

Программа ТАСИС ТРАСЕКА Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии,
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Содействие торговле и институциональная поддержка

*Проект отчета о внедрении и выполнении положений
«визы ТРАСЕКА» и развитии законодательства
Сторон ОМС в области международных грузовых
перевозок*

Февраль 2006 г.



Проект финансирует
Европейский Союз



Проект выполняет консорциум
Dorner Consulting / KLC



Оглавление

ГЛОССАРИЙ И СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	3
РЕЗЮМЕ	5
ЧАСТЬ 1 - ВНЕДРЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ВИЗЫ ТРАСЕКА И СТАТУС ЕЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	7
ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ВИЗЫ ТРАСЕКА	7
ПРОЦЕСС ВЫПОЛНЕНИЯ.....	8
ЧАСТЬ 2 – ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В СТРАНАХ ОМС.....	10
1. АРМЕНИЯ.....	10
2. АЗЕРБАЙДЖАН.....	16
3. БОЛГАРИЯ.....	18
4. ГРУЗИЯ.....	22
5. КАЗАХСТАН.....	25
6. КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА.....	27
7. МОЛДОВА.....	30
8. РУМЫНИЯ.....	33
9. ТАДЖИКИСТАН.....	36
10. ТУРЦИЯ.....	38
11. УКРАИНА.....	43
12. УЗБЕКИСТАН.....	46
ЧАСТЬ 3 – ВИЗА ТРАСЕКА И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ.....	50
ВИЗА ТРАСЕКА – ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ	50
ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ.....	54
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ С СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В СТОРОНАХ ОМС	61



ГЛОССАРИЙ И СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

EU acquis	Общая политика ЕС
ВОПОГ	Соглашение о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ВТО	Всемирная торговая организация
ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ГАТТ	Генеральное соглашение по таможенным тарифам и торговле
ГАТС	Генеральное соглашение по торговле в сфере услуг
Государства-участники	Государства, подписавшие ОМС
ЕС	Европейский Союз
ЕК	Европейская комиссия
ЕСТР	Европ. Соглашение о работе экипажей трансп. средств, осуществляющих автомобильные перевозки
КДПГ	Договор о международной перевозке грузов
КОНСУЛЬТАНТ	Консорциум Dornier Consulting / KLC по выполнению проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка»
КЕС	Комиссия Европейского Союза
МДП	Международные перевозки автодорожным транспортом
МПК	Межправительственная комиссия
МТП	Международная торговая палата
НДС	Налог на добавленную стоимость
ОМС	«Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа, подписанное 8 сентября 1998 года на саммите в г. Баку (Основное соглашение)»
ОС	«Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа, подписанное 8 сентября 1998 года на саммите в г. Баку (Основное соглашение)»
ПМГМ	Правила международных грузовых перевозок
Проект ОЮБТП	Проект КЕС «Общая юридическая база по транзитным перевозкам»
Проект СТИП	Проект КЕС «Содействие торговле и институциональная поддержка»



Проект «Координационная группа»	Проект КЕС «Координационная группа ТРАСЕКА»
ПС	Постоянный секретариат
ПС МПК	Постоянный секретариат Межправительственной комиссии
РА	Республика Армения
РГ	Рабочая группа
СЛКП	Европейское соглашение о линиях международных комбинированных перевозок
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях
СМВП	Европейское соглашение о внутренних водных путях международного значения
СМГС	Соглашения о международном грузовом сообщении
СМЖЛ	Европейское соглашение о международных ж.-д. линиях
СНГ	Содружество независимых государств
СПС	Соглашение о межд. перевозках скоропортящихся пищевых продуктов
Стороны ОМС	Государства, подписавшие и ратифицировавшие ОМС ТРАСЕКА: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан
ТИР-Карнет	Книжка МДП
ТЗ	Техническое задание
ТП	Техническое приложение
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ФИАТА	Международная федерация экспедиторских ассоциаций
ЮНКТАД	Конференция ООН по торговле и развитию

Прим. переводчика: глоссарий на русском языке содержит меньшее количество аббревиатур и сокращений, поскольку многие из них были использованы в тексте отчета в развернутом виде.



РЕЗЮМЕ

С начала работы проекта консультант провел сбор и анализ документов, относящихся к сфере международных грузовых перевозок в регионе, на основании формулировки компонента А – Развитие и дальнейшая работа по внедрению визы ТРАСЕКА.

Консультант проанализировал международные договоры, к которым присоединились страны ОМС¹, используя собранный материал и учитывая рекомендации юридического характера, выдвинутые в рамках предыдущих проектов ТРАСЕКА. Консультант, в рамках проведенного исследования, обновил информацию о международных конвенциях, рекомендованных странам ОМС к принятию и выполнению с целью развития международного транспорта и торговых отношений. Был проведен тщательный анализ ситуации в данной области в соответствии с техническим заданием по проекту.

Процессы, касающиеся выполнения положений визы ТРАСЕКА в странах-участницах, отслеживались консультантом в тесном сотрудничестве с ПС. Это было необходимо для объяснения текущего положения дел, и, соответственно, выработки эффективных рекомендаций по дальнейшим действиям для стран-участниц.

Кроме того, консультант проанализировал национальное законодательство в странах ТРАСЕКА, относящееся к таможенным процедурам, транзитным перевозкам и грузоперевозкам вообще. Особое внимание было уделено законодательству, которое потенциально могло препятствовать выполнению положений визы ТРАСЕКА.

Исследования показали, что ни в одной из стран ТРАСЕКА национальное законодательство не имеет прямого препятствующего воздействия на выполнение положений визы ТРАСЕКА. Необходимо четко оговорить, то существующие сложности с выполнением визы ТРАСЕКА связаны, прежде всего, с процедурными вопросами и механизмом ратификации. Они вытекают либо из возможностей и намерений сторон давать развитие ратификации соответствующих протоколов, либо зависят от комплексного характера процедур внутригосударственного согласования, которые требуют участия множества министерств и ведомств (например, Министерств иностранных дел, Министерств финансов, таможенных органов, министерства транспорта и др.). Кроме того, исследование показало, что наблюдалось некоторое отсутствие преемственности в процессе принятия решений. Учитывая сложную практику передачи полномочий на институциональном уровне, и принимая во внимание тот факт, что во многих странах ТРАСЕКА произошли политические изменения, сопровождаемые сменой руководства в министерствах и ведомствах, дальнейшее выполнение положений визы ТРАСЕКА было либо отложено, либо недополучило должного внимания. Такая ситуация осложняет процесс выполнения договоренностей и тормозит развитие достижений ПС в данном направлении.

Однако, поскольку не было выявлено препятствий по выполнению ТРАСЕКА визы, носящих законодательный характер, консультант сосредоточил свою деятельность на анализе национальных законодательств и на регулятивных мерах стран ОМС, относящихся к транспортной отрасли и таможенным процедурам, с целью выполнения положений ТЗ. В основном, эта деятельность была сосредоточена на выявлении тех положений, которые препятствуют развитию международной торговли и международных транспортных отношений, а также выделению тех регулятивных норм, которые при должном выполнении, призваны оказать содействие развитию торговых отношений и росту международных перевозок.

По мнению консультанта, национальное законодательство не всегда соответствует нуждам и требованиям международного транспорта, а порой и препятствует выполнению ряда положений ОМС. Некоторые практические действия признаются как факторы, сдерживающие развитие торговли и транспорта. Кроме того, положения национального законодательства и международные конвенции во многих странах не исполняются должным образом.

¹ Основное соглашение о развитии международного транспорта в коридоре Европа-Кавказ-Азия



Структурно, настоящий отчет состоит из трех основных частей:

- Часть 1 – Внедрение концепции визы ТРАСЕКА и статус ее выполнения

В этой части консультант определяет концептуальные компоненты визы ТРАСЕКА и представляет процесс ее внедрения и текущий статус ратификации Протокола о внесении изменений и дополнений к ОМС, признанный частью визы ТРАСЕКА, включая применение железнодорожной накладной СМГС, как единого таможенного транзитного документа, что объективно предполагает применение упрощенных процедур на железнодорожном транспорте и в таможенных вопросах.

- Часть 2 – Транспортная отрасль в странах ОМС

В этой части консультант описал и проанализировал положение в транспортной отрасли в каждой из стран ТРАСЕКА отдельно. Консультант рассмотрел особенности транспортной отрасли в странах, чтобы охарактеризовать законодательную и регулируемую среду, имеющую отношение к международному транспорту и торговле.

Консультант провел анализ национального законодательства в странах ТРАСЕКА по железнодорожным перевозкам, мультимодальному транспорту, экспедиторской деятельности и таможенным процедурам. Более того, консультант выявил прогресс в развитии национального законодательства в области транспорта и торговли, а также предоставил новую информацию о статусе присоединения к международным договорам, которые призваны оказать содействие развитию транзитных перевозок и таможенных процедур.

- Часть 3 – Развитие визы ТРАСЕКА и продвижение международных грузоперевозок:
Рекомендации по дальнейшим действиям

Эта часть посвящена плану действий по выполнению положений визы ТРАСЕКА и развитию международных грузовых перевозок. Данная часть содержит рекомендации к рассмотрению сторон о приведении технических приложений к ОМС, предложенных проектов ОЮБТП (ТП по мультимодальным перевозкам, ТП по экспедиторской деятельности, дополнение к ТП по таможенным вопросам) в формат соответствующих межгосударственных соглашений. Был подготовлен соответствующий План действий.

Консультант также рекомендовал *приоритетные* международные конвенции о области транспорта, торговли и таможни для принятия странами ОМС. Консультант разработал, как общие рекомендации, так и рекомендации для каждой страны в отдельности, направленные на содействие международным перевозкам.

Рекомендации Консультанта адресованы ПС МПК ТРАСЕКА и партнерам проекта, получателям и заинтересованным сторонам в транспортной отрасли в странах ОМС.

- Приложение 1 – Список транспортного законодательства в странах ОМС

В данном приложении в страновом порядке содержится обновленный список национального транспортного законодательства, законодательства таможенной сферы, а также список двусторонних и многосторонних договоров, подписанных и ратифицированных странами ОМС. Списки представлены в результате проведенного исследования и обновления информации, полученной в рамках предыдущих проектов ТРАСЕКА.



ЧАСТЬ 1 - ВНЕДРЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ВИЗЫ ТРАСЕКА И СТАТУС ЕЕ ВЫПОЛНЕНИЯ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ВИЗЫ ТРАСЕКА

В октябре 2003 г. страны ОМС объединили свои усилия для оказания помощи в восстановлении экономики Афганистана и смягчения последствий гуманитарной катастрофы в этой стране. Был подписан Протокол о внесении дополнений к ОМС с целью содействия транспортировке гуманитарных грузов в направлении Афганистана.

Основные положения этого протокола приводятся ниже:

- *В течение трех лет, с момента вступления данного дополнения в силу, Стороны обеспечивают бесплатную выдачу одно/двухразовых визовых разрешений на въезд лицам, осуществляющим перевозки и/или сопровождение гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в Афганистан по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия «ТРАСЕКА»*

Кроме того, в протокол были включены некоторые определенные положения, не связанные напрямую с грузоперевозками гуманитарной помощи и материалов в афганском направлении. Суть этих положений изложена ниже:

- Стороны не будут применять практику залоговых таможенных депозитов, банковских гарантий, страховых полисов финансового риска, гарантийного поручительства железнодорожных ведомств на грузы следующие в железнодорожном транзитном сообщении;
- Будет внесено дополнение к Примечанию 2 «Технического Приложения к ОМС по международному железнодорожному транспорту» о применении нулевой ставки налога на добавленную стоимость (НДС), за услуги на железнодорожном транспорте по обслуживанию перевозок в международных и транзитных железнодорожных сообщениях;
- Будет принято новое Техническое Приложение к ОМС «О процедурах при осуществлении международного таможенного транзита по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия «ТРАСЕКА» при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС».

Таким образом, на сегодняшний момент, вышеперечисленные компоненты составляют положения визы ТРАСЕКА, согласованные в Сторонах и официально переданные в Стороны для дальнейшего выполнения.

Необходимо отметить, что консультант, выполнявший проект «Общая юридическая база по транзитным перевозкам» (ОЮБТП) рекомендовал ПС внедрить эти положения в форме поправок к ОМС, а не в качестве резолюций МПК, на основе которых могли бы быть подписаны межгосударственные соглашения.

Такой подход, с точки зрения процедуры, сопряжен с длительным временным лагом по его осуществлению. Дополнения и технические приложения должны были пройти юридические процедуры ратификации во всех странах ОМС. Это достаточно длительный и сложный процесс. На сегодняшний момент только Правительства Азербайджанской Республики и Болгарии ратифицировали Протокол о внесении дополнений к ОМС. Более того, отчет о текущем состоянии выполнения, предоставленный Постоянными представителями ПС на заседании рабочей группы в г.Киев 15-16 ноября 2006 года свидетельствует о незначительных шагах, выполненных Сторонами для ратификации Ереванского протокола. Отсутствие ратификации не значительно затрудняет выполнение этих положений.

Необходимо подчеркнуть, что консультант при поддержке ПС отслеживал процесс о состоянии ратификации Протокола в каждой из стран ОМС. О результатах состояния согласования вопроса в соответствии с внутригосударственными процедурами предоставлялись отчеты на различных рабочих заседаниях ПС МПК ТРАСЕКА. Необходимо отметить, что осуществлялся постоянный мониторинг ратификации Протокола о внесении изменений к ОМС, этот вопрос выносился на повестку дня практически всех мероприятий в рамках ТРАСЕКА.



ПРОЦЕСС ВЫПОЛНЕНИЯ

В соответствии с информацией, полученной от Сторон, Армения, Кыргызская Республика, Молдова, Румыния и Таджикистан практически завершили процедуры ратификации. Казахстан не готов использовать этот Протокол, поскольку страна сделала оговорку к техническому приложению о железнодорожном транспорте. Процесс ратификации в Украине не требовался, поскольку положения Протокола являются частью внутреннего законодательства и уже имеют юридическую силу. Турция рассматривает возможность присоединения к конвенции СМГС, поэтому, в данном случае, говорить о ратификации протокола пока нецелесообразно. В случае с Узбекистаном, трудно прийти к какому-либо точному выводу, поскольку структура управления транспортным сектором остается нечеткой. Изменения в Правительстве Грузии не способствовали получению определенной информации о статусе ратификации. Однако необходимо отметить, что в новом таможенном кодексе Грузии предусмотрена нулевая ставка НДС в отношении железнодорожных перевозок.

Консультант приводит текущие данные о состоянии ратификации протокола о внесении изменений и дополнений к ОМС в нижеследующей таблице:

Страна	Состояние выполнения	Комментарии
Армения	Не ратифицировано	Нет определенной даты ратификации
Азербайджанская Республика	Ратифицировано	С 2003 г.
Болгария	Ратифицировано	Протокол стал частью национального законодательства
Грузия	Было достигнуто соответствие национального законодательства положениям протокола	Протокол был подписан с оговоркой, касательно пункта 3 – Применение нулевой ставки НДС при ж.д. перевозках. В начале 2005 г. Грузия стала принимать нулевую ставку НДС в рамках нового Таможенного Кодекса, т.е. было достигнуто соответствие национального законодательства и положений протокола.
Казахстан	Не подписан	Казахстан подписал ОМС с оговоркой к статье 4 и приложению 2 ТП к ОМС о международном ж.д. транспорте. Оговорка пока не снята.
Кыргызстан	Не ратифицирован	Протокол находится на рассмотрении Парламента, из-за политической обстановки информация о ратификации не может быть предоставлена.
Молдова	Не ратифицирован	Протокол передан в парламент, но дата ратификации не может быть точно определена из-за выборов.
Румыния	Не ратифицирован	
Таджикистан	Не ратифицирован	Нет прогресса в процессе ратификации
Турция	Не ратифицирован	Турция рассматривает вступление в договор СМГС для того, чтобы подписать протокол.
Украина	Не ратифицирован	Украина представила оговорки ко всем положениям протокола, поскольку они составляли часть национальных законодательств и применялись в отношении всех транспортных коридоров, проходящих по территории Украины. В



		2004 г. Украины внесла поправки в национальное законодательство по транзитным перевозкам, так что полное соответствие с протоколом было достигнуто, и накладная СМГС стала использоваться как единый транспортный документ. То есть требования протокола выполняются.
Узбекистан	Не ратифицирован	В процессе ратификации, на рассмотрении парламента.

Несмотря на несколько пессимистичные результаты, приведенные в вышеназванной таблице, консультант считает необходимым выполнение странами ОМС положений визы ТРАСЕКА, оговоренных в Ереванском протоколе, что также включает применение железнодорожной накладной СМГС, как единого таможенного транзитного документа. Необходимо отметить, что выполнение этих положений страны не только будет содействовать в восстановлении экономики Афганистана, но и даст новый импульс развитию торговли во всем регионе ТРАСЕКА. Вопросы содействия грузовым транзитным перевозкам и развития торговли рекомендуется решать за пределами рамок положений визы ТРАСЕКА для того, чтобы избежать недопонимания и некорректной интерпретации терминологии.

С ноября 2002 г. по октябрь 2004 г. проект ОЮБТП работал по вопросам гармонизации законодательной базы ТРАСЕКА по транзитным перевозкам, главным образом, в сфере расширения ОМС. Эта деятельность была некорректно причислена к составляющим положениям визы ТРАСЕКА, несмотря на то, что она не была отражена официальным документарным образом в рамках заседаний МПК, как часть положений визы ТРАСЕКА. К сожалению, по состоянию на сегодняшний день, можно заключить, что ни одна из предложенных мер не была принята, и выполнение их не могло опираться на твердую почву, необходимую для реализации решений. Также необходимо отметить, что разрабатываемая стратегия ТРАСЕКА содержит положения, призывающие к сохранению существующей сферы применения ОМС, а также предостерегающие от его дальнейшей перегрузки новыми техническими приложениями.

Конечно, вышеприведенные факты отнюдь не призывают страны не принимать положения, способствующие развитию торговли, напротив выдвигается позиция о том, что это необходимо делать эффективным и международно-признанным способом. Существует необходимость в общем понимании, подходе и осуществлении мультимодальных перевозок, экспедиторской деятельности и упрощении таможенных процедур. Из-за множества сложностей в процедурах пересечения границ, а также ввиду серьезных несоответствий между соглашениями и практикой, консультант рекомендует делать упор на применение современных процедур в деле содействия торговле и развития транспортных отношений.



ЧАСТЬ 2 – ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В СТРАНАХ ОМС

1. АРМЕНИЯ

- Транспортный сектор

Большая часть законодательства по транспорту была принята в период с 1996 по 2000 гг. В 2002 г. были проведены реформы в области автомобильного и грузового транспорта, которые ввели практику регулирования транспортных отношений под надзором Министерства транспорта и коммуникаций и подразделения транспортной инспекции, ответственной за транспортные отношения, а также за контроль за соблюдением транспортных норм. После 2002 г. был принят ряд законодательных актов в отношении пассажирского транспорта. Транспортная реформа, включая приватизацию автомобильной и железнодорожной отраслей, практически завершена.

Усовершенствования законодательной базы по пассажирскому и грузовому автотранспорту были введены за счет подготовки следующих нормативных актов: «Правила организации автоперевозок по территории Республики Армения», «Правила организации пассажирских перевозок автотранспортов в Республике Армения», «Организация страхования, регистрации и упразднение разрешений на осуществление межгосударственных грузоперевозок на грузовом автотранспорте Республики Армения».

За последние годы, увеличение грузо- и пассажирооборота, в основном, произошло за счет проведенных экономических реформ. В то же время увеличение стоимости автотранспортных средств затруднило возможности компаний по закупке новых автотранспортных средств. Состояние технических средств по-прежнему остается для Армении серьезным вопросом.

В области железнодорожного транспорта Армения достигла существенного прогресса в техническом оснащении, также увеличился грузооборот на участке Айрум - Ереван. Интермодальный терминал Кармин Белур играет существенную роль в сфере международных перевозок.

В международных автоперевозках применяются разрешительные свидетельства международных автоперевозчиков. Ассоциация экспедиторов Армении является членом ФИАТА и применяет правила и процедуры, установленные в международной экспедиторской деятельности.

В 1999 году в Ереване Армения и Болгария подписали межправительственное Соглашение по международным комбинированным перевозкам, которое вступило в силу в 2001 году. В соглашении отмечается, что по причине ограниченной пропускной способности транспортной инфраструктуры необходима разработка современной системы перевозки грузов для создания альтернативы дорожному транспорту. Соглашение применимо для:

1. Пользователей дорог, железных дорог/внутренних водных путей/морских маршрутов государств подписавших соглашение, а секция дорожного транспорта предусматривает использование транспортных средств, которые зарегистрированы в одной из двух стран
2. Транспортная единица направляется из, перевозится или следует транзитом или имеет конечную точку назначения в одной из 2-х стран.

