



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

147-я сессия

Женева, 10–13 октября 2017 года

**Доклад Рабочей группы по таможенным вопросам,
связанным с транспортом, о работе 147-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	3–6	3
IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	7–10	4
V. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 3 повестки дня)	11–44	5
A. Статус Конвенции	11	5
B. Пересмотр Конвенции.....	12–30	6
1. Предложения по поправкам к Конвенции	12–15	6
2. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП	16–21	7
3. Финансовые аспекты компьютеризации процедуры МДП	22–25	8
4. Проект приложения 11 к Конвенции МДП	26–30	9
C. Применение Конвенции	31–44	10
1. Новые изменения в связи с применением Конвенции	31	10
2. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП....	32	10
3. Урегулирование требований об уплате	33	10



4.	Связь между Соглашением Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, Конвенцией МДП и другими правовыми документами	34	10
5.	Отчет о внешней аудиторской проверке МСАТ и связанные с этим вопросы	35–36	10
6.	Прочие вопросы	37–44	11
VI.	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании») (пункт 4 повестки дня)	45–46	12
A.	Статус Конвенции	45	12
B.	Аспекты применения Конвенции	46	12
VII.	Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (пункт 5 повестки дня)	47–50	13
VIII.	Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня)	51–53	13
A.	Статус Конвенции	51	13
B.	Вопросы, связанные с применением Конвенции 1954 года в Египте и Иордании	52–53	14
IX.	Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 7 повестки дня)	54–59	14
A.	Европейский союз	54	14
B.	Организация экономического сотрудничества	55–57	14
C.	Евразийский экономический союз	58	15
D.	Всемирная таможенная организация	59	15
X.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)	60–62	15
A.	Перечень решений	60	15
B.	Сроки проведения следующих сессий	61	15
C.	Ограничение на распространение документов	62	15
XI.	Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня)	63	16
Приложения			
I.	IRU Statement on TIR Development and Investment		17
II.	Statement by the Romanian customs authorities		22
III.	Перечень решений, принятых на 147-й сессии Рабочей группы		24

I. Участники

1. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), провела свою 147-ю сессию 10–13 октября 2017 года в Женеве. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Ирландии, Испании, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины, Хорватии, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Присутствовали также представители Европейского союза. Были представлены следующие межправительственные организации: Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), 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.30/293). По просьбе делегации Румынии Рабочая группа решила обсудить по пункту 3 с) vi) повестки дня ситуацию, которая сложилась в последнее время в Румынии в связи с намерением МСАТ начать процедуру исключения и прекращения своих договорных отношений с одним из двух национальных объединений этой страны. В рамках этого же пункта повестки дня секретариату было поручено представить информацию о Справочнике МДП.

III. Вступительное заявление

3. Секретарь Рабочей группы г-н А. Бутан в своем вступительном заявлении отметил особое значение нынешней сессии для усилий по компьютеризации процедуры МДП. Председатель МСАТ г-н К. Лабро выступит с заявлением, посвященным компьютеризации процедуры МДП, а к тому же Рабочая группа приступит к обсуждению проекта текста нового факультативного приложения 11 к Конвенции МДП, содержащего правовую основу eTIR. Он подчеркнул важность того, чтобы Договаривающиеся стороны провели конструктивные дискуссии в целях достижения приемлемого консенсуса для продвижения вперед в деле принятия этого проекта, а также настоятельно призвал Договаривающиеся стороны, которые на данный момент не заинтересованы в принятии факультативного приложения, не препятствовать процессу включения приложения 11 в Конвенцию МДП.

4. В своем заявлении г-н Лабро подчеркнул актуальность быстрой компьютеризации процедуры МДП и, ссылаясь на недавний экспериментальный проект между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, сообщил о том, что МСАТ готов продолжать финансировать разработку, внедрение и обслуживание системы eTIR. С этой целью 6 октября 2017 года МСАТ подписал меморандум о взаимопонимании (MoU) с ЕЭК ООН. Договоренность о MoU была достигнута при том условии, что компьютеризированная система МДП: а) обеспечит привлечение крупных инвестиций со стороны частного сектора; б) будет соответствовать принципам и потребностям современной Конвенции МДП; в) основана на концепции успешного экспериментального проекта; г) в равной степени выгодна для всех заинтересованных сторон; а также е) будет эффективной с точки зрения затрат для всех участников при ее реализации. Он призвал все заинтере-

сованные стороны обеспечить скорейшую полную компьютеризацию МДП. Полный текст заявления будет включен в окончательный доклад о работе сессии в виде приложения I.

5. В ответ ряд делегаций поддержали заключение МоВ в качестве важного шага на пути к полной компьютеризации процедуры МДП и призвали к скорейшему завершению работы над проектом правовых положений. По их мнению, будущая система МДП может быть реализована только путем ее компьютеризации. Представитель Европейского союза просил дать пояснения относительно того, что нового содержит подход МСАТ применительно к eTIR, в частности по вопросу о финансировании, учитывая, что работа по компьютеризации продолжается уже на протяжении более десяти лет. Он поинтересовался также, почему другие транзитные режимы выглядят более эффективными, гибкими и более дешевыми в сравнении с системой МДП и можно ли улучшить систему МДП, опираясь на этот опыт. В связи с финансированием eTIR он хотел бы знать, может ли вклад МСАТ, представляющийся незначительным в сравнении с весьма существенными финансовыми активами этой организации, считаться обоснованным. Применительно к тому же вопросу о финансировании он просил также уточнить важный аспект в соответствии с принципом финансовой прозрачности, а именно вопрос о первой публикации балансовой отчетности МСАТ. В заключение он заявил о том, что Европейский союз продолжит содействовать и оказывать поддержку проекту eTIR.

6. В ответ Генеральный секретарь МСАТ пояснил, что новый взгляд на eTIR состоит как раз в том, что МСАТ готов осуществлять его финансирование и стремится применять новаторские подходы в целях достижения компьютеризации процедуры МДП без дальнейших задержек. Это стало бы наилучшим решением в нынешней ситуации, когда три государства, которые присоединились к Конвенции МДП последними (Китай, Индия и Пакистан) и в которых проживает 40% населения всего мира, ожидают, что они будут применять именно компьютеризованный вариант системы МДП. На данном этапе, когда технические и правовые аспекты компьютеризации приобретают конкретные формы, основное внимание следует уделить финансированию eTIR. Успех других транзитных систем в основном объясняется тем простым фактом, что в течение некоторого времени они уже полностью компьютеризированы, а это позволяет им обеспечивать большую гибкость и оперативность и в конечном счете снижает затраты по сравнению с бумажной системой МДП. Тем не менее, если система гарантий МДП будет модернизирована/изменена, это должно привести не только к повышению суммы гарантий, но и к снижению гарантийного покрытия в тех случаях, когда это оправдано. Что же касается активов МСАТ, то, по его словам, МСАТ требуется значительные резервы для обеспечения покрытия своей ответственности в рамках гарантийной цепи МДП. Наконец, он пояснил, что одним из его первых решений в качестве нового Генерального секретаря было открыть доступ к финансовой отчетности МСАТ вначале для ИСМДП, а затем, как это происходит сейчас, для любой заинтересованной стороны, а также при представлении его годового доклада.

