обоснует причину внесения своего предложения, Таможенная администрация Турции готова рассмотреть его повторно.

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

46. МСАТ поддерживает предложения Российской Федерации.

**d) Статья 9 приложения 8**

47. Расширение членского состава Исполнительного совета МДП и установление правила о его формировании преимущественно из числа экспертов Договаривающихся сторон Конвенции МДП, на долю которых приходится обслуживание основного грузооборота в режиме МДП (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

*Замечания Беларуси*

48. Российская Федерация предлагает расширить членский состав ИСМДП и установить правило о его формировании преимущественно из числа экспертов Договаривающихся сторон Конвенции МДП, на долю которых приходится обслуживание основного грузооборота в режиме МДП. Поскольку вопрос о расширении членского состава ИСМДП требует дальнейшей оценки, ГТК предлагает продолжить его обсуждение на будущих сессиях WP.30.

*Замечания ЕС и его государств-членов*

49. ИСМДП лучше всего выполняет свою функцию, если в его состав входят квалифицированные и опытные эксперты, которые в прошлом действительно нередко были из Договаривающихся сторон, наиболее широко использующих процедуру МДП. Создавая прямую связь между числом книжек МДП и представительством, ИСМДП, возможно, будет не в состоянии привлечь подобных специалистов. Кроме того, доказано, что группа в составе девяти человек является оптимальной для эффективного проведения экспертного обсуждения. Сомнительно, что увеличение размера группы принесет какую-либо пользу в плане результатов. Не следует также забывать и о бюджетных ограничениях.

*Замечания Турции*

50. Исполнительный совет МДП создавался в качестве динамичного органа для осуществления контроля и оказания поддержки в применении процедуры МДП. Поэтому любые действия в отношении порядка его функционирования имеют жизненно важное значение.

51. Плюрализм мнений на самом деле является одним из основополагающих принципов международных платформ, позволяющих им обеспечивать проведение всесторонних оценок и выдвигать соответствующие соображения. Однако ИСМДП уже является вспомогательным органом АС.2, в котором широко представлены Договаривающиеся стороны. Шаги по увеличению числа членов ИСМДП могут подорвать эффективность и продуктивность работы этого органа.

52. Хорошо известно, что каждая Договаривающаяся сторона имеет право выдвинуть кандидата на выборы в ИСМДП. Поскольку географического распределения не предусмотрено, Договаривающиеся стороны, заинтересованные в системе МДП или желающие внести свой вклад в применение системы МДП в глобальном масштабе, уведомляют своих экспертов о том, что они могут участвовать в выборах. Включение экспертов из Договаривающейся стороны, которая активно использует систему МДП, безусловно повысит качество обсуждений и решений Совета. Однако Таможенная администрация Турции сомневается по поводу необходимости расширения состава. В конечном счете это может снизить структурную эффективность, обеспечиваемую в настоящее время девятью членами. Члены ИСМДП избираются представителями Договаривающихся сторон, участвующими в работе и присутствующими на совещаниях Административного комитета, большинством голосов. Поэтому к предложению, касающемуся изменения структуры этого динамичного органа, следует отнестись с осторожностью.

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

53. МСАТ всегда поддерживал призывы различных Договаривающихся сторон МДП обеспечить надлежащее представительство основных Договаривающихся сторон МДП в официальных органах МДП, в частности в Исполнительном совете МДП.

54. Это крайне важный вопрос, принимая во внимание ту роль, которую играет Российская Федерация в Конвенции МДП, являющаяся в настоящее время второй страной МДП, выдающей наибольшее количество книжек МДП, и страной МДП, где прекращается большая часть операций с применением книжек МДП.

55. В этой связи МСАТ поддерживает нынешнюю деятельность неофициальной группы, работающей над внесением возможных корректировок в состав ИСМДП, и заявление, опубликованное по случаю проведения последнего заседания АС.2 по данному вопросу.

### **III. Различные предложения по поправкам со стороны Российской Федерации, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14, и замечания к ним**

**а) Пункт о) статьи 1, строка 3**

*Заменить слова "от имени которого" словом "которым".*

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

56. МСАТ поддерживает предложения о пересмотре существующей терминологии Конвенции МДП.

**б) Статья 2, строки 2–3**

*После слова "нескольких" включить слово "таможенных".*

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

57. МСАТ поддерживает предложения о пересмотре существующей терминологии Конвенции МДП.

**с) Пункт 1 статьи 8, строка 2**

*После слова "суммы" включить слова "а в случае, если такая сумма не установлена, в полном объеме".*

**д) Пункт 3 статьи 8, строка 1**

*Заменить слова "должна устанавливать" словами "вправе устанавливать".*

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

58. Эти новые предложения по поправкам аналогичны предложениям, представленным Российской Федерацией в документе ECE/TRANS/WP.30/2014/17. В связи с вышеуказанными предложениями МСАТ еще раз заявляет о своей поддержке инициативы Российской Федерации вновь поднять важный вопрос о максимальном размере суммы гарантии и подтверждает свою готовность повторно изучить вопрос об уровне гарантии.

