



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2003/2
26 November 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Сто третья сессия, 4-7 февраля 2003 года,
пункт 5 b) повестки дня)

**ТАМОЖЕННЫЕ КОНВЕНЦИИ О ВРЕМЕННОМ ВВОЗЕ ЧАСТНЫХ ДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ (1954 ГОДА) И ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ
СРЕДСТВ, СЛУЖАЩИХ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ (1956 ГОДА)**

Применение Конвенции

Трудности, связанные с их применением

**Передано Международным туристским альянсом/Международной
автомобильной федерацией (МТА/ФИА)**

Примечание: Ниже секретариат воспроизводит сообщение, переданное Международным туристским альянсом/Международной автомобильной федерацией (МТА/ФИА).

А. ВВЕДЕНИЕ

1. МТА/ФИА просят Рабочую группу изложить свою точку зрения по нижеследующим вопросам. Мнение Рабочей группы имеет решающее значение для успешного проведения переговоров и решения этих проблем.

В. ВОЗНИКШИЕ ТРУДНОСТИ

I. Судебное разбирательство по таможенным сборам в Индии; две неурегулированные претензии

ДЕЛО 1: Таможенная талонная книжка (CPD) № D 634658, выданная Туристским и автомобильным клубом (ТАС) Ирана в 1969 году г-ну П. Джохару

2. Данное дело можно резюмировать нижеследующим образом. В адрес МТА/ФИА от гарантийного объединения Индии поступило досье о переписке, касающейся этого дела, объемом свыше 100 страниц. Соответствующее транспортное средство не было реэкспортировано из Индии до установленного предельного срока, истекшего в июне 1970 года. В 1973 году таможенные органы наложили арест на это транспортное средство. В 1976 году таможенные органы Индии приняли решение по этому делу, и обоснованность ареста и продажи этого транспортного средства с аукциона была подтверждена. В 1972 году министерство финансов Индии заявило, что в отношении конфискованных транспортных средств не будут взиматься сборы. Гарантийное объединение сочло, что данное дело закрыто. В 1988 году - через 12 лет после вынесения официального постановления таможенными органами (1976 год) - гарантийному объединению было предложено уплатить разницу по величине сбора. В последующих письмах таможенные органы Индии заявили об отмене решения об аукционной скидке (1990 год), об отмене заявления министерства финансов от 1972 года (1992 год), о восстановлении юридической силы решения об аукционной скидке (1993 год). Краткое досье по этому делу прилагается.

3. Таможенный секретариат МТА/ФИА настоятельно призывает таможенные органы Индии отказаться от данной претензии, предъявленной 32 года тому назад, поскольку таможенные органы по необъяснимым причинам в течение 12 лет не предпринимали никаких действий для взыскания сборов. Конвенцией ООН от 1954 года не установлены предельные сроки в отношении таких обстоятельств, однако предполагается, что правительства должны действовать в соответствии с духом международных конвенций, предусматривающих разумные временные рамки для урегулирования проблем, связанных с нарушением правил временного ввоза. По этому делу запрашивается мнение Рабочей группы.

ДЕЛО 2: Таможенная талонная книжка (CPD) № 418711 Ud со сроком действия до 5 июня 1990 года, выданная Туристским и автомобильным клубом (ТТОК) г-ну Челалу Коюнчу.

4. Данное дело можно резюмировать нижеследующим образом. В адрес МТА/ФИА от гарантийного объединения Индии поступило досье о переписке, касающейся этого дела, объемом свыше 100 страниц. В 1990 году на соответствующее транспортное средство таможенные органы Индии наложили арест и были арестованы также оба водителя за контрабанду золотом и серебром. В 1990 году была представлена таможенная претензия, поскольку это транспортное средство не было реэкспортировано. В течение пяти лет гарантийное объединение неоднократно просило подтвердить факт наложения ареста на транспортное средство. Этот факт был официально признан таможенными органами Индии в 1995 году, и в данной связи была потребована уплата сборов в полном объеме. До настоящего времени гарантийному объединению не было сообщено никаких подробностей относительно перепродажи транспортного средства, его реализации с аукциона или передачи в пользование кому-либо лицу.