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

7. Рабочая группа была проинформирована о деятельности Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), его Бюро, вспомогательных органов и других организаций системы Организации Объединенных Наций по вопросам, представляющим интерес для Рабочей группы.

8. По этому пункту повестки дня Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2017/19, подготовленный секретариатом. В документе содержится ссылка на статью бывшего сотрудника секретариата МДП ЕЭК ООН о предыстории и охвате целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций и их актуальности для Конвенции МДП и Конвенции о согласовании. Эти цели – официально известные как Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года – были приняты Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в 2015 году в рамках долгосрочного международного развития, для чего начиная с 1972 года были разработаны различные программы. Наиболее важными предвестниками были цели в области развития, установленные на Саммите тысячелетия Организации Объединенных Наций в 2000 году. Эти 17 целей включают в себя 169 задач. Каждая цель определяет ожидаемые результаты в отношении того или иного конкретного направления деятельности и ряд соответствующих задач. Они сформулированы в рамках легко понятной тематики с универсальным охватом.

9. Три из этих 17 целей вполне можно определить как тесно связанные с облегчением трансграничных перевозок: цель 9 – промышленность, инновации и инфраструктура; цель 12 – ответственное потребление и производство; цель 17 – создание партнерств для достижения этих целей. Просматривается вполне очевидная связь между инфраструктурой и пограничными сооружениями применительно к цели 9. Это также непосредственно относится к задаче 9.1, в которой делается ссылка, в частности, на трансграничную инфраструктуру; равно как и к последующим мерам в рамках задачи 9.а, в которой вновь подчеркивается актуальность содействия развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах. Потребление оценивается в рамках цели 12, где речь идет о сведении к минимуму образования отходов, что отражено в задаче 12.3, предусматривающей уменьшение потерь продовольствия в производственно-сбытовых цепочках. Большинство продуктов питания считаются скоропортящимися, поэтому для предотвращения потерь продовольствия продолжительность перевозки имеет ключевое значение. В ходе международных перевозок значительное количество времени расходуется впустую в пунктах пересечения границ. Наконец, цель 17, и в частности задача 17.1, направлены среди прочего на повышение национальных возможностей по сбору налогов и других доходов, а в задаче 17.10 предусматривается поощрение универсальной, недискриминационной и справедливой торговой системы в рамках Всемирной торговой организации (ВТО). Все вышеупомянутые задачи имеют отношение к Конвенции МДП и Конвенции о согласовании.

10. Рабочая группа рассмотрела также и приняла предложение о внесении поправок в свой круг ведения, с тем чтобы способствовать продвижению Повестки дня в области устойчивого развития и соответствующих целей устойчивого развития, и просила секретариат передать результаты ее выводов КВТ для рассмотрения на его сессии в феврале 2018 года.

V. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Конвенции

11. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких изменений в статусе Конвенции и числе Договаривающихся сторон не произошло. Конвенция МДП насчитывает 71 Договаривающуюся сторону. 15 июня 2017 года свои документы о присоединении к Конвенции МДП 1975 года сдало на хранение правительство Индии. В соответствии с пунктом 2 статьи 53 Конвенция вступит в силу для Индии 15 декабря 2017 года (см. C.N.317.2017.TREATIES-XIA.16 от

15 июня 2017 года). После присоединения Индии Конвенция МДП будет насчитывать 71 Договаривающуюся сторону. Более подробная информация по этому вопросу, а также о различных уведомлениях депозитария имеется на веб-сайте МДП¹.

В. Пересмотр Конвенции

1. Предложения по поправкам к Конвенции

12. Рабочая группа с удовлетворением отметила представленный МСАТ документ ECE/TRANS/WP.30/2017/20, в котором содержатся ответы от 27 стран (19 стран Европейского союза и 8 стран, не являющихся членами Европейского союза). В частности, Рабочая группа отметила, что, хотя уровень гарантии, требуемой для табачных изделий, в некоторых случаях в 17 раз выше, чем это требуется для перевозки алкогольной продукции, большинство респондентов по-прежнему считают целесообразным сохранить один и тот же тип книжек МДП как для алкогольной продукции, так и для табачных изделий. В качестве альтернативного варианта респонденты могли бы согласиться с тем, чтобы в будущем алкогольная продукция перевозилась с применением обычной книжки МДП. Для перевозки табачных изделий следует по-прежнему использовать нынешнюю книжку МДП с высокой гарантией, либо в конечном счете их транспортировка с применением книжки МДП должна быть запрещена. По мнению делегации Российской Федерации, обследование показало, что нынешняя дифференциация типов книжек МДП недостаточна для охвата перевозок всех видов грузов с применением системы МДП. Рабочая группа предложила делегациям изучить результаты обследования при подготовке дальнейших обсуждений по пояснительной записке 0.8.3 на одной из будущих сессий.

13. Рабочая группа продолжила обсуждение различных предложений о внесении поправок в статью 20, с тем чтобы учесть использование системы МДП в рамках таможенного союза (см. документ ECE/TRANS/WP.30/2017/21). WP.30 приняла к сведению оценку секретариата о том, что с учетом статьи 48 нынешняя формулировка статьи 20, по всей видимости, никоим образом не ограничивает право Договаривающихся сторон, входящих в состав таможенного союза, не являющегося Договаривающейся стороной Конвенции МДП, устанавливать сроки и предписывать маршруты для перевозок, местом отправления или назначения которых являются их территории или которые осуществляются транзитом через их территории. Кроме того, Рабочая группа отметила, что замена слова «страна» на «Договаривающаяся сторона» также не будет иметь существенных последствий для выполнения данного положения таможенными союзами. В ходе последовавшего обсуждения делегация Европейского Союза согласилась с тем, что сфера охвата статьи 48 является достаточно широкой, но не изменила своего мнения о том, что термин «Договаривающаяся сторона» был бы более подходящим. Делегация Российской Федерации полагала, что прежде всего вопрос о точной сфере охвата и применимости статьи 48 в данном случае не были в достаточной степени проанализированы компетентными органами Российской Федерации и что поэтому необходимо больше времени для изучения такого подхода. В этом контексте Рабочая группа решила вновь вернуться к данному вопросу на своей следующей сессии.

