



---

**Европейская экономическая комиссия****Административный комитет  
Конвенции МДП 1975 года****Семьдесят первая сессия**

Женева, 16–17 октября 2019 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

**Пересмотр Конвенции****Предложения по поправкам к Конвенции,  
подготовленные Исполнительным советом МДП\*****Представлено Международным союзом автомобильного  
транспорта****I. История вопроса**

1. На шестьдесят восьмой сессии Административного комитета Конвенции МДП 1975 года (АС.2) в июне 2018 года Исполнительный совет МДП (ИСМДП) представил предложения о поправках к Конвенции МДП, направленные на устранение бумажной процедуры направления информации, предусмотренной в части II Приложения 9, под пунктами 4 и 5, и пунктом 2 статьи 38 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2018/12).

2. Ввиду растущих проблем, с которыми стали сталкиваться транспортные операторы МДП, и опасений, возникающих у их ассоциаций МДП в связи с практическим использованием Международного банка данных МДП (МБДМДП) некоторыми таможенными органами, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) представил предложения о поправках (пояснительные записки) к Конвенции МДП, направленные на дальнейшее уточнение поправок, предложенных ИСМДП (неофициальный документ № 22 (2018 год)).

3. На семьдесят девятой сессии ИСМДП в декабре 2018 года МСАТ представил дополнительные обоснования своих предложений о поправках, такие как результаты опроса, проведенного среди ассоциаций МДП в отношении использования МБДМДП, процедуры выдачи книжек МДП транспортным операторам и общий анализ проблемы (неофициальный документ № 25 (2018 г.)). Вопросы, заданные в ходе опроса, были следующими:

а) Какова текущая практика использования МБДМДП и каким образом национальные таможенные органы намерены реализовать поправки, предложенные ИСМДП?

---

\* В данном документе воспроизводится без изменений текст, переданный секретариату.



b) Связаны ли информационные системы таможенных администраций и всех таможенных постов, открытых для процедуры МДП, с МБДМДП через веб-сервис в режиме реального времени (онлайн)? Если нет, экспортируются ли данные МБДМДП и доступны ли они таможенным постам, открытым для процедуры МДП?

c) Существует ли соглашение или процедура, четко определяющая обязанности таможенных органов и национальных ассоциаций по вводу / подтверждению данных, срокам передачи данных и т. д.?

d) Какова ответственность таможенной администрации и национальной ассоциации: 1) в отсутствие данных авторизации (как в настоящее время, так и после вступления в силу предложений по поправкам) в МБДМДП; 2) если данные об исключении введены / не обновлены?

e) Какова резервная процедура в случае сбоя системы или отсутствия данных?

4. На шестьдесят восьмой сессии АС.2 в октябре 2018 года Комитет решил предоставить МСАТ доступ к МБДМДП, чтобы содействовать всем заинтересованным сторонам в постоянной актуализации данных о транспортных операторах МДП.

## II. Развитие событий и текущий статус

5. Несмотря на то, что резонанс, созданный на последних совещаниях компетентных органов Конвенции МДП, помог смягчить негативные последствия для транспортных операторов, связанные с проверками их статуса в МБДМД, МСАТ продолжает получать жалобы и доказательства задержек или отказов таможенных органов в принятии книжек МДП из-за отсутствия данных в МБДМД (см. некоторые примеры в приложении I). Кроме того, несмотря на четкую формулировку нового регламента Европейского Союза, касающегося передачи данных о держателях книжек МДП через МБДМДП, согласно информации, имеющейся у МСАТ, некоторые таможенные администрации выпустили инструкцию по использованию МБДМДП для проверки статуса держателей МДП, в которой даются инструкции отклонить таможенную декларацию на основании результатов проверки статуса держателя в МБДМДП (см. Приложение II).

6. Спустя год после решения АС.2 предоставить МСАТ доступ к МБДМДП международная организация, ответственная за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий так и не получила этот доступ и, таким образом, не может обеспечить своим ассоциациям-членам и их транспортным операторам беспрепятственный прием книжек МДП во всех таможнях для держателей книжек МДП, должным образом допущенных к процедуре МДП.

7. В то же время предварительная сверка данных в МБДМДП с данными ассоциаций МДП / таможенных органов, проведенная секретариатом МДП, показала, что ряд транспортных операторов МДП (всего 174) вообще не были зарегистрированы в МБДМДП, хотя и были должным образом допущены национальными таможенными органами и получают книжки МДП.