Для комбинированного транспорта требуется разрешение Министерства транспорта Болгарии или Министерства транспорта Армении. Также отмечается, что обе Стороны переносят растамаживание грузов с пунктов пропуска через границу к международным терминалам (ж/д. станциям и портам). Другие положения охватывают вопросы освобождения грузов от уплаты таможенного сбора при условии их реэкспорта, специальных налогов и тарифов для транспортных операторов, создание совместного Комитета, отвечающего за имплементацию соглашения.

В 2003 году в Ереване Армения, Болгария и Грузия подписали Соглашение о мультимодальном транспорте, в рамках которого отмечалось, что страны убеждены в том, что мультимодальный



транспорт может внести значительный вклад в разрешение проблем международных грузовых перевозок. Для имплементации соглашения должен был быть учрежден совместный Комитет, однако до сегодняшнего дня такой орган пока создан не был. Документ, используемый для мультимодальных перевозок, рассмотрен не был. На сегодняшний день соглашение не реализуется.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Армения вступила в ВТО 5 февраля 2003 г., став 146 членом этой организации, после завершения переговоров, начатых в 1993 г.

Перечень международных конвенций, к которым Армения присоединилась за последние 3 года:

- Конвенция по международным грузовым перевозкам с использованием книжки МДП от 14 ноября 1975 г.
- Конвенция по гармонизации контроля за грузом через границу от 21 октября 1982 г.
- Конвенция о дорожном движении, 1968 г.

В 2002г. Армения присоединилась к Соглашению СМГС (ранее она имела статус наблюдателя).

Что касается таможенных правил, они установлены в соответствии с международными стандартами. Таможенный кодекс Армении приведен в соответствие со стандартами ВТО.

- Таможенные правила и процедуры

Во внешней торговле существуют тарифные и нетарифные процедуры. Товары, привозимые из стран, имеющих соглашения по свободной торговле с Арменией, освобождены от таможенных пошлин по импорту.

От таможенных пошлин по импорту освобождаются:

- Товары проходящие транзитом через Армению, транспорт, перевозимый в соответствии с правовыми процедурами международной перевозки грузов, багажа и пассажиров, а также инструментов и топлива, необходимых для транспорта и пищевых продуктов для пассажиров,
- Товары, импортируемые в Армению как гуманитарная помощь или благотворительные проекты (определение проекта гуманитарной помощи должно быть установлено уполномоченным органом Правительства Армении по координации гуманитарной помощи), товары, которые временно импортированы и экспортированы из Армении с целью обработки или переработки, а также товары, предназначенные для выставок (без продажи), показов и другой подобной деятельности.

При передвижении грузов взимаются таможенные сборы. Плата за сборы по таможенной регистрации (кроме передвижения грузов) производится в таможенный офис.

Освобождаются от уплаты таможенных сборов:

- Товары, ввозимые на таможенную территорию Республики Армения в рамках программ гуманитарной помощи и благотворительных программ. Разграничение программы по характеру гуманитарной помощи, благотворительному и техническому характеру, при отсутствии прямого указания на то в законодательстве (в том числе в международных договорах Республики Армения), определяется уполномоченным Правительством Республики Армения органом, координирующим гуманитарную помощь;
- Товары личного пользования, перемещаемые физическими лицами через таможенную границу Республики Армения (за исключением частных предпринимателей) в соответствии с законодательством, за исключением личного транспорта;
- Товары, ввозимые физическими лицами (за исключением частных предпринимателей) в размере, который не превышает величину, предусмотренную законом «О таможенной пошлине»;



- Культурные ценности, вывозимые и обратно ввозимые в установленном законодательством порядке; транспортные средства, осуществляющие регулярные международные перевозки, - при осуществлении этих перевозок

Правительство регулирует выдачу лицензий, необходимых для экспорта и импорта товаров.

Реэкспорт товаров, происходящих из стран ННГ осуществляется только при наличии лицензии, выданной соответственным органом власти. Экспорт товаров, происходящих из других стран, осуществляется без ограничений.

Сертификат страны происхождения или любой соответствующий документ необходим для обеспечения (гарантии) по исключенным позициям товаров, предусмотренных международными соглашениями для товаров, перемещаемых через таможенную границу Армении.

Армения подписала соглашение «О свободной торговле и создании зоны свободной торговли» с Россией, Республикой Беларусь, Украиной, Республикой Молдова, Кыргызстаном, Туркменистаном, Казахстаном, Таджикистаном, Узбекистаном по группе товаров, происходящих с этих стран и импортируемых на таможенную территорию Армении, которые освобождены от уплаты таможенной пошлины. Соответственно, товары, произведенные в Армении, освобождены от уплаты таможенной пошлины при импорте в вышеперечисленные страны. Основываясь на положениях данного соглашения, Сертификат Страны Происхождения товара является документом, который подтверждает страну происхождения товара.

Прохождение транзитных товаров и транспортных средств через территорию Армении регулируется Таможенным кодексом Армении и Правительственным Указом № 887 «О подтверждении порядка по прохождению транзитных товаров и транспортных средств через таможенную территорию Республики Армения и случаев обязательного таможенного сопровождения».

Никакие другие таможенные платежи (за исключением таможенных пошлин) не производятся. Способы нетарифного регулирования также не применяются.

Для транзита предусмотрен 10-дневный срок для прохождения товаров между двумя таможенными пунктами. В случае воздействия препятствий отличных от физических, эти товары должны быть переданы под ответственное хранение таможенным органам в упомянутые сроки.

В случае прохождения транзитных товаров и транспортных средств, лицо, осуществляющее перевозку, берет на себя ответственность за них в соответствии с действующим законодательством.

Товары и транспортные средства при прохождении транзитом через территорию Армении декларируются в таможенном режиме «Прохождение транзитом» в таможенном пункте через который товары и транспортные средства попадают на таможенную территорию Армении.

Если товары и транспортные средства при прохождении транзитом через территорию Армении были отчуждены или потеряны или не достигли таможенного пункта выхода с таможенной территории Армении по другим причинам без получения разрешения таможенных органов, то лицо, осуществляющее перевозку товаров, в течение 10 дней, следующих за сроком, предусмотренным на прохождение транзитом, должно вновь задекларировать в таможенном режиме «Ввоз для свободного оборота» и произвести таможенные платежи, определенные в таможенном режиме, а также штрафы и сборы, предусмотренные законом для платежей, совершенных позже, чем определено сроками, учитывая дату ввоза товара.

В соответствии с таможенным законодательством Армении существует три типа транзита: простой, сложный и транзитная перевозка несколькими видами транспорта (мультимодальная транспортировка). К типу простого транзита относится транзитная перевозка через таможенную территорию Армении товара транспортным средством, в котором не перевозится какого-либо другого товара/товаров, на который в ходе транзитной перевозки не догружалось ничего дополнительно и с которого не проводилась разгрузка товара в ходе этой перевозки. В этом случае, заполняется только таможенная «транзитная декларация» в трех экземплярах, включая отметки в следующих соответствующих полях:



- таможня, через которую будет проходить транзитный груз на выходе из страны, принимая во внимание страну назначения товара и вид транспортного средства для его транзитной перевозки,
- транзитный маршрут, принимая во внимание дороги, наиболее подходящие для транзита товара конкретным видом транспорта, и выбирая из всех возможных наиболее оптимальный маршрут, который позволял бы в максимально короткие сроки транспортировать товар через таможню, где будет оформляться транзитный груз на выходе из страны, и по возможности огибал бы населенные районы;
- временные рамки транзита, принимая во внимание технические возможности конкретного вида транспорта, специфику перевозимого транзитного груза, транзитный маршрут и максимальные временные рамки, установленные Таможенным Кодексом Армении.

После доставки груза на таможню, на которой оформляется выезд товара из страны, транзитный товар и транзитное транспортное средство должны пройти проверку сопутствующих документов, после чего данные из декларации, представленной вышеупомянутой таможне, должны быть сверены (и перепроверены) с данными, полученными по радио-телеграмме, должно быть проверено наличие пломб на транзитном транспортном средстве, установленных на таможне, где оформлялся въезд товара, а также возможность догрузки/разгрузки товара на транспортное средство (карга-место) без снятия/повреждения установленных пломб.

Если никаких нарушений таможенных правил не обнаружено, транзитному транспортному средству и соответствующему товару разрешается покинуть таможенную территорию Армении, при этом не позже чем на следующий день после прибытия транзитного товара на таможню его оформления на выезд в Таможенный Комитет посылается радиотелеграмма по данному транзиту вместе с третьей копией таможенной декларации.

Если обнаруживается нарушение таможенных правил, выезд транзитного транспортного средства и соответствующего товара за пределы таможенной территории блокируется и начинается проведение расследования по нарушению таможенных правил.

К типу сложного транзита относится транзитная перевозка товара (указанного в таможенной декларации), при которой в ходе транспортировки этого товара производится разгрузка (или дополнительная догрузка) транспортного средства, перевозящего этот транзитный товар. В этом случае, на таможне въезда в трех экземплярах оформляется таможенная декларация на транзитную часть товара. Таможенное оформление и таможенный контроль части товара, не следующего транзитом, проводится по отдельным таможенным процедурам в соответствии с таможенным законодательством путем заполнения документов на поставку.

Если часть товара не следует транзитом (но задекларирована по другим таможенным режимам), то исходя из установленных процедур, этот товар должен пройти таможенное оформление или транспортное средство, предназначенное для перевозки транзитных товаров, должно быть дополнительно догружено товарами, оформляемыми в других таможенных режимах, на одной из региональных промежуточных таможен, после чего:

- на въездной таможне в соответствующей секции декларации для перевозки транзитных грузов в очередном порядке должны быть отмечены промежуточные таможенные склады,
- транзитный груз (вместе с другими грузами, оформленными по другим таможенным режимам, если эти грузы есть в наличии) и транспортное средство вместе с трансфертным манифестом и при обязательном сопровождении таможни направляются с таможни въезда на первый таможенный склад, расположенный по маршруту следования груза, выбираемого въездной таможней. В трансфертном манифесте делаются отметки в отношении транзитного груза и грузов, оформляемых по другим таможенным режимам.

В этом случае, таможней въезда в соответствующих полях таможенной декларации должны быть сделаны следующие отметки:



- таможня выезда товара, принимая во внимание страну назначения товара и транспортного средства следующих транзитом
- транзитный маршрут, принимая во внимание дороги, наиболее подходящие для транзита товара конкретным видом транспорта, и выбирая из всех возможных наиболее оптимальный маршрут, который позволял бы в максимально короткие сроки транспортировать товар через таможеню, где будет оформляться транзитный груз на выходе из страны, и по возможности обходил бы населенные районы;
- временные рамки транзита, принимая во внимание технические возможности конкретного вида транспорта, специфику перевозимого транзитного груза, транзитный маршрут и максимальные временные рамки, установленные Таможенным Кодексом Армении.

По прибытии груза на первый промежуточный таможенный склад, таможенные пломбы, устанавливаемые на таможене въезда, снимаются в таможенном складе, часть груза, который подлежит таможенному оформлению, разгружается или(и) груз, прошедший таможенное оформление на данном таможенном складе, дополнительно догружается для дальнейшей перевозки на транспортном средстве, используемом для перевозки транзитных грузов. По возможности, на транспортное средство, используемое для транзита, устанавливаются таможенные пломбы и груз вместе с сопроводительными документами направляется на следующий промежуточный таможенный склад.

По прибытии груза и транспортного средства, следующих транзитом, на таможеню выезда применяется следующая процедура:

- Производится проверка сопроводительных документов
- Производится сравнение данных декларации въезда и выезда
- Производится перепроверка данных согласно данным, полученным радио-телеграммой,
- Производится проверка наличия таможенных пломб, установленных на транспортном средстве таможеней въезда,
- Проверяется возможность догрузки/разгрузки товара на транспортное средство без снятия/повреждения установленных пломб.

Если никаких нарушений таможенных правил не обнаружено, транзитному транспортному средству и соответствующему товару разрешается покинуть таможенную территорию Армении, при этом не позже чем на следующий день после прибытия транзитного товара на таможеню его оформления на выезд в Таможенный Комитет посылается радиogramма по данному транзиту вместе с третьей копией таможенной декларации.

Если обнаруживается нарушение таможенных правил, выезд транзитного транспортного средства и соответствующего товара за пределы таможенной территории блокируется и начинается проведение расследования по нарушению таможенных правил.

В том случае, если транзит не был осуществлен в указанные сроки по причине обстоятельств непреодолимого характера, лица, осуществляющие перевозку грузов, в течение установленных временных рамок для перевозки этих грузов в соответствии с законодательством должны доставить транзитный груз на охраняемый таможенный склад, расположенный в любой ближайшей точке по маршруту следования.

Соответствующее таможенное подразделение, получившее запрос на ответственное хранение транзитного груза, должно в тот же день проинформировать об этом Таможенный Комитет радиogramмой, которая должна включать следующую информацию:

- Название таможеней въезда,
- Дата, начиная с которой товар покинул таможеню въезда;
- Тип и регистрационный номер декларации, заполненной на таможене въезда.



Если транспортное средство, используемое для транзитной перевозки ввозимого в Армению товара, должно быть изменено на другое на таможне въезда в Армению, то товар и транспортное средство могут быть задекларированы как «въезд в свободный таможенный склад» или «въезд в таможенный склад», после чего перегруженный на территории свободного таможенного склада или таможенного склада на другое транспортное средство товар может быть задекларирован как «реэкспорт» и может быть экспортирован из Армении.

- Факторы, сдерживающие развитие международных перевозок

Необходимо отметить, что существующая структура и функционирование грузовой железнодорожной компании создает некоторые препятствия и сдерживает адекватное развитие сектора международных перевозок. В Армении действуют очень сложные таможенные процедуры, требующие больших временных затрат, особенно существенным сдерживающим фактором является отсутствие прозрачных процедур проверки. Транзит через территорию Армении подлежит обязательному сопровождению. Эта устаревшая процедура не только не соответствует требованиям международных транспортных компаний, но и является предельно неэффективной.

К ряду сдерживающих развитие транспорта фактором причисляется и тот факт, что Армения присоединилась лишь к ограниченному числу международных конвенций. В стране отсутствуют предписания по соответствию технических предписаний международным стандартам, недостаточно развита нормативно-правовая база по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности. Некоторые предусмотренные процедуры излишни и сложны в практическом применении, как например такая комплексная и дорогостоящая процедура, как выпуск сертификата происхождения для транзитных товаров.

В заключении следует отметить, что несоблюдение таможенных процедур и низкий уровень корректного применения таможенных документов, также препятствует адекватному развитию сектора международных перевозок и оказывает сдерживающее воздействие на привлечение транзитных грузов.



2. АЗЕРБАЙДЖАН

- Транспортный сектор

В 2002 г. в Азербайджане был завершен процесс создания Министерства транспорта. В 2003 г. было принято положение о Министерстве транспорта, которое определяет его основные функции и обязанности. Стране еще предстоит проведение дальнейших реформ транспортного сектора для разграничения регулирующей и коммерческой функций в транспортном и торговом секторах. Начаты стратегические инициативы по развитию транзита, которые должны предоставить необходимую базу для сотрудничества пограничных органов и повысить производственные показатели транспортных компаний.

Железнодорожная сеть страны нуждается в реабилитации при привлечении средств международных финансовых институтов, однако морской и речной транспорт также являются важными для Азербайджана. Автомагистрали и автодороги находятся в плачевном состоянии и требуют скорейших действий по их восстановлению, реконструкции и должного содержания.

В 2004 г. Министерство транспорта создало морскую администрацию. Поскольку морской транспорт также регулируется с учетом управления всей транспортной отраслью, функции морской администрации также включают планирование государственной стратегии в области морского транспорта, учет потребностей юридических и физических лиц при осуществлении перевозок грузов и пассажиров, а также учитывать другие аспекты услуг, предоставляемых морским транспортом.

Одним из приоритетов дальнейшего реформирования транспортного сектора в Азербайджане является передача регулятивных функций, которые сейчас выполняют различные инстанции/компании, Министерству транспорта. Также необходимо отметить, что следует создать среду для повышения эффективности работы транспортных компаний, утвердить прозрачные процедуры установления портовых тарифов, ввести систему мониторинга сектора авиа- и железнодорожных перевозок со стороны Министерства транспорта.

ФИАТА приостановила членство национальной ассоциации Азербайджанской Республики в этой организации с позапрошлого года.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Азербайджанская Республика получила статус наблюдателя в ВТО, и подал заявление о вступлении в эту организацию в 1997 г. В последние годы со стороны ЕС Азербайджану предоставляется содействие по подготовке страны к вступлению в ВТО.

15 января 2005 года Азербайджанская Республика присоединилась к Таможенной Конвенции по контейнерным перевозкам 1972 года. Конвенция вступила в силу для Азербайджанской Республики с 17 июля 2005 года.

В сфере международного железнодорожного транспорта, Азербайджан, как член Соглашения СМГС, согласился внедрить накладную СМГС в качестве единого транзитного документа, будучи одной из первых стран ТРАСЕКА, которая ратифицировала в 2003 году Протокол о внесении изменений и дополнений к ОМС.

- Таможенные правила и процедуры

Таможенный Кодекс регулирует транзит товаров и транспортных средств, а также деятельность таможенных складов.

Транзит товаров осуществляется в соответствии с таможенными правилами и является предметом таможенных сборов, налогов, применение средств экономической политики к упомянутым товарам не требуется.

В Азербайджане требования к транзиту товаров по его территории являются следующими:



- Товар должен оставаться в первоначальном состоянии, кроме естественного износа и естественных потерь в течение транспортировки и хранения – не применяется к каким-либо другим товарам, кроме транзитных.
- Быть доставленным на таможенный пункт назначения в определенный исходным таможенным пунктом срок с учетом характеристик транспортного средства, выбранного маршрута и других условий транспортировки.

Транзит грузов через территорию Азербайджанской Республики может осуществляться по любым дорогам и в любом направлении, если другое не указывается в национальном законодательстве Азербайджана. Если таможенные власти Азербайджанской Республики будут иметь достаточные основания для сомнений в том, что перевозчик или его транспортное средство смогут гарантировать соблюдение Таможенного Кодекса, таможенные власти будут иметь право рассматривать данные товары как предмет таможенных процедур по транзитным товарам, которые предусматривают, что соответствующие транспортные средства для перевозки должны быть оборудованы соответствующим образом, само транспортное средство будет совершать перевозку под таможенным сопровождением или товар будет транспортирован специализированным таможенным перевозчиком в порядке, определенном в Таможенном Кодексе и нормативных актах компетентных организаций Азербайджана. Государственные органы не покрывают издержки, понесенные перевозчиком в связи с доукомплектованием спецоборудованием транспортного средства или перевозкой товаров таможенным перевозчиком.

Необходимо таможенное разрешение для транзита товаров и транспортных средств. Перевозчик несет ответственность за транзит товара в случае его потери и неприбытия в таможенную назначения.

В отношении международного транспорта Азербайджанская Республика заключила несколько двусторонних соглашений со странами СНГ по морским, железнодорожным и автомобильным перевозкам, в которых устанавливается юридическая база для транспортировки товаров территорией Азербайджана.

В национальном законодательстве отсутствует правовая база по мультимодальным перевозкам.

В национальном законодательстве отсутствует закон прямого воздействия, регулирующий экспедирование грузов.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Необходимо отметить, что неадекватное исполнение и откладывание завершения транспортной реформы сдерживает развитие международных перевозок в Азербайджане, а также не создает благоприятных стимулов для повышения участия частного сектора в этой сфере экономики.

Отсутствие ясной и прозрачной среды для транспортных операторов препятствует вхождению в рынок новых транспортных компаний, а также осложняет условия для уже работающих компаний. Такая же ситуация наблюдается в сфере таможенной отрасли, поскольку процедуры таможенного оформления достаточно сложные.

Кроме того, следует отметить, что дублирование комплексных процедур для института таможенных брокеров также не добавляет ясности в процесс перевозки, равнозначно, как и отсутствие законов прямого действия и должного применения транспортной документации.

Кроме того, существует необходимость присоединиться к международным транспортным конвенциям и вступить в ВТО.



3. БОЛГАРИЯ

- Транспортный сектор

Как кандидат на вступление в ЕС, в течение последних лет Болгария уделяет внимание тому, чтобы национальное законодательство страны соответствовало требованиям *acquis communautaire* ЕС.

Приведение законодательства Болгария к уровню юридических стандартов ЕС в сфере транспорта являлось одним из ключевых моментов в проведении переговоров по Главе 9, "Транспортная политика". Поскольку страна выполнила требования по достижению необходимого соответствия переговоры по Главе 9 "Транспортная политика" успешно завершились 2 июня 2003 г.

Юридические рамки транспортного сектора, с точки зрения Европейского Законодательства, в этой стране или уже приняты или находятся на последнем этапе перед их принятием. В течение процесса гармонизации, особенное внимание уделялось требованиям безопасности на всех видах транспорта, институциональному развитию и развитию сектора.