14. Рабочая группа напомнила о рассмотрении ею документа ECE/TRANS/WP.30/2017/9, представленного правительством Российской Федерации, в котором предложено заменить слово «ограничивать» в пояснительной записке 0.8.3 словом «определить», хотя в документе используется термин «установить». Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 16 WP.30 (2017 год) правительства Ирландии, в котором указано, что в тексте пояснительной записки 0.8.3 слово «установить» подходит в меньшей степени, чем слово

¹ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

«ограничить». В том случае, согласно оценке, если Российская Федерация продолжит выступать за изменение формулировки, делегация Ирландии представит более подробное измененное предложение по соответствующей пояснительной записке. В ответ делегация Российской Федерации заявила, что, по ее мнению, использование термина «ограничивать» в пояснительной записке 0.8.3 противоречит положениям пункта 3 статьи 8, в котором говорится о праве Договаривающихся сторон «определять» максимальную сумму на книжку МДП. В свою очередь делегация Азербайджана указала, что, с ее точки зрения, компетенция Договаривающихся сторон «определять» максимальную сумму, взимаемую с каждой книжки МДП, оговорена в тексте пояснительной записки 0.8.3, где Договаривающимся сторонам рекомендуется ограничивать максимальную сумму на книжку МДП, которая может быть истребована от гарантийного объединения, величиной, равной 50 000 долл. США/60 000 евро на одну книжку МДП. Поскольку Рабочей группе не удалось продвинуться в этом вопросе, она решила вернуться к нему на своей следующей сессии и поручила секретариату представить документ для продолжения обсуждений.

15. С конкретной ссылкой на вышеуказанный вопрос (но не ограничиваясь им) делегация Европейского союза призвала делегации в будущем при внесении предложений по поправкам сопровождать их примерами тех случаев, когда существующие формулировки создавали проблемы в прошлом, а также обоснованиями преимуществ предлагаемых новых формулировок.

2. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП

16. Секретариат сообщил Рабочей группе о последних изменениях в области компьютеризации процедуры МДП. Группа приняла к сведению, что после успешной реализации экспериментального проекта eTIR с участием Ирана (Исламской Республикой) и Турции и с учетом принятия Административным комитетом МДП (АС.2) совместного заявления по компьютеризации процедуры МДП (июнь 2015 года) Исполнительный комитет ЕЭК ООН (Исполком) принял пятилетний проект eTIR с общим бюджетом в 1 511 275 долл. США (26 сентября 2017 года). 6 октября 2017 года ЕЭК ООН и МСАТ подписали меморандум о взаимопонимании (MoV) по вопросам сотрудничества в области компьютеризации процедуры МДП, а также соглашение о взносах (СВ), обеспечивающее выделение необходимых средств с целью финансирования, в частности, услуг дополнительного эксперта по информационно-коммуникационным технологиям (ИКТ) для работы над проектом, а также размещение международной системы eTIR в центре данных Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ). Секретариат сообщил Рабочей группе, что текст этого MoV размещен на веб-сайте ЕЭК ООН².

17. Рабочая группа приняла к сведению информацию о ходе реализации экспериментального проекта eTIR с участием Грузии и Турции, нацеленного на формирование центральной платформы обмена данными, и в частности о предпринятых усилиях для решения технических вопросов, связанных с уведомлениями. Делегация Турции подчеркнула важное значение поэтапного подхода и настоятельно призвала все стороны, участвующие в реализации данного проекта, сделать все возможное для решения всех оставшихся технических проблем и незамедлительно приступить к осуществлению этого проекта в реальных условиях.

18. Азербайджан проинформировал Рабочую группу о том, что вопрос о формировании цифрового интермодального коридора МДП между Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Украиной находится на стадии рассмотрения. Группа также приняла к сведению просьбу Грузии об объединении различных проектов eTIR.

² www.unece.org/oes/mou/mou_toc.html.

19. Рабочая группа одобрила доклад о работе двадцать шестой сессии Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) (18 и 19 мая 2017 года, Женева) (см. ECE/TRANS/WP.30/2017/22). Она отметила, что двадцать седьмая сессия GE.1 состоится 4 и 5 декабря 2017 года в Женеве. Рабочая группа поручила секретариату обратиться к КВТ с просьбой о продлении мандата GE.1 на 2018 год.

20. Рабочая группа рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.30/2017/23, содержащий предложения по условиям использования и оговоркам относительно спецификаций eTIR и схем XML. В контексте этих предложений Группа экспертов вынесла рекомендацию о том, что функциональные и технические спецификации eTIR, а также схемы расширяемого языка разметки (XML) должны быть общедоступными. Рабочая группа поручила секретариату применять это положение об условиях использования и оговорках в тех случаях, когда это уместно.

21. Рабочая группа одобрила доклад Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) о работе ее четвертой сессии (16 и 17 мая 2017 года, Женева) (см. ECE/TRANS/WP.30/GE.2/8). Она приняла к сведению, что пятая (и последняя) сессия GE.2 состоится 30 и 31 октября 2017 года в Женеве.

3. Финансовые аспекты компьютеризации процедуры МДП

22. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии по предложению GE.2 она приступила к обсуждению возможных механизмов финансирования eTIR и что из-за нехватки времени она решила вернуться к вопросу о финансировании на своей текущей сессии, поручив секретариату представить в ходе нынешней сессии обобщенную информацию о принципах и функциональных возможностях международной системы eTIR в целях дальнейшего содействия обсуждению (см. ECE/TRANS/WP.30/292, пункты 24 и 25). Рабочая группа приветствовала презентацию секретариата, в ходе которой было подчеркнуто, что международная система eTIR будет главным образом обеспечивать увязку между существующими системами ИКТ, разработанными за последние годы для управления системой МДП, а также напомнила о ключевых выводах, сделанных в рамках анализа затрат и выгод (АЗВ), и о рекомендациях GE.1 по этому вопросу.