## III. Анализ и предложения МСАТ

8. Любая инициатива или предложение о внесении поправок должны служить цели и соблюдать законные права заинтересованных сторон. Наряду с достижением главной цели МБДМДП содействовать обмену информацией между компетентными органами Договаривающихся сторон и национальными объединениями и обеспечить контролируемый доступ к системе МДП, крайне важно защитить законные права держателей книжек МДП путем введения следующих поправок, предложенных МСАТ:

а) Дополнить пункт 4 Части II Приложения 9 следующим образом: "Отсутствие данных в электронных приложениях, разработанных секретариатом МДП под контролем Исполнительного совета МДП, касательно разрешения лица пользоваться книжками МДП, не является основанием для отказа в принятии книжек МДП таможенным органом. В случае отсутствия соответствующих данных таможенные органы должны проверять альтернативные источники информации (например, систему контроля за использованием книжек МДП, созданной международной организацией, уполномоченной на основании пункта 2-бис статьи 6)";

б) Добавить следующий текст к Пояснительной записке к статье 38 (0.38.2): "Информация о временном или окончательном лишении всякого лица права пользования постановлениями настоящей Конвенции должна быть сообщена и доступна в электронных приложениях, разработанных секретариатом МДП под контролем Исполнительного совета МДП, лишь компетентным органам страны, в которой соответствующее лицо учреждено или имеет постоянное местопребывание, в ассоциацию (ассоциации) в стране или на таможенной территории, где было совершено нарушение, и Исполнительному совету МДП."

9. Кроме того, для такой важной системы хранения данных держателей МДП, которая служит своей задаче в целях аутентификации, МБДМДП должен быть открыт для всех заинтересованных сторон МДП, в частности: для таможни, национальных объединений, всех зарегистрированных держателей книжек МДП и МСАТ. Каждый держатель МДП должен быть уверен, что книжка МДП представляет собой не только финансовую гарантию и таможенную декларацию, но также является доказательством контролируемого доступа, признаваемого в каждой таможене. По этой причине МСАТ должен получить доступ к МБДМДД без дальнейших задержек, и держатели МДП должны иметь возможность проверять данные в МБДМДД как другие заинтересованные стороны. Будущая процедура eTIR в идеале подразумевает, что система eTIR связывается с системами МСАТ, представляющими частный сектор, в режиме реального времени и через веб-сервис. Когда МСАТ получит доступ к МБДМДД через веб-сервис, он разработает инструмент мгновенной перекрестной проверки при выдаче книжек МДП / электронных гарантий, который будет сравнивать данные, имеющиеся в МБДМДД, с данными его членской ассоциации МДП. В случае какого-либо несоответствия, как ассоциация, так и ее держатель МДП будут предупреждены, чтобы исправить возможное несоответствие информации с их национальной таможенной администрацией до использования книжки МДП / электронной гарантии. Такая процедура позволит значительно сократить, если не полностью избежать, незаконных отказов в приеме книжек МДП или электронных гарантий в случаях отсутствия или несоответствия информации.

10. Мы уверены, что, если вышеупомянутые предложения МСАТ от имени частного сектора будут рассмотрены положительно, это даст больше возможностей всем заинтересованным в системе МДП сторонам восстановить ее конкурентоспособность по сравнению с любыми новыми появляющимися транзитными услугами.

## Приложение I

[English only]

Copy of email of Kyrgyz association reporting of the problem encountered by TIR carnet holder at the Czech customs of departure, due to absence of his status. The situation was resolved after intervention of Czech TIR association.

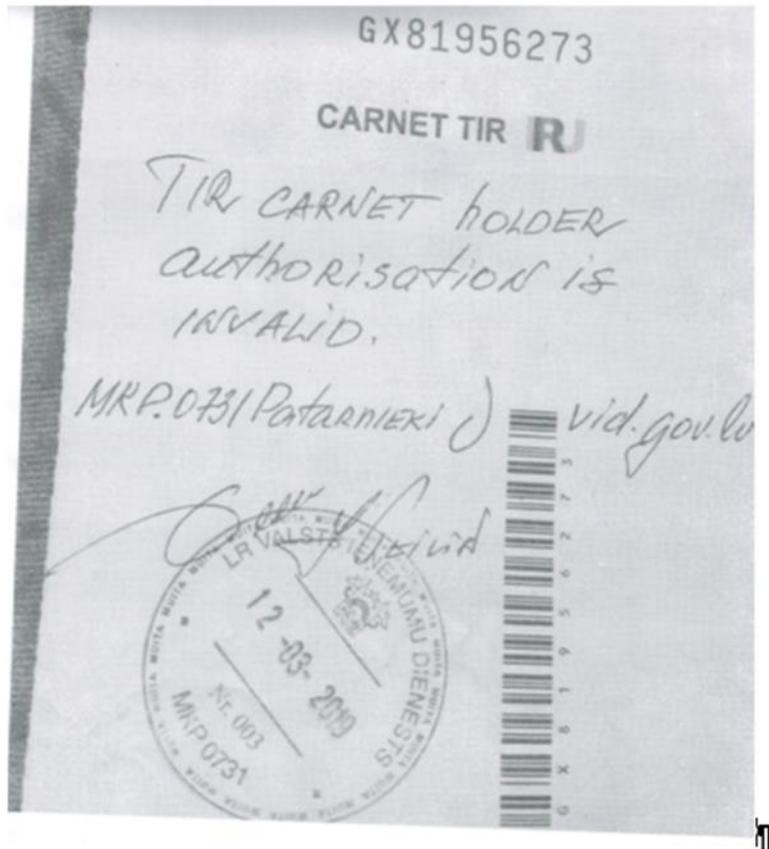
**From:** Beknazar Mamytov [mailto:b.mamytov@airto-kr.com]  
**Sent:** vendredi 7 juin 2019 11:37  
**To:** asktirweb.support <asktirweb.support@iru.org>  
**Subject:** problem with TIR Carnet XB79614788

