

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ Informal document WP.30 No. 4 (2008)

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ 24 January 2008

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

ENGLISH and RUSSIAN ONLY

Сто восемнадцатая сессия
Женева, 29 января -1 февраля 2008
Пункт 9 b) (iii) предварительной повестки дня

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)

Пересмотр Конвенции

Предложения по поправкам к Конвенции

Представлено Министерством транспорта Российской Федерации

1. На рассмотрение Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, (WP.30) вынесен документ, подготовленный Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь № ECE/TRANS/WP.30/2007/19, в котором предложено внести изменение в текст пояснительной записки к пункту 3 статьи 8 Конвенции МДП и повысить рекомендуемый предел ответственности по книжке МДП с 50000 долларов США до 60000 Евро.
2. Министерство транспорта Российской Федерации как компетентный орган в Российской Федерации по Конвенции МДП полностью поддерживает предложение Республики Беларусь и разделяет позицию по высказанным в указанном документе аргументам.
3. Полагаем, что в настоящее время необходимость повышения имеющегося предела ответственности стала очевидной.
4. Например, анализ внешнеторговых перевозок в России показывает, что за последние 5 лет средняя стоимость товарной партии, перевозимой автотранспортом, возросла на 63%, тогда как установленный в 70-х годах предыдущего столетия предел ответственности по книжке МДП не изменялся.
5. При этом необходимо иметь в виду, что поскольку ставки таможенных платежей в основном остались на прежнем уровне, средняя сумма таможенного платежа в связи с ростом средней стоимости товарной партии также существенно возросла. Таким образом, в последние годы совершается все большее количество именно тех перевозок товаров, сумма таможенных налогов и сборов по которым превышает 50000 долларов США.

6. Также в прошедшие с 70-х годов годы существенно снизился курс доллара США, что сказалось, в том числе и на системе МДП. Учитывая, что Европейский регион является территорией, на которой выполняется подавляющее число операций МДП, использование такой валюты как Евро в качестве мерила размера ответственности гарантийной системы МДП будет вполне логичным.

7. В силу положений статьи 23 Конвенции МДП таможенные органы имеют право в исключительных случаях требовать сопровождения транспортных средств за счет перевозчиков. Количество перевозок, к которым таможенные органы вынуждены применять сопровождение, с каждым годом возрастает по указанным выше причинам.

8. Перевозчики многих стран, в том числе российские транспортные компании, очень заинтересованы в повышении суммы гарантии по книжке МДП, что позволит им существенно сократить расходы на перевозки, т.к. сократится количество случаев оплачиваемых ими сопровождений, сократятся дополнительные простои транспортных средств в ожидании его организации и ускорится осуществление доставки груза по назначению.

9. Как показала дискуссия на летней и осенней сессиях Рабочей группы WP.30 в 2007 году, за решение этого вопроса выступают как компетентные органы многих стран, так и транспортный сектор, т.е. основные участники системы МДП.

10. Надеемся, что все заинтересованные стороны, в том числе международная организация, призванная согласно статьи 6.2-бис Конвенции МДП обеспечить эффективную систему гарантий, также поддержат это предложение, что позволит продолжить стабильно использовать систему МДП в интересах Договаривающихся сторон Конвенции, сохраняя её конкурентоспособность по сравнению с другими системами таможенного транзита.

11. Министерство транспорта Российской Федерации просит секретариат ЕЭК ООН довести позицию Российской Федерации по данному вопросу до сведения государств-участников Конвенции МДП и вынести на обсуждение Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом.