


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом**
**137-я сессия**

Женева, 10–13 июня 2014 года

**Доклад Рабочей группы по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом, о работе ее 137-й сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	2	3
III. Вступительное заявление .....	3	3
IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	4	4
V. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня) .....	5–13	4
A. Европейский союз .....	6	4
B. Организация экономического сотрудничества .....	7–9	5
C. ЕврАзЭС .....	10–12	6
D. Всемирная таможенная организация .....	13	6
VI. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 4 повестки дня) .....	14–34	6
A. Статус Конвенции .....	14	6

GE.14-06391 (R) 060814 060814



\* 1 4 0 6 3 9 1 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



В.	Пересмотр Конвенции .....	15–25	7
1.	Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП.....	15–19	7
2.	Предложения по поправкам к Конвенции: транспортные средства со скользящими пóлами .....	20	9
3.	Предложение по поправке к Конвенции: применение процедуры МДП в рамках таможенного союза с единой таможенной территорией или в одной стране.....	21–22	9
4.	Предложения по поправкам к Конвенции: требования к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации .....	23–25	10
С.	Применение Конвенции .....	26–34	11
1.	Применение Конвенции в Российской Федерации .....	26–30	11
2.	Увеличение числа мест погрузки и разгрузки.....	31	12
3.	Системы электронного обмена данными, связанные с МДП...	32	12
4.	Урегулирование требований об уплате.....	33	12
5.	Другие вопросы .....	34	13
VII.	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года ("Конвенция о согласовании") (пункт 5 повестки дня).....	35–40	13
А.	Статус Конвенции.....	35	13
В.	Приложение 8, касающееся автомобильных перевозок .....	36–37	13
	Международный весовой сертификат транспортного средства .....	37	13
С.	Приложение 9, касающееся пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок .....	38	13
Д.	Определение эффективности порядка пересечения границ и Конвенция о согласовании .....	39–40	14
VIII.	Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (пункт 6 повестки дня).....	41	14
IX.	Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 7 повестки дня) .....	42	15
X.	Круг ведения и правила процедуры Рабочей группы (пункт 8 повестки дня).....	43–44	15
XI.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня) .....	45–46	16
А.	Сроки проведения следующих сессий .....	45	16
В.	Ограничение на распространение документов .....	46	16
XII.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня).....	47–48	16

## **I. Участники**

1. Рабочая группа (WP.30) провела свою 137-ю сессию 10–13 июня 2014 года в Женеве. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словении, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швеции и Эстонии. Присутствовали также представители Европейского союза (ЕС). Были представлены следующие межправительственные организации: Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Евразийская экономическая комиссия. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международная ассоциация изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

2. WP.30 утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.30/273).

## **III. Вступительное заявление**

3. В своем вступительном заявлении директор Отдела транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-жа Эва Мольнар подчеркнула в качестве одного из важных итогов последней сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) его просьбу в адрес всех вспомогательных органов о включении в их повестки дня вопроса об участии стран, не являющихся членами ЕЭК, в обсуждениях, касающихся тех международных соглашений и конвенций в области транспорта, договаривающимися сторонами которых они являются. Этот вопрос имеет особое значение для глобальных соглашений, включая соглашения, касающиеся правил в области транспортных средств, перевозки опасных грузов и конвенций, регулирующих процедуры пересечения границ, включая Конвенцию МДП 1975 года и Конвенцию о согласовании 1982 года. Она настоятельно просила Рабочую группу уделить внимание этому вопросу, поскольку на сессии 2015 года ожидается, что все вспомогательные органы представят КВТ сводный доклад, с тем чтобы обеспечить равноправие и возможность участия в процессе изменения, обновления и пересмотра юридических соглашений, обслуживаемых ЕЭК ООН. Кроме того, она выразила надежду, что проблема, связанная с территориальными ограничениями применения Конвенции МДП на территории Российской Федерации, будет разрешена в ходе текущей сессии Рабочей группы и последующего совещания Административного комитета МДП (АС.2). Она вновь обратилась с призывом продолжить процесс совершенствования применения системы МДП и повышения ее прозрачности и выразила надежду на то, что достижению этих целей будет способствовать полномасштабное внедрение системы eTIR. Кроме того, она напомнила Рабочей группе, что секретариат получил от правительства

Российской Федерации ряд предложений о внесении поправок в Конвенцию МДП, которые заслуживают дополнительного изучения на национальном уровне, с тем чтобы их можно было подробно обсудить на следующей сессии WP.30 в октябре 2014 года. В этой связи секретариат представит данные предложения в официальном документе на трех официальных языках ЕЭК. И наконец, она настоятельно призвала участников уделить надлежащее внимание Конвенции о согласовании и подготовке к сессии Административного комитета, которая пройдет в октябре 2014 года, особенно с учетом возможного вклада Конвенции о согласовании в осуществление Рамочного соглашения о транзитных перевозках, принятого на девятой Конференции ВТО на уровне министров в декабре 2013 года.