23. Сославшись на вступительное заявление Председателя МСАТ и информацию, представленную в рамках пункта 3 b) ii) повестки дня относительно МоВ и СВ между ЕЭК ООН и МСАТ, Рабочая группа приветствовала готовность МСАТ финансировать разработку, техническое обслуживание и развертывание международной системы eTIR, которая будет размещена в ЮНОГ. Рабочая группа также отметила, что Договаривающиеся стороны, которые заинтересованы в присоединении к будущим проектам eTIR, должны внести требуемые изменения в системы ИКТ своих таможенных органов и при необходимости финансировать усилия по реализации этих изменений.

24. В ответ на вопросы, поступившие от различных делегаций, секретариат пояснил, что вариант международной системы eTIR, разработанный в рамках экспериментального проекта ЕЭК ООН – МСАТ, реализован и функционирует, а также обеспечивает все функциональные возможности, необходимые для данного конкретного проекта. Вместе с тем еще предстоит обеспечить новые функциональные возможности для удовлетворения потребностей Договаривающихся сторон, желающих принять участие в будущих проектах eTIR, и для постепенного продвижения вперед к формированию международной системы eTIR, описанной в спецификациях eTIR. Далее секретариат уточнил, что средства, доступные в рамках СВ, были направлены главным образом на достижение этой цели и что разработка новых функциональных возможностей будет производиться по запросу Договаривающихся сторон на основе гибкой методологии. МСАТ подтвердил свою готовность внести изменения в СВ, если потребуются более значительные средства, для обеспечения ускоренной разработки и внедрения новых

функциональных возможностей, запрашиваемых Договаривающимися сторонами, участвующими в реализации проектов eTIR.

25. В этом контексте делегация Ирана (Исламской Республики), подчеркнув, что в настоящее время все таможенные процедуры в Иране, за исключением тех, которые связаны с бумажными книжками МДП, осуществляются на безбумажной основе, выразила свою готовность распространить экспериментальный проект eTIR с участием Турции на все таможи и всех перевозчиков eTIR.

4. Проект приложения 11 к Конвенции МДП

26. Рабочая группа напомнила, что на своей четвертой сессии GE.2 представила подробные руководящие принципы составления документов в целях дальнейшего совершенствования текста приложения 11 и обратилась к делегациям, участвующим в работе GE.2, с просьбой провести удаленные консультации с секретариатом для доработки проекта приложения и других поправок к Конвенции МДП, с тем чтобы передать полный текст проекта для рассмотрения WP.30 на ее сессии в октябре 2017 года (см. ECE/TRANS/WP.30/292, пункт 23).

27. В этой связи Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2017/24 и поблагодарила GE.2 за проделанную ею безупречную подготовительную работу по правовой основе eTIR. Рабочая группа приняла к сведению, что проект приложения 11 в качестве отправной точки потребует внесения четырех поправок в существующие статьи основного текста Конвенции МДП, а также включения двух новых статей, а именно 60-бис и 58-кватор. Эти поправки потребуют а) разработки определения процедуры eTIR, с тем чтобы допустить отступления от стандартных положений, касающихся использования бумажной книжки МДП; б) создания для Договаривающихся сторон возможности отказа от применения посредством оговорки; в) разработки процедуры внесения поправки, которая отличалась бы от процедуры, предусмотренной другими факультативными приложениями; г) учреждения нового договорного органа; а также е) включения в приложение 11 пояснительных записок, которые не связаны с приложением 6.

28. Далее Рабочая группа рассмотрела проект правовых положений в приложении 11, а именно 13 статей, которые касаются тех элементов, которые GE.2 обозначила в качестве необходимых для включения в правовую систему. Один из главных вопросов, вызывающих обеспокоенность GE.2, связан с необходимостью обеспечения того, чтобы концептуальные, функциональные и технические спецификации международной системы eTIR поддерживались и изменялись раздельно, что избавило бы от необходимости включения в Конвенцию МДП добавления. В то же время GE.2 разработала ссылку в правовых рамках, в силу которой обеспечение соответствия этим спецификациям станет обязательным для тех Договаривающихся сторон, которые будут применять факультативное приложение. WP.30 отметила также, что ряд положений прошли лишь предварительную проработку из-за расхождений во мнениях среди членов Группы экспертов, например относительно способов представления дополнительных данных. Кроме того, WP.30 была проинформирована о том, что эксперты по-прежнему не сходятся во мнениях относительно использования электронных подписей и взаимного признания процедур электронной аутентификации, проводимых в таможенных местах отправления. Однако, поскольку для включения в текст не предложено никаких альтернативных формулировок, проект положений сохранен в приложении 11 для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой. К числу других представленных элементов относятся резервная процедура и использование сопроводительного документа в качестве протокола, образец которого в настоящее время разрабатывается GE.1.

29. Различными делегациями были подняты конкретные вопросы по проекту положений: а) можно ли изменить проект пункта 3 статьи 11 с целью предусмотреть возможность предоставления информации также частному сектору; б) следует ли конкретно указывать в определении международной системы eTIR все

субъекты, вовлеченные в обмен информацией; с) следует ли включать в приложение 11 какие-либо детали или различия в процедурах урегулирования исковых требований. В порядке предварительного ответа секретариат пояснил, что проект текста был разработан на основе принципа, в соответствии с которым международная система eTIR предназначена для обмена информацией между таможенными, и что национальные объединения будут иметь доступ к соответствующей информации в виде записей, которые должны храниться уполномоченной международной организацией. В то же время такая целесообразность, возможно, подтвердится в ходе более тщательного рассмотрения поднятых вопросов; в этой связи Рабочая группа отметила, что GE.2 обсудит вышеупомянутые вопросы на своей следующей сессии. Делегат от Италии и Председатель GE.2 обратили внимание на тот факт, что, поскольку данное приложение будет являться факультативным до тех пор, пока приложение 11 не будет полностью применяться на практике всеми Договаривающимися сторонами Конвенции МДП, компьютеризованная процедура и процедура на основе бумажных носителей будут применяться параллельно.

30. В целом WP.30 пришла к выводу о том, что GE.2 успешно выполнила возложенный на нее мандат, подготовив продуманный проект правового механизма eTIR, что дальнейшую работу будет целесообразнее продолжить в рамках Рабочей группы и что, таким образом, продлевать мандат GE.2 нет необходимости. В свете этих выводов делегациям было предложено передать свои мнения, позиции или предложения по проекту в секретариат не позднее 25 ноября 2017 года для их включения в соответствующий рабочий документ, подлежащий рассмотрению WP.30 на ее следующей сессии в феврале 2018 года. Всем делегациям было также предложено принять участие в заключительной сессии GE.2, которая состоится 30 и 31 октября 2017 года в Женеве.

С. Применение Конвенции

1. Новые изменения в связи с применением Конвенции

31. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

2. 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 (неофициальный документ № 18 WP.30 (2017 год)).

