



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

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

##### Сто шестьдесят шестая сессия

Женева, 5 (вторая половина дня),

6 и 7 (первая половина дня) июня 2024 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

#### Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании)

## Итоги Обследования 2023 года по применению приложения 8 к Конвенции

### Записка секретариата

#### I. История вопроса

- 20 мая 2008 года вступило в силу приложение 8 к Конвенции о согласовании. В соответствии со статьей 7 «Механизм представления докладов» приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций один раз в пять лет проводит среди Договаривающихся сторон обзор прогресса, достигнутого в области улучшения процедур пересечения границ в их странах.
- Последнее обследование было проведено в 2016 году, и его результаты были опубликованы в 2017 году (документ ECE/TRANS/WP.30/2017/13).
- В апреле 2023 года секретариат ЕЭК инициировал настоящее пятилетнее обследование. Оно проводилось с помощью вопросника, утвержденного Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), на ее сто двадцать второй сессии (ECE/TRANS/WP.30/2009/8 и ECE/TRANS/WP.30/244, п. 15). Рабочая группа, возможно, пожелает напомнить, что на своей сто шестьдесят второй сессии (февраль 2023 года) она поручила секретариату в апреле 2023 года распространить пятилетнее обследование по применению приложения 8 к Конвенции, указав в качестве адресатов регулярно участвующих в ее работе делегатов от правительств (а в их отсутствие — координаторов МДП) и установив в качестве крайнего срока для представления ответов 1 июля 2023 года (см. ECE/TRANS/WP.30/324, п. 26). В связи с ограниченным количеством полученных ответов Рабочая группа на своей сто шестьдесят пятой сессии (февраль 2024 года) поручила секретариату повторно распространить это обследование среди регулярно участвующих в ее работе делегатов от правительств (а в их отсутствие — координаторов МДП), которые не направили ответы, установив в качестве нового



крайнего срока для представления ответов конец марта 2024 года. Параллельно Рабочая группа рекомендовала секретариату напрямую связаться с делегатами от тех договаривающихся сторон, которые до сих пор не представили ответов, с тем чтобы убедиться, что обследование действительно получено. В настоящем документе содержатся резюме и анализ ответов о ходе осуществления приложения 8, касающегося автомобильных перевозок на национальном уровне.

## II. Ответы

4. Ответы на вопросник представили следующие шесть стран: Беларусь, Венгрия, Литва, Турция, Чешская Республика и Швейцария. Германия, Греция и Болгария ответили, что никаких изменений по сравнению с их ответами в 2016 году не произошло. Турция представила только одну обновленную позицию по сравнению с ее ответом в 2016 году. Следует напомнить, что в 2016 году на вопросник ответили 17 стран. Уместно также подчеркнуть, что страны, ответившие на вопросы предыдущего(их) обследования(ий), должны были указать только изменения, произошедшие с тех пор.

## III. Результаты обследования

5. Статистика ответов на конкретные вопросы приведена ниже.

**Вопрос 1.** Просьба представить информацию, касающуюся официального опубликования приложения 8 в Вашей стране.

	Опубликовано: _____ (дата опубликования)
	Планируется опубликовать: _____ (предполагаемая дата опубликования)
	Не опубликовано и не планируется опубликовать: _____
	Прочее (просьба указать): _____

Четыре страны ответили, что они уже опубликовали приложение 8. Одна страна ответила, что оно не было опубликовано и что его публикация не планируется.

В ходе обследования 2016 года 12 респондентов указали, что уже опубликовали приложение 8. Одна страна указала, что его опубликование запланировано на 2017 год. Четыре страны указали, что оно не было опубликовано и что его публикация не планируется, поскольку две из этих стран являются государствами — членами Европейского союза, который уже опубликовал приложение 8.

**Вопрос 2.** Принимала ли Ваша страна меры для облегчения процедуры выдачи виз профессиональным водителям в соответствии с оптимальной национальной практикой, применяемой ко всем лицам, обращающимся за визами, национальными правилами, касающимися иммиграции, и/или международными обязательствами?

	Да. Просьба кратко описать эти меры: _____
	Нет. Просьба кратко разъяснить причину: _____

Швейцария упомянула, что подписала соглашения об упрощении визового режима с различными странами, включая Боснию и Герцеговину, Армению, Азербайджан, Грузию и Молдавию. Эти соглашения предусматривают облегчение визовых процедур непосредственно для водителей, в частности в отношении срока действия виз и визового сбора.