План фискальной гармонизации автомобильного транспорта был разработан и представлен Европейской Комиссии (налог на пользование некоторыми дорогами с грузовиков и минимальный уровень налогообложения с автомобилями), который включает в себя краткое описание системы взимания дорожных сборов с 1 января 2004 года и уравнивание ставок сбора при пользовании дорожной инфраструктурой транспортных средств, зарегистрированных в Болгарии и других странах-членах ЕС.

Дополнения к Закону о Дорожном Транспорте были приняты Советом Министров в августе 2002 года. На основе этой юридической базы были предприняты значительные усилия для принятия вторичных законодательных актов о дорожном транспорте.

Мультимодальная перевозка регулируется Болгарским законодательством согласно Инструкции No 53/2003 по Мультимодальной Перевозке Грузов и соответствует Директиве 92/106/ЕЕ, а также Соглашению между Болгарией и ЕС по созданию определенных условий для автомобильных перевозок и увеличению мультимодальных перевозок.

В 2000 году была проведена реструктуризация железнодорожного сектора путем гармонизации национального транспортного законодательства с требованиями ЕС.

Ниже приведен выборочный список Директив ЕК и регламентов, интегрированных в национальное законодательство Болгарии:

- Директива 80/723/ЕС о прозрачности финансовых отношений между странами-членами ЕС и предприятиями массового пользования
- Директива 91/440/ЕС о развитии железных дорог Сообщества (обеспечение независимого менеджмента ж/д. предприятий; Отделение оперативного и инфраструктурного менеджмента от предоставления транспортных услуг, разделение счетов обязательной оплаты от организационных и институциональных счетов; Улучшение финансовой структуры предприятий; Обеспечение доступа к сетям)
- Директива 92/106/ЕС по созданию совместных правил для некоторых видов комбинированной перевозки товаров между странами-членами ЕС
- Директива 93/38/ЕС по координации процедур проведения закупок для организаций, работающих в секторах водных ресурсов, энергетики, транспорта и телекоммуникаций.
- Директива 95/18/ЕС по лицензированию ж/д. предприятий (предоставление необходимых критериев, продолжение или аннулирование лицензий страной-членом ЕС, в которой работают ж/д. предприятия)
- Директива 95/19/ЕС о создании достаточной ж/д. инфраструктуры и взимании инфраструктурных платежей.



- Директива 96/35/ЕС о назначении и профессиональной квалификации советников по безопасности для перевозки опасных грузов по дорогам, ж/д. или внутренним водным путям (Снижение рисков, вытекающих из транспортировки опасных грузов и назначение советников по безопасности)
- Директива 96/48/ЕС о взаимодействии системы транс - европейских высокоскоростных ж/д. магистралей
- Директива 96/49/ЕС об аппроксимации законов стран-членов ЕС по перевозке опасных грузов по ж/д. (краткий обзор: гармонизация законодательства стран-членов ЕС с RID; стимулирование свободного перемещения товаров и услуг при обеспечении гарантии безопасности. Исключение из краткого обзора этой Директивы составляет перевозка опасных грузов транспортными средствами, принадлежащими армейским подразделениям или находящимися под их ответственностью. Обзор также не охватывает такие сферы, как расположение грузовых вагонов в национальном трафике, операционные правила по вспомогательным вопросам транспортирования, как расположение вагонов и их отстой; тренинг персонала и управление информацией по транспортируемым опасным грузам;
- Директива 2000/18/ЕС по минимальным экзаменационным требованиям для советников по безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и морским путями
- Директива 2001/12/ЕС дополняющая Директиву Совета 91/440/ЕС по развитию железных дорог Сообщества
- Директива 2001/13/ЕС дополняющая Директиву Совета 95/18/ЕС по лицензированию ж/д. предприятий
- Предложение по Директиве 2002/23/ ЕС по созданию Европейского Железнодорожного Агентства
- Регламент 1017/68/ЕС, вводящий правила конкуренции на ж/д., дорогах и внутренних водных путях
- Регламент 2183/78/ ЕС, перечисляющий общие принципы затрат для ж/д. предприятий
- Решение Комиссии 82/529/ЕС по фиксации тарифов по международным перевозкам товаров ж/д. транспортом (Ж/д. предприятия и гармонизация правил по управлению финансовыми отношениями между ж/д. и другими предприятиями на основе экономических принципов и как итог выработка транспортных тарифов с целью достижения оптимальных финансовых результатов и финансового баланса. Достижение таких результатов основывается на принципе коммерческого управления перевозкой товаров по ж/д. при достаточной коммерческой независимости)
- Решение Совета 83/418/ЕС по коммерческой независимости ж/д. в вопросах управления трафиком международных пассажирских перевозок и багажа.
- Решение Комиссии 85/13/ЕС в отношении создания Совместного Комитета по Железным Дорогам
- Решение Комиссии 93/465/ЕС по адекватности модулей оценки процедур и правил на разных фазах для достижения единых критериев оценки в странах ЕС, которые использовались бы в технических директивах по гармонизации
- Решение Комиссии 1692/96/ЕС в отношении руководящих принципов развития транс - европейской транспортной сети (транс - европейской транспортной сети через интеграцию наземного, морского и воздушного транспорта на территории Сообщества; Руководящие принципы охватывают вопросы инфраструктуры и управления транспортным сектором. Транспортная инфраструктура состоит из автодорог и ж/д., внутренних водных путей, морских портов, аэропортов и связующих звеньев между ними)



В соответствии с новым Законом о железнодорожном транспорте, было проведено разделение инфраструктуры от оператора. Были созданы национальная компания «Железнодорожная инфраструктура» и акционерная компания "BDZ" EAD.

Болгария уже выполнила Директиву ЕК 96/53 о максимальных нормах по весу, размерам и нагрузке, приведя свое законодательство в соответствие с законодательством ЕС.

Министерством транспорта и связи разработана Программа по развитию комбинированных перевозок до 2010 г.

Была проведена реструктуризация транспортного сектора, около 90% транспортных компаний были приватизированы.

При Министерстве транспорта и коммуникаций создан Генеральный директорат автодорожной администрации. Этот директорат отвечает за стратегические вопросы развития дорожного сектора, включая вопросы лицензирования и сотрудничества с другими странами.

Со вступлением в силу нового закона об автодорожном транспорте от 17 сентября 1999 г. бывший Генеральный дорожный директорат при Министерстве регионального развития и общественных работ был преобразован в исполнительное агентство «Автодороги» при том же Министерстве.

Всем дорогам были присвоены категории в соответствии с европейскими и региональными программами инфраструктурного развития. Были созданы условия для дальнейшего применения европейского законодательства и стандартов в области дорожного сектора.

Национальная ассоциация экспедиторов Болгарии является ФИАТА и Международной ассоциации воздушного транспорта.

Следующие крупные железнодорожные терминалы находятся в Болгарии: «София» грузовой, Пловдив – Филипово, Димитровград, Стара Загора, «Честово» грузовой, «Плевен» западный и Вратца. Железнодорожные контейнерные терминалы базируются на товарных станциях. Прочие специализированные контейнерные терминалы расположены на внутренних водных артериях и в морских портах. Модернизация и строительство новой инфраструктуры для комбинированных перевозок является частью транспортной инвестиционной программы. Одним из приоритетов транспортной политики Болгарии также является развитие комбинированных перевозок, при сохранении окружающей среды

- Участие в международных организациях и конвенциях

Болгария является членом ВТО с 1 декабря 1996 г., поскольку Болгария провела ряд существенных реформ, включая либерализацию торговой политики. Отчет о торговой политике Болгарии был издан Секретариатом ВТО 17 октября 2003 г. В отчете отмечен существенный прогресс в области проведения большого пакета реформ торговой политики, включая реформы таможенного сектора, тарифов, лицензирования импорта, торговых инструментов, стандартов, интеллектуальной собственности, государственных закупок и режима в отношении сферы услуг.

Соглашение по транзиту товаров по дорогам вступило в силу в мае 2001 года. В 2002 году было ратифицировано соглашение INTERBUS.

Комбинированная перевозка

Болгария ратифицировала следующие международные соглашения:

AGC (Европейское Соглашение по основным международным линиям), Женева 1985 г.

СЛКП (Европейское Соглашение по важнейшим международным линиям комбинированных перевозок и соответствующее обеспечение), Женева 1991г.

- Таможенные правила и процедуры

Таможенный тариф, принятый Болгарией в 2002 г., соответствует изменениям в Системе гармонизации и Общей номенклатуре товаров для 2002 г. Он также содержит изменение к списку



стран, которым дается предпочтение, и к которым применяются ставки MFN, изменения к таким ставкам тарифа MFN сделаны в соответствии с обязательствами Болгарии перед ВТО.

Все товары иностранного происхождения являются приемлемыми для импорта после прохождения соответствующих контрольных процедур. Ответственность за декларирование товаров лежит на импортирующей компании или ее поверенного. Оплата таможенных сборов (пошлины, налогов и т.д.) обычно также лежит на заявителе. Декларация подается на таможене той страны, на чью территорию въезжают.

Экспортный режим распространяется только на товары местного происхождения. Термин «местное происхождение» определен в Статье 1, параграф 6 Таможенного Акта. Владелец товаров или уполномоченное лицо является ответственным за декларирование экспорта и оплачивает экспортные платежи и/или сборы. Экспорт декларируется на таможене территории той страны, где происходит подготовка к отправке товаров и погрузка.

Таможенное законодательство предоставляет три более упрощенных процедуры декларации для осуществления торговли товарами и одну для вывоза личных вещей.

Для перевозки грузов, экспортируемых юридическими лицами и частными предпринимателями с применением ТИР-карнет (книжка МДП), таможенные органы требуют наличие следующих документов:

- Лицензия на экспорт. Такой документ требуется только для товаров, на которые, согласно законодательству Болгарии, распространяется режим лицензирования или регистрационный режим.
- счет-фактура при экспорте– Единый Административный Документ (EAD) (официальная форма письменной таможенной декларации) Когда транспортная накладная содержит товары с разными тарифными номерами согласно Таможенному Тарифу Болгарии, если требуемые данные для заполнения таможенной декларации совпадают, один или более Дополнительных Единых Административных Документов (DEAD) могут быть присоединены к Единому Таможенному Документу. Они формируют неотъемлемую часть таможенной декларации и содержат необходимое количество форм для классификации товаров согласно соответствующему таможенному режиму. Оба документа (EAD и DEAD) предоставляются в комплекте форм, необходимых для импорта, экспорта и транзита товаров.
- Таможенная декларация
- ТИР-карнет - CMR (международная транспортная накладная/коносамент)
- Таможенный информационный список, выпускаемый таможенной администрацией Республики Болгария.

АТА карнет является единым международным таможенным гарантийным документом для временного импорта, экспорта и транзита товаров по Международной Конвенции АТА. По законодательству Болгарии, его использование регулируется Правилами для Применения Закона о Таможене.

Международный транзит осуществляется по Конвенциям МДП и АТА, в которых участвует Болгария.

Согласно национальному законодательству, есть еще другие три формы внутреннего транзита:

- Въездной транзит – от границы до внутренних таможен;
- Выездной транзит – от внутренних таможен до пограничных таможен;
- Внутренний транзит – между двумя внутренними таможнями.

Положения, применимые к товарам, проходящим транзитом через Болгарию, являются Статьи 61-62, 90-103 Таможенного Акта и Статьи 219-327, 801-806 по применению Таможенного Акта. Лицо, ответственное за транзит груза через Болгарию, должно убедиться, что получающая



таможня имеет товар в неизменной форме и в рамках срока, установленного отправляющей таможней.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Необходимо решить некоторые проблем законодательного и институционального характера, которые не дают в полной мере развиваться комбинированным перевозкам. Однако для их полноценного развития комбинированных перевозок одной законодательной базы недостаточно, поскольку необходимо заботится и об адекватном содержании существующей инфраструктуры транспортного сектора, строительства новых транспортных линий, дорог и терминалов, а также о реконструкции интермодальных терминалов.

4. ГРУЗИЯ

- Транспортный сектор

Международный транспорт грузов и пассажиров контролируется и координируется автодорожной администрацией.

Со следующими странами у Грузии действует безвизовый режим для граждан: Армения, Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Украина и Узбекистан.

После провозглашения независимости Грузии резко сократился спрос на грузовые и пассажирские перевозки. На тенденцию их спада также влияет нестабильная политическая и экономическая обстановка. Развитие транспортного сектора необходимо для достижения устойчивого экономического роста, за последние годы намечена тенденция некоторых улучшений в этой области.

Железные дороги Грузии являются полностью независимой структурой и имеют соглашения с железнодорожными компаниями Азербайджанской Республики и Армении по транзиту и перевозкам.

Плачевное состояние дорог в Грузии, возникшее вследствие отсутствия финансирования, представляет собой препятствие для инвестиций и экономического роста. Правительство ввело систему сборов с пользователей дорог и учредило дорожный фонд. Поступление платежей увеличилось, но все же системы еще не действует в полном масштабе.

В 2003 г. Министр транспорта издал «Указ об утверждении Правил перевозки грузов железнодорожным транспортом» с указанием прав, обязательств и ответственности сторон по операциям, имеющим отношение к железнодорожным перевозкам грузов по территории Грузии.

В соответствии с национальным законодательством таможенные органы и автомобильные администрации несут ответственность за следующее:

- Разрешения для международных автомобильных перевозок
- Специальные разрешения для перевозки пассажиров и другая соответствующая документация
- ТИР-карнеты (только таможенные органы)
- Сборы с пользователей автодорог.

Экспедиторская деятельность регулируется положениями гражданского кодекса.

В законодательстве Грузии отсутствуют определение «сертификация», а применяются термины «лицензирование или разрешения».

Отсутствует закон прямого воздействия, который регулирует экспедиторскую деятельность.

Необходимо отметить, что Министерство транспорта, создававшееся при поддержке Европейского Союза, было ликвидировано, поскольку был вновь создан департамент по



транспортным вопросам при Министерстве экономического развития. Департамент подчиняется курирующему заместителю министра. Консультант считает, что для министерства необходимо в дальнейшем усилить транспортный сектор.

- Участие в международных организациях и конвенциях and Agreements

Грузия является членом ВТО с 14 июня 2000 г. Страна стала наблюдателем соглашения о правительственных закупках в июле 1999 г., на основании протокола о вступлении Грузии в ВТО.

За последние десять лет Грузия заключила многочисленные двусторонние соглашения по автомобильным, железнодорожным и морским перевозкам, большинство из которых со странами-участницами ТРАСЕКА. Такие двусторонние соглашения составляют основу для сотрудничества между Грузией и другими странами в транспортном секторе. Кроме того, было принято много законов для разных видов транспорта, особенно в период 1997-1999 гг. и введены дополнения к принятым законам после 2001 г. Грузия присоединилась к более чем 40 международным соглашениям и конвенциям. В настоящее время Грузия делает грандиозные усилия по проведению законодательных реформ в области транспорта, в соответствии с положениями ЕС и международными стандартами.

Грузия заключила и ратифицировала двусторонние соглашения по международным автоперевозкам с Турцией, Грецией, Кыргызстаном, Арменией, Азербайджанской Республикой, Узбекистаном и т.д., которые соблюдают условия по транспорту в соответствии с международными положениями.

Национальная ассоциация экспедиторов Грузии является членом ФИАТА.

Мультимодальный транспорт имеет большое значение для Грузии, ввиду транзитного потенциала страны.

В 1998 г. Грузия ратифицировала межправительственное Соглашение по международным комбинированным перевозкам с Румынией.

Грузия также является участницей Соглашения по мультимодальным перевозкам товаров, подписанного Болгарией и Арменией в Ереване в 2003 г., однако на сегодняшний день продвижения по выполнению данного соглашения не отмечается.

- Таможенные правила и процедуры

Таможенный кодекс устанавливает таможенный режим для пересечения границы Грузии товарами и транспортом, а также виды таможенных пошлин, таможенную декларацию и основные принципы осуществления контроля.

Дополнения к Таможенному кодексу были необходимы для осуществления прозрачности и внедрения предвиденных таможенных правил, для упрощения процедуры таможенной очистки, а также для улучшения транзитных процедур для морских / железнодорожных / воздушных транспортных потоков, предоставления разрешений для импорта товаров с освобождением от некоторых сборов и дополнительные спецификации для определения таможенной стоимости и происхождения товаров.

Новые дополнения к Таможенному кодексу были приняты в 2003 г. относительно следующего:

Обязательные платежи таможенных пошлин в государственный бюджет по движению товаров на таможенной границе.

Предметом налогообложения является таможенная стоимость товаров, которая включает цену на момент покупки товаров, затраты на транспортировку, загрузку и разгрузку, страхование, комиссионные и брокерские услуги до пересечения таможенной границы Грузии, лицензия и другие налоги, оплачиваемые прямо или косвенно покупателем для использования объектов интеллектуальной собственности.

Освобождение от налогов применяется для экспорта товаров (кроме случаев, перечисленных законом), реэкспорт, транзит, временный импорт, импорт шестнадцати типов фармацевтических препаратов, детского и диабетического питания, пшеницы и ряда других продуктов.



Для таможенной очистки применяются три формы декларации:

- Грузовая таможенная декларация;
- Декларация для физического лица;
- Декларация для почтовой корреспонденции.

Таможенный контроль осуществляется таможенными органами и состоит из осмотра товаров и транспортного средства, необходимой документации, данных, проверки территории для временного хранения, таможенных складов, мест беспошлинного хранения, свободных таможенных зон и магазинов duty free, перечисления товаров и видов транспортировки, собеседование с физическими лицами, а также физический досмотр.

В меру своей компетенции таможенные органы имеют право на назначение или выполнение проверки экономической деятельности лиц, которые занимаются деятельностью, выходящей за рамки контроля со стороны таможенных органов.

Временный режим определяется как режим, при котором экспортируемые или импортируемые товары должны быть возвращены в неизменном состоянии, исключая те изменения, которые возникли в результате их эксплуатации, транспортировки или обычного износа при этом. Были введены также новые условия для размещения товаров согласно импортному/экспортному режиму, с ограничением количества лиц, которые имеют право на владение таможенным складом, и введена выдача разрешений на таможенные склады, торговлю без налогообложения, брокерские таможенные услуги и таможенное оформление.

В обобщении, Таможенный кодекс дает определение таможенным режимам для следующего: для импорта, ре-импорта, транзита, хранения товаров на таможне, торговлю без таможенной пошлины, производства на территории таможни, производства под надзором таможни, временного импорта или экспорта, размещения и/или использования товаров в зоне свободной торговли, размещения и/или использования товаров в зоне беспошлинного хранения, производства за таможенной территорией, экспорта, ре-экспорта, ликвидации и отказа в пользу государства.

При пересечении грузинской таможни, товары и транспортное средство являются предметом декларации в таможенных органах. Декларация выполняется согласно утвержденной форме, которая запрашивает точные сведения о товарах и транспортном средстве, а также о их таможенном режиме. Лицо, ответственное за такие товары и транспортное средство, или таможенный брокер заполняет декларацию (согласно законодательству Грузии, таможенный брокер, имеющий лицензию от Таможенного Департамента, может представлять предприятие; одним из основных условий получения лицензии таможенного брокера является гарантированный депозит).

Новый Налоговый Кодекс Грузии был принят в декабре 2004 г. и вступил в действие в январе 2005 г.

Новый Налоговый Кодекс включает нулевую ставку НДС, применяемую для:

- Экспорта товаров;
- Услуг, относящихся к международным авиаперевозкам пассажиров и товаров, а также авиационное топливо, поставляемое для международных рейсов.
- Поставка/импорт товаров, направленных на официальное использование дипломатическими представительствами.

Новые положения Налогового Кодекса устанавливают нулевую ставку акциза для экспорта акцизных товаров.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

По сегодняшний день существует необходимость в развитии сотрудничества между различными ведомствами, работающими на границах (таможенные и пограничные органы), транспортными



ведомствами, поставщиками транспортных услуг как внутри страны, так и на международном уровне и особенно со странами, которые объединены одними транспортными коридорами для того чтобы сократить время простоя транспортных средств на границе и способствовать эффективности снижения стоимости перевозки, что тем самым создаст условия для увеличения законного транзита и роста торговли.

Для сокращения стоимости международной перевозки, для Грузии было бы целесообразно провести реформирование таможенного сектора и ввести метод селективности. Существует множество недочетов в законодательстве о страховании, относящиеся к ограничениям страховой суммы и стоимости.

Сложные, дорогостоящие и требующие существенных временных затрат таможенные процедуры являются одним из самых существенных факторов, сдерживающих развитие транспорта и торговли. Отсутствие предписаний о мультимодальных разрешениях также являются препятствием для транспортных и экспедиторских компаний, перевозящих грузы через территорию Грузии.

5. КАЗАХСТАН

- Транспортный сектор

Ввиду уникального географического положения и экономических показателей Казахстан является ключевым звеном между Европой и Азией, Казахстан является грузообразующей страной и зависит от эффективности системы транспорта в регионе.