3. Урегулирование требований об уплате

33. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о нынешней ситуации с урегулированием требований об уплате, предъявленных таможенными органами национальным гарантийным объединениям (см. неофициальный документ № 19 WP.30 (2017 год)).

4. Связь между Соглашением Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, Конвенцией МДП и другими правовыми документами

34. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

5. Отчет о внешней аудиторской проверке МСАТ и связанные с этим вопросы

35. Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2017/25, содержащий обзор ответов, полученных от национальных объединений, на следующие вопросы: а) был ли им предоставлен доступ к отчету о внешней аудиторской проверке МСАТ и б) каковы их мнения о содержании этого отчета. Группа отметила,

что ответы на эти вопросы прислали 38 объединений. Из них просто утвердительный ответ на оба вопроса дали 26 объединений, а еще 10 прислали развернутый утвердительный ответ. Международная ассоциация автомобильных перевозчиков Молдовы (АИТА) и Румынская ассоциация международных перевозчиков (АРТРИ) пожаловались на то, что 28 июня 2017 года МСАТ направил всем объединениям письмо, в котором они были проинформированы о вопросах, заданных WP.30, и о том, как, по его мнению, следовало бы отвечать объединениям.

36. Высказывая свое мнение, делегация Европейского союза положительно оценила результаты этого обследования. Однако полученная информация, по-видимому, говорит о том, что отсутствие замечаний по отчету со стороны национальных объединений обусловлено тем, что у них нет либо заинтересованности в ознакомлении с этим отчетом, либо соответствующих экспертных знаний. В свою очередь МСАТ отметил, что, по-видимому, национальные объединения были полностью удовлетворены резюме отчета о внешней аудиторской проверке. По поводу замечания делегации Российской Федерации о том, что национальные объединения вправе сами решать, как отвечать на вопросы обследования, представитель МСАТ проинформировал Рабочую группу о том, что Генеральный секретарь МСАТ в своем письме, адресованном объединениям, лишь подчеркнул важность их ответа на вопросы, заданные в ходе этого обследования. В связи с вопросом делегации Европейского союза по поводу недавних кадровых перестановок МСАТ пояснил, что он считает это своим внутренним делом. МСАТ далее проинформировал Рабочую группу о том, что с отчетом о внешней аудиторской проверке можно сейчас ознакомиться также в отделениях МСАТ в Брюсселе, Стамбуле и Москве на основании тех же процедурных инструкций, которые содержатся в документе ECE/TRANS/WP.30/2017/11. По просьбе делегации Российской Федерации Рабочая группа решила оставить этот пункт в повестке дня в ожидании дальнейшего развития ситуации.

6. Прочие вопросы

37. По просьбе делегации Румынии Рабочая группа рассмотрела вопрос, касающийся инициирования МСАТ процедуры исключения и прекращения своих договорных отношений с АРТРИ. В частности, таможенные органы Румынии заинтересованы в правовых доводах, на которые МСАТ опирался при принятии этого решения (полный текст заявления воспроизведен в приложении II к настоящему докладу).

38. В связи с этим делегация Республики Молдова проинформировала Рабочую группу о том, что начиная с 2016 года между национальными таможенными органами, АИТА и МСАТ практически не было никакого взаимодействия по текущим разногласиям между двумя последними организациями. С учетом того факта, что руководство АИТА недавно сменилось, таможенная администрация приложит все усилия к тому, чтобы урегулировать эти разногласия во взаимоотношениях без промедления. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что новый президент АИТА просил ИСМДП не принимать во внимание никакие предыдущие материалы, представленные бывшим руководством АИТА.

39. Делегация МСАТ проинформировала Рабочую группу о том, что, поскольку МСАТ несет ответственность за обеспечение бесперебойного функционирования гарантийной цепи МДП, Президиум МСАТ был вынужден принять решение о начале процедуры исключения АРТРИ, с тем чтобы сохранить систему МДП, а также свои отношения со страховщиками МДП. Направив обвинения в адрес руководства МСАТ, АРТРИ де-факто обвинила всю эту организацию в целом. Кроме того, АРТРИ разослала весьма агрессивные письма страховщикам МДП, которые привели последних в замешательство. Копия договора страхования с некоторыми скрытыми данными была заверена в присутствии и при должном засвидетельствовании нотариуса. Упомянутые данные были скрыты в целях соблюдения конфиденциальности в договорных отношениях со страховщиками.

40. Делегация Европейского союза предупредила о последствиях возможного исключения АРТРИ из состава членов МСАТ, поскольку любое исключение отрицательно скажется на системе гарантийного покрытия на территории Европейского союза и может привести к прекращению использования системы МДП во всех государствах – членах Европейского союза.

41. Делегат от АРТРИ пояснил, что действия, которые были предприняты АРТРИ в последнее время, были направлены не против МСАТ как такового, а против конкретных руководителей, управляющих соответствующими фондами МСАТ. В то же время он признал, что ни одна сторона в этом споре не может претендовать на истину, пока вопрос находится на стадии расследования государственным прокурором Женевы.

42. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в настоящее время этот вопрос рассматривается на уровне ИСМДП и что последний предложил всем сторонам свое посредничество в целях содействия урегулированию текущего(их) спора(ов). ИСМДП проинформировал также о том, что он доведет этот вопрос до сведения АС.2, поскольку, по его мнению, он выходит за рамки его полномочий.

43. В заключение Рабочая группа настоятельно рекомендовала МСАТ и соответствующим национальным объединениям приложить все усилия к тому, чтобы обеспечить бесперебойное и эффективное управление международной системой гарантий и в то же время предоставить национальным объединениям полный доступ ко всем внутренним процедурам обжалования, выражая уверенность в том, что можно найти удовлетворительное решение и тем самым предотвратить возможность нарушения целостности международной гарантийной цепи.

44. В рамках этого пункта повестки дня секретариат проинформировал Рабочую группу, что после консультаций с делегацией Европейской комиссии было решено исключить из Конвенции МДП комментарий «Таможенные процедуры» к статье 15 на том основании, что указанные в нем правила более не применяются.

VI. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании») (пункт 4 повестки дня)

A. Статус Конвенции

45. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких изменений в статусе Конвенции и числе Договаривающихся сторон не произошло. Конвенция о согласовании насчитывает в настоящее время 58 Договаривающихся сторон. Более подробная информация по этому вопросу, а также о различных уведомлениях депозитария имеется на веб-сайте МДП³.