Good day,

Our carrier encountered a problem when transporting from the Czech Republic. Customs officer says that he does not see carrier status and TIR Carnet № XB79614788 in his system.

Best regards,  
Beknazar Mamytov  
TIR Department  
Association of International Road Transport Operators of the Kyrgyz Republic (AIRTO KR)  
720000, Kyrgyz Republic, Bishkek,  
Igemberdieva str.,1/A

Copy of tear-off of the TIR carnet withdrawn by Latvian customs authorities due to “invalid authorisation of TIR carnet holder”. The Ukrainian TIR holder had to complete the transport operation under European Union transit procedure.



## Приложение II

[English only]



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE  
Agenția Națională de Administrare Fiscală

Direcția Generală a Vămirilor  
Direcția Reglementări Vamale



**ANAF**

Direcția Generală a Vămirilor  
Str. Alexandru I. Vasiliu nr.34-40,  
Sector 6, București  
Tel: 021.315.58.58  
Fax: 021.313.82.51  
E-mail: vama@customs.ro

**Către:** Agenții economici autorizați NCTS -TIR  
**Ref:** informare în aplicarea regimului TIR  
**Nr/Data:** 31321/TZ/14.12.2018

Prin prezenta vă informăm următoarele:

Începând cu data de 18.12.2018, se va efectua în aplicația NCTS-TIR verificarea automată a validității numărului de identificare al titularului carnetului TIR prin conectarea NCTS –TIR la baza de date transportatori TIR autorizați a UNECE, denumită International TIR Data Bank (ITDB).

Această verificare vizează rubrica 50 din declarația de tranzit TIR, respectiv câmpul „deținător carnet TIR” și se realizează în momentul în care declarantul accesează butonul „submit”.

Astfel, în urma verificării automate, se vor întâlni următoarele situații:

1. Dacă numărul de identificare al titularului carnetului TIR este valid, declarația se validează și trece în starea submitted, iar fluxul de vămuire își urmează cursul, conform etapelor existente în prezent;
2. Dacă numărul de identificare al titularului carnetului TIR nu este valid, NCTS va afișa unul din următoarele mesaje: „002 - Holder revocat”, „003 - Holder cu valabilitate expirată”, „004 – Holder exclus”. În aceste cazuri, declarația este respinsă.
3. Dacă numărul de identificare al titularului carnetului TIR nu se află înregistrat nici în baza de date ITDB nici în baza de date NCTS, în momentul accesării butonului „submit”, NCTS va afișa mesajul „Holder inexistent”. În acest caz, se va contacta autoritatea vamală în vederea luării măsurilor corespunzătoare.

Având în vedere aspectele prezentate, vă solicităm să informați persoanele din cadrul societății dvs. responsabile de completarea declarațiilor de tranzit în aplicația NCTS-TIR, pentru procesarea corectă a acestora.

**Director:**  
Elena Spătaru



1

www.customs.ro

*Unofficial translation from Romanian:*

National Tax Administration Agency (A.N.A.F.)

General Directorate of Customs

To: authorized economic operators NCTS-TIR

Ref: information on the application of the TIR procedure

No 31321/TZ/14.12.2018

We hereby inform you of the following:

Starting with 18.12.2018, the NCTS-TIR application will automatically check the validity of the TIR Carrier ID number by connecting NCTS-TIR to ITDB.

This verification concerns box 50 of the TIR transit declaration, namely the 'TIR carnet holder' field and seizures when the declarant accesses the 'submit' button.

Following automated verification, next situations will occur:

1. If the TIR carnet holder identification number is valid, the declaration is validated and passed to the submitted status and the customs flow follows its course according to the current stages.
2. if the identification number of the TIR holder is invalid, NCTS will display one of the following messages: "002-Holder revoked", "003-Holder with expired validity", "004-Holder excluded". In these cases, the declaration is rejected.
3. If the TIR carnet holder identification is not recorded in either the ITDB or the NCTS, when the 'submit' button is accessed, NCTS will display the 'Holder non-existent' message. In this case the Customs Authority will be contacted to take appropriate action.

In this regard, we ask you to inform the persons in your company responsible for filling in the transit declarations in the NCTS-TIR application, in order to process them correctly.

Director

Elena Spataru

---