В течение последних лет в сфере дорожного транспорта отмечился существенный прогресс, развивается транспортная инфраструктура. Нормативно-правовая база в области автодорог и авиатранспорта, в целом, улучшилась. Однако еще есть некоторые недостатки такие как отсутствие нормы и дублирования положений в регулятивных актах, а также неадекватное распределение обязанностей по правоприменению. Это затрудняет развитие частного сектора и увеличивает транспортные расходы. Кроме того, такая ситуация влияет и на другие страны, такие как Кыргызстан, поскольку для доступа к иностранным рынкам этой стране необходимо пересечь территорию Казахстана пользоваться его транспортной сетью.

Содействие международной торговле и транспорту необходимо осуществлять для счет улучшения работы таможенных органов, выполнения международных соглашений в области транспорта, дальнейшего развития отрасли экспедирования грузов, гармонизации транспортного законодательства с соседними странами, и улучшения региональной координации ж.д. транспорта.

Одним из приоритетов Правительства Казахстана является укрепление ключевой роли этой страны как транзитного государства на пути из Европы в Азию. Стоится железнодорожная линия европейской колеи, которая соединит железнодорожную сеть Китая с портом Актау, а далее через Туркменистан обеспечит выход на иранскую железнодорожную сеть, что в свою очередь, открывает доступ к портам в открытых морях.

- Участие в международных организациях

Казахстан подал документы на вступление в ВТО в 1996 г., переговоры по этому вопросу еще ведутся. Двусторонние переговоры по доступу к рынку начались еще в октябре 1997 г. и продолжаются на основе пересмотренных предложений по товарам и услугам.

- Таможенные правила и процедуры

Основным достижением Казахстана является внедрение автоматической информационной таможенной системы, которая способствует ускорению процедур таможенной очистки и упрощению процедур пересечения границы для грузового автотранспорта. Также была введена система SAFETIP для контроля за перевозимыми грузами.



В апреле 2003 г. был принят новый Таможенный кодекс Республики Казахстан, три месяца спустя принята Резолюция Правительства Республики Казахстан No. 669 «Об утверждении ставок таможенных сборов, пошлин и оплат, налагаемых таможенными органами».

Резолюция No 669, принятая в 2003 г. устанавливает ставки таможенных сборов, пошлин и платежей. Таможенные сборы требуются для следующего:

- Таможенная очистка товаров и транспортных средств, перевозимых через таможенную границу
- Хранение товаров на таможенных складах и находящееся на временном таможенном хранении на складах таможенных органов
- Специальные помещения со специальным оборудованием для создания температурного режима
- Таможенное сопровождение товаров
- Выдача лицензий для хранения на таможенных складах
- Выдача лицензий для организации временных складов
- Выдача лицензий для деятельности таможенного брокера
- Выдача сертификата специалиста по таможенной очистке

Необходимо упомянуть об Указе No 258/ 29 .05. 2003 Исполняющего обязанности Председателя Агентства Таможенного Контроля Республики Казахстан, который устанавливает правила для минимальной категории рисков для Участников внешней экономической деятельности и вводит Применение упрощенных процедур таможенной очистки.

Импортируемые товары являются предметом для НДС на момент таможенной очистки. НДС на импорт в настоящий момент начисляется на уровне 15% таможенной оценки товаров, включая перевозку и таможенные сборы и пошлины. Товары, экспортируемые за территорию Казахстана, имеют нулевую ставку НДС. Казахстан имеет особые соглашения по НДС с другими странами. В этом случае, экспорт в страну, с которой действует такое соглашение, например с Туркменистаном или определенные виды экспорта в Россию, не могут быть по нулевой ставке для экспорта Казахстана. Нулевая ставка НДС не применяется для услуг железнодорожного транспорта и транзитного ж/д., включая услуги по перевозке, экспедированию, перегрузке и хранению.

Процедуры таможенной очистки, относящиеся к пересечению границы и транзита в страны сопредельные с Казахстаном и по региону, недостаточно гармонизированы и не отвечают международным стандартам. Сложные и несходные процедуры и документация препятствуют торговым потокам как внутри региона, так и со странами за пределами региона.

В 2004 г., подписано Межправительственное Соглашение между Казахстаном и Кыргызстаном о транзите товаров, транспортируемых грузовиками через Казахстан. Реализация такого соглашения обеспечивает движение товаров из/в Кыргызстан без сопровождения и депозита таможенных сборов. Такая процедура является исключительной для Казахстана. Для введения подобных условий для предоставления грузам из других стран, необходимо разработать подходящие системы.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Существует необходимость в развитии региональной системы гарантий для улучшений регионального транзита. В основном, недостаточное количество законодательных норм, способствующих развитию транзитных перевозок в регионе, а также недостаточное количество подписанных и ратифицированных международных соглашений, а также пробелы в их выполнении составляют набор факторов, препятствующих развитию международных перевозок.

Недостаточное количество положений по образованию дорожных и авиационных административных органов, норм, способствующих привлечению частного сектора в



транспортную отрасль, является одним из определяющих факторов недоразвития международных перевозок.

Необходимо отметить, что в Казахстане отсутствует закон прямого воздействия в сфере экспедиторской деятельности, СМГС не применяется как единый таможенный транзитный документ. На железной дороге не используется нулевая ставка НДС в международной перевозке, ввиду отсутствия такого предписания.

6. КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Автотранспорт является одним из основных видов транспорта в этой горной стране (более 80% от всего объема грузооборота). Сеть магистральных автодорог страны составляет 18560 км. В секторе прошла приватизация. Большинство товаров перевозятся приватизированными акционерными компаниями. Однако, большая часть официально независимых компаний находится под контролем государства. Отсутствует настоящая конкуренция между компаниями, даже учитывая что теневой рынок постоянно предлагает конкурентные, хотя и небольшие, альтернативы. Более 60% государственных автодорог находятся в плачевном состоянии.

Из-за недавней смены политического режима на настоящий момент отсутствует ясно сформулированная транспортная стратегия. Однако, во все еще существующей «Концепции транспортного сектора на период до 2010 г.» особое внимание уделяется развитию региональных перевозок и совершенствованию транспортных сетей.

Кыргызстан не является членом ФИАТА, национальная ассоциация ФИАТА была организована два года назад.

Большие объемы грузов и пассажиров традиционно перевозятся по железной дороге в Кыргызстане. Развиваются авиаперевозки и инфраструктура, в крупных городах строятся аэропорты. Грузовым автотранспортом перевозятся более 97% всех грузов, а 80% пассажиров также перевозятся автомобильным транспортом.

Большая часть перевозок в сфере общественного транспорта осуществляется частными компаниями, которые приобретают лицензию. Грузовые перевозки и пассажирские перевозки дальнего следования предоставляются как государственными, так и частными предприятиями. Для перевозке товаром можно нанять частного владельца грузового автотранспорта. Железнодорожные перевозки осуществляются государственной ж.д. компанией. Пассажирские перевозки не приносят прибыли, их субсидируют за счет грузовых перевозок.

- Участие в международных организациях

Кыргызстан вступил в ВТО в конце 1998 г., а последующее сокращение импортных сборов в 1999 г. создало благоприятные условия для импорта.

- Таможенные правила и процедуры

В основном, рынок предоставления таможенных услуг, включая коммерческие услуги по таможенной очистке, по экспедированию грузов и транспортных средств через таможню, выполняется таможенными брокерами, а также непосредственно самими импортерами. Деятельность таможенных брокеров не была полностью легальна из-за существующих противоречий в законодательстве Кыргызстана. Таможенный Кодекс давал правила для деятельности таможенных брокеров, хотя их деятельность не была предусмотрена существующей системой лицензирования. Такая же ситуация существовала в отношении к таможенным режимам, где требовалось лицензирование для открытия таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и т.п. Такое требование было заменено на получение разрешения от Департамента Таможенной Службы и необходимости в зачислении во внутренний регистр Департамента Таможенной Службы.

Новый Таможенный Кодекс был подготовлен и прошел Законодательное Собрание в апреле 2004 г. Ожидалось, что новый кодекс войдет в силу с января 2005 г.



Новый Таможенный Кодекс устанавливает положения о лицензировании таможенных услуг в соответствии с Законом о лицензировании, в который внесены изменения Законом No 129/2004 «Об изменениях к закону о лицензировании», вступившему в силу в январе 2005 г. Согласно закона, таможенные услуги (таможенный перевозчик, владелец временного склада, владелец магазина беспошлинной торговли, таможенный брокер) внесены в список лицензируемой деятельности.

Основные усовершенствования Таможенного Кодекса включают принятие положений Киотской Конвенции, в том числе и принципы обеспечения разумного баланса интересов в торговле между государством и предпринимателями. Таможенные процедуры были упрощены и таможенные декларации должны быть проверены в течение 3 дней.

Процедура таможенной очистки основывается на трех фазах:

Первая фаза: подача документации связанной с декларацией груза, оплата надлежащих сборов и заявление таможенным органам о прибытии груза,

Вторая фаза: подтверждение точности требуемой оплаты таможенным инспектором по платежам,

Третья фаза: физический досмотр товаров/инспекция

Процесс таможенной очистки должен быть выполнен в течение 3-х дней со дня подачи декларации.

– Таможенные брокеры

Таможенный агент (брокер, посредник) может являться юридическим лицом-предприятием, организацией, или учреждением, созданным согласно законодательству Кыргызстана, и получившим разрешение действовать в качестве таможенного брокера от Департамента Таможенной Службы. Таможенный брокер может давать обязательства от своего имени на операции, имеющие отношение с таможенной очисткой, и выполнять посреднические функции в таможенном бизнесе за счет и по назначению представляемого предприятия. При выполнении процедур таможенной очистки, таможенный брокер должен выполнять соответствующие обязательства и нести полную ответственность. Права, обязательства и ответственность таможенного брокера по отношению к таможенным органам не может быть ограничена соглашением с представляемым предприятием.

– Временный таможенный склад

Товары и транспортные средства от момента представления таможенному органу до их освобождения или предоставления предприятию, согласно выбранному таможенному режиму, должны содержаться под временным хранением и таможенным контролем. Склады для временного хранения могут быть открытого и закрытого типа.

Таможенные органы могут определять обязательные требования касательно структуры, оборудования и размещения складов временного хранения. Обычно владелец склада для временного хранения несет ответственность за оплату таможенных платежей за товары и транспортные средства, которые находятся на хранении в его складе.

Транзит товаров – таможенный режим, применяемый, когда товары могут быть переданы под контролем таможни между двумя таможнями Кыргызстана и через территорию иностранного государства без обложения таможенной пошлиной и налогами. Товары в транзите являются предметом таможенного контроля на месте их приема.

Внутренний таможенный транзит от таможенного пункта отправления до таможенного пункта назначения, предназначен для обеспечения доставки товаров под надзором таможенного инспектора пункта назначения. Процедура внутреннего таможенного транзита является бесплатной. Товары, доставляемые транзитом между двумя Кыргызскими таможнями, должны:

Оставаться в неизменном состоянии, кроме изменений, в результате обычного износа или потери при нормальных условиях транспортировки и хранения, и не использоваться для других целей, кроме как транзита;



Перевозиться до таможи назначения в сроки, установленные таможенным пунктом отправления и согласно с обычными сроками доставки на основе возможностей транспортного средства, планируемого маршрута и других условий транспортировки.

Транзит товаров по Республике Кыргызстан может выполняться по всем направлениям и маршрутам с разрешения таможенных органов.

В случае, когда у таможенного органа есть причины полагать, что перевозчик или его транспортное средство не может гарантировать соблюдение положений Таможенного Закона, таможенные органы могут разместить товары под таможенный режим транзита, если есть в наличии надлежаще оборудованное транспортное средство, предоставлена перевозка товаров таможенным перевозчиком или с таможенным сопровождением. Затраты, связанные с перевозчиком для обеспечения надлежащего оборудования транспортного средства или доставки товаров таможенным перевозчиком не компенсируются государственными органами.

В случае несчастного случая или ситуаций форс-мажора, товары могут быть разгружены и перевозчик обязан:

- Принять все необходимые меры по обеспечению безопасности товаров и предотвращению несанкционированного использования,
- Незамедлительно докладывать в ближайший таможенный орган об обстоятельствах случая, местоположения товаров и транспортного средства,
- Обеспечить доставку товаров к ближайшему таможенному органу или доставку представителя таможенного органа к месту размещения товаров.

Таможенные органы не компенсируют перевозчику затраты в отношении указанных выше принятых мер.

Перевозчик полностью несет ответственность за осуществление транзита товаров. При выпуске товаров без разрешения таможенных органов или в случае их утраты или невыполнения их доставки до таможенного пункта назначения, перевозчик обязан оплатить таможенные платежи, согласно таможенным режимам при выпуске для свободного обращения, или, в случае экспорта, за исключением уничтожения товара, непоправимой утраты в результате инцидента или событий форс мажора, или нехватки товара, возникшей от естественного износа или утраты при нормальных условиях транспортировки и хранения, или товарами распорядились в результате незаконных действий со стороны органов иностранных государств или официальных лиц.

Экспорт товаров должен осуществляться при условии оплаты экспортных таможенных пошлин и других таможенных сборов. В случае экспорта, товары освобождаются от налогов или выплаченные суммы будут предметом возмещения в соответствии с действующим законодательством.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Необходимо отметить, что не существует прямого закона, регулирующего в национальном законодательстве экспедиторскую деятельность. В законодательстве отсутствуют положения по мультимодальным перевозкам. Необходимы полные и ясные предписания законодательства по лицензированию и таможенным брокерам. Как и в большинстве стран ТРАСЕКА отсутствует должное исполнение таможенных процедур в отношении декларирования на таможенных границах, также нет норм, регулирующих ответственность таможенных брокеров.



7. МОЛДОВА

- Транспортный сектор

Молдова является чистым импортером транспортных услуг. За исключением дорожного сектора и гражданской авиации, в транспортной отрасли в основном сосредоточены государственные предприятия. Обширная транспортная сеть Молдовы находится в плачевном состоянии. Основными видами транспорта являются авто- и ж.д. транспорт. За последние десять лет вследствие экономического спада грузооборот как по авто-, так и по ж.д. транспорту снизился. Пассажиरोоборот также снизился, однако в меньшей степени, грузовой: автодорожный транспорт стал играть более важную роль в перевозках и продолжает расти, в то время как ж.д. пассажирские перевозки снижаются. Коррупция в таможенных органах и других пограничных инстанциях, а также отсутствие современных процедур наносят урон развитию транспорта и торговли.

Что касается ж.д. транспорта, в Молдове недостает электрифицированных линий, в то время как Румыния и Украина используют электрическую тягу.

Развитие транспортных коридоров и их интеграция в панъевропейскую транспортную систему является государственным приоритетом.

Концепция создания и развития национальной сети международных транспортных коридоров была принята Правительством Молдовы в 2002 г. в соответствии с национальным законодательством и требованиями международных конвенций по транспортной инфраструктуре, в которых участвует Молдова.

В автодорожном секторе необходимо провести работы по реабилитации и содержанию дорог, а также мероприятия по приведению технического состояния автодорожной сети к уровню международных стандартов.

В программе по развитию международных транспортных коридоров на территории Молдовы предусмотрено создание системы комбинированных перевозок. Таким образом, необходимо предпринять следующие шаги:

Создание терминалов как для хранения грузов, так и для обеспечения требований мультимодальной перевозки, которые бы предлагали весь спектр таможенных и транспортных мероприятий.

Создание компаний, которые бы занимались экспертными интермодальными перевозками.

Предоставление полного спектра услуг и контролирование перевозки на основе четко установленных тарифов.

Правовая база международного автомобильного транспорта главным образом регулируется двусторонними соглашениями, заключенными Молдовой.

Молдова работает над созданием благоприятных условий для привлечения международных транспортных потоков на национальных маршрутах и над усовершенствованием путей сообщения внутри страны. Ввиду создания международных транспортных коридоров, необходимо предпринять следующие меры:

Сокращение тарифов по перевозке пассажиров и товаров по внутренним транспортным потокам

Рациональное взаимодействие различных видов транспорта в интермодальной цепи, на основе последовательных принципов и улучшения информационной поддержки

Применение международных технических спецификаций и требований ЕС в соответствии с международными конвенциями – AGR 1975, AGC 1985, СЛКП 1991, AGN 1996.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Молдова является членом ВТО с 26 июля 2001г.

Молдова начала процедуру вступления в 1993 г. и юридически выполняет три основные соглашения ВТО: Генеральное соглашение о торговле и тарифах, генеральное соглашение по



торговле услугами и соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности. Были установлены договоренности в сфере таможенного и торгового законодательства, законодательства по сельскому хозяйству и генеральному соглашению по торговле услугами.

Международная перевозка пассажиров осуществляется в соответствии с международными конвенциями, в которых участвует Молдова, в соответствии с национальным законодательством транзитных стран и Положения No 1348/2003, изданного правительством Молдовы, по вопросам автомобильных перевозок пассажиров и багажа, а также других, относящихся к этому, международных конвенций.

Применяются положения Конвенции о контракте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами и Европейское Соглашение в отношении работы экипажей транспортных средств, занятых в международных перевозках автомобильным транспортом.

- Таможенные правила и процедуры

Процедура импорта обеспечивает выполнение мероприятий режима торговли.

Импортирующая компания или ее представитель является ответственным за декларацию товаров для импорта.

Импорт декларируется по месту въезда.

Следующие документы требуются для импорта товаров на территорию Молдовы:

- Счет-фактура с указанием количества и цены товаров
- Декларация о стоимости, если необходимо
- Документы, необходимые для применения льготных ставок (например, сертификат происхождения)
- Экспедиторские документы
- Накладная о страховании, если товары застрахованы
- Упаковочный лист

Экспорт относится к товарам, которые навсегда вывозятся из Молдовы.

Владелец товаров несет ответственность за декларирование экспорта и оплату экспортных сборов и пошлин.

Экспорт декларируется по месту погрузки.

Следующие документы требуются для экспорта товаров с территории Молдовы:

- Счет-фактура или проформа с указанием количества и цены товаров
- Документы для использования в стране назначения: (например, сертификат происхождения)
- Экспедиторские документы (подтверждение принятия груза к перевозке)
- Накладная о страховании, если товары застрахованы
- Документы о предыдущем таможенном режиме (где требуются), например внутренняя транзитная декларация из офиса начальной таможни.
- Упаковочный лист

Документы, необходимые для груза и транспортного средства:

Документы на транспортное средство /водительские документы

- Экологический контроль
- Контракт на перевозку товаров



- Транспортные документы
- Коммерческие документы
- Лицензии, разрешения
- Сертификат соответствия
- Сертификат происхождения
- Декларация о возвращении на родину

В соответствии с Указом 276/2002, транспортными документами, необходимыми при таможенной очистке товаров, являются:

Для перевозки воздушным транспортом:

- авиа накладная, предусмотренная Конвенцией по единым правилам, относящимся к международной перевозке воздушным транспортом (Варшава 12.10.29)

Для перевозки автодорогами:

- Письмо о международной перевозке, предусмотренное международной конвенцией о Контакте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами (Женева 12.05.1956)
- ТИР карнеты, предусмотренные Международной Конвенцией о международной перевозке товаров с применением ТИР карнетов (Женева 01.11.1951)

Для перевозки железными дорогами:

- Письмо о международной перевозке, предусмотренное международным Соглашением о международных товарах, перевозимых железными дорогами (вступило в силу 01.11.1951)

Для перевозки морским транспортом:

- коносамент, предусмотренный конвенцией ООН о перевозке товаров морем (Гамбург 1978).
- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

В результате проведенного исследования было выявлено отсутствие прямого закона в национальном законодательстве, регулирующего экспедиторскую деятельность и мультимодальные перевозки, что несомненно препятствует развитию международных перевозок и ограничивает возможности национальных транспортных компаний.

Необходимо отметить, что непрозрачные процедуры, связанные с практикой таможенных брокеров, длительные процедуры, связанные с транзитом товаров и отсутствие регулирования ответственности таможенных органов в случае некорректного выполнения своих функций не только подрывают основы для транзита, но и тормозят развитие экспортно-импортных операций.

Молдова также не демонстрирует четкого исполнения подписанных соглашений и ратифицированных международных договоров и конвенций. Кроме того, отсутствуют ясные процедуры, по которым осуществляется перевозки грузов и пассажиров.

В железнодорожном транспорте вместо СМГС применяется письмо о перевозке.



8. РУМЫНИЯ

- Транспортный сектор

Грузовые и пассажирские перевозки увеличиваются за счет экономического роста, улучшения юридической среды и увеличению инвестиций в инфраструктуру. Морской и водный транспорт также проявляет тенденцию к росту, поскольку есть выход к черноморским и дунайским портам и поскольку эти перевозки экономичны.

В 2003 г. Румыния закончила гармонизацию национального законодательства и положений права ЕС в сфере автомобильного транспорта, то есть сейчас применяются международные стандарты в этом секторе транспорта.

Железнодорожную сеть охвачена вся территория Румынии. Общая протяженность сети составляет 10981 км. Идет процесс восстановления полотна и инфраструктуры для запуска скоростных пассажирских поездов (до 160 км/ч) и скоростных грузовых поездов, способных развивать скорость до 120 км/ч.