#### **IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)**

4. Рабочая группа приняла к сведению продолжающуюся деятельность секретариата по укреплению потенциала. Рабочая группа отметила планы по организации совместно с Колледжем для руководящего состава пограничной службы в Душанбе, созданным в рамках Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), регионального семинара по вопросам, связанным с МДП, для сотрудников таможенных служб таких стран, как Афганистан, Пакистан и Таджикистан, который состоится в 2015 году.

#### **V. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)**

5. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности различных региональных экономических и таможенных союзов, а также межправительственных и неправительственных организаций и стран, касающихся тех вопросов, которые представляют интерес для Рабочей группы.

##### **A. Европейский союз**

6. Делегация ЕС проинформировала Рабочую группу о продолжающейся работе по введению нового Таможенного кодекса Союза (ТКС), которое запланировано на май 2016 года. В соответствии с Лиссабонским договором 2009 года этот процесс не ограничивается принятием исполнительного акта, содержащего положения об осуществлении ТКС, а требует принятия так называемого "делегированного акта", определяющего, каким образом Комиссия наделяется соответствующими исполнительными полномочиями и осуществляет их. На этапе подготовки необходимо также провести серьезную работу в рамках текущих и запланированных проектов в области информационных технологий (ИТ), реализация которых будет происходить поэтапно с мая 2016 года до конца 2020 года. Планирование, разработка бюджета и структуры таких сложных про-

ектов требуют огромных людских и финансовых ресурсов. Рабочая группа отметила также усилия, направленные на использование электронных транспортных документов в качестве транзитных деклараций для воздушных, железнодорожных и морских перевозок. В будущем транзитные декларации могут быть основаны на применении электронных транспортных документов. Наконец, Рабочая группа была проинформирована о продолжающейся работе, направленной на распространение сферы действия Конвенции об общем порядке транзита 1987 года на другие страны, в частности страны Балканского региона. Предполагается, что бывшая югославская Республика Македония и Сербия будут готовы присоединиться к Конвенции к середине 2015 года.

## **В. Организация экономического сотрудничества**

7. Рабочая группа была проинформирована о соответствующих направлениях деятельности и текущих проектах, которые осуществляются в рамках Организации экономического сотрудничества (ОЭС). Рабочая группа приняла к сведению, что после возобновления функционирования системы МДП в Афганистане в 2013 году Торгово-промышленная палата Афганистана (ТППА), являющаяся объединением, уполномоченным выдавать книжки МДП и действовать в качестве гаранта в Афганистане, организовала 30 апреля 2014 года семинар по повышению осведомленности о системе МДП. Другой семинар, на который приглашены ТППА и другие национальные объединения, пройдет 18–19 июня 2014 года в Душанбе. Кроме того, Рабочая группа отметила, что Пакистан перешел к заключительному этапу присоединения к Конвенции МДП и что в этой связи ОЭС планирует организовать мероприятия по наращиванию потенциала как для компетентных органов, так и для потенциальных держателей книжек МДП. В настоящее время совместно с МСАТ ведется также подготовка к третьей региональной конференции ОЭС по МДП, которая состоится в 2014 году в Тегеране (дата пока не подтверждена).

8. Рабочая группа была проинформирована о том, что в настоящее время ОЭС готовит предварительные технико-экономические обоснования для автомобильных коридоров Исламабад–Тегеран–Стамбул (ИТС) и Кыргызстан–Таджикистан–Афганистан–Иран (КТАИ), для которых уже был утвержден круг ведения (КВ). Учитывая растущие запросы данного региона и следуя инициативе МСАТ, ОЭС планирует также организовать во втором полугодии 2014 года в Пакистане семинар на тему "Безопасность и защищенность транспорта". ЕЭК ООН направлено приглашение принять участие в этом мероприятии.

9. Далее Рабочая группа была проинформирована о том, что применительно к железнодорожному транспорту рабочей группе высокого уровня по железнодорожному сообщению ИТС удалось сократить время перевозки между Исламабадом и Стамбулом на 15 дней и при этом добиться дополнительного снижения и унифицирования тарифов. На своей восьмидесятой третьей сессии (декабрь 2013 года, Париж) Международный союз железных дорог (МСЖД) утвердил заявку на членство Железнодорожного управления Афганистана (ЖУА). По мнению ОЭС, этот важный шаг будет способствовать облегчению перевозок афганских грузов и позволит ЖУА разработать необходимые железнодорожные стандарты, правила и регламенты. Наконец, Рабочая группа приняла к сведению информацию о переговорах с Турцией по поводу организации семинара, посвященного вопросам, связанным с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), модернизацией пунктов

пересечения границ, использованием цифрового тахографа и осуществляемым Турцией контролем веса и габаритов.