5. Таможенный секретариат МТА/ФИА настоятельно призывает таможенные органы Индии отказаться от этой претензии, предъявленной 12 лет тому назад, поскольку доказательства наложения ареста на транспортное средство были представлены гарантийному объединению только через пять лет после его конфискации, что противоречит положениям пунктов 2 и 3 статьи 13. Кроме того, реэкспорт или официальная передача оказались невозможными, поскольку в течение последних 12 лет таможенные органы Индии не представили никакой четкой информации о том, что произошло с этим транспортным средством. Краткое досье по этому делу прилагается. По этому делу запрашивается мнение WP.30.

II. Таможенные процедуры в Турции

6. МТА/ФИА обратились к таможенным органам Турции с просьбой дать разъяснения по поводу изменений в таможенных правилах Турции. В августе 2002 года некоторые объединения, выдающие таможенные талонные книжки (CPD), сообщили МТА/ФИА о том, что водители коммерческих транспортных средств сталкиваются с проблемами на границах Турции. В этих сообщениях говорилось об отказах принимать CPD; о проставлении штампа в CPD при въезде, но отказе оформлять книжку при выезде; о том, что вместо CPD требуется особый "въездной-выездной" документ (на турецком и английском языках); о различных по величине сборах, взимаемых за этот новый турецкий документ; об отказах удовлетворить требование о выдаче квитанций, удостоверяющих уплату сбора; о несоответствии пограничных формальностей на различных таможенных постах. Новый турецкий документ, по-видимому, затрудняет, а не облегчает осуществление пограничных формальностей в Турции. МТА/ФИА, а также наши объединения, выдающие CPD, настоятельно требуют предоставления новой информации о текущей ситуации в таможенной сфере в Турции.

7. МТА/ФИА получили информацию о том, что в адрес наших объединений, выдающих CPD, за последние месяцы поступила масса таможенных претензий из Турции, примерно 80% из которых были несправедливо предъявлены в отношении правильно оформленных CPD. Это свидетельствует, по всей видимости, об отсутствии централизованной проверки данных о въезде и выезде транспортных средств. Задача представления требующегося доказательства реэкспорта по этим претензиям создает неоправданные трудности для объединений, выдающих CPD, и для гаранта из Турции.

8. МТА/ФИА выражают обеспокоенность в связи с тем, что усилия по облегчению пересечения границ в Турции затрудняются введением новых формальностей; что существуют транспортные средства, которые не регистрируются надлежащим образом, а это ведет к увеличению числа необоснованных претензий; и что необъявляемые изменения требований к документации сеют панику среди международных транспортных компаний и водителей.

9. МТА/ФИА настоятельно призывают таможенные органы Турции соблюдать принцип облегчения пересечения границ, предусмотренный международными конвенциями, обеспечивать эффективное осуществление таможенных процедур с целью недопущения необоснованных претензий и представлять официальные заблаговременные уведомления международным организациям через гарантийное объединение Турции о любых изменениях таможенных процедур, непосредственно затрагивающих аспекты использования таможенных документов, относящихся к ведению этих таможенных организаций. По этому вопросу запрашивается мнение WP.30.

III. Судебное разбирательство по таможенным сборам в Египте: предусмотренные Конвенцией предельные сроки

10. МТА/ФИА занимаются вместе с гарантийным объединением в Египте решением вопросов, связанных с непоплаченными таможенными претензиями, некоторые из которых остаются неурегулированными в течение многих лет ввиду неверного толкования терминов Конвенции ООН 1954 года. Задача гарантийного объединения состоит в налаживании сотрудничества и достижении взаимопонимания с таможенными органами Египта, которым было предложено исправить ошибки прошлого и отказаться от значительного числа необоснованных претензий.