Общая протяженность автомобильной сети составляет 73435 км, автотранспортом перевозится 70% грузов внутри страны.

Морские перевозки сосредоточены на юге и юго-востоке страны, протяженность сети составляет 1779 км, из которых 1075 км – это сеть, используемая в международной навигации по Дунаю.

Для восстановления и модернизации транспортной инфраструктуры Министерство транспорта учредило программу по реорганизации и приватизации некоторых стратегических инфраструктурных и транспортных компаний (в сфере морского и ж.д. транспорта), таких как национальную грузовую ж.д. компанию «CFR Marfa», и национальную компанию по администрации морских портов «S.A. Constanta».

В августе 2005 г., Правительство Румынии издало резолюцию 817/2005, которая утверждает правительственную программу в отношении долгосрочной стратегии в сфере железнодорожного транспорта по оптимизации ресурсов, используемых для администрирования сети и ее восстановления и модернизации.

Существующая программа по ж.д., авто- и морскому транспорту предусматривает улучшение сохранности груза и безопасности перевозок.

Международный транспорт регулируется национальным законодательством в соответствии с нормами ЕС и директивами международных договоров, в которых Румыния принимает участие.

Положения о национальных перевозчиках устанавливают следующее:

Для международной почты – Договор международного почтового союза, применяется положения о почтовой службе. Период ответственности от получения почтовой службой до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров – 7 лет.

Для местного ж.д. транспорта – применяется Указ Правительства 44/1997, утверждающий правила для железнодорожного транспорта. Период ответственности от подбора до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров с видимым убытком.

Для международного ж.д. транспорта применяются единые Правила, относящиеся к Конракту о международной перевозке товаров железными дорогами (CIM). Период ответственности от подбора до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров с видимым убытком.

Для международного автомобильного транспорта, применяется конвенция о Конракте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами (CMR 1956). Период ответственности от подбора до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров с видимым убытком.

Указ Правительства 19/1997 в отношении видов транспорта, измененный и дополненный в 2000 и 2002, устанавливает положения о нескольких видах транспорта и перевозок, а также о мультимодальном и комбинированном транспорте.



Для экспедирования нет специальных положений.

Для комбинированного или мультимодального транспорта - нет обязательных положений.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Румыния является членом ВТО с 1 января 1995 г.

Для международного автомобильного транспорта, применяется конвенция о Контракте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами (CMR 1956).

Для перевозки воздушным транспортом, применяется авиационный Кодекс Румынии и Варшавская конвенция 1929/1955.

Для морского транспорта, применяется Конвенция ООН относительно перевозки товаров морем (Гамбург 1978).

Румыния – участница международной конвенции по Использованию международного морского транспортного потока – конвенция FAL, ратифицированная законом 80/2000.

- Таможенные правила и процедуры

Румыния применяет положения международных договоров об автомобильных перевозках грузов в отношении налога на общий товарооборот, когда стоимость груза не указывается в сопровождающих документах, кроме случаев взаимного освобождения; или оценивается по стоимости груза или по фиксированному сбору.

При пересечении государственной границы Румынии требуется оплата за таможенную очистку, для операции по таможенной очистке международного грузового транспорта по ставке 20 USD за транспортное средство, трейлер и полу-трейлер. Компании экспедиторы уполномочены взимать сборы в иностранной валюте. Транспортные средства, зарегистрированные в Румынии и те, которые зарегистрированы в странах, которые освобождают румынский транспорт от такого сбора, освобождаются от сборов за таможенную очистку. Непредставление на выездном таможенном пункте документа, который был выдан при въезде в страну, необходимый для таможенной очистки товаров, облагается штрафом за замену документа.

Согласно указу Таможенного Директората No 2/2000, с 7.02.2000, введены новые тарифы за таможенный эскорт и парковку транспортных средств на таможенных пунктах.

Таможенные эскорты выполняются для грузов независимо от применения ТИР карнетов. Таможенные органы иницируют операцию сопровождения в качестве подходящей меры против предполагаемых недоразумений.

Если водитель не является перевозчиком, требуется сертификат от заказчика, указывающий, что товары покрыты ТИР или АТА карнетом.

В соответствии с национальным законодательством, необходимы следующие документы для международного транзита грузов:

- CMR международный коносамент;
- Грузовая накладная;
- Сертификат происхождения товаров;
- Санитарный или ветеринарный сертификат, если необходимо;
- ТИР или АТА карнет.

В соответствии с национальным законодательством, необходимы следующие документы для иностранных транспортных средств.

Для водителей это:

- Паспорт с въездной визой;
- Медицинская страховка;



- Зеленая карта транспортного средства (страхование на иностранной территории);
- Разрешение ARR для каждой страны транзита;
- Сертификат договора ТИР;
- Транспортная лицензия (для юридических лиц);
- Лицензия на консигнацию (для каждого транспортного средства);
- Международное водительское удостоверение;
- Сертификат о регистрации транспортного средства;

Согласно таможенному кодексу, импорт и экспорт имеют определенный таможенный режим.

Транзит имеет приостанавливающий таможенный режим в пределах территории Румынии.

Импорт товаров является предметом для таможенных сборов по специальному списку, установленному таможенными органами.

Экспорт товаров не облагается таможенными сборами.

Пассажиры могут импортировать или экспортировать товары, которые перевозятся в личном багаже и не являются предметом таможенных сборов согласно румынскому законодательству или в соответствии с международными соглашениями и конвенциями, в которых принимает участие Румыния.

Формы, используемые для общих формулировок коносамента и для мультимодальной перевозки, рекомендованы Международной Морской Организацией.

Статья 100 таможенного кодекса устанавливает, что в случае наличия таможенных документов, выпущенных в соответствии с международными конвенциями и соглашениями, подписанных Румынией, таможенные органы обязаны принять их без выпуска внутренних документов.

Таможенные брокеры могут выполнять деятельность по экспедированию и международным перевозкам товаров в зависимости от таможенного режима.

Для проведения реформ таможни в соответствии с требованиями ЕС по таможенным процедурам, Правительство предусматривает следующие меры:

- Юридическая база для перевода таможенной администрации в подчинение Министерства государственных финансов создавалась на основе Закона №.602/30.12.2004 в отношении возможностей Правительства по зданию обязательных указов.
- Проект решения Правительства об организации и деятельности таможенной администрации, подчиненной Министерству государственных финансов.
- Юридическая база, необходимая для введения единого Румынского тарифа (TARIR) и его опубликование на Интернет сайте таможенной администрации, а также распространение его в средствах массовой информации для ознакомления участниками рынка экономики.
- Инвентаризация процедур уведомления, одобрения и разрешения на основе существующих таможенных норм, с целью существенного сокращения бюрократии, передачи компетенции от центрального уровня до мест проведения таможенной очистки, повышение прозрачности принимаемых решений.
- Изменение норм упрощенных процедур для их полной гармонизации с нормами Сообщества, содействие мерам по облегчению доступа к таким процедурам.
- Переоценка фазы реализации Общей Конвенции о Транзите и поиск подходов национальных органов и органов управления Сообщества с целью ускорения полного вступления в действие данной Конвенции



- Усиление административных возможностей с целью реализации законодательных положений, обновленных в соответствии с последними изменениями в борьбе с фальсификациями, пиратством и нелегальным перевозом наркотиков; перераспределение ресурсов персонала и логистики, в основном в таможенные офисы на другие участки границы (граница не с Сообществом). Срок выполнения: апрель 2005;
- Определение и анализ несоответствий между положениями Совета ЕС (ЕЕС) No 2913/92 от 12 октября 1992, устанавливающего Таможенный Кодекс Сообщества и Положениями Комиссии (ЕЕС) No 2454/93 от 2 июля 1993, дающие на рассмотрение для выполнения Положения Совета (ЕЕС) No 2913/92, устанавливающего Таможенный Кодекс Сообщества с последовавшими изменениями, с одной стороны, и Законом No.141 о Таможенном Кодексе Сообщества и Правительственном решении No.1114/2001o Положении для Применения Таможенного Кодекса Румынии, с другой стороны.
- Установление процедуры «зеленой линии» на автодороге Гиургиу – Надлак – Борс – Варсанд для грузовых перевозок с применением ТИР карнетов, с целью устранения чрезмерных таможенных формальностей и скорого уменьшения очередей транспортных средств на западной границе.
- Применение упрощенных таможенных процедур для крупных налоговых плательщиков - участников экономического рынка, которые не имеют задолженностей в общий государственный бюджет, а также для других участников экономического рынка, которые отвечают критериям гармонизации.
- Проектирование Таможенного Кодекса и проектов Положений в гармонизированном соответствии с положениями Сообщества. Представление Таможенного Кодекса и проектов Положений для публичного обсуждения.
- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Для должного выполнения транспортного законодательства, соответствующего международной и европейской практике, бюрократические процедуры одобрения и процедуры получения разрешений на таможенных границах создают препятствия для развития перевозок. В особенности недостаточное выполнение общих таможенных процедур и отсутствия прямого регулирования мультимодальной перевозки и грузовой документации создают основные факторы, препятствующие международной торговле.

9. ТАДЖИКИСТАН

- Транспортный сектор

Таджикистан является страной, не имеющей выхода к морю и расположен в юго-восточной части Центральной Азии. Из-за своего географического положения, горного рельефа (93% всей территории страны занято горами), неэффективно развитого железнодорожного и воздушного транспорта, грузоперевозки в основном осуществляется в автотранспортом, доля которого составляет 90%. Сеть автодорог интенсивно задействована в процессе грузоперевозок. Поэтому, Правительство Таджикистана считает транспортный сектор приоритетным, а восстановление автодорожной сети - важным для экономического развития страны и определяющим для интеграции центрально-азиатских коридоров в западное транспортное пространство.

20% всех дорожной сети страны находится в нормальном состоянии, 48% - в плохом, 32% - в плачевном техническом состоянии. Практически ни одна дорога не находится в хорошем состоянии.

В транспортном секторе в основном сосредоточены неэффективные госпредприятия, которые не отвечают требованиям рынка. Несмотря на то, что во парк во многих предприятиях находится в



нерабочем состоянии, некоторые предприятия еще содержат рабочий парк и осуществляют перевозки.

Правительство разрабатывает правовую и базу для работы транспорта в рыночных условиях. Основные законы были приняты Парламентом. Правительство намерено реформировать сферу управления сектором, включая разделение операционной и функциональной составляющих. Будет развиваться конкуренция за счет приватизации госпредприятий и увеличения числа частных компаний.

Гражданский Кодекс Таджикистана регулирует транспортную экспедиторскую деятельность.

Международные перевозки пассажиров и товаров регулируются двусторонними соглашениями с соседними странами.

Национальная правовая база по транспорту значительно нуждается в поддержке Министерства транспорта и законодательных органов, а также в опыте перевозок и грузового экспедирования.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Таджикистан является наблюдателем в ВТО с 2001 г. Таджикистан направил меморандум о режиме внешней торговли в феврале 2003 г. и направил первый пакет разъяснений на вопросы членов ВТО в сентябре 2003 г. Начались двусторонние переговоры о доступе к рынку, поступили предложения о торговле товарами и услугами в феврале 2004 г.

Международные соглашения о перевозках, заключенные Таджикистаном на сегодняшний день, следующие: Конвенция об Автомобильном движении 1968, Конвенция о Контрактных перевозках товаров автомобильным транспортом – CMR 1956, Конвенция ТИП 1975.

- Таможенные правила и процедуры

Налоговый Кодекс, регулирующий таможенный режим для товаров, был принят в 1995 г. Новый Таможенный Кодекс был подготовлен в 2004 г., устанавливая таможенные процедуры и связанную с этим деятельность, улучшая недостаточное количество и неоднозначность положений предыдущего Таможенного Кодекса.

Налоговый режим для импортируемых товаров является таким же как и для национальных товаров.

В течение процесса таможенной очистки, неизбежно приходится взаимодействовать с таможенными органами и изучать процедуры и правила таможенной очистки, а также порядок процесса выполнения. Согласно таможенному законодательству, все товары и транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию, являются предметом таможенной очистки. Порядок таможенной очистки не одинаков для всех товаров и транспортных средств, потому что товары пересекают таможенную границу различными путями.

Фазы таможенных процедур следующие:

- Уведомление об импортной операции;
- Проверка временного склада для уверенности, что его условия отвечают требованиям по хранению товаров и транспортного средства, до полного завершения таможенной очистки.
- Надзор за доставкой товаров и транспортного средства на склад временного хранения до полного завершения таможенной очистки и контроля. Все виды товаров могут храниться на складе, при условии, что они не нанесут вреда другим товарам, которые уже находятся на хранении в складе. Срок хранения определяется таможенными органами, однако не может превышать 2 месяцев.
- Отбор образцов и тестирование, а также надзор за отбором и тестами проводится другими правительственными органами контроля. Осмотр, измерения, отбор проб и образцов выполняется на складе временного хранения. Данные процедуры выполняются для определения таможенной стоимости товаров.



- Подготовка уведомления экспортирующего или импортирующего предприятия для заявления о необходимости предоставить информацию и документацию для записи таможенного контроля, при условии, если такой файл не был уже оформлен.

Согласно Таможенному Кодексу 1995 г. таможенным брокером является фирма, имеющая статус юридического лица, основанного в соответствии с Законами Таджикистана и имеющая лицензию Таможенного Департамента Министерства государственных доходов и сборов для выполнения обязанностей и предоставления услуг в качестве таможенного брокера. Отношения между таможенным брокером и представителем основаны на нотариально заверенном контракте.

Таможенный Департамент отвечает за составление и публикацию списка таможенных брокеров.

Таможенный Специалист имеет право на проведение таможенной очистки от имени таможенного брокера. Однако, такой специалист обязан иметь квалификационный сертификат, выданный Таможенным Департаментом. Таможенный Специалист является ключевой фигурой, т.к. он единственный, кто фактически заполняет таможенную грузовую декларацию.

По прибытии на место временного хранения, товары остаются на временном хранении под контролем таможенников, до их выпуска согласно указанному таможенному режиму. Товары могут временно храниться в подходящих для этого помещениях или местах. Список временных таможенных складов периодически публикуется Таможенным Департаментом.

В общем, для размещения товаров в таможенных складах, таможенники запрашивают только документацию, которая позволяет им определить товары.

Владелец временного таможенного склада является ответственным за оплату таможенных сборов за хранимые товары. Если владельцем временного склада являются таможенные органы, владелец товаров или предприятие, которое разметило товары на складе, отвечает за оплату пошлин.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

В Таджикистане наблюдается несоблюдение выполнения положений международных конвенций в сфере международного транспорта и торговли. Как во многих странах ТРАСЕКА нет прямых законов, регулирующих экспедиторскую деятельность и мультимодальные перевозки. Таджикистан не является членом ФИАТА, поэтому для этой страны достаточно трудно адекватно выполнять правила международных перевозок и использовать международно-признанные документы.

Также отсутствует прозрачность в процедурах таможенного оформления, а сам процесс таможенной очистки неоправданно длителен и сложен. Кроме того, отсутствует прозрачная практика процедур выдачи сертификатов для таможенных органов, расплывчато определен статус таможенных брокеров.

10. ТУРЦИЯ

- Транспортный сектор

Транспортная сеть Турция составляет около 63000 км государственных и сельских дорог (включая магистрали), 11000 км электрифицированных и неэлектрифицированных железнодорожных линий, 7 основных государственных портов, находящихся в ведении ж.д. компании и несколько других общественных портов, находящихся в ведении Морской администрации Турции, а также 34 коммерческих аэропорта.

В 2003 г. общий пассажиропоток Турции составил более 186 млрд. пассажиро-км, а грузовые перевозки превысили 173 млрд. т-км. Около 95% пассажиров было перевезено автотранспортом и около 5% - ж.д. транспортом. 90% грузов также перевозятся автотранспортом, 4% - ж.д. и 3% - морским транспортом. Международные грузовые перевозки в 2003 г. составили 615 млрд. т-км на 95% были выполнены морским транспортом.



Железные дороги и автодороги строятся и содержатся за счет государственного бюджета. Перевозки осуществляются частными компаниями. Железнодорожные перевозки – государственная монополия, но сейчас могут осуществляться и третьими сторонами при согласии государственной ж.д. компании. Для строительства портов и аэропортов в основном используются концессии: строительство-операционная деятельность-передача. Содержание портов и аэропортов в основном финансируется за счет госбюджета. Турецкий аэрофлот представлен компанией «Турецкие авиалинии», то также работают многие мелкие компании. Морские перевозки в основном осуществляются частными компаниями, но есть и крупная компания, которая занимается пассажирскими перевозками и паромными перевозками, которые осуществляет турецкая ж.д. государственная компания.

Восьмой пятилетний план развития (2001-2005) анализирует основные проблемы сферы транспорта, такие как отсутствие современных генеральных транспортных планов, отсутствие базы данных и несбалансированное распределение перевозок между различными видами транспорта.

Международная торговля Турции в основном полагается на морской и автомобильный транспорт. (одна из основных отраслей экономики страны). Несмотря на развитую ж.д. сеть, грузовые перевозки по железной дороге незначительны и участие ж.д. в комбинированной перевозке незначительно (за исключением сообщения Самсун-Констанца). Инициатива о ж.д. туннеле под Босфором призвана дать импульс развитию ж.д. перевозкам как грузов, так и пассажиров в будущем.

В отчете, подготовленном ЕС в 2001 г., Турции была сделана рекомендация по поводу значительной работы по улучшению транспортного законодательства в соответствии с опытом ЕС.

Уже в 2003 г., ЕС отметило важный прогресс в отношении подготовки транспортного законодательства, которое было необходимо для реализации и улучшения безопасности морского судоходства, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Закон об автомобильных перевозках, принятый в 2003, устанавливает общую базу как для национальной, так и для международной деятельности рынка автотранспорта. После принятия базового закона, в 2004 г. было принято Положение, устанавливающее дальнейшие правила для деятельности автотранспорта, включая процедуры лицензирования, права и обязательства операторов автотранспорта, а также требования к транспортным средствам.

Транспортные связи Турции в Европе и Азии осуществляются в рамках нескольких двусторонних, региональных и международных соглашений.

Закон 4925/2003 регулирует деятельность автомобильных перевозок и определяет условия деятельности экспедиторских станций и грузовые операции, сходные услуги экспедиторов, их права и обязанности. Закон применяется для пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Международные пассажирские и грузовые перевозки также упомянуты в законе 4925/2003, в том числе:

- Транзитные операции по перевозке, осуществляемые наземными транспортными средствами, которые въезжают в Турцию морским путем из порта или сушей или железными дорогами от пунктов границы.
- Операции по перевозке в третьи страны наземными транспортными средствами от пункта погрузки в Турции после того, как они въехали в Турцию железными дорогами, морем или воздушным путем.
- Операции по перевозке в другие страны из Турции наземными транспортными средствами
- Операции по перевозке в Турцию из других стран наземными транспортными средствами

Статья 15 Закона регулирует операции по перевозке:



“Для операций по перевозке в Турцию и для транзитных наземных перевозок через Турцию, с целью не задерживать операции по перевозке в Турцию и обеспечить, чтобы международные операции через Турцию выполнялись быстро и упорядоченно, может применяться система квот в контексте законов, относящихся к определению маршрутов движения и физических ограничений инфраструктур, чтобы такие операции выполнялись вместе и дополнительно с другими транспортными системами. Транспортные средства, которые используются для операций по перевозке тех стран, которые еще не подписали каких-либо соглашений о наземных перевозках, являются предметом для выдачи разрешений Министерством.”

Согласно Статье 6 Положений об автомобильных перевозках, международные перевозки освобождены от транзитных разрешений.

Согласно Положениям об автомобильном транспорте, международными перевозками пассажиров и товаров признается следующее:

Транзитные перевозки, выполняемые грузными транспортными средствами, без отгрузки товаров с одного средства на другое, которые въезжают в Турцию автодорогами или железными дорогами через пограничный пункт или прибывают в Турцию морем на борту корабля.

Перевозка пассажиров, товаров или грузов, прибывающих в Турцию железными дорогами, морем или воздушным путем, из пунктов назначения; Перевозка пассажиров, товаров или грузов транспортными средствами, прибывающими в Турцию автодорогами из таможенных пунктов по направлению в третьи страны.

Двусторонние операции по перевозке осуществляются из Турции в другие страны транспортными средствами.

Двусторонние операции по перевозке осуществляются из других стран в Турцию транспортными средствами,

Перевозки третьими странами, когда места отгрузки и загрузки находятся в странах, отличных от тех стран, каким принадлежат транспортные средства.

Каждое транспортное средство с иностранными номерными знаками облагается транзитным сбором для пропуска в Евро или в Турецких лирах.

Не требуется путевой накладной для международных перевозок товаров; наоборот, необходимы документы по международной перевозке.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Турция является членом ВТО с 26 марта 1995 г.