### **С. ЕврАзЭС**

10. Рабочая группа была проинформирована о недавних мероприятиях и проектах Евразийской экономической комиссии (ЕврАзЭС). Рабочая группа отметила, что в мае 2014 года руководители Беларуси, Казахстана и России подписали в Астане договор о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС), который начнет функционировать с 1 января 2015 года. Возможно, до 1 июля 2014 года после завершения оставшихся подготовительных мероприятий к Союзу присоединится Армения. Кроме того, Беларусь, Казахстан и Российская Федерация совместно с Кыргызстаном подписали "дорожную карту" по присоединению Кыргызстана к Таможенному союзу Беларуси, Казахстана и Российской Федерации в качестве одного из шагов, предшествующих вступлению в ЕАЭС. Рабочая группа отметила также, что в рамках Таможенного союза была создана группа экспертов для разработки Таможенного кодекса ЕАЭС. Работу над окончательным проектом этого кодекса планируется завершить в июле 2014 года.

11. Рабочая группа была проинформирована о том, что ЕврАзЭС активно участвует в международном сотрудничестве в целях укрепления концепции Евразийского сообщества и вовлечения в интеграционные процессы ключевых партнеров из Европейского и Азиатско-Тихоокеанского регионов. В этом контексте Рабочая группа приняла к сведению информацию о проекте по организации международной конференции под названием "Эффективность и безопасность цепей поставок от Лиссабона до Владивостока" в рамках международной выставки "Интерлогистика – 2014" (Москва, 8–11 сентября 2014 года).

12. По этому пункту повестки дня делегация Украины проинформировала Рабочую группу о временной приостановке работы Крымской таможни, а также о закрытии восьми пунктов пропуска на восточной границе Украины с Российской Федерацией.

### **Д. Всемирная таможенная организация**

13. Поскольку представители Всемирной таможенной организации (ВТамО) на сессии не присутствовали, Рабочая группа не была проинформирована о недавней деятельности этой организации, затрагивающей вопросы, представляющие интерес для Рабочей группы.

## **VI. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 4 повестки дня)**

### **А. Статус Конвенции**

14. Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что никаких изменений в статусе Конвенции или числе Договаривающихся сторон не произошло. Таким образом, на сегодняшний день Конвенция МДП насчитывает 68 Договариваю-

щихся сторон, включая Европейский союз, и действует в 58 странах. Более подробная информация по этим вопросам, а также о различных уведомлениях депозитария содержится на веб-сайте МДП<sup>1</sup>.

## **В. Пересмотр Конвенции**

### **1. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП**

#### **Использование новых технологий**

15. По просьбе Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) Рабочая группа подробно обсудила документ ECE/TRANS/WP.30/2014/5. В частности, она приняла к сведению тот факт, что представление каждой стране по маршруту перевозки различающихся данных о безопасности и надежности может создавать дополнительную сложность для перевозчиков, осуществляющих перевозки МДП (или eTIR). Рабочая группа подчеркнула необходимость соблюдения принципа единой декларации МДП в стране отправления и решила не вносить изменений в механизмы декларирования, разработанные в рамках Справочной модели eTIR. Учитывая, что требования в отношении данных о безопасности и надежности имеют собственную юридическую основу, и принимая во внимание трудности, связанные с согласованием общих требований, Рабочая группа решила также, что в стандартной декларации eTIR эти требования должны носить факультативный характер, даже если они связаны с перевозками МДП. Исходя из этого, Рабочая группа поручила GE.1 продолжить разработку стандартной декларации eTIR.

16. Рабочая группа рассмотрела также документ ECE/TRANS/WP.30/2014/6. Хотя WP.30 признала полезность дальнейшего уточнения роли и обязанностей координационных пунктов eTIR, у нее возникли вопросы относительно формулировки третьего и четвертого подпунктов пятого пункта указанного документа. Для того чтобы Рабочая группа смогла одобрить пересмотренный вариант этого документа на своей следующей сессии (на всех рабочих языках), она просила делегации не позднее 11 июля 2014 года представить в секретариат предложения по улучшению существующего текста. В то же время делегации рассмотрели следующую альтернативную формулировку, предложенную секретариатом:

- "анализировать цели и планы реализации проекта eTIR в свете национальных стратегий компьютеризации таможенных процедур, в частности процедуры транзита";
- "повышать осведомленность о проекте eTIR на национальном уровне (среди государственных учреждений и в частном секторе) и стремиться учитывать его в рамках средне- и долгосрочных национальных планов развития и поддержки информационно-коммуникационных технологий (ИКТ)".

17. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что работа над кругом ведения для экспериментального проекта, осуществляемого Италией и Турцией, практически завершена и соответствующий документ будет подписан главами обеих таможенных администраций в июле 2014 года. Рабочая группа отметила также, что в рамках проекта Счета развития Организации Объединен-

<sup>1</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html)

ных Наций "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионально-го сотрудничества и интеграции" три из пяти региональных комиссий уже провели или готовы завершить так называемый "анализ пробелов" и что первое межрегиональное совещание группы экспертов будет организовано до конца 2014 года.

18. И наконец, Рабочая группа отметила совместную инициативу секретариата ЕЭК ООН и МСАТ, направленную на содействие введению одной части системы eTIR. Она приняла к сведению информацию о так называемом экспериментальном проекте eTIR ЕЭК ООН – МСАТ, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.30/2014/9, а также о дальнейших шагах, которые планируется предпринять для перехода к полноценно функционирующей системе eTIR. Рабочая группа отметила, что, хотя этот экспериментальный проект предполагает ряд отклонений по сравнению с системой eTIR, описанной в Справочной модели eTIR, его цель состоит в опробовании полностью безбумажной процедуры МДП с использованием по мере возможности существующих систем и процедур ИКТ. Первый вариант международной системы eTIR будет также разработан в рамках ЕЭК ООН для обеспечения надежности обмена данными через МСАТ. Казахстан, Кыргызстан, Турция и Украина заявили о своей готовности принять участие в экспериментальном проекте в качестве одного из шагов на пути к полной компьютеризации процедуры МДП. Иран (Исламская Республика) также указал, что он положительно рассматривает вопрос о содействии в реализации этого проекта. Другие делегации сообщили Рабочей группе о том, что, хотя они не имеют возможности принять участие в экспериментальном проекте, они хотели бы получать информацию о ходе и результатах этого проекта, вновь подтвердив, что они полностью поддерживают конечные цели eTIR, предусмотренные в Справочной модели eTIR.

19. Рабочая группа с удовлетворением отметила документ ECE/TRANS/WP.30/2014/7, подготовленный секретариатом по просьбе 136-й сессии Рабочей группы и содержащий примеры субстантивных правовых положений, которые позволили бы осуществить компьютеризацию процедуры МДП (eTIR). Эти примеры включают проект поправок к Конвенции МДП, а также, в качестве альтернативы, проект протокола. Рабочая группа поблагодарила секретариат за подготовку конкретных примеров для будущей работы, хотя некоторые нерешенные вопросы, в частности организационные, финансовые и административные аспекты управления международной системой eTIR, не позволили представить комплексный пакет проектов положений. Рабочая группа выразила признательность МСАТ за его предложение предоставить неофициальный перевод указанного документа на русский язык, который был распространен в качестве неофициального документа № 8 WP.30 (2014 год). В то же время Рабочая группа отметила, что представленный правительством Украины документ ECE/TRANS/WP.30/2014/8 не был издан. Несколько делегаций, в том числе делегации Азербайджана, Европейского союза, Ирана (Исламской Республики), Турции и Украины, указали, что они положительно относятся к перспективе дальнейшей разработки дополнительных правовых рамок для Конвенции МДП. Что касается, в частности, административного управления международной системой eTIR, то Европейский союз добавил также, что ЕС и его государства-члены поддерживают выбор одного из учреждений системы ООН или во всяком случае какого-либо независимого публичного органа в качестве учреждения, ответственного за административное управление этой международной системой. По мнению Рабочей группы, в целях достижения прогресса в разработке содержания и структуры правовой основы системы eTIR целесообразно создать

официальную группу экспертов по правовым вопросам. После создания такой группы экспертов ее обслуживание будет обеспечиваться секретариатом и конференционными службами ООН. Секретариат напомнил Рабочей группе о том, что создание групп экспертов требует предварительного согласия Исполнительного комитета (Исполкома) и поэтому может занять значительное количество времени. Завершая обсуждение, Рабочая группа поручила секретариату подготовить к следующей сессии более подробный примерный вариант протокола и предложила заинтересованным сторонам направить свои мнения и соображения по разрабатываемому протоколу в секретариат для обеспечения высокой степени приемлемости формулируемых положений. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату приступить к созданию вышеуказанной группы экспертов и – в качестве первого шага – заняться подготовкой ее круга ведения и графика работы для обсуждения на следующей сессии.