B. Аспекты применения Конвенции

46. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

³ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

VII. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (пункт 5 повестки дня)

47. Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2017/26, содержащий проект конвенции, подготовленный на основе предыдущих проектов. Далее она приняла к сведению неофициальный документ № 17 WP.30 (2017 год), в котором секретариат представил необязательный свод заключительных положений для рассмотрения составителями, и неофициальный документ № 20 WP.30 (2017 год) ОСЖД, в котором она также передала сводный текст. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат не получил никаких замечаний или дополнительных материалов по этому вопросу.

48. Представитель Российской Федерации напомнил, что в соответствии с руководящими указаниями по «дорожной карте», которые были даны Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят девятой сессии, рассмотрение новой конвенции следует завершить в 2017 году, а окончательный текст представить на утверждение КВТ на его сессии 2018 года. Он выразил озабоченность по поводу недостаточного прогресса Рабочей группы в деле завершения работы над проектом конвенции, особенно с учетом ее исключительного значения для перевозок в Евразийском регионе. Он далее разъяснил «зонтичную» функцию новой конвенции, которая обеспечивает максимальную гибкость для осуществления железнодорожных пассажирских перевозок в регионе ЕЭК в различных правовых условиях. Он подчеркнул также, что конвенция вписывается в основную концепцию «Повестки дня на период до 2030 года» и, таким образом, способствует достижению различных целей устойчивого развития.

49. Рабочая группа сочла, что дальнейшая работа по проекту этой конвенции позволит повысить качество его текста с учетом ряда правовых вопросов, затронутых секретариатом в связи с юридическим значением некоторых положений.

50. В заключение Рабочая группа поручила составителям конвенции передать окончательно сформулированный текст конвенции в секретариат до 25 ноября 2017 года, для того чтобы его можно было включить в повестку дня 148-й сессии. Кроме того, Рабочая группа поручила секретариату издать неофициальный документ № 17 WP.30 (2017 год) в качестве официального документа, с тем чтобы Рабочая группа могла принять его во внимание на следующей сессии. Рабочая группа поручила секретариату сообщить о своих выводах Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2) на ее следующей сессии (Женева, 27–29 ноября 2017 года).

VIII. Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня)

A. Статус Конвенции

51. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких изменений в статусе Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) не произошло и что в настоящее время эти Конвенции насчитывают соответственно 80 и 26 Договаривающихся сторон.

В. Вопросы, связанные с применением Конвенции 1954 года в Египте и Иордании

52. Рабочая группа напомнила, что на своей прошлой сессии она приняла к сведению неофициальный документ № 10 WP.30 (2017 год), в котором МТА/ФИА подробно проанализировали проблемы, по-прежнему возникающие в Египте и Иордании в связи с применением Конвенции 1954 года, в частности в силу того факта, что таможенные органы, по всей видимости, не соблюдают сроки и процедуры, предусмотренные в Конвенции. Рабочая группа поручила секретариату издать этот документ в качестве официального для рассмотрения на нынешней сессии и довести поднятые вопросы до сведения правительств Египта и Иордании вместе с ее предварительной оценкой, с тем чтобы получить разъяснения по поводу создавшейся ситуации и их комментарии (см. документ ECE/TRANS/WP.30/292, пункты 52–54).

53. Исходя из этого, секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.30/2017/27 для нынешней сессии, 27 июля 2017 года направил официальные письма правительствам Египта и Иордании через их постоянные представительства в Женеве и 27 сентября 2017 года направил им письма с напоминанием. Представитель МТА/ФИА добавила, что со своей стороны она может лишь подтвердить, что в создавшейся ситуации их ассоциации страдают от незащитности. Только посредством соблюдения условий и положений конвенций можно исправить ситуацию и двигаться в правильном направлении на пути к решению проблем. Она вновь заявила о готовности МТА/ФИА, насколько это возможно, оказывать содействие проведению обсуждений между таможенными органами и ассоциациями для урегулирования этого вопроса. Секретариат, проконсультировавшись с МТА/ФИА, предложил выяснить, можно ли установить контакты с соответствующими представительствами, для того чтобы получить какой-либо ответ от таможенных органов этих стран или же пригласить их принять участие в следующей сессии WP.30. При отсутствии дополнительной информации Рабочая группа решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

IX. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 7 повестки дня)

А. Европейский союз

54. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких заслуживающих внимания изменений в Европейском союзе, связанных с деятельностью Рабочей группы, за последнее время не произошло.

В. Организация экономического сотрудничества

55. Рабочая группа была проинформирована о соответствующей деятельности и текущих проектах, осуществляемых Организацией экономического сотрудничества. Был доработан и утвержден круг ведения (КВ) для коридоров Исламабад – Тегеран – Стамбул (ИТС) и Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран (КТАИ), и была получена информация о назначении национальных консультантов из семи стран. Для проведения исследования был также выбран квалифицированный международный консультант. Были разработаны и распространены среди национальных консультантов всеобъемлющие и хорошо структурированные вопросники/таблицы с просьбой передать свои материалы. Тем временем международный консультант представил первоначальный отчет, содержащий информацию от всех национальных консультантов и из других имеющихся источников.

56. ОЭС подтвердила позицию руководителей таможенных администраций ОЭС, изложенную в Тегеране в 2016 году, в соответствии с которой они приветствовали и поддержали экспериментальный проект eTIR, успешно осуществленный между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, и признали этот проект в качестве эффективного и действенного инструмента облегчения перевозок и транзита в целях содействия торговле и устойчивому развитию. ОЭС с удовлетворением отметила дальнейшую компьютеризацию МДП и ее расширение за счет других Договаривающихся сторон в регионе с учетом того, что этот проект уже продемонстрировал эффективность eTIR для практических перевозок, выполненных между двумя странами. Пакистан уже заявил о своей заинтересованности в присоединении к eTIR, и ОЭС высказал мнение о том, что модель eTIR, реализованная в экспериментальном проекте между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, может содействовать дальнейшему облегчению перевозок и транзита в регионе. ОЭС выразила свою готовность к тесному сотрудничеству и взаимодействию с ЕЭК ООН и МСАТ для расширения этого проекта в регионе.

57. ОЭС проинформировала Рабочую группу о том, что руководителям железнодорожных ведомств ОЭС было поручено начать процесс заключения трехсторонних соглашений в целях коммерциализации перевозок по железной дороге, соединяющей Казахстан, Туркменистан и Иран (Исламскую Республику) (КТИ), и что 21 августа 2017 года было подписано соответствующее соглашение о техническом сотрудничестве (СТС). СТС служит правовой основой для деятельности и регулирования обязанностей участвующих учреждений в целях коммерциализации железнодорожного сообщения в рамках КТИ.