Турция подписала Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, занятых в международных автомобильных перевозках – АЕТР и присоединилась к Европейскому соглашению о международных автомобильных перевозках опасных грузов (ДОПОГ).

В 2001, Турция подписала Соглашение о международных автобусных перевозках пассажиров INTERBUS.

Две национальные ассоциации Турции зарегистрированы в ФИАТА и применяют международно-признанные правила и процедуры.

- Таможенные правила и процедуры

Наиболее важным феноменом во внешней торговой политике Турции является Таможенный Союз, установленный между ЕС и Турцией 1 января 1996 г. Это образование позволяет дать время необходимое для следования правовой инфраструктуры стратегии торговой политики в соответствии с нормами ЕС, и это дает возможность режиму импорта и экспорта быть последовательными положениям ЕС. Таможенный Союз между Турцией и ЕС является уникальным случаем, ввиду того факта, что Турция первая и единственная страна, которая вступила в такую интеграцию, не будучи членом Европейского Союза. Такой процесс подразумевает отмену всех таможенных пошлин и сборов, запрет всех количественных ограничений между сторонами, и введение общего таможенного тарифа к внешнему миру. Кроме



того, от Турции требовалось гармонизировать ее политики коммерции и конкуренции, в том числе и законы об интеллектуальной собственности, с такими же законами Союза, и внести многое из правил торговли и конкуренции ЕС в турецкую экономику.

В рамках изменений, внесенных в законы, был применен режим поддержки экспорта до 1 января 1996 г., который был изменен в соответствии с Таможенным Кодексом Сообщества.

По отношению к экспорту применялся режим поддержки в рамках решения No. 94/5782, которое основывалось на получении сырья по ценам мирового рынка, Внутренний Режим Переработки 95/7615, опубликованный в газете Official Gazette 31.12.1995, и новый Внутренний Режим Переработки 99/13819, опубликованный в газете Official Gazette 31/12/1999, подготовлены как параллельные положениям Таможенного Кодекса Сообщества, и вступил в силу 1 января 1996 г.

Согласно изменениям в Режим Экспорта, (статья 4(е) Положений об экспорте), "экспортер" определяется как лицо, являющееся членом соответствующей Ассоциации Экспортеров.

Экспорт, фактически, есть экспортирование товаров или их стоимости в соответствии с действующими Экспортными Положениями, таможенными положениями, и приносит значимость товаров назад в страну через законы о Турецкой валюте или другими путями, которые могут быть приняты за экспорт Секретариатом по Внешней Торговле.

Все товары, отличные от тех, чей экспорт запрещается законами, постановлениями и международными соглашениями, могут свободно экспортироваться в рамках Постановления о Режиме Экспорта.

Режим импорта 2005 г., отражает как международные права и обязательства Турции, так и экономические нужды страны. Режим импорта был разработан с учетом соглашения об организации ВТО, Соглашения о Таможенном Союзе между Турцией и Европейским Союзом, соглашениями о свободной торговле, подписанными с различными странами, договора о предпочтении, данные Турцией в пользу менее развитых стран и некоторым развивающимся странам в рамках обобщенной системы предпочтений, и с учетом особых нужд и требований сельскохозяйственного и промышленного секторов.

Таможенные сборы начисляются в соответствии с заявленной стоимостью по шкале, использующей таможенные тарифы на основе тарифов Европейского Союза. Импорт промышленных товаров из стран ЕС не является более предметом таможенных сборов и фондовых пошлин, ввиду Таможенного Союза. НДС начисляется на импорт по соответственным ставкам. В большинстве случаев - 18%. Процедуры с документацией следуют системе ЕС. Импортеру необходимо представить разрешение на импорт.

Турция устанавливает прозрачный и открытый торговый режим.

Уведомление о потере или ущербе

Лицо, уполномоченное выполнить поставку товаров, уведомляет грузового экспедитора в письменной форме и предоставляет общее заявление о какой-либо потере или ущербе, причиненном товарам во время доставки. Если это не соблюдается, считается, что товары получены в хорошем состоянии. В случаях, когда потеря или ущерб не могут быть видимы со стороны, предположение о доставке товара в хорошем состоянии действует в отсутствие письменного уведомления в течение 7 дней после доставки.

Для любых других случаев потери или ущерба, иск, относящийся к предоставленным услугам или фактически предоставленным услугам, выполняется в письменной форме в течение 14 дней после даты, когда произошло событие, повлекшее потерю или ущерб и о котором узнал Клиент или должен был узнать Клиент. Если иначе, такой иск рассматривается как несостоявшийся и теряет силу. Однако, если Клиент доказывает, что было невозможно уложиться во временные сроки, и он подал иск при первой возможности, тогда такой иск действителен.

Временный импорт действителен в течение 6 месяцев и может быть продлен в зависимости от типа товара и его стоимости. Предоставляется Временная Импортная Закладная и гарантия грузового экспедитора.



ATA карнет принимается как таможенный документ.

Постановление о мерах предосторожности при импорте опубликовано в газете Official Gazette No 25476/29 мая 2004 г., и охватывает процедуры и принципы, относящиеся к принятию мер предосторожности там, куда импортируется продукт в большом количестве, и при условиях, когда могут причинить травмы или существует угроза причинения серьезных травм. Такие меры являются мерами временного характера и направлены против нанесения травм или угрозы нанесения травм, принятием международных обязательств и учета интересов страны. Секретариат по Внешней Торговле является ответственным органом по применению степени предосторожности и подготовки положений в отношении к выполнению такой степени.

Условные меры предосторожности могут быть в форме таможенных сборов, дополнительных финансовых оплат, ограничений по количеству/стоимости импорта, тарифной квоты или комбинации этих форм.

Там, где условные меры предосторожности принимают форму таможенных сборов, разница между таможенным сбором установленным Постановлением о Режиме Импорта и таможенным сбором, установленным как условная мера предосторожности, собирается как гарантия согласно соответствующим положениям таможенного законодательства.

После вступления в действие данного Постановления, Постановление о надзоре и Мерах предосторожности для импорта и Администрация по квотам и Тарифные Квоты, которые были установлены согласно с Постановлением Совета Министров No: 95/6814 от 30 апреля 1995, и Постановление о надзоре и Мерах предосторожности для импорта продуктов из некоторых стран, согласно с Постановлением Совета Министров No: 95/7348 от 6 октября 1995 отменяются.

- Факторы, сдерживающие развитие международной перевозки

Несмотря на относительную развитость транспортного сектора Турции, необходимо отметить недостаточность положений по мультимодальным и комбинированным перевозкам. Практикуется ненадлежащее выполнение международных договоров и конвенций, принятых Турцией. Нет четких и прозрачных положений, относящихся к администрированию и деятельности Министерства транспорта с точки зрения реализации условий перевозки. Не являясь страной, подписавшей конвенцию СМГС, Турция не применяет ж/д накладную СМГС. Отсутствуют прозрачные положения относительно услуг по грузовому экспедированию.

Несмотря на многие транспортные соглашения, наземная перевозка остается наиболее важной проблемой для торговли с основным рынком Турции – странами СНГ. С другой стороны, так как некоторая часть железнодорожного маршрута еще не завершена Турецкой стороной, трудно сказать, что прямые железнодорожные пути налажены СНГ. По торговым и экономическим отношениям с этими странами, основные проблемы возникают от недостаточной адаптации положений национального законодательства к правилам свободного рынка. Пассажиры Кавказского и Центрально-Азиатского региона сталкиваются с проблемами организации и формальностями визы.



11. УКРАИНА

- Транспортный сектор

Украина обладает обширной сетью автодорог (225000 км) и железных дорог (168500 км). Перевозки в основном осуществляются государственными компаниями, при этом автомобильным и ж.д. транспортом перевозится более 90% грузов и пассажиров.

Автотранспорт наиболее часто используется в пассажироперевозках, но при этом потребляется большое количество энергии и наносится вред окружающей среде.

Основной задачей Правительства Украины в сфере транспорта является развитие транзитного потенциала страны. Кроме поддержания развития международных транспортных коридоров, Правительство Украины заинтересовано в развитии черноморско-балтийских и евроазиатских сообщений.

Правительство сосредотачивает усилия на восстановлении и модернизации существующей транспортной системы.

Основными препятствиями развития транспортного сектора, как отмечено Правительством является: сложная система налогообложения и таможни; относительно высокая стоимость грузовых перевозок; плачевное состояние автодорог; несоответствия состояния ж.д. пути международным стандартам; и устаревший парк и подвижной состав (особенно пассажирские и грузовые вагоны).

В то время как налоговые и таможенные барьеры могут быть устранены изменениями в законодательстве, сети железных и автомобильных дорог, а также устаревший парк требуют инвестиций.

Согласно данным Министерства транспорта и связи, в январе – апреле 2005 г. перевозки грузов водными видами транспорта составили 2737 млн. т. (24.8% по сравнению в уровнем прошлого года). Порты Южный, Одесса и Мариуполь лидируют в транзитных перевозках.

Согласно информации государственного таможенной службе Украины была реорганизована черноморская таможня. Было учреждено 4 таможни прямого подчинения центральному аппарату таможенных органов. Черноморская таможня была основным таможенным органом в регионе и занималась вопросами морского, речного и воздушного транспорта.

По сравнению с ж.д., автодорожным и воздушным транспортом, инфраструктура водного транспорта имеет достаточные резервы роста по грузовым мощностям, кроме того модернизация водных маршрутов намного дешевле, а возврат инвестиций происходит раньше.

Основной базовый закон "О транспорте" (1994), не содержит каких-либо положений об охране окружающей среды, кроме требования для всех транспортных средств соответствовать экологическим стандартам.

Два основных документа определяют развитие транспортного сектора: "Концепция развития транспорта и дорожного комплекса до 2020" и Закон "О Комплексной программе содействия транзитной деятельности в Украине".

Украина заключила различные межгосударственные соглашения по автомобильному транспорту и международным автоперевозкам, которые устанавливают правовые принципы международного сотрудничества между Украиной и странами, которые подписали соглашения в области автомобильных перевозок, регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров и грузов между этими странами, а также о транзитных перевозках через территории этих стран по дорогам, которые открыты для международного сообщения. Пограничный и таможенный контроль проводится в соответствии с положениями международных соглашений, подписанными Украиной и другими странами, и если таких положений не существует, применяется местное законодательство.



– Транзитные перевозки

Государственная политика Украины в области международного транзита реализуется на основе принципов обеспечения бесплатного, безопасного и беспрепятственного прохождения грузов, пассажиров и транспортных средств через территорию Украины, гарантии прав участникам транзита, и улучшение условий потребителям транзитных услуг.

Законодательство, относящееся к транзиту, состоит из следующих актов:

- Закон о транзите грузов с дополнениями и изменениями от ноября 2003 и мая 2004 гг., которые регулируют транзит грузов воздухом/транспортным средством, железными дорогами, морским путем и речным транспортом через территорию Украины.
- Таможенный кодекс Украины
- Международные соглашения Украины
- Другие законодательные акты о транзите грузов

Транзит может осуществляться в прямом или смешанном сообщении. Транзит грузов в прямом сообщении предусматривает их перевозку по единственному документу в течение всей перевозки. Касательно документа для транзита грузов, закон был изменен в мае 2004 и устанавливает следующие документы, в зависимости от вида транспорта:

- Авиационный счет-фактура – Авиа накладная
- Международная накладная транспортного средства - CMR
- Ж/д. транспорт – накладная СМГС
- Морской транспорт - коносамент

Кроме того, транзит грузов может сопровождаться счетом или другим документом, который указывает на стоимость товара, упаковочный лист, грузовой список (Грузовой манифест) или ТИР карнет.

Согласно таможенному законодательству Украины, требуется грузовая таможенная декларация или инвойс, выданный таможенными органами.

Что касается транзита ж/д. транспортом через таможню, применяется Конвенция о международных железнодорожных перевозках (COTIF). В случае транзита грузов ж/д. транспортом других зон, таможенные органы признают накладную СМГМ, которая содержит необходимую информацию для таможенного контроля.

В случае транзита груза автотранспортом, таможенные органы выдают грузовую таможенную декларацию (FCD) или ТИР карнет.

Никакие другие документы не используются, кроме указанных выше и тех, которые предусмотрены международными соглашениями, в которых участвует Украина.

Транзитные тарифы определяются договорами (контрактами), в которых участвует Украина, если иначе не предусмотрено национальным законодательством.

Законы и международные соглашения, в которых участвует Украина, устанавливает таможенный контроль транзитных перевозок как исключительный.

Обязательными условиями для выполнения транзита грузов является следующее:

- Четкие положения относительно контроля компетентными органами, которые проводятся легально;
- Квалифицированные назначенные компетентные органы;
- Присутствие необходимого сертифицированного контроля;
- Упрощенный и быстрый порядок контроля;



- Комплексное, одновременное и непрерывное проведение всех видов контроля, в соответствии с соглашениями

Деятельность по грузовому экспедированию регулируется следующим:

- Гражданским Кодексом Украины
- Экономическим кодексом Украины
- Законами о транспорте
- Законами о транзите
- Законом о внешней экономической деятельности
- Законом 1955/2004 о транспортных перевозках
- Другими законами, транспортными кодексами и положениями
- Международные соглашения, в которых участвует Украина

Закон 1955/2004 определяет правовую базу и принципы деятельности по грузовому экспедированию в Украине, а также условия ее развития. Этот закон уже подписан и ратифицирован Верховной Радой осенью прошлого года. Данный закон обращается к экспедированию грузов всеми видами транспорта, кроме трубопроводов.

Закон предусматривает возможность организации ассоциации перевозчиков для развития деятельности по грузовым перевозкам и участия в международной организации транспорта. Государство может вмешиваться в деятельность по грузовым перевозкам, только для формулирования экономической политики и контроля в области деятельности грузовых перевозок.

Закон также устанавливает виды деятельности по грузовым перевозкам, договор о такой деятельности на основе контракта между заказчиком и перевозчиком, права и обязательства, ответственность перевозчиков перед заказчиком.

Закон также упоминает, что Кабинет Министров Украины примет совместимые документы и формы, используемые в международной практике для деятельности по грузовым перевозкам.

Закон о железнодорожном транспорте, принятый в 1996 был сильно изменен и дополнен в 2002 и 2003 г. Изменения затронули расчет тарифов на перевозку грузов и пассажиров ж/д. транспортом, который использует подвижный состав, и такие начисления проходят уникальную систему подсчета и управление ж/д. транспортом и т.д.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Переговоры Украины о вступлении в ВТО начались в 1993 г. и продолжаются до сих пор. Члены ВТО детально изучили торговую стратегию Украины, и порекомендовали стране усилить работу по реформам, развивающим рыночную экономику, внедрять и выполнять законодательство по соответствию правилам ВТО и предоставить гарантированную и надежную среду доступа к рынку. Украина находится в процессе изменения торгового законодательства и приведение его в соответствие с требованиями ВТО.

Указом Президента, было принято решение о присоединении Украины к Международной Конвенции по утверждению условий для осуществления пограничного контроля товаров.

- Таможенные правила и процедуры

Новый Таможенный Кодекс Украины вступил в силу в 2004 г.

Условия подачи таможенных деклараций – на момент принятия груза были впервые юридически определены. Таможенные режимы, охватывающие практически любую возможную ситуацию, которая может возникнуть при движении груза через границы страны, были точно обозначены. К существующим уже режимам были добавлены новые – реэкспорт и реимпорт.



Установлен юридический и нормативный статус таможенного перевозчика, делая возможным лицензирование соответствующего вида деятельности.

Кодекс предполагает улучшение контроля грузов и процедуры регистрации.

Он вводит новую концепцию таможенной оценки, которая отвечает требованиям ВТО.

Для определения таможенного режима введены новые требования:

– Реимпорт Этот режим применяется к товарам, которые были экспортированы из Украины и привозятся в Украину на бесплатной основе, если такие товары: происходят из Украины; были импортированы в Украину не позднее одного года после экспорта из Украины; не были использованы вне пределов Украины для получения прибыли; остались в неизменном виде от даты экспорта, с учетом естественного износа.

– Временный импорт (экспорт)

Таможенный Кодекс не ограничивает перечень товаров, которые могут импортироваться или экспортироваться временно. Кодекс дает описание разрешения на временный импорт (экспорт), с полным условным освобождением от налогообложения по особым причинам.

Нет определенных процедур для принятия товаров в режим временного импорта/экспорта и списка товаров, чья таможенная очистка согласно такому режиму, должна гарантироваться в соответствии с этим законом.

В настоящее время товары, импортируемые временно, освобождаются от импортной пошлины, хотя действующие законы не освобождают от оплаты НДС и акцизного сбора за такие товары. Импорт товаров иностранного происхождения для обработки в Украине является предметом выдачи разрешений таможенных органов.

Таможенный Кодекс изменяет правила определения страны происхождения товаров: «Страны, которым дан режим предпочтения, могут обратиться с запросом об обратном при подаче сертификата происхождения в течение года после таможенной очистки».

Национальный закон, регулирующий комбинированные перевозки, находится в разработке.

Электронная форма таможенного оформления будет введена в 2006 г, системы будет подключена к электронным системам, используемым в ЕС.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Следует отметить, что положения о комбинированных перевозках еще не действуют в Украине. Страна не применяет СМГС. Процедуры достаточно комплексные, требуют больших временных затрат, процедуры не всегда прозрачны и четко определены. Необходимо обратить внимание, что некоторые соглашения по международному транспорту, в которых участвует Украина не полностью соблюдаются.

12. УЗБЕКИСТАН

- Транспортный сектор

Узбекистан является одной из ключевых стран в центрально-азиатском регионе и располагает сетью авиа, ж.д. и автодорожных коммуникаций, однако использование сети зависит от транзитного потенциала.

Развитие и модернизация транспортного сектора является одним из приоритетов Правительства, принимая во внимание тот факт, что городское население широко использует общественный транспорт, а также тот факт, что развитие внутренних и международных перевозок является важным фактором обеспечения экономического роста. В настоящее время идет реструктуризация железнодорожного сектора, выделяются из состава государственной железнодорожной компании ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» предприятия, не имеющие



прямого отношения к ж.д., идет сокращение штата, рационализация тарифов. Правительство инвестирует в автодорожный и авиационный сектора, идет процесс модернизации, построена ключевая дорога, связывающая ферганскую долину с другими регионами страны.

В транспортном секторе до сих пор еще преобладают госпредприятия, не создано адекватной финансовой, правовой и институциональной среды для развития конкуренции в сфере транспорта.

Узбекистан обладает разветвленной сетью железных дорог, 90% перевозок осуществляются ж.д. отрасль, 65 % перевозок пассажиров на дальние расстояния также осуществляются железной дорогой. Протяженность сети железных дорог 3655 км, включая 680 км двупутной линии и 498 км электрифицированных путей.

Длина дорог общего пользования составляет 43463 км, а протяженность сельских, районных и городских дорог - 95200 км.

Международная ассоциация экспедиторов Узбекистана играет важную роль в секторе экспедирования и перевозки грузов, перевозке грузов ж.д. транспортом при таможенном контроле, авиа- и автоперевозках, перевозках экспортных, импортных и транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта, страховании грузов и пр.

Государственная акционерная железнодорожная компания является единственным ж.д. перевозчиком. Большая часть грузов (90%) перевозится ж.д. транспортом.

Грузовые автопоезда из Турции и Ирана используют южные маршруты и преобладают в сфере международных автоперевозок.

Произошла реорганизация агентства автомобильного и речного транспорта Узбекистана и его функции были улучшены. Агентство регулирует вопросы соответствия судов и плавучих конструкций правилам перевозок, требованиям безопасности, регулирует деятельность местных и международных транспортных компаний, осуществляет надзор за исполнением международных соглашений и конвенций в сфере автомобильного и речного транспорта, к которым присоединился Узбекистан.

Документация FIATA и практики известны Узбекистану благодаря деятельности, проведенной UIFA.

Мультимодальные перевозки находятся на начальной стадии и нет положений, которые регулируют такие перевозки, хотя планировалось учредить специализированную организацию по мультимодальным перевозкам и развивать мультимодальные терминалы по всей стране.

С октября 2004 г. в транспортной сфере Узбекистана начали происходить коренные изменения. Since В соответствии с указом президента от 11 октября 2004 г. была создана Узбекская ассоциация транспорта и транспортных коммуникаций с целью улучшения координации в транспортной отрасли, включая деятельность по оптимизации грузовых и пассажирских перевозок, и повышения эффективности транспортного сектора. Ассоциация получила полномочия на развития транспортных связей и расширение сотрудничества в сфере международного транспорта.

Основными целями и задачами Ассоциации являются следующие:

- Координационная деятельность между ж.д., воздушным, автодорожным и водным видами транспорта с целью оптимизации;
- Исследование и реализация комплексных программ по дальнейшему развитию целостной транспортной сети Узбекистана;
- Содействие в создании транспортных сетей и логистической инфраструктуры;
- Предоставление необходимого содействия в привлечении капитала, включая прямые иностранные инвестиции на строительство и восстановление сети транспортных коммуникаций;
- Мониторинг инвестиционных проектов;



- Сотрудничество с международными организациями и зарубежными странами по развитию проектных предложений, направленных на улучшение функционирования международных транспортных коридоров;
- Представление интересов Узбекистана в транспортной сфере международным организациям и донорам;
- Содействие безопасности и обеспечению сохранности перевозки.