**2. Предложения по поправкам к Конвенции: транспортные средства со скользящими плечами**

20. WP.30 приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.5, содержащий предложения по поправкам к Конвенции МДП, касающимся новой конструкции транспортного средства и контейнера, которые были разработаны совместно Беларусью, Германией, МАИАКП и секретариатом. WP.30 решила, что из предложений по проекту поправок следует исключить рис. № 10.3, на котором представлена запатентованная система, и что по причинам правового характера приведенные изображения необходимо заменить рисунками. WP.30 поручила секретариату подготовить окончательный пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.5 для рассмотрения на ее следующей сессии, с тем чтобы принять решение о том, могут ли эти предложения по поправкам быть представлены АС.2 для утверждения.

**3. Предложение по поправке к Конвенции: применение процедуры МДП в рамках таможенного союза с единой таможенной территорией или в одной стране**

21. Секретариат кратко проинформировал о результатах предыдущих обсуждений, а также о содержании документа ECE/TRANS/WP.30/2013/9. Делегация Евразийской экономической комиссии представила разъяснения относительно статуса соглашения о применении процедуры МДП в рамках Таможенного союза Беларуси, Казахстана и Российской Федерации, сообщив, что работа по данному вопросу временно приостановлена до решения проблем, связанных с функционированием Конвенции МДП в Российской Федерации. Делегация Украины затронула вопрос о применении Конвенции МДП в одной стране и просила представить разъяснения по существу решения, принятого по этому вопросу на предыдущей сессии. Председатель уточнил, что мнение Рабочей группы, отраженное в докладе о работе предыдущей сессии, сводится к тому, что применение национальной транзитной процедуры на основе принципов МДП следует рассматривать в качестве внутреннего вопроса, регулируемого на национальном уровне, и что, таким образом, вопрос о ее применении должен оставаться за пределами сферы деятельности Рабочей группы. Он также настоятельно призвал делегации присутствовать при чтении доклада, с тем чтобы надлежащим образом принять к сведению и отразить в окончательном докладе все соображения. Делегация Украины в свою очередь отметила, что решение о возможности применения системы международного транзита, предусмотренного Конвенцией МДП, на территории одной страны должно приниматься Договаривающимися сторонами самостоятельно в контексте национального право-

вого регулирования, в соответствии с национальным законодательством и административными механизмами, в рамках своей национальной юрисдикции, включая подписание договоров и соглашений, которые необходимы для применения международных транзитных систем. Рабочая группа напомнила о своем решении не возвращаться к вопросу использования процедуры МДП в одной стране, но продолжать рассмотрение возможности применения процедуры МДП в таможенном союзе с единой таможенной территорией.

22. Представитель национального гарантийного объединения Казахстана взял слово и изложил мнения операторов по вопросу о применении Конвенции МДП в рамках таможенного союза; в частности, он выразил уверенность в том, что Конвенция МДП считается наиболее эффективным средством контроля за потоком транзитных грузов на территории таможенного союза и что Конвенция МДП в целом служит одним из необходимых инструментов облегчения перевозок, который полезен как для торговли, так и для транспорта. В своем выступлении он упомянул также об особом соглашении между Казахстаном и Российской Федерацией, допускающем – в порядке исключения – применение операторами из Казахстана процедуры МДП в двух заранее определенных пунктах пересечения границы, на которые приходится 10% общего объема грузов, перевозимых операторами из Казахстана. Делегации Азербайджана, Украины и МСАТ поставили под сомнение легитимность этого соглашения, являющегося, по их мнению, одной из форм преференциального режима. МСАТ усомнился также в намерениях Российской Федерации в плане применения Конвенции МДП на ее территории в обозримом будущем. Представитель гарантийного объединения Казахстана предостерег от ограничения дискуссии данным аспектом, напомнив Рабочей группе, что эта незначительная уступка операторам из Казахстана сделана лишь по той причине, что национальное объединение АСМАП по-прежнему уполномочено Российской Федерацией и что с учетом приближения 1 июля данная проблема должна находиться в центре внимания. Председатель напомнил Рабочей группе, что дискуссию по данному пункту повестки дня следует ограничить вопросом о применении Конвенции МДП в рамках таможенного союза. Несмотря на оживленную дискуссию, по причине различия позиций Рабочая группа не смогла принять решение о том, следует ли ей продолжать рассмотрение вопроса о поправках, которые позволили бы применить Конвенцию МДП в рамках таможенного союза, и из-за нехватки времени решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

#### **4. Предложения по поправкам к Конвенции: требования к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации**

23. WP.30 возобновила рассмотрение требований к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации (так называемых положений о, р и q). ЕС, Российская Федерация, Турция и Украина указали, что в рамках гарантийной цепи требуется большая транспарентность. Некоторые страны отметили, что нынешняя формулировка положений о, р и q неприемлема. Турция и Украина сослались на свои предложения, внесенные в 2011 году (см. документ ECE/TRANS/WP.30/2011/6).