11. МТА/ФИА считают, что большинство этих претензий являются необоснованными по следующим причинам: претензия не была представлена в течение одного года после истечения срока действия CPD (статья 26); таможня не представила разбивку расчетов

сборов в течение одного года после уведомления о претензии (статья 26); таможня не уложились в годичный предельный срок, отведенный для оспаривания представленных доказательств (статья 27); таможня не согласилась с невозможностью обратного вывоза по причине обстоятельств непреодолимой силы (статья 25-бис)); таможня не приняла к сведению в качестве доказательства обратного вывоза штампы стран, через которые впоследствии имел место проезд, либо другие обоснованные документальные доказательства (статья 24); информация о наложении ареста на транспортное средство, о его продаже с аукциона и о судебных делах не была доведена до сведения гарантийного объединения в надлежащее время (статья 13). Другие таможенные претензии трудно урегулировать в оперативном порядке ввиду использования высоких штрафов и сборов, которые не охватываются положениями международных конвенций.

12. МТА и ФИА настоятельно призывают таможенные органы Египта тщательно следить за предельными сроками и учитывать другие положения, которые четко изложены в Конвенции 1954 года. Что касается наложения ареста на транспортные средства либо других дел, связанных с судебными исками, то таможенным органам Египта предлагается немедленно сообщать обо всех соответствующих подробностях гарантийному объединению. Что касается штрафов, сборов и неустоек, взимаемых в связи осуществлением преступной деятельности, то таможням настоятельно рекомендуется принимать меры против лиц, совершающих нарушения, в соответствии с положениями статьи 28. Таможенным органам Египта предлагается соблюдать условия соглашений, заключенных в прошлом с МТА/ФИА в отношении выполнения положений международных конвенций и урегулирования давних таможенных претензий. По этому вопросу запрашивается мнение WP.30.

IV. Контрабандная перевозка транспортных средств в Иран (Исламскую Республику)

13. МТА/ФИА сообщили WP.30 в феврале 2002 года, что ряд транспортных средств были незаконно ввезены в Иран (Исламскую Республику) из Турции на основании таможенных талонных книжек (CPD), в связи с чем были предъявлены таможенные претензии. Эти транспортные средства, некоторые из которых были украдены, были ввезены в Иран с целью перепродажи. Турецкой полицией был арестован ряд граждан Турции, принимавших участие в контрабанде и незаконной торговле, и фамилии и адреса иранских соучастников были переданы в Интерпол. Гарантийное объединение в Иране сообщило МТА/ФИА, что Интерпол и таможенные органы Ирана выявили местонахождение ряда этих транспортных средств.

14. МТА/ФИА настоятельно просят таможенные органы Ирана отказаться от таможенных претензий по тем транспортным средствам, в отношении которых через официальные каналы (полицию, Интерпол, таможенные органы, судебные власти) поступила документация, подтверждающая осуществление преступной деятельности. Иранским органам настоятельно рекомендуется принять меры против лиц, совершивших преступления, в соответствии со статьей 28 Конвенции 1954 года. По этому вопросу запрашивается мнение WP.30.

Приложение

ИНДИЯ - ДЕЛО 1

Таможенная талонная книжка (CPD) № D 634658, выданная Туристским и автомобильным клубом (ТАС) Ирана в 1969 году г-ну П. Джохару

Содержание досье

9 июня 1969 года - въезд транспортного средства в Индию через контрольно-пропускной пункт в Хуссайнивале.

26 марта 1970 года - уведомление о таможенном сборе в размере 26 541 индийской рупии.

3 июня 1970 года - продление срока, в течение которого транспортное средство подлежало реэкспорту. Транспортное средство не было реэкспортировано.