Ассоциация объединяет в своих рядах все органы и организации, работающих в транспортной сфере в Узбекистане.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Узбекистан является наблюдателем в ВТО с 1994 г. Узбекистан предоставил меморандум о режиме внешней торговли в сентябре 1998 г., на данном этапе страна еще не предоставила предложения для начала двусторонних переговоров о доступе к рынку с заинтересованными сторонами.

- Таможенные правила и процедуры

Начиная с 2002, Узбекистан применяет Список Товаров Внешней Экономической Деятельности на основе Гармонизированной Системы описания и кодирования товаров. (Резолюция Кабинета Министров 3 мая 2002).

Таможенная очистка является трудным бюрократическим процессом в Узбекистане. Задержки влияют на все импортируемое, ввиду того, что нет процедуры для высвобождения товаров под гарантию. Во избежание задержек, многие компании заключают контракт на проверку перед отправкой. Большие требования к документации делают таможенную очистку дорогим и долгим процессом. Нет системы очистки до прибытия и систематического анализа риска, поэтому, таможенная очистка возможна только после физического осмотра груза. Создан список стран, участников Соглашения о создании Свободной Зоны Торговли, зарегистрированный в Министерстве Юстиции 8 апреля 1998 под № 429. Указанный режим используется в торговле с Азербайджанской Республикой, Арменией, Республикой Беларусь, Грузией и Казахстаном.

Узбекистан применяет систему тарифов предпочтения в соответствии с Соглашением с ЕС по торговле текстилем. Квотированные тарифные ставки начисляются на импорт из стран, с которыми Узбекистан имеет двустороннее торговое соглашение. Товары из стран СНГ, Армении, Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Молдовы, России, Украины, Туркменистана и Таджикистана могут свободно въезжать в Узбекистан согласно Соглашению о создании Свободного Торгового Пространства. В дополнение, Узбекистан имеет двусторонние торговые соглашения со всеми странами СНГ, кроме Армении.

Узбекистан заключил различные межправительственные соглашения по торговому и экономическому сотрудничеству, которые устанавливают режим тарифов предпочтения.

В соответствии с Налоговым Кодексом НДС на импорт составляет 20% с некоторыми исключениями. Резолюция Кабинета Министров No 567/ 25.12. 2003 устанавливает ставки акцизного сбора на импортируемую и экспортируемую продукцию. НДС 20% и акцизный сбор до 90%, оба начисляются вместе с тарифом, облагаются и добавляются таможенной службой.

Относительно Таможенного режима, самым распространенным режимом является «Свободное обращение». Согласно такому режиму, товары, которые ввозятся на таможенную территорию, остаются там на постоянной основе, без обязательства экспортировать их с этой территории. Режим устанавливает оплату таможенных сборов, налогов и других таможенных пошлин в соответствии с экономической политикой.

Другими таможенными режимами являются: реимпорт, экспорт, реэкспорт, транзит, временный импорт (экспорт), временное хранение, Таможенный Склад, свободная таможенная зона, свободный склад, беспошлинная торговля duty free, обработка на таможенной территории, обработка под контролем таможни, обработка вне таможенной территории, уничтожение, отказ в пользу государства.



В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан «О дополнительных мерах по насыщению внутреннего рынка лесоматериалами», опубликованном 7 июля 2003, были установлены следующие ставки: таможенная пошлина на импорт лесоматериала и древесины для юридических лиц составляет 0 %; одноразовая таможенная пошлина для физического лица, который зарегистрирован как частный предприниматель без основания юридического лица и имеет право на экспортно-импортные операции, составляет 0 %, в случае импорта лесоматериала и древесины для коммерческих целей.

Таможенный Кодекс устанавливает, что таможенные формальности должны быть выполнены в течение 10 дней после получения таможенной декларации и представления всех необходимых документов и информации. Товары могут декларироваться физическим лицом, юридическим лицом, которое перевозит товары или таможенным брокером, и они должны выполнять все обязательства и нести полную ответственность, предусмотренную законодательством. Таможенный брокер является юридическим лицом, которое проводит операции по очистке от имени лица/предприятия, которого оно представляет и может выполнять другие функции, относящиеся к таможне. Таможенные брокеры регистрируются в Таможенном Комитете Узбекистана без процедуры лицензирования. Использование таможенного брокера является удобным для грузополучателя, потому что после подписания договора с таможенным брокером, вся ответственность за таможенные формальности передается таможенному брокеру.

Обязанности таможенного брокера заключаются в следующем: заявлять о доставке и подавать таможенную декларацию в таможенные органы; подавать в таможенные органы документацию и дополнительную информацию, необходимую для таможенных процедур; по требованию таможенных органов предъявлять/показывать заявленную поставку; оплачивать таможенные и другие платежи, предусмотренные таможенным законодательством Узбекистана; и Содействовать таможенным властям в проведении таможенных формальностей.

Таможенные склады предназначены для хранения товаров согласно режиму временного хранения или содержания на таможенном складе.

Транзит товаров должен быть заявлен таможенным органам Узбекистана по въезду и после выпуска, товары могут въезжать на таможенную территорию Узбекистана только по маршруту, определенному таможенными органами.

Для транзита товаров не предусмотрены сборы или пошлины.

Транзитные товары должны оставаться в неизменном состоянии, кроме естественного износа. Также требуется, чтобы товары не меняли свое экономическое предназначение в ходе транзита.

Если товары не предъявляются таможенным органам после выпуска, перевозчик обязан оплатить все пошлины и налоги, потому что товары выпущены в свободное обращение, пока не будет установлено, что товары были импортированы, разрушены или утеряны ввиду инцидента.

Существуют некоторые категории товаров, по которым есть ограничения по транзиту, в основном оружие или станковые инструменты для производства оружия.

В 2004 многие ставки таможенных сборов были изменены Постановлением Кабинета Министров «О мерах по дальнейшему регулированию таможенных тарифов».

Товары, не производимые в Узбекистане, имеют нулевую ставку, в то время как товары, производимые в Узбекистане не в достаточном объеме, имеют ставку 5%.

В национальном законодательстве нет прямого закона, регулирующего деятельность по экспедированию грузов и мультимодальным перевозкам.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Как и во многих странах ТРАСЕКА Узбекистан не применяет СМГС как единый транзитный таможенный документ. В законодательстве страны недостает положений о мультимодальной перевозке. Применяются сложные процедуры, связанные с таможенным оформлением.



ЧАСТЬ 3 – ВИЗА ТРАСЕКА И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕКОММЕНДАЦИИ

ВИЗА ТРАСЕКА – ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ

За 10 лет после начала программы ТРАСЕКА страны Центральной Азии и Кавказа достигли определенного уровня развития в отношении правовой базы транзитных перевозок, но все же задачи, определенные в Основном многостороннем соглашении (ОМС) подписанном в Баку в 1998, являются важными и, соответственно, требуют дальнейшей реализации. Согласовано, что ОМС предлагает общую юридическую основу для сотрудничества стран ТРАСЕКА в области транспорта, дополненную Техническими Приложениями, включающими определенные вопросы, такие как международные железнодорожные перевозки, международные автомобильные перевозки, международное торговое морское судоходство, таможенные процедуры и обработка документов. На конференции МПК в Ереване Стороны ОМС приняли ряд положений, относящихся к «визе» ТРАСЕКА, как было указано в Части 1 настоящего отчета.

Консультант провел анализ национального законодательства в области транспорта и обновил список многосторонних соглашений и конвенций, которые были ратифицированы или подписаны странами ТРАСЕКА, для определения позитивных изменений, которые произошли в данной области.

- Развитие результатов проекта ОЮБТП

Основным результатом проекта ОЮБТП является то, что Стороны прекрасно осведомлены о необходимости:

- Присоединения к международным транспортным конвенциям;
- Развития транспортной сети ТРАСЕКА;
- Упрощения процедур международной перевозки;
- Гармонизации грузовой документации;
- Использования электронных систем таможенной очистки;
- Развития мультимодальной перевозки; и
- Использования электронного обмена данными по грузовой документации.

В рамках нескольких рабочих групп Стороны ОМС совместно работали по данным вопросам для развития торговли и транспорта в регионе ТРАСЕКА и упрощению правил, процедур и документации, используемых в международных перевозках.

Эта деятельность соответствует статье 8, параграфу 6 (f и g) ОМС.

- “МПК выносит решения для принятия Сторонами и формулирует рекомендации по вопросам ОМС, включая следующие аспекты:
- *f. развитие мультимодального транспорта;*
- *g. упрощение таможенных процедур и правил, которые должны применяться на установленных пунктах пропуска”;*

Консультанты ОЮБТП разработали несколько технических приложений и изменений и дополнений к ОМС, эти документы рассматривались рабочими группами национальных секретарей с целью представления этих документов на заседании МПК в апреле 2005 г. Эти документы сосредотачивались на следующем:

- по мультимодальному транспорту предлагались прозрачные процедуры и международный унифицированный режим для регулирования ответственности за потерю, порчу или задержку поставки грузов в процессе мультимодальной перевозки, т.е.



те нормы, которые на сегодняшний день отсутствуют в национальных законодательствах. ТП по мультимодальному транспорту ставил одной из задач унификацию правил, применяемых к мультимодальным операторам, что делало бы транспортные расходы более предсказуемыми.

- ТП по экспедиторской деятельности вводил справедливое распределение прав и обязанностей участников транспортного контракта, которые заключает экспедиторская компания. Целью ТП по экспедиторской деятельности являлось сокращение транспортных расходов, за счет упорядочения отношений между транспортными операторами, работающими на разных видах транспорта, экспедиторскими компаниями и пользователями транспортных услуг.
- Поправки к ТП к ОМС по таможенной документации и процедурам предлагают расширить спектр международных соглашений, действующих в странах ТРАСЕКА и унифицировать правила, применимые к международным перевозкам и привести их в соответствие с нормами ЕС.

Как было отмечено в части 1, эти положения было рекомендовано представить в виде технических приложений к ОМС, что требовало для принятия и реализации обязательной процедуры ратификации в каждом государстве, участвующем в ОМС. Несмотря на всю ценность и острую необходимость существования таких положений, их внедрение в форме технических приложений не показало своей эффективности на практике.

- Результаты деятельности проекта ОЮБТП по вышеназванным ТП и дополнениям к ОМС

Итоговые проекты Технических приложений и изменений и дополнений к ОМС были предложены для подписания на четвертом ежегодном заседании МПК, но на основании информации о готовности сторон ОМС подписать эти документы (см. таблицу ниже), было невозможно принять решение о подписании.

Страна	ТП о мультимодальном транспорте	ТП об экспедиторской деятельности	Ст. 6 ОМС	ТП по таможенной документации и процедурам
Армения	ДА (после завершения внутригос. процедур)	НЕТ	ДА	ДА
Азербайджан	ДА	ДА	ДА	ДА
Болгария	НЕТ	ДА	ДА с оговоркой	ДА
Грузия	ДА	ДА	ДА	НЕТ
Казахстан	ДА	ДА	ДА ²	ДА
Кыргызстан	ДА	ДА	ДА ³	ДА
Молдова	ДА	ДА	ДА	ДА
Румыния	ДА	ДА	ДА с оговоркой	ДА
Таджикистан	ДА	ДА	ДА	ДА
Турция	ДА	НЕТ	ДА	ДА
Украина	ДА (с оговоркой)	ДА (с оговоркой)	ДА (с оговоркой)	ДА
Узбекистан ⁴	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ

² без права подписи

³ без права подписи

⁴ без права подписи



Принимая во внимание этот результат, консультант обсуждал данный вопрос с ПС. Предварительным выводом была рекомендация попытаться обеспечить принятие этих положений в виде межправительственных соглашений. Это вопрос, в частности, обсуждался в рамках рабочей группы Национальных Секретарей ПС в Киеве 15-16 ноября, в соответствии со следующим планом.

Этапы	Действия	Временные рамки	Предположения
Предварительный этап	ПС обратится к НС на заседании рабочей группы с вопросом о предварительной готовности поддержать механизм межправительственных соглашений – необходимо внести вопрос пунктом повестки дня РГ ПС	РГ, ноябрь 2005 г.	Сотрудничество ПС, сотрудничество со стороны НС, результаты рабочей группы – источник подтверждения
Этап 1 Письмо ПС, адресованное НС ТРАСЕКА	В случае, если стороны ОМС посчитают такое предложение приемлемым, ПС обратится к НС для получения подтверждения для составления межправительственных соглашений по мультимодальному транспорту и экспедиторской деятельности	Начало этапа будет определено после получения позитивного отзыва по предварительному этапу – немедленно, ориентировочно ноябрь 2005	Готовность сторон ОМС и сотрудничество ПС
Этап 2 Подготовка проектов межправительственных соглашений по мультимодальному транспорту и экспедиторской деятельности	ПС МПК, при поддержке консультанта, при необходимости, подготовит межправительственные соглашения По мультимодальному транспорту По экспедиторской деятельности	Одновременно с этапом 1 - 1 месяц Ноябрь-декабрь 2005	Готовность сторон ОМС и сотрудничество ПС
Этап 3 Обсуждение национальными секретарями	В случае запроса со стороны ПС, Консультант окажет содействие в обсуждении вопроса с Национальными секретарями по обоим соглашениям	Параллельно с этапом 1 1 месяц ноябрь-декабрь 2005	Сотрудничество НС ТРАСЕКА и ПС Результаты рабочей группы ПС
Этап 4 Дальнейшие консультации со сторонами ОМС	ПС проведет дальнейшие обсуждения и консультации, также предоставит в письменном виде проекты до проведения следующего заседания рабочей группы, которая следующему предшествует заседанию МПК	1 месяц Декабрь 2005 - январь 2006, предоставление документов в конце декабря – начале января 2006 г.	Получение отзывов и комментариев от ПС и НС



Этапы	Действия	Временные рамки	Предположения
Этап 5 Рекомендации ПС для следующего заседания МПК	Рекомендации ПС на подписание обоих межправительственных соглашений странами, которые желают их заключить – включение вопроса в повестку дня заседания в феврале 2006.	Февраль 2006	Рекомендации ПС, адресованные МПК
Этап 6 Следующее заседание МПК	Подписание межправительственных соглашений по мультимодальному транспорту и экспедиторской деятельности	весна 2006	ПС МПК ТРАСЕКА

ПС обратился с вопросом о положениях, которые обсуждались в рамках технических приложений и поправок к ОМС, разработанных проектом ОЮБТП. Еще раз был освещен процесс развития ситуации и текущее положение дел, связанное с их выполнением. Было отмечено, что итоговые проекты были подготовлены, что они содержат достаточно важные положения, но их принятие не было обеспечено. Частично это произошло, поскольку страны не смогли достигнуть консенсуса, частично, поскольку одна страна не была представлена уполномоченной делегацией на заседании МПК. ПС обратился с просьбой к Сторонам о том, чтобы сохранить достигнутые результаты, привести положения ТП к формату межправительственных соглашений.

Это предложение не получило достаточных откликов собравшихся. Представитель Украины высказал позицию о том, что предложенные положения не соответствуют стратегии Украины при любой форме их представления. Представитель Азербайджанской Республики подчеркнул, что межправительственные соглашения представляются одним из решений, поскольку позволяют избежать перегрузки ОМС, что соответствует положениям будущей стратегии. Эта позиция была также поддержана турецкой стороной, с оговоркой о том, что документы необходимо пересмотреть с точки зрения их содержания, такой позиции придерживалась турецкая сторона и на четвертом заседании МПК. Представитель Армении отметил, что еще совсем недавно эти документы проходили внутригосударственные процедуры в форме технических приложений к ОМС. Он объяснил, что если после заседания, начать процесс повторного обсуждения того же самого вопроса, но уже в форме межправительственных соглашений, он, скорее всего, не даст положительного результата. Со стороны ПС было подчеркнуто, что возможно было бы ограничиться хотя бы рассмотрением вопроса о пересмотре положений ТП о мультимодальной перевозке, поскольку развитие мультимодального транспорта является одним из приоритетов будущей стратегии. Однако эти предложения не получили должного внимания и не были сопровождаемы конкретной позицией участников. На основании результатов обсуждения ПС подготовил следующий текст рекомендаций рабочей группы:

Доработка ранее предложенных изменений Основного Соглашения

Учитывая то, что Сторонам не удалось принять протоколы о внесении дополнений к Основному Соглашению на основании консенсуса на Четвертом Ежегодном Заседании МПК, ПС обратился к Сторонам с предложением рассмотреть возможности принятия положений Технических приложений в формате межправительственных соглашений, если проекты таких Соглашений будут подготовлены ПС. В ходе обсуждения некоторыми участниками были сделаны оговорки к данному предложению, поскольку вышеуказанные документы недавно прошли соответствующие внутригосударственные процедуры и были впоследствии одобрены рядом правительств с целью принятия в формате технических приложений к ОМС. Принятие данных документов в ином формате означает повторное проведение процедуры. Ввиду этого было предложено некоторое время не выносить перед правительствами стран этот вопрос повторно.

Учитывая такой исход событий по выполнению предварительного этапа, становится очевидным, что на данный момент применение разработанного плана действий не представляется



возможным. Учитывая, что страны ОМС обладают суверенными правами, и, основываясь на рекомендациях ПС, дальнейшее развитие вышеназванных вопросов времени не является целесообразным до тех пор, пока не будет высказана ясная позиция Сторон принять на себя обязательства по выполнению этих инициатив в любом формате.

ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

В предыдущих частях отчета объясняется, что ни в одной из стран ТРАСЕКА национальное законодательство не имеет прямого препятствующего воздействия на выполнение положений визы ТРАСЕКА. Существующие сложности связаны, прежде всего, с процедурными вопросами и механизмом ратификации. Сложности сопряжены и с тем, что наблюдалось некоторое отсутствие преемственности в процессе принятия решений. Учитывая сложную практику передачи полномочий на институциональном уровне, и принимая во внимание тот факт, что во многих странах ТРАСЕКА произошли политические изменения, сопровождаемые сменой руководства в министерствах и ведомствах, дальнейшее выполнение положений визы ТРАСЕКА было либо отложено, либо недополучило должного внимания.

Однако, поскольку не было выявлено препятствий по выполнению визы ТРАСЕКА, носящих законодательный характер, консультант сосредоточил свою деятельность на анализе национальных законодательств и на регулятивных мерах стран ОМС, относящихся к транспортной отрасли и таможенным процедурам, с целью выполнения положений ТЗ.

В части 2 уделяется внимание тем регулятивным нормам, которые сдерживают развитие торговли и транспорта, некоторым установленным процедурам, которые являются факторами, препятствующими международной торговле и осуществлению международных перевозок. Кроме того, положения национального законодательства и международные конвенции во многих странах не исполняются должным образом. По мнению консультанта, национальное законодательство не всегда соответствует требованиям международной перевозки, а порой и препятствует выполнению положений ОМС.

Консультант рекомендовал *приоритетные* международные конвенции о области транспорта, торговли и таможни для принятия странами ОМС. Консультант разработал, как общие основные рекомендации, так и рекомендации по юридическим, организационным вопросам в области транспорта для каждой страны в отдельности. Рекомендации Консультанта адресованы ПС МПК ТРАСЕКА и партнерам проекта, получателям и заинтересованным сторонам в транспортной отрасли в странах ОМС.