24. МСАТ заявил, что не против предложения о включении в Конвенцию требований об обеспечении большей транспарентности и что в полной мере готов выполнять требования Конвенции.

25. Неофициальная встреча некоторых из главных заинтересованных сторон, включая ЕС, Турцию и МСАТ, показала, что имеются достаточные основания считать возможным достижение компромисса путем согласования более прием-

лемых формулировок положений о, р и q. WP.30 поручила секретариату подготовить – для рассмотрения на ее следующей сессии – рабочий документ, в котором содержалось бы новое предложение по поправкам к части III приложения 9 к Конвенции, касающееся дополнительных требований для уполномоченной международной организации, с целью обеспечения большей транспарентности в контексте эффективной организации и функционирования международной гарантийной системы.

## **С. Применение Конвенции**

### **1. Применение Конвенции в Российской Федерации**

26. Некоторые делегации вновь сослались на свои позиции и опасения, высказанные на предыдущих совещаниях Рабочей группы и других руководящих органов МДП. И хотя Федеральная таможенная служба (ФТС) Российской Федерации представила ответы на вопросы, заданные ИСМДП и АС.2 в ходе их сессий в феврале 2014 года, основные нерешенные проблемы так и остаются нерешенными и сложившаяся ситуация до сих пор, по всей видимости, весьма далека от урегулирования. Они отметили, что не могут понять, почему Российская Федерация, с одной стороны, неизменно утверждает, что желает и впредь быть Договаривающейся стороной Конвенции МДП, но, с другой стороны, как представляется, не предпринимает никаких заметных шагов для восстановления функционирования системы МДП на своей территории.

27. Делегат Турции, ссылаясь на предыдущие заявления, вновь подчеркнула, что меры, принятые ФТС, нарушают Конвенцию МДП и противоречат обязательствам Российской Федерации по Конвенции МДП (см. документ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, пункт 55). Она не согласилась также с сообщением ФТС о том, что расходы перевозчиков по обеспечению платежей в рамках таможенного законодательства Российской Федерации не превышают расходов на перевозку с применением книжки МДП, и проинформировала Рабочую группу о том, что в соответствии с данными, поступившими от операторов из Турции, расходы на национальную транзитную перевозку на территории Российской Федерации, по меньшей мере, в три раза превышают расходы на перевозку с применением книжки МДП. Делегат от Украины отметил, что принятые ФТС меры негативно отразятся на российской экономике, поскольку повлекут за собой рост потребительских цен на все импортные товары.

28. Делегация ЕС сослалась на свои заявления, сделанные на предыдущих сессиях руководящих органов МДП, выразив мнение о том, что меры, принятые ФТС, нарушают Конвенцию МДП. Кроме того, Европейская комиссия полагала, что эти меры противоречат также положениям Генерального соглашения ВТО по тарифам и торговле (ГАТТ). Более того, положения Венской конвенции о праве международных договоров позволят ЕС, как одной из наиболее пострадавших сторон, предпринять необходимые шаги.

29. Отвечая на высказанные замечания, представитель Российской Федерации подчеркнул, что его страна не намерена прекращать применение Конвенции МДП. Напротив, предложения относительно укрепления положений Конвенции МДП, содержащиеся в неофициальном документе № 9 WP.30 (2014 год), были подготовлены с целью возобновления функционирования системы МДП на территории Российской Федерации. Кроме того, предполагается, что к середине 2014 года будет подготовлен второй пакет поправок к Конвенции МДП. Далее он сослался на инструкции, сформулированные главами государств в рамках деятельности стран Большой восьмерки и Большой двадцатки, нацелен-

ной на снижение риска потери государственных доходов. По его мнению, возвращение к предыдущей ситуации, которая как раз и вызвала текущие проблемы, не будет способствовать решению существующих проблем. И наконец, он сообщил Рабочей группе, что на следующем совещании АС.2 будет присутствовать представитель ФТС, который, как ожидается, и представит дальнейшие разъяснения.

30. Представитель Украины сообщил Рабочей группе, что после юридической оценки, проведенной на национальном уровне, компетентные органы Украины считают, что национальное объединение России, которое уже не может выполнять условия и требования, предусмотренные в части 1 приложения 9, де-факто прекратило свое существование и что его страна готовится к принятию соответствующих мер в этой связи в отношении держателей книжек МДП из России.