Венгрия ответила, что для получения шенгенских виз (виз для предполагаемого пребывания на территории государств-членов в течение не более 90 дней за любой период в 180 дней) профессиональные водители могут обращаться за получением деловой визы. Подтверждающие документы, в частности свидетельство от

работодателя, проверяются консульством. Что касается виз, относящихся к национальной юрисдикции (виз категории «D» на срок более 90 дней), то, если цель поездки подтверждается свидетельством, выданным квалифицированным работодателем, то профессиональные водители могут подавать заявление на получение рабочей визы.

Беларусь ответила, что «выдача виз не относится к компетенции таможенных органов Республики Беларусь».

Литва ответила «Да».

Чешская Республика ответила «Да» и прокомментировала: «У Чехии нет внешних сухопутных границ. Эти сведения уже были указаны в ходе предыдущих обследований».

**Вопрос 3.** Обменивается ли Ваша страна регулярной информацией с другими договаривающимися сторонами об оптимальной практике в области облегчения процедур выдачи виз профессиональным водителям?

	Да
	Нет

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Венгрия ответила «Да», а Швейцария, Литва и Чешская Республика — «Нет».

Соответствующие консульские представительства Венгрии уделяют особое внимание информированию сторон. Например Генеральное консульство Венгрии в Стамбуле регулярно организует встречи и учебные занятия для транспортно-экспедиторских компаний, причем до сведения Ассоциации международных экспедиторов и поставщиков логистических услуг Турции регулярно доводится информация о процедурах, вводимых для экспедиторов.

Беларусь ответила, что «выдача виз не относится к компетенции таможенных органов Республики Беларусь».

**Вопрос 4.** Каким образом Ваша страна регулярно информирует все стороны, участвующие в международных транспортных операциях:

а) О действующих требованиях пограничного контроля за международными автотранспортными операциями?

Литва ответила: «Основная информация предоставляется в письменном виде. Также подготавливаются пресс-релизы. Заинтересованные стороны формируют объединения которые обращаются к властям. Законодательные акты принимаются по согласованию с этими объединениями. Поэтому они получают всю самую актуальную информацию».

Чешская Республика ответила: «Регулярные совещания с транспортными компаниями, информация на веб-страницах Чешской таможни, специальные совещания, семинары, проводимые Чешской таможней или другими органами государственной власти, совещания и рабочие группы в рамках Европейского союза».

б) О планируемых требованиях пограничного контроля за международными автотранспортными операциями?

Литва ответила: «Перед введением запланированных изменений проводится согласование нормативного акта с заинтересованными сторонами. Они могут высказать замечания в отношении требований. Обсуждения и консультации проходят постоянно».

Чешская Республика ответила: «См. пункт а)».

в) О фактическом положении на границах?

Венгрия ответила, что Национальная налоговая и таможенная администрация предоставляет информационные материалы по таможенным вопросам в пунктах пересечения границы, а также по Интернету через веб-сайт ННТА ([www.nav.gov.hu](http://www.nav.gov.hu)).

Беларусь ответила, что «На официальном веб-сайте Государственного пограничного комитета Республики Беларусь размещена информация об очередях грузовых транспортных средств на границе».

Литва ответила: «На веб-сайтах: <https://www.ltsiena.eu/yphis/borderQueueInfo.action> ; <https://pkpd.lrv.lt/lt/eiles-pasienyje>».

Чешская Республика ответила: «См. пункт а)».

**Вопрос 5.** Какие меры принимаются для осуществления процедур контроля в местах отправления и назначения грузов, перевозимых по автомобильным дорогам, с тем чтобы предупреждать возникновение заторов в пунктах пересечения границ?

<input type="checkbox"/>	Никаких
<input type="checkbox"/>	Медико-санитарный контроль
<input type="checkbox"/>	Ветеринарный контроль
<input type="checkbox"/>	Фитосанитарный контроль
<input type="checkbox"/>	Контроль соответствия техническим стандартам
<input type="checkbox"/>	Контроль качества
<input type="checkbox"/>	Осмотры транспортных средств
<input type="checkbox"/>	Взвешивание транспортных средств
<input type="checkbox"/>	Прочее (просьба указать) _____

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Венгрия ответила «Нет» по той причине, что эти процедуры контроля при необходимости могут осуществляться также в пунктах пересечения границы. В данном вопросе таможенный орган не компетентен. Обеспечение порядка, соблюдения правил и надзора в пунктах пересечения границы относится к компетенции полиции.