**е) Пункт 3 статьи 11, строки 2–3**

*Заменить слова "три месяца" словом "месяц".*

**ф) Пункт 4 статьи 11**

В конце пункта включить новую фразу *следующего содержания*:

"Если гарантийное объединение не уплачивает требуемые суммы в указанный срок, компетентные органы вправе взыскать упомянутые суммы с гарантийного объединения в безакцептном порядке с банковских счетов гарантийного объединения, а также за счет обеспечения покрытия ответственности гарантийного объединения к удовлетворению компетентных органов Договаривающейся стороны, в которой оно учреждено".

**г) Новый пункт 4-бис статьи 11**

После пункта 4 с внесенной в него поправкой включить новый пункт 4-бис *следующего содержания*:

"Если гарантийное объединение не уплачивает суммы, упомянутые в пунктах 1 и 2 статьи 8 в предписанный Конвенцией трехмесячный срок, то компетентные органы могут потребовать уплаты упомянутых сумм в судебном порядке в срок, установленный в соглашении, заключенном с национальным гарантийным объединением".

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

59. Предложения по поправкам к пункту 3 статьи 11 и пункту 4 статьи 11, а также предложение о включении в статью 11 нового пункта 4-бис направлены на:

- сокращение срока предъявления требования об уплате гарантийному объединению с трех месяцев до одного месяца (предложение по поправке к пункту 3 статьи 11);
- введение возможности для компетентных органов взыскивать соответствующие суммы в безакцептном и безусловном порядке как с банковских счетов объединения, так и за счет обеспечения, предоставленного гарантийным объединением, в случае если последнее не произвело оплату в

течение предусмотренных трех месяцев (предложение по поправке к пункту 4 статьи 11);

- введение возможности для компетентных органов взыскивать соответствующие суммы с гарантийного объединения в судебном порядке в срок, установленный в соглашении, заключенном с национальным гарантийным объединением (предложение о включении в статью 11 дополнительного нового пункта 4-бис).

60. МСАТ поддерживает инициативу Российской Федерации пересмотреть процедуру взыскания причитающихся сумм с гарантийного объединения, с тем чтобы ускорить выплаты в пользу государственного бюджета. Поэтому МСАТ не возражает против предлагаемых поправок к пункту 3 статьи 11 и пункту 4 статьи 11, а также предложения о включении в статью 11 нового пункта 4-бис.

61. В любом случае, условия такой процедуры взыскания всегда можно указать в национальном гарантийном соглашении, основанном на положениях национального законодательства, в дополнение к положениям Конвенции МДП.

**h) Статья 19, строка 2**

*После слова "предъявляться" включить слова "держателем книжки МДП".*

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

62. МСАТ поддерживает предложения о пересмотре существующей терминологии Конвенции МДП.

**j) Статья 19, второе предложение**

*Заменить существующий текст следующим текстом:*

"Таможенные органы страны отправления должны проверить соответствие сведений, указанных в грузовом манифесте, сведениям, содержащимся в транспортных или иных торговых документах и в документах, оформленных таможенными органами, в целях вывоза товаров, относящихся к данному грузу, провести досмотр груза и наложить таможенные печати и пломбы".

**k) (Приложение 6) Пояснительная записка 0.19, первое предложение**

*Исключить первое предложение.*

**l) Статья 21, строка 2**

*После слова "предъявляются" включить слова "держателем книжки МДП".*

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

63. МСАТ поддерживает предложения о пересмотре существующей терминологии Конвенции МДП.

**m) Статья 21, последняя строка**

*Заменить слова "относящейся к перевозимому грузу" словами "в которой перечислен весь содержащийся в них груз".*

**n) Пункт 1 статьи 38, строка 3**

*После слова "серьезном" включить слова "или неоднократном".*

**p) Пункт 1 статьи 38**

В конце пункта включить новое предложение *следующего содержания*:

"Условия, в соответствии с которыми нарушение таможенных законов и правил рассматривается как серьезное нарушение, определяются Договаривающейся стороной".

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

64. МСАТ поддерживает предложения о пересмотре существующей терминологии Конвенции МДП.

**q) Пункт 3 v) части I приложения 9, строка 3**

*После слова "учреждении" включить слова "в порядке, определенном национальными предписаниями Договаривающейся стороны".*

*Замечания Международного союза автомобильного транспорта*

65. Предложения Российской Федерации направлены на приведение требований, касающихся обеспечения покрытия ответственности гарантийного объединения, в соответствие с процедурами, определенными национальными предписаниями Договаривающихся сторон Конвенции МДП.

66. МСАТ в принципе поддерживает такой подход. Кроме того, нынешняя формулировка пункта 3 v) части 1 статьи 9 Конвенции МДП уже позволяет компетентным органам и гарантийным объединениям проявлять гибкость в выборе способа, с помощью которого национальное гарантийное объединение покрывает свою ответственность в соответствии с Конвенцией МДП и национальным законодательством. Поэтому МСАТ считает, что на данном этапе внесение поправок в пункт 3 v) части 1 статьи 9 не требуется.

---