26 июня 1972 года - уведомление, направленное в ФИАА (гаранту) министерством финансов/таможней Индии, заместителем секретаря правительства Индии, в котором было указано следующее: *"Было решено, что при конфискации моторизованного перевозочного средства, ввезенного на основании таможенной талонной книжки, по причине любого нарушения правил, предусмотренных в триптихе, ответственность за оплату таможенных сборов прекращается"*.

19 апреля 1973 года - наложение ареста таможней на транспортное средство и его последующая продажа с аукциона за 8 100 индийских рупий.

14 мая 1976 года - официальное постановление таможни, Нью-Дели, подтверждающее безусловную конфискацию транспортного средства и получение выручки от его продажи с аукциона в размере 8 100 индийских рупий.

24 марта 1988 года - записка управления по правовым вопросам министерства юстиции судопроизводства Индии, касающаяся заключенного между ФИАА и правительством соглашения от 27 апреля 1977 года о конфискации транспортных средств и получении выручки от продажи с аукционов, в которой указывается, что после конфискации обязательство об уплате сборов не теряет силы. ФИАА несет ответственность за уплату сборов, "за исключением суммы, освобожденной от уплаты сбора" (выручка от продажи с аукциона).

30 сентября 1988 года и 16 ноября 1988 года - таможня Индии подтверждает наложение ареста на транспортное средство и его продажу с аукциона и требует от ФИАА оплаты разницы по величине сбора в размере 18 441 индийской рупии.

13 апреля 1989 года - ФИИАА напоминает таможене Индии о решении министерства финансов от 1972 года. ФИИАА считает данное дело закрытым, поскольку в течение предшествующих 12 (двенадцати) лет не поступило никаких требований о дополнительной оплате. ФИИАА ссылается на решение министерства финансов от 26 июня 1972 года, в соответствии с которым ответственность за уплату сборов прекращается.

22 июня 1990 года - таможеня сообщила об отказе согласиться со скидкой в размере выручки от продажи с аукциона и требует полной уплаты сбора в размере 26 541 индийской рупии.

В своих последующих письмах таможеня продолжает настаивать на уплате, а ФИИАА - на отказе от претензий. Мнение МТА/ФИА по данному делу соответствует мнению ФИИАА, и МТА/ФИА призывает таможеню отказаться от претензий.

3 июня 1992 года - таможеня в Амритсаре сообщила ФИИАА о том, что решение министерства финансов от 1972 года "отменено и заменено "запиской" министерства юстиции от 24 марта 1988 года".

23 апреля 1993 года - распоряжение таможи об уплате по претензии в сумме в 18 441 индийскую рупию (за вычетом выручки от продажи с аукциона).

26 июля 1993 года - ФИИАА обращается в таможеню с повторным заявлением о фактах и основаниях для апелляции, подчеркивая, в частности, то обстоятельство, что уплаты дополнительной суммы сбора не требовалось в течение 12 лет.

10 сентября 1993 года - таможеня отклоняет апелляцию ФИИАА на тех основаниях, что сбор на конфискованный товар все же может быть истребован в силу записки министерства юстиции от 24 марта 1988 года.

В своих последующих письмах таможеня продолжает настаивать на уплате, а ФИИАА - на отказе от претензий. Судебные издержки ФИИАА продолжают расти. Мнение МТА/ФИА по данному делу соответствует мнению ФИИАА, и МТА/ФИА призывает таможеню отказаться от претензий.

7 июня 2002 года - последнее требование об уплате сбора в размере 18 441 индийской рупии плюс проценты (примерно 654 долл. США с процентами).

ИНДИЯ - ДЕЛО 2

Таможенная талонная книжка (CPD) № 418711 Ud со сроком действия до 5 июня 1990 года, выданная Туристским и автомобильным клубом (ТТОК) Турции г-ну Ч. Коюнчу

Содержание досье

21 февраля 1990 года - Въезд транспортного средства в Индию через таможню на Аттари роуд с разрешением находиться в стране до 4 июня 1990 года.