Швейцария ответила, что с точки зрения ветеринарного и фитосанитарного контроля Швейцария и Европейский союз рассматриваются в качестве общей зоны ветеринарных и фитосанитарных стандартов, что означает взаимное признание пограничного контроля. Поэтому ветеринарный и фитосанитарный контроль проводится только на внешней границе Европейского союза. В Швейцарии внешней границей Европейского союза служат только аэропорты Женевы и Цюриха. Ветеринарный или фитосанитарный контроль проводится только в этих двух пунктах въезда. При отправке грузов из Европейского союза (или из третьей страны через Европейский союз) автомобильным транспортом контроль осуществляется компетентными органами кантона назначения.

Беларусь отметила следующие пункты: «медико-санитарный контроль», «ветеринарный контроль», «фитосанитарный контроль», «контроль соответствия техническим стандартам», «осмотры транспортных средств» и «взвешивание транспортных средств», а также прокомментировала: «Для сокращения времени таможенного контроля Таможенные органы используют инспекционно-досмотровые комплексы».

Литва отметила следующие пункты: «медико-санитарный контроль», «ветеринарный контроль» и «фитосанитарный контроль», а также прокомментировала: «Нами применяются следующие процедуры: пограничный контроль, таможенный досмотр,

фитосанитарный контроль растений, растительной продукции и других объектов, связанных с растениями и растительной продукцией, продовольственный и ветеринарный контроль».

Чешская Республика отметила следующие пункты: «медико-санитарный контроль», «ветеринарный контроль», «фитосанитарный контроль», «контроль соответствия техническим стандартам», «осмотры транспортных средств» и «взвешивание транспортных средств», а также прокомментировала: «Действует только для перевозок воздушным транспортом: как объяснялось выше, у Чехии нет внешней сухопутной границы».

**Вопрос 6.** Какие меры были приняты в пунктах пересечения границ в Вашей стране, с тем чтобы в приоритетном порядке оформлять срочные грузы, например живых животных и скоропортящиеся грузы?

- |  |   |
|--|---|
|  | Время ожидания транспортных средств, перевозящих такие грузы, сведено к минимуму  |
|  | Требуемый контроль осуществляется как можно более оперативно  |
|  | Во время пересечения границы холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, разрешается не отключать |
|  | Сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля таких грузов  |

Венгрия ответила на вопрос, отметив первые три пункта.

Беларусь ответила на вопрос, отметив все четыре пункта.

Литва ответила на вопрос, отметив первые три пункта.

Чешская Республика ответила на вопрос, отметив второй пункт.

**Вопрос 7.** Является ли Ваша страна Договаривающейся стороной Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров?

- |  |                           |
|--|---------------------------|
|  | Да (перейти к вопросу 9)  |
|  | Нет (перейти к вопросу 8) |

Венгрия и Беларусь ответили «Да», а Швейцария, Литва и Чешская Республика — «Нет».

**Вопрос 8.** Принимает ли Ваша страна Международный сертификат технического осмотра, предусмотренный в вышеуказанном Соглашении (воспроизводится также в добавлении 1 к приложению 8)?

- |  |     |
|--|-----|
|  | Да  |
|  | Нет |

Швейцария и Литва ответили «Нет». Чешская Республика ответила «Да».

**Вопрос 9.** Является ли Ваша страна Договаривающейся стороной Соглашения 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок?

- |  |     |
|--|-----|
|  | Да  |
|  | Нет |

Венгрия, Беларусь, Литва и Чешская Республика ответили «Да».

**Вопрос 10.** Принимает ли Ваша страна международные весовые сертификаты транспортных средств (см. добавление 2 к приложению 8), выданные в других Договаривающихся сторонах?

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
|  | Да (перейти к вопросам 11, 12 и 13) |
|  | Нет (перейти к вопросу 14)          |

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Швейцария ответила «Нет», отметив при этом, что в контексте вопросов 7–10 она подписала оба соглашения, хотя они еще и не ратифицированы.

Венгрия, Беларусь, Литва и Чешская Республика ответили «Да». Чешская Республика прокомментировала: «Ответы на вопросы 7 и 9 уже известны секретариату ЕЭК ООН, статус можно проверить, поэтому нет необходимости задавать эти вопросы в рамках обследования».

**Вопрос 11.** Какие из следующих требований к инфраструктуре в пунктах пересечения границ, открытых для международных грузовых перевозок, соблюдает Ваша страна?

- |  |  |
|--|--|
|  | Наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по методу одной остановки)  |
|  | Разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный международный транзитный документ либо перевозящим живых животных или скоропортящиеся пищевые продукты |
|  | Наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств  |
|  | Наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов   |
|  | Наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей  |
|  | Наличие надлежащих средств для транспортно-экспедиционных агентств, с тем чтобы они могли предлагать услуги транспортным операторам на конкурентной основе   |

Венгрия отметила первые три пункта, прокомментировав, что «первый пункт не применим к грузовикам».