## **2. Увеличение числа мест погрузки и разгрузки**

31. Рабочая группа вернулась к вопросу об увеличении числа мест погрузки и разгрузки. Турция сообщила Рабочей группе, что продолжает выступать за увеличение числа мест погрузки и разгрузки на своей территории с учетом преимуществ такого решения для автомобильного транспорта. Повышение уровня гарантии для защиты таможенных поступлений и указание в книжке МДП кодов ГС грузов позволят обеспечить управляемость и надлежащее осуществление процесса увеличения числа мест погрузки и разгрузки. И хотя некоторые делегации заявили о своей поддержке предложения об увеличении числа мест погрузки и разгрузки и использование более гибкого подхода к применению Конвенции МДП, консенсуса по вопросу о том, следует ли четко увязать увеличение числа мест погрузки и разгрузки с уровнем гарантии и применением кода ГС, достичь не удалось. МСАТ сообщил WP.30 о намерении пересмотреть вопрос об уровне гарантии. Рабочая группа поддержала призыв к более гибкому использованию системы гарантий в рамках более широкого "пакета" мер по модернизации Конвенции МДП, с тем чтобы она и впредь способствовала бы облегчению транспортных операций с учетом изменяющихся условий функционирования транспортного сектора и таможенных органов. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии для дальнейшего обсуждения вариантов решения этого вопроса в рамках Конвенции МДП.

## **3. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП**

32. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о последних статистических данных, касающихся применения Договаривающимися сторонами системы контроля за использованием книжек МДП – системы SafeTIR. Подробная информация представлена в неофициальном документе № 10 WP.30 (2014 год).

## **4. Урегулирование требований об уплате**

33. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о нынешней ситуации в связи с урегулированием требований об уплате, предъявленных таможенными органами национальным гарантийным объединениям. Подробная информация приводится в неофициальном документе № 10 WP.30 (2014 год).

## 5. Другие вопросы

34. Рабочая группа не рассматривала никаких других вопросов и трудностей, связанных с применением Конвенции, с которыми сталкиваются таможенные органы, национальные объединения, международные страховщики или МСАТ.

## **VII. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года ("Конвенция о согласовании") (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Статус Конвенции**

35. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что число Договаривающихся сторон Конвенции о согласовании осталось неизменным (57) и что нерассмотренных вопросов также нет. Более подробная информация о Конвенции и о различных уведомлениях депозитария содержится на веб-сайте ЕЭК ООН.

### **B. Приложение 8, касающееся автомобильных перевозок**

36. Рабочая группа предложила делегациям проинформировать ее на будущих сессиях о национальных мероприятиях по облегчению автомобильных перевозок и связанных с этим трудностях. Перевозчикам и бизнес-операторам было также предложено поделиться с Рабочей группой своим опытом, касающимся типичных проблем и препятствий для перевозок и торговли, в целях определения возможной передовой практики для решения этих вопросов (такое обсуждение могло бы также способствовать выявлению приоритетных областей, в которых необходимо установить показатели эффективности управления границами).

#### **Международный весовой сертификат транспортного средства**

37. Рабочая группа напомнила, что на предыдущей сессии секретариат Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) проинформировал WP.30 об экспериментальном проекте по использованию Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС). Согласно последней информации, полученной от секретариата ОЧЭС, этот экспериментальный проект будет запущен в сентябре 2014 года и предварительная информация о его реализации будет представлена ОЧЭС на сессии Рабочей группы, которая состоится в октябре 2014 года.

### **C. Приложение 9, касающееся пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок**

38. Рабочая группа была проинформирована о том, что Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН направила странам вопросник об осуществлении приложения 9 на национальном уровне. Рабочая группа настоятельно просила делегации обеспечить заполнение этого вопросника к концу июля 2014 года, с тем чтобы результаты можно было обобщить и представить на сессии WP.30 в октябре 2014 года.

#### **D. Определение эффективности порядка пересечения границ и Конвенция о согласовании**

39. Рабочая группа отметила, что на своей 136-й сессии она рассмотрела различные варианты включения показателей эффективности в Конвенцию о согласовании в качестве одного из инструментов мониторинга и оценки ее осуществления (ECE/TRANS/WP.30/2013/4). Предполагалось, что эти обсуждения будут продолжены на предстоящей сессии Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3), которая была перенесена с июня на октябрь 2014 года. Секретариат проинформировал также Рабочую группу о своих контактах с Европейской комиссией в целях выявления возможного опыта применения показателей эффективности государствами – членами ЕС, что могло бы использоваться для дальнейшего обсуждения в рамках WP.30. Рабочая группа решила передать этот вопрос АС.3 для обсуждения на его сессии в октябре 2014 года и предложила делегациям определиться со своей позицией для продолжения дискуссии.