31 августа 1990 года - ФИАА (гаранту) было направлено уведомление о таможенной претензии.

12 декабря 1990 года - Г-н Коюнчу направил ТТОК письмо, согласно которому полиция Анкары проинформировала его о том, что на его транспортное средство был наложен арест по причине контрабанды золотом и что оно находится в таможне Нью-Дели. Оба водителя были арестованы.

14 февраля 1991 года - ТТОК сообщил ФИАА, что транспортное средство было конфисковано таможней и, возможно, находится на территории таможни в Нью-Дели. ТТОК просит посольство Турции подтвердить этот факт.

10 июня 1991 года - Уведомление о расчете сборов в размере 1 064 537 индийских рупий.

29 июня 1991 года - ФИАА просит таможню подтвердить, что транспортное средство находится на территории таможни в Нью-Дели.

4 декабря 1991 года - Таможня сообщила, что транспортное средство никому не передано и не конфисковано таможней в Нью-Дели и что она вновь требует уплатить сбор.

24 марта 1992 года - Г-н Коюнчу направил ТТОК письмо с указанием фамилий соответствующих водителей, а также фамилий, адресов и контактных номеров их адвокатов в Нью-Дели.

3 декабря 1992 года - ТТОК просит ФИАА связаться с адвокатом в Нью-Дели, руководством тюрьмы в Нью-Дели и таможней с целью получения информации о транспортном средстве.

23 апреля 1993 года - Таможня пересматривает факты по данному делу (без каких-либо упоминаний о письмах г-на Коюнчу) и вновь предъявляет требование об уплате сборов на тех основаниях, что не может быть представлено никаких доказательств ареста либо официальной передачи транспортного средства.

11 июля 1995 года - Таможня направила письмо ФИАА, упомянув об аресте водителя Ф. Байдера за контрабанду и о наложении ареста на транспортное средство. Требование об уплате сбора обусловлено тем, что транспортное средство не было реэкспортировано и не было официально передано таможне. *Таким образом, впервые признан факт наложения ареста на транспортное средство.*

23 мая 1997 года - ТТОК в своем ответе на письмо ФИАА от 7 апреля 1997 года указал, что отказывается оплатить данную претензию по той причине, что таможня подтвердила факт наложения ареста на транспортное средство и тюремного заключения водителя.

31 августа 1998 года - Таможня проинформировала ФИАА, что в соответствии с запиской министерства юстиции от 24 марта 1988 года после конфискации действие обязательства оплатить сбор не прекращается.

29 января 1999 года - МТА/ФИА в своем письме ФИАА сослались на статью 13 Конвенции 1954 года, которая гласит, что требование об обратном вывозе может приостанавливаться во время ареста и что органам власти следует уведомлять гаранта о том, что они намерены делать с транспортным средством, на которое наложен арест. ФИАА предлагается настоятельно призвать органы власти Индии к соблюдению положений Конвенции.

3 мая 1999 года - ФИАА направляет в таможню письмо, ссылаясь на статью 13 Конвенции 1954 года и отмечая, что так и не поступило никакой информации о наложении ареста на транспортное средство, что случилось с этим транспортным средством, либо о том, было ли оно продано с аукциона. К таможне была обращена просьба представить всю надлежащую информацию.

2000 и 2001 годы - Таможня продолжает настаивать на полной оплате претензии в размере 1 064 537 индийский рупий.

17 мая 2001 года - ФИАА напоминает таможне о положениях Конвенции, согласно которым оплате не подлежат претензии по тем транспортным средствам, которые не могут быть реэкспортированы ввиду наложения на них ареста таможней.

8 марта 2002 года - Таможня напомнила ФИАА о том, что, несмотря на наложение ареста на транспортное средство, оплата должна быть произведена.

15 марта 2002 года - ФИАА информирует ТТОК о том, что по-прежнему причитается оплата, причем с 20-процентной надбавкой на ее прежнюю сумму.