C. Евразийский экономический союз

58. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких заслуживающих внимания изменений в Евразийском экономическом союзе, связанных с деятельностью Рабочей группы, за последнее время не произошло.

D. Всемирная таможенная организация

59. Поскольку делегация ВТамО на сессии отсутствовала, никакой информации представлено не было.

X. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)

A. Перечень решений

60. Рабочая группа рассмотрела перечень решений без каких-либо замечаний и поручила секретариату продолжать эту практику. Перечень решений содержится в приложении III к докладу.

B. Сроки проведения следующих сессий

61. Рабочая группа решила провести свою 148-ю сессию 5–9 февраля 2018 года, а 149-ю сессию – с 11 по 14 июня 2018 года (подлежит подтверждению).

C. Ограничение на распространение документов

62. Рабочая группа решила не вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с ее текущей сессией.

XI. Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня)

63. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 147-й сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

[Только на английском языке]



IRU Statement on TIR Development and Investment

WP.30, Tuesday 10.10.17
Christian Labrot, IRU President
Approximately 10 minutes; check on delivery

Ladies and gentlemen,

It is a great pleasure to address you today.

For almost seven decades, IRU has worked in partnership with UNECE, States and, from the late 1950s, parties to the TIR Convention.

IRU has proudly managed the TIR system throughout this time, delivering millions of transits and acting as global guarantor for duties on goods valued in the trillions of euros.

TIR has unquestionably facilitated trade over this time, boosting development and prosperity as the world's only universal customs transit standard and system.

The past decade however has seen major changes in the external trade environment that have affected TIR, from geopolitics to technology. Despite the current queue of major trading nations wanting to benefit from TIR, including China, India and Pakistan, use of TIR in existing countries has declined by 60% since 2013.

While alternative regional systems have developed, large transport operators in particular have turned away from TIR in favour of fully digital solutions, at the expense of the universal multilateral standard.

Over the same period, progress in fully digitising the core TIR system has stalled. Following the initial recognition by contracting parties of the imperative need to go digital, eTIR has been discussed within TIR governing bodies now for almost 15 years. The core TIR system, legally and technically based on paper carnets, now lags behind other systems.

While IRU focuses on global solutions based on TIR, it recognises that trade and transit facilitation solutions exist at regional and national levels, meeting different needs, as well as the ever growing demand for digital information exchange between the public and private sectors.

An open choice of complementary, and ideally interoperable, transit systems should encourage innovation to better meet the evolving needs of shippers, consumers and citizens in all corners of the world.

However there is still a strong need for one universal transit standard, underpinned by a well-established UN convention and a robust, comprehensive and tried-and-tested guarantee system.

This is TIR, managed by IRU. However for it to continue facilitating global trade into the future, TIR must innovate.

IRU member associations – such as the one I lead – and their members, individual transport operators, support full TIR digitalisation. For many years, IRU has already invested heavily in new digital services for all

3

stakeholders to continue using TIR. IRU has also supported TIR contracting parties to connect to and use these services, with resulting efficiency and economic benefits.

The recent digital pilot project between Iran and Turkey, financed by IRU and using digital tools developed by IRU, was also strongly supported by the associations and operators, as well as by their authorities. Their commitment made this pilot project a success and demonstrated clearly that a fully digital TIR can work today.

The pilot also demonstrated that fully digitalising TIR can lower costs further, increase efficiency and boost security, with minimal investment needed on the part of customs authorities and transport operators. On this basis, other TIR countries have announced their willingness to pilot a fully digital intermodal TIR using the framework of the Iran/Turkey pilot.

Countries that have recently ratified and acceded to the TIR Convention, or publicly announced their intention to do so – including Argentina, China, India, Oman, Pakistan, and Saudi Arabia – are all expecting to implement a fully digital TIR system in the near future.

Moving to a fully digital TIR system is also likely to accelerate progress in many other countries to ratify and implement the TIR Convention.

IRU, with the digital TIR tools that it has already funded and made operational, and the private sector that it represents, is now fully prepared to take the next step.

3

4

IRU is ready now to further finance eTIR system development, implementation and maintenance costs to make TIR fully digital, in the context of a balanced private-public partnership.

This was the basis for the MOU signed last Friday between UNECE Executive Secretary Olga Algayerova and IRU Secretary General Umberto de Pretto.

Building on the long success of the TIR system and the positive results of the recent Iran/Turkey pilot, IRU has committed to this agreement under the condition that the large investments made already by the private sector are secured in a fully de-materialised TIR system that will be:

- compliant with the principles and the needs of a modern TIR Convention;
- based on the framework of the successful pilot;
- equally beneficial to all stakeholders; and
- cost effective for all actors to implement.

The MOU signed last Friday is a hugely important milestone, but it will only bear fruit and deliver a fully digital TIR if we all work together.

IRU, with the support of our members, is fully committed to advance our private-public partnership – in making this investment and fully supporting UNECE to work on delivering fully digitalised TIR transits along further trade corridors.

4

5

IRU is also open to other guarantee chains joining the system. In this case, these guarantee chains should also contribute to the investment, and IRU stands ready to coordinate that work with all stakeholders if needed.

If we believe in the importance of a robust, consistent and efficient global universal transit standard and system, that gives the manufacturers, traders, governments and transporters of our world the greatest offering to facilitate, secure and boost intermodal trade, then it is in all of our interests to fully digitalise TIR as soon as possible.

All of us here – States and contracting parties to the TIR Convention, and IRU and its national associations – need to work together to do this.

We owe it to global trade and prosperity, and to our shared 70 years in developing one of the UN's most successful public-private partnerships.

I and my IRU colleagues look forward to working with you over the coming months and years to make a fully digital TIR a reality across the globe.

Thank you.

5

Приложение II

[Только на английском языке]



ROMANIA - Ministry of Public Finance
National Agency of Fiscal Administration
General Customs Directorate
No. 26904/TZ/05.10.2017



Address: Al. Ivasiuc, 34-40 Str.
6 District, Bucharest
Tel: 021 315 58 58
Fax: 021 313 82 51
e-mail: vama@customs.ro

UNOFFICIAL TRANSLATION

The intervention of the representatives of the Romanian Customs Administration on the 147th Reunion of the Working Party on Customs Questions affecting Transport (WP.30) regarding the decision of IRU to initiate the exclusion procedure of ARTRI from its organisation

Mr. Chairman,
Distinguished colleagues,
Ladies and gentlemen,

The Romanian customs administration would like to bring to your attention a recent situation that occurred regarding the intention of IRU to exclude one of the TIR guaranteeing association, in order to support us in finding a solution to not affect the well functioning of TIR system and of TIR guarantee chain.