- **Рекомендации по приоритетным международным конвенциям**

Для предоставления обобщающей информации в нижеприведенной таблице представлены международные соглашения и конвенции в области транспорта и таможенных процедур, подписанные Сторонами ОМС:

Соглашения	Афганистан	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Турция	Румыния	Украина	Узбекистан
Конвенция МДП, 1975	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Конвенция о дорожном движении, 1968		x		x	x		x		x			x	x	x
Конвенция об ответственности операторов узловых транспортных сетей в межд. торговле, 1991					x									
Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975			x	x	x		x				x	x	x	
Европейское соглашение о международных ж.-д. линиях (СМЖЛ), 1985				x	x		x		x		x	x		



Соглашения	Афганистан	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Турция	Румыния	Украина	Узбекистан
Европейское соглашение о линиях международных комбинированных перевозок (СЛКП), 1991		x		x	x		x		x		x	x		
Европейское соглашение о внутренних водных путях международного значения (СМВП), 1996				x					x			x		
Конвенция о дорожном движении, 1968		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
Протокол о дорожных знаках и сигналах, 1968				x	x			x				x		
Дополнение к Конвенции 1968 о дорожных знаках и сигналах, 1971				x	x							x	x	
Протокол о разметке дорог, 1973				x	x						x	x	x	
Соглашение о единообразных технич. предписаниях для колесных трансп. средств, 1958			x	x							x	x	x	
Декларация о строительстве межд. дор. автомагистралей, 1950				x							x	x		
Соглашение о введении технич. правил для колесных транспортных средств, 1998			x								x	x		
Европ. соглашение о работе экипажей трансп. средств, осуществляющих автомоб. перевозки (ЕСТР), 1970			x	x			x		x		x	x		x
Конвенция о налогообложении частных трансп. средств в межд. движении, 1956									x			x		
Конвенция о налогообл-и транс. средств для перевозки грузов, 1956												x		x
Договор о международной перевозке грузов (КДПГ), 1956				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Протокол к КДПГ, 1978					x	x		x			x	x		x
Конвенция об ответственности при столкновении судов внутреннего плавания, 1960							x					x		
Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, 1966				x					x			x		
Конвенция о таможенном режиме для поддонов, 1960				x							x	x		
Конвенция о таможенных льготах туристам, 1954				x		x					x	x		
Таможенная конвенция о временном ввозе частных дор. трансп. средств, 1954				x		x					x	x		
Таможенная конвенция о временном ввозе дор. транспортных средств для коммерческих целей, 1956	x		x	x				x				x		x
Таможенная конвенция о контейнерах, 1972				x	x						x	x	x	x
Конвенция о проведении контроля грузов на границах, 1982		x	x	x	x			x				x	x	x
Европейское соглашение о межд. дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), 1957			x	x			x		x			x	x	
Протокол к ДОПОГ, 1993				x								x		
Соглашение о перевозке опасных грузов по внутр. водным путям (ВОПОГ), 2000				S										



Соглашения	Афганистан	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Турция	Румыния	Украина	Узбекистан
Соглашение о межд. перевозках скоропорт. пищевых продуктов (СПС), 1970			X	X	X		X					X		X
Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных трансп. средств для коммерч. целей, 1956			X	X				X				X		X
Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X

Учитывая данные таблицы, консультант рекомендует предпринять следующие действия в целях упрощения правил международных перевозок в странах ТРАСЕКА:

- «Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982г.» в настоящее время подписана Азербайджаном, Арменией, Грузией, Кыргызстаном, Украиной, Узбекистаном, Болгарией, Румынией. Казахстан присоединился к этой Международной конвенции 25 января 2005г.. Конвенция вступила в силу в Казахстане 25 апреля 2005г. В целях гармонизации законодательных рамок в отношении проведения контроля грузов на границе Консультант рекомендует Молдове, Таджикистану и Турции также присоединиться к данному Соглашению.
- Консультант рекомендует принять «Таможенную конвенцию о контейнерах, 1972.», которую подписали только Грузия, Украина, Узбекистан, Турция, Болгария и Румыния. Азербайджан присоединился к Таможенной конвенции о контейнерах 17 января 2005г. Конвенция вступит в силу в Азербайджане 17 июля 2005г. Учитывая устойчивую тенденцию роста контейнерных перевозок и острую необходимость участия стран ТРАСЕКА в этом объективном процессе, консультант рекомендует остальным Сторонам ОМС присоединиться к данной конвенции и выработать необходимый механизм мониторинга ее практического применения и выполнения.

Более того, Консультант рекомендует Сторонам ОМС присоединиться к следующим приоритетным международным конвенциям и соглашениям:

- Международная конвенция об упрощенных и согласованных таможенных процедурах, 1973г. (с внесенными изменениями);
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переделанным в пул и используемым для международных перевозок, 1994г. которая в настоящее время подписана только Узбекистаном
- Соглашение о введении единообразных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и запчастей, которые могут подходить и/или использоваться колесными транспортными средствами, 1998г., подписанное только Азербайджаном, Румынией и Турцией
- Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных узловых сетей международной торговли, 1991г. содействующая движению грузов установлением единых правил относительно ответственности за убытки, ущерб или отлагательство при обслуживании грузов, ответственность за которые несут операторы транспортных терминалов, и, таким образом, не попадающие в рамки законов о перевозках, вытекающих из конвенций, применяемых в отношении различных видов перевозок. Данная Конвенция ратифицирована только Грузией.



- Присоединение Армении, Азербайджана, Кыргызстана, Таджикистана, Украины и Узбекистана к Европейскому соглашению о линиях международных комбинированных перевозок создаст для маршрутов ТРАСЕКА условия для интеграции европейскую сеть комбинированных и мультимодальных перевозок. В настоящее время это соглашение подписано только Грузией, Казахстаном, Молдовой, Болгарией, Румынией и Турцией.
- **Общие рекомендации по национальному законодательству, имеющему отношение к Визе ТРАСЕКА**

На основании проведенного анализа национальных условий в странах ТРАСЕКА в области международного транспорта и таможенных процедур, Консультант предлагает следующие рекомендации:

- Продолжить снижение налогов на международные транспортные средства на взаимовыгодной основе;
- Поощрять сотрудничество между пограничными службами. Следует разрабатывать этот тезис и далее в рамках инициативы «Пилотные схемы грузовых и пассажирских перевозок»
- Расширять систему автоматической обработки таможенных деклараций (ASYCUDA) в странах ТРАСЕКА
- Гармонизировать налогообложение импорта товаров по всем грузопотокам во всех странах Центральной Азии и Закавказья
- Исполнять и далее таможенные процедуры, предусмотренные в новых Таможенных правилах, принятых за последние 2 года Грузией, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Украиной.
- Применять положения пересмотренной Киотской конвенции (1993г.)
- В странах Закавказья следует усовершенствовать таможенные возможности и пограничные станции, включая физическую, институциональную и электронную инфраструктуру. В то же самое время для облегчения работы пограничных станций необходимо обеспечить их техническим оборудованием.
- Улучшить сотрудничество между странами в области региональной торговли и транспорта
- Создать региональное транспортное агентство в регионе ТРАСЕКА
- Укреплять региональную железнодорожную сеть
- **Конкретные рекомендации странам ТРАСЕКА**

Армения:

- Укрепление железнодорожной компании по перевозке грузов в отношении ее деятельности и правил рынка
- Совершенствование таможенных процедур Таможенной службой Армении на границе в отношении проведения инспекционного контроля
- Отмена существующих требований к транзитным перевозкам относительно сопровождения грузов по территории Армении
- Принятие других международных конвенций и соглашений, относящихся к таможенным документам при совершении международных перевозок и к экспедиторам
- Дальнейшая реализация подписанных ранее трех Конвенций
- Принятие правил технических условий в соответствии с международными стандартами
- Введение разрешений на мультимодальные перевозки



Азербайджан:

- Институциональное укрепление Министерства транспорта
- Дальнейшее развитие реформы в области транспорта
- Реализация стратегии в области транзитных перевозок, включая сотрудничество пограничных органов и совершенствование условий работы транспортных операторов
- Улучшение технических и институциональных линий связи между различными государственными организациями, занимающимися регистрацией и таможенной очисткой грузов
- Определение правовой базы для выдачи лицензии агенту по таможенной очистке грузов
- Законодательные изменения в Таможенных правилах в отношении определения товаров
- Введение положений по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности

Болгария

- Реализация второго, принятого за последние 3 года, законодательства в соответствии с EU *acquis* (общей политикой ЕС) по внутренним и международным перевозкам
- Применение Соглашения по мультимодальным перевозкам, подписанное с Грузией и Арменией
- Реализация государственных положений в отношении комбинированных и мультимодальных перевозок
- Подготовка технических правил и стандартов мультимодальных перевозок в соответствии с транспортным законодательством ЕС

Грузия

- Реализация международных и двусторонних соглашений, подписанных Грузией в секторе транспорта
- Продолжение реформы в области транспорта
- Укрепление транспортного департамента Министерства экономического развития и обеспечение устойчивости его деятельности
- Введение в национальное законодательство понятия «регистрация» для обеспечения общей терминологии в сфере экспедирования грузов
- Реализация Соглашения по мультимодальным перевозкам, подписанного с Арменией и Болгарией
- Учреждение разрешения на мультимодальные перевозки
- Изучение ограничений по общей сумме рисков по договору страхования и требуемого капитала, содержащихся в грузинском Законе о страховании, чтобы оградить влияние этих ограничений на развитие торговли

Казахстан

- Обеспечение ответственности административных органов за автомобильные и воздушные перевозки
- Применение правил, стимулирующих частный сектор более активно участвовать в сфере транспорта
- Применение правил, содействующих снижению транспортных затрат
- Совершенствование оказания услуг таможенными органами
- Совершенствование межрегиональной координации в секторе железнодорожных перевозок



- Применение железнодорожной накладной СМГС в качестве Единого таможенного документа
- Применение нулевой ставки НДС в международном железнодорожном транспорте

Кыргызстан

- Разработка положений в государственном законодательстве в отношении мультимодальных перевозок
- Совершенствование экспедиторских служб
- Разработка системы лицензирования для агентов по таможенной очистке грузов
- Реализация новых Таможенных положений по таможенным декларациям и упрощенным таможенным процедурам
- Определение обязанностей таможенных брокеров (агентов по таможенной очистке грузов)

Молдова

- Совершенствование международных грузопотоков
- Совершенствование линий связи с Молдовой
- Установление приоритетов различных средств транспорта
- Применение международных технических спецификаций в соответствии с международными соглашениями, одной из сторон которых является Молдова (СМА – Европейское соглашение о международных автомагистралях), (СМЖЛ – Европейское соглашение о международных ж/д. линиях), (СЛКП – Европейское соглашение о линиях международных комбинированных перевозок), (СМВП – Европейское соглашение о внутренних водных путях международного значения)
- Электрификация железнодорожных путей
- Более прозрачные процедуры перевозки грузов и пассажиров
- Применение накладной СМГС в качестве Единого таможенного документа вместо документа о перевозке

Румыния

- Выполнение правил перевозки в соответствии с законодательством ЕС
- Передача таможенной администрации под руководство Министерства государственных финансов
- Введение единого румынского тарифа, его опубликование и распространение среди операторов
- Разработка таможенных правил, направленных на уменьшение бюрократических проволочек при утверждении и выдаче разрешения, децентрализация таможенной очистки грузов.
- Выполнение Конвенции общего транзита

Таджикистан

- Принятие международных соглашений по международному транспорту
- Разработка положений по мультимодальным перевозкам
- Разработка прозрачных процедур таможенной очистки грузов
- Передача таможенным органам специальных функций по выдаче документов, необходимых для проведения таможенной очистки грузов, тем самым не прибегая к участию различных органов (Министерство сельского хозяйства, Министерство экономики, Торгово-промышленная палата, Государственное карантинное агентство при Министерстве сельского



хозяйства и т.д.). Подобные изменения способствуют ускорению процедур таможенной очистки грузов и увеличивают пропускную способность таможни.

- Уточнение статуса агентов по таможенной очистке импортных грузов (таможенных брокеров) и специалиста по таможенным процедурам

Турция

- Сосредоточение внимания на использовании возможностей морских и интермодальных перевозок, включая развитие железнодорожной сети, комбинированных перевозок и морского сообщения (цели, сформулированные в Белой книге ЕК – о европейской политике в области транспорта на 2010г.), которые свяжут Турцию с расширенным ЕС и позволят преодолеть существующие препятствия, замедляющие процесс перехода границ
- Концентрация на развитии инфраструктуры транзитных перевозок в самой Турции
- Совершенствование законодательных рамок Министерства транспорта в отношении руководства, эксплуатации и использования транспортных средств
- Совершенствование положений относительно морской безопасности
- Реализация Европейских соглашений ЕСТР и ДОПОГ
- Применение железнодорожной накладной СМГМ в качестве Общего транзитного документа

Украина

- Применение железнодорожной накладной СМГС в качестве Единого транзитного документа
- Совершенствование таможенных процедур
- Применение Соглашения о сотрудничестве стран СНГ в области автомобильных грузовых перевозок, подписанного в 2003г. в Ялте
- Применение международных соглашений, одной из сторон которых является Украина

Узбекистан

- Принятие железнодорожной накладной СМГС в качестве Единого таможенного документа
- Принятие положений относительно мультимодальных перевозок
- Упрощение процедур таможенной очистки грузов



ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В СТОРОНАХ ОМС

АРМЕНИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон о транспорте	Принято 07.03.1998
Проект документа по Правилам организации автомобильных перевозок на территории Республики Армения	2002
Проект документа Правил транспортировки пассажиров в общественном автомобильном транспорте в Республике Армения	2002
Организация страхования, регистрации и отмена разрешений на осуществление международных грузовых перевозок автомобильным транспортом Республики Армения	2002
Закон о таможенных пошлинах	
Таможенный кодекс	2000
Закон о налоге на добавленную стоимость	1997
Правила о таможенной регистрации товаров и иных грузов, транспортируемых через таможенные границы Армении	
Закон о дорожных платежах	1997
Указ Президента от 3 июля 2000г. «Об одобрении соглашения «О гармонизированном кодовом перечне внешней экономической деятельности Содружества Независимых Государств»	2000
Закон «О внесении дополнений в таможенный кодекс РА»	2000
Закон «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс РА, изменяемый в течение 2002»	2002
Закон «О таможенных процедурах»	2002
Закон «Об утверждении перечня товаров, облагаемых нулевой ставкой таможенных пошлин и не подлежащих взиманию акцизных ставок по отношению к юридическим и физическим лицам, НДС с которых не начисляется и не взимается таможенными службами»	2001
Правительственное Постановление N. 887 от 27 декабря 2000г. «Об утверждении порядка перевозки транзитных грузов и транспортных средств через таможенные посты РА и Положения об обязательном таможенном сопровождении», «Официальный бюллетень РА» №1, 2001г.	2001

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Армении и Правительством Ливана о международном транспорте, подписанное 1 мая 1995г.	Вступило в силу в октябре 1998 года
Соглашение между Правительством Армении и Правительством Болгарии о международных смешанных грузоперевозках, подписанное в Ереване 1 декабря 1999 года	Вступило в силу 22 .04. 2001
Соглашение с Россией, Белорусью, Украиной, Молдовой, Кыргызстаном, Туркменией, Казахстаном, Таджикистаном, Узбекистаном «О свободной торговле и создании свободной торговой зоны»	1993



Многосторонние Соглашения	Дата
Международные грузоперевозки с использованием положений Буклета международных автотранспортных перевозчиков	14 .11.1975
Международная конвенция о гармонизации пограничного контроля грузов	21 .11. 1982
Международная конвенция об автодорожном движении	1968, присоединение в 2005
Многостороннее соглашение о мультимодальных грузоперевозках, подписанное между Болгарией, Арменией и Грузией в Ереване 2003г.	Подписано в 2003

АЗЕРБАЙДЖАН

Национальное Законодательство	Дата
Положения Министерства Транспорта Азербайджанской Республики	10.06.2003
Закон о дорожном движении	22.12.1999
Закон о транспорте	11.06.1999
Закон Азербайджанской Республики об обязательном страховании владельцев транспортных средств третьими лицами	31.05.1996
Президентский указ о применении Закона о дорожном движении	10.03.2000
Президентский указ № 165 о применении Закона о транспорте	27.07.1999
Таможенный кодекс Азербайджана, одобренный в рамках закона 311	10.06.1997
Постановление Кабинета Министров №91/1998 о ставках таможенных пошлин на экспортно-импортные операции в Азербайджанской Республике с дополнениями и изменениями в Указе №25/1999	1998 внесение дополнений в 1999
Постановление Кабинета Министров № 25/1999 о положениях о полном или частичном освобождении от уплаты таможенных пошлин и налогов на товары временного ввоза (вывоза) в Республику Азербайджан	1999
Постановление Кабинета Министров №124/2000 о перечне товаров, освобожденных от уплаты налога на стоимость при ввозе на территорию Азербайджанской Республики	2000
Закон о таможенных тарифах	1995
Налоговый кодекс, одобренный в рамках закона № 905-IG /2000	11.06. 2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о принципах прямого налогообложения на импорт и экспорт товаров (работ и услуг) между Правительствами Республики Азербайджанская Республика и Грузии	1997
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Россией о железнодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Украиной о железнодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Грузией о железнодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Турцией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и	В действии



Грузией об автодорожном транспорте	
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Беларуссией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Болгарией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Румынией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Узбекистаном об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Казахстаном об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Молдовой об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Россией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Казахстаном о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Туркменистаном о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Грузией о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Украиной о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Турцией о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Румынией о морских перевозках	В действии

Многосторонние Соглашения	Дата
Международная конвенция об автодорожном транспорте 1968	1968
Международная конвенция о положениях транспортных средств 1958	1958
Международная конвенция о положениях мировых транспортных средств 1998	1998
Международная конвенция по работе бригад международного автодорожного транспорта AETR 1970	1970
Конвенция по Документу , согласно которому разрешен вывоз образцов товаров ТИР без уплаты экспортных пошлин 1954	1954
Международные конвенции по гармонизации пограничного контроля грузов, 1982	1982

БОЛГАРИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Законодательный акт о гражданской авиации, принятый в 1972 и дополняемый в 1972, 1990, 1997, 1998, 2000, 2001, 2004гг.	1972-2004
Законодательный Акт об автодорожных перевозках, опубликованный в Государственном Публикационном Бюллетене № 26/29.03.2000	2000
Дополнения к закону об автодорожном транспорте	2002
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций № 53/2003 о Мультиmodalных грузовых перевозках	10.02.2003
Руководство № 11 по Международным автодорожным перевозкам пассажиров и грузов. Данное руководство заменяет Положения 684/92/ЕЕС, Положения 881/92/ЕЕС и полностью вводит Директиву 96/26/ЕС и 98/76/ЕС по доступу к профессиональной деятельности транспортных операторов пассажиро- и грузоперевозок	2003



Национальное Законодательство	Дата
Руководство № 33/1999 об Общественных перевозках пассажиров и грузов по территории Республики Болгария с дополнениями, заменяющими Директиву ЕС № 96/26, дополненную Директивой 98/76 в отношении доступа к профессиональной деятельности операторов автодорожных пассажиро-и грузоперевозок	1999
Руководство № 32 по периодическим проверкам технического состояния автодорожных транспортных средств, опубликованное в ГПБ № 74/1999, вступившее в силу 1.09.1999. Данное Руководство заменяет Директиву 96/96	1999
Руководство № 11/2001 (опубликованное в ГПБ № 65/2001) о движении перегруженных и крупногабаритных автодорожных транспортных средств, полностью отражающее требования Директивы № 96/53, исключая требования по осевой нагрузке	2001
Руководство № 12/2002 по требованиям обязательного использования контрольных приборов для регистрации данных о движении транспортных средств и рабочих бригад, полностью заменяющее Положение № 3821/85 по регистрационному оборудованию автодорожного транспорта	2002
Законодательный акт о железнодорожном транспорте, опубликованный в 2000, вступивший в силу 01.01.2002 (дополнение в ГПБ 47/10.05.2002 и ГПБ 96/11.10.2002	2000 2002
Руководство № 41 /2001 по условиям использования и доступа к железнодорожной инфраструктуре, опубликованное в ГПБ 64/20.07.2001, заменяющее Директивы 91/440, 2001/12 и 2001/14.	2001
Руководство № 42/2001 о лицензировании операторов железнодорожных служб по перевозкам пассажиров и/ или грузов, а также лицензировании структур, выдающих сертификаты безопасности, опубликованное в ГПБ № 67/31.07.2001 (дополнено в ГПБ № 14/2003, вступило в силу 12.02.2003), заменяющее Директивы ЕС 95/18, 2001/13 и 2001/14	2001
Руководство № 43/2001 по перевозке пассажиров, багажа и ручной клади железнодорожным транспортом, опубликованное в ГПБ № 86/05.10.2001, в целях реализации Конвенции COTIF	2001
Руководство № 44/2001 по железнодорожным перевозкам грузов, опубликованное в ГПБ 91/23.10.2001, в целях реализации Конвенции COTIF	2001
Руководство № 46 от 30.11.2001 по перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, опубликованное в ГПБ № 107/11.12.2001, заменяющее Директивы 96/49, 00/62, 96/35 и 00/18.	2001
Постановление Совета Министров № 302 / 2001, одобряющее Тарифные ставки на использование железнодорожной инфраструктуры в рамках НС "Железнодорожная Инфраструктура", опубликованная в ГПБ № 1 от 04. 01. 2002.	2001
Руководство № 50 от 28.12.2001 по графику рабочего времени управляющего и исполнительного состава, имеющего отношение к безопасности пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом, опубликованное в ГПБ № 4 от 11.01.2002, заменяющее Директиву 2001/16.	2001 опубликовано 2002
Руководство № 83/01.08.2001 по применению вторично Статьи 83 Конвенции по международной гражданской авиации и по требованиям для подписания авиационных лизинговых соглашений, опубликованное в ГПБ № 70/2001, заменяющее Положение Совета 2407/92;	2001
Руководство № 45 /2001 по нумерации международных и внутренних пассажирских и грузовых поездов	2001



Национальное Законодательство	Дата
Руководство № 919 по сбору статистической информации по операторам и владельцам портовых сооружений в Болгарии, опубликовано в ГПБ № 106/22.12.2000	2000
Руководство № 53/2003 по требованиям в отношении смешанных грузоперевозок	2003
Новый Законодательный акт