40. По этому пункту повестки дня Рабочая группа приняла к сведению сообщение о деятельности секретариата по содействию применению Конвенции о согласовании в контексте нового соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, а также в свете обсуждений, состоявшихся на ее 136-й сессии, и принятого в феврале 2014 года решения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в поддержку этой инициативы. Рабочая группа отметила неофициальный документ № 7 WP.30 (2014 год), в котором сопоставлены тексты Конвенции о согласовании и соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. Цель этого документа состояла не в том, чтобы провести правовой анализ двух вышеупомянутых правовых документов, а продемонстрировать, что положения об упрощении процедур торговли находят свое отражение во многих положениях обоих правовых документов и что страны, которые применяют Конвенцию о согласовании, выполняют также соответствующие обязательства, установленные ВТО. В связи с этим секретариат проинформировал Рабочую группу о национальном семинаре по осуществлению соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, который состоялся на Украине (Киев, апрель 2014 года) и на котором Конвенция о согласовании была также представлена в качестве одного из инструментов облегчения торговли. Рабочая группа настоятельно рекомендовала делегациям содействовать применению Конвенции о согласовании в контексте продолжающихся обсуждений по вопросам упрощения процедур торговли в рамках ВТО и на других форумах.

#### **VIII. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (пункт 6 повестки дня)**

41. Рабочая группа напомнила о предыдущих обсуждениях вопроса, касающегося новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, и о том, что на своей 136-й сессии она приветствовала создание неофициальной группы экспертов для разработки такой конвенции. Рабочая группа отметила, что Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) провела совещание в контексте подготовки условий для возможной разработки новой конвенции, на котором принять участие в будущей работе в предварительном порядке согласились следующие страны: Болгария,

Литва, Польша, Российская Федерация, Украина. На том совещании было также решено, что Российская Федерация подготовит первый проект конвенции к концу июня 2014 года, который будет передан в ЕЭК ООН для дальнейшего распространения. Согласно информации, полученной от секретариата Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), в принципе он готов содействовать работе над новой конвенцией. В сентябре 2014 года в Польше ОСЖД организует совещание для обсуждения этого проекта. Рабочая группа приняла эту информацию к сведению и просила заинтересованные делегации в надлежащее время передать в секретариат фамилии своих экспертов, которые хотели бы участвовать в работе над новой конвенцией.

## **IX. Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 7 повестки дня)**

42. Рабочая группа отметила, что на ее 136-й сессии некоторые делегации просили Международный туристский альянс и Международную автомобильную федерацию (МТА/ФИА) предоставить дополнительную информацию об этих двух конвенциях, относящихся к ведению МТА/ФИА. В соответствии с этой просьбой представители МТА/ФИА сделали подробное сообщение о деятельности своих организаций в рамках Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год). Рабочая группа поблагодарила МТА/ФИА за их разъяснения. По этому пункту повестки дня Рабочая группа рассмотрела также документ ECE/TRANS/WP.30/2014/10, подготовленный секретариатом в целях сопоставительного правового анализа связи между Таможенной конвенцией ЕЭК ООН о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и Стамбульской конвенцией ВТамО. Рабочая группа приняла эту информацию к сведению и пришла к выводу, что сейчас связь между вышеупомянутыми правовыми документами достаточно ясна, хотя и носит комплексный характер.

## **X. Круг ведения и правила процедуры Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)**

43. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что на своей семьдесят шестой сессии КВТ рассмотрел вопрос об участии стран, не входящих в ЕЭК, но являющихся договаривающимися сторонами конвенций ЕЭК ООН, в деятельности КВТ и его вспомогательных органов. Комитет решил, в частности, поручить секретариату передать соответствующие вопросы для обсуждения его вспомогательными органами, а также собрать и обобщить информацию, касающуюся их мнений и нынешней практики, для рассмотрения на его семьдесят седьмой сессии в феврале 2015 года. В соответствии с этим поручением Рабочая группа ознакомилась с документом ECE/TRANS/WP.30/2014/11, в котором отражены точки зрения, высказанные на данный момент в рамках КВТ и Рабочей группы, и проводятся параллели с рассматриваемыми вопросами.

44. Рабочая группа приветствовала документ ECE/TRANS/WP.30/2014/11 как полезный вклад в ведущееся обсуждение. Тем не менее по вопросу о предоставлении полных прав участия для стран, не входящих в ЕЭК, но являющихся договаривающимися сторонами конвенций, находящихся в ведении WP.30, были высказаны разные мнения. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

## **XI. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Сроки проведения следующих сессий**

45. Рабочая группа решила провести свою 138-ю сессию в течение недели с 7 по 10 октября 2014 года.

### **B. Ограничение на распространение документов**

46. Рабочая группа решила, что никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с ее нынешней сессией, вводиться не будет.

## **XII. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)**

47. Рабочая группа была проинформирована о выходе в отставку г-жи Джудит Сомло из Ассоциации венгерских автодорожных перевозчиков (МКФЕ) и г-на Алекса Шиндлера из "Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)". Рабочая группа поблагодарила их за многолетнее участие и вклад в ее деятельность и пожелала им всего наилучшего в дальнейшей жизни.

48. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 137-й сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

---