On 28 August 2017, IRU informed us in writing that „since 2016 has suffered unacceptable defamatory statements from ARTRI and has consequently lost trust in ARTRI therefore IRU Presidential Executive and IRU Secretariat have no other choice than to terminate the different agreements between ARTRI and IRU”.

Our General Customs Directorate, by the letter sent on 13.09.2017, informed IRU that:

- The procedure of renewing the written agreements between the General Customs Directorate and the two guaranteeing associations in Romania started in March 2016, taking into account the new provisions of Art. 163 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 and also the proposed Model of agreement from DGTAXUD Transit Manual; this procedure was finalized in September this year, when the guaranteeing associations were invited to sign the agreements;
- As regards the information about ARTRI, taking into account the provisions of Annex 9 Part I of TIR Convention, the Romanian customs administration has not identified a legal ground to terminate the agreement with ARTRI.

At the same time, General Customs Directorate asked ARTRI to provide its point of view regarding the aspects pointed out by IRU Geneva.

Taking into account that the Romanian customs administration was never before confronted with a similar situation, when the initiative of termination of the collaboration with a national guaranteeing association belongs to the international organisation IRU, we asked DGTAXUD and TIRExB their point of view in order to identify the best solution to manage this case without affecting the interests of the Romanian carriers and the TIR guarantee chain.

On 29 September 2017, IRU transmitted via e-mail for the information of the director general of the General Customs Directorate, two letters addressed to ARTRI by which it notified ARTRI regarding:

- The termination effective on 31 January 2018, of the Deeds of Engagement of the issuing and guaranteeing association of ordinary TIR carnets signed on 2007 and 2008. IRU mentioned that its decision is "due to the behaviour of ARTRI towards IRU during the course of the last

www.customs.ro

months and the damages caused to IRU and all members of the international chain of guarantee under cover of TIR carnets." and

- The initiation of an exclusion from membership procedure against ARTRI, which implies that all TIR affiliation contracts between the two parts will need to be terminated.

Taking into account the above mentioned situation and also the short period of time until 31 January 2018, the date that IRU communicated to be the last day of the availability of the engagements with ARTRI, the customs authority of Romania informs you about its point of view, as follows:

- First of all, we express our regret regarding the decision of IRU to initiate the exclusion membership procedure against ARTRI from the international organisation because this guaranteeing association operates as a guarantor since 1965, has never infringed the provisions of TIR Convention, has also fulfilled its obligations as a national guaranteeing association, in all this period of time it had a good collaboration with the Romanian customs authority, it has no court case with our fiscal administration and we consider that ARTRI is one of the supporting member of TIR system, considering the over 2.100.000 TIR carnets, issued over the last 15 years.

Moreover, the association has informed us that " there are no court cases between ARTRI and IRU or with other institutions "

ARTRI informed the General Customs Directorate about the steps taken to clarify the reported situation regarding the management of TIR funds. The Romanian Customs Authority took note of this information and hoped for an appropriate clarification and settlement of the reported issues by the IRU and the other competent body/bodies.

As, by this measure that IRU intends to take since 1 of February 2018, a guaranteeing association authorized for the access to the TIR procedure by the Romanian Customs Authority (Contracting Party since 1979), will be affected, we invite IRU:

1. To clarify the legal basis for the decision to terminate the Deeds of Engagements and to exclude ARTRI from among its members and to justify the phrase *„the decision is due to the behavior of ARTRI towards IRU during the course of the last months and the damages caused to IRU and all members of the international chain of guarantee under cover of TIR carnets”*.

2. To provide support for clarifying all reported issues regarding the mismanagement of TIR funds, respectively:

- in application of the TIR Convention provisions, Annex 9, Part III, para 2 a), to provide the TIRExB and Contracting Parties with certified copies of the global guarantee contract, including the annexes, if any;

- to make available to the interested Contracting Parties and TIRExB, the Audit report and any other documents for the definitive clarification of the situation,

- to inform about the existence of any ongoing investigations regarding this issue and about their stage, because, in our opinion, a final decision could be taken after finalizing all investigations.

We invite IRU to send in written its point of view, in a reasonable period, taken into account the very short period of time until 31 January 2018.

In conclusion, we hereby ask you to analyze the above aspects and provide us support for a proper management of this situation, so as not to create a precedent that harms the participants in the TIR system and the application of the TIR Convention.

The Romanian Customs Administration will provide the WP.30 Secretariat with a copy of this intervention for being consulted by the interested persons.

Sincerely yours,

NICOLAE PIETRAREANU

VICEPRESIDENT OF THE NATIONAL AGENCY FOR FISCAL ADMINISTRATION

ROMANIA

www.customs.ro

Приложение III

Перечень решений, принятых на 147-й сессии Рабочей группы

<i>Ссылка в окончательном докладе (пункт)</i>	<i>Краткое описание решения</i>	<i>Исполнитель</i>	<i>Предельный срок</i>	<i>Принятые меры</i>
10	Внести поправки в КВ и передать КВТ	секретариат	ноябрь 2017 года	
12	Предложить изучить результаты обследования по таможенным пошлинам и сборам за табачные изделия/алкогольные напитки	делегации		
13	Вернуться к статье 20 на следующей сессии (повестка дня)	секретариат	11 ноября 2017 года	
14	Вернуться к этому вопросу на следующей сессии (повестка дня)	секретариат	11 ноября 2017 года	
	Подготовить документ	секретариат	25 ноября 2017 года	
20	Использовать положение об условиях использования и оговорках на веб-сайте	секретариат	в кратчайшие сроки	
30	Вернуться к вопросу о финансировании на следующей сессии (повестка дня)	секретариат	11 ноября 2017 года	
	Направить замечания, позиции, предложения	делегации	25 ноября 2017 года	
36	Вернуться к этому вопросу на следующей сессии (повестка дня)	секретариат	11 ноября 2017 года	
48	Подготовить полный проект текста	составители	25 ноября 2017 года	
	Представить неофициальный документ № 17 WP.30 (2017 год) в качестве официального документа	секретариат	25 ноября 2017 года	
	Проинформировать SC.2 о выводах WP.30	секретариат	27–29 ноября 2017 года	
51	Связаться с МТА/ФИА на предмет возможных последующих действий	секретариат	выполняется	