Турция сделала следующее замечание более общего порядка: «Что касается обновления наших ППГ по принципу “единого окна”, то модернизированы следующие ППГ: Каркамыш, Чобанбей, Капыкёй, Сарп, Капыкуле, Хамзабейли, Ончюпинар, Ипсала и Хабур. Продолжаются работы на следующих ППГ: Пазаркуле, Дерекёй, Тюркгозю, Гюрбулак, Узюмлю и Зейтин Дали».

Беларусь отметила последние пять из шести пунктов. Литва отметила последние пять из шести пунктов.

Чешская Республика прокомментировала: «Как упоминалось выше, у страны нет внешней сухопутной границы».

#### IV. Предварительные выводы обследования

6. Поскольку на вопросник ответили только пять стран, а Турция передала некоторые обновленные данные, мы не можем представить какой-либо анализ или сделать предварительные выводы по результатам обследования. Вместо этого мы воспроизводим предварительные выводы за 2017 год, если они представляют какую-либо ценность для Рабочей группы.

##### Предварительные выводы обследования 2017 года.

7. Анализ ответов свидетельствует о том, что Договаривающиеся стороны достигли прогресса в оптимизации процедур пересечения границ в своих странах по

нескольким направлениям. В частности, значительный прогресс отмечается в связи с положениями, касающимися предоставления информации всем сторонам, участвующим в транспортных операциях; оформления срочных грузов (живые животные и скоропортящиеся грузы) в приоритетном порядке и совершенствования инфраструктуры в пунктах пересечения границ.

8. Что касается конкретных элементов обследования, то по ним можно сделать следующие выводы:

a) официальное опубликование приложения 8: хотя большинство респондентов упомянули о том, что уже опубликовали приложение 8, есть страны, которые заявили, что данное приложение не опубликовано и его публикация не планируется. В этой связи следует еще раз отметить, что независимо от внутренних процедур утверждения/опубликования приложение 8 вступило в законную силу для всех Договаривающихся сторон 20 мая 2008 года;

b) облегчение процедур выдачи виз: большинство респондентов указали, что в их странах приняты меры для облегчения выдачи виз профессиональным водителям. Примечательно, что эти процедуры осуществляются главным образом на основе принципа взаимности. Однако значительное число Договаривающихся сторон до сих пор ничего не предприняли для решения этого вопроса;

c) предоставление информации всем сторонам: все ответившие страны обмениваются со сторонами, задействованными в транспортных операциях, информацией о действующих или планируемых требованиях пограничного контроля и о фактическом положении на границах. Для оперативного предоставления информации они используют несколько различных способов, включая электронные средства связи;

d) передача ответственности за осуществление процедур контроля: по этому вопросу достигнут весьма ограниченный прогресс. В частности, перенос осмотров и взвешивания транспортных средств, а также контроля качества в места отправления и назначения осуществляется крайне редко;

e) оформление срочных грузов в приоритетном порядке: все респонденты указали, что приняли меры для оформления срочных грузов в приоритетном порядке. Однако наименее популярной среди этих мер, по всей видимости, является сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля;

f) технический осмотр транспортных средств: наблюдается весьма ограниченное применение Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Большинство респондентов не являются Договаривающимися сторонами и не принимают Международный сертификат технического осмотра, предусмотренный в Соглашении (воспроизводится также в добавлении 1 к приложению 8);

g) перевозки скоропортящихся пищевых продуктов: практически все респонденты указали, что являются Договаривающимися сторонами Соглашения 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);

h) использование МВСТС: некоторые респонденты заявили, что принимают МВСТС, выданные другими Договаривающимися сторонами, однако с момента проведения предыдущего обследования в Договаривающихся сторонах не было достигнуто никакого прогресса в деле предоставления станциям взвешивания полномочий на выдачу сертификатов;

i) требования к инфраструктуре: большинство стран выполняют сразу несколько требований к инфраструктуре, однако меньше всего соблюдаются требования, касающиеся разделения полос движения и наличия удобств для водителей и экспедиторов.

9. Выводы по итогам анализа свидетельствуют о том, что Договаривающиеся стороны успешно осуществляют некоторые положения приложения 8. Вместе с тем необходимо принять дополнительные меры в таких областях, как использование МВСТС; облегчение процедур выдачи виз; передача ответственности за осуществление процедур контроля из пунктов пересечения границ в места отправления и назначения; присоединение к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 года) и принятие Международного сертификата технического осмотра и т. д.

10. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть меры, способствующие дальнейшему осуществлению положений Конвенции о согласовании и приложений к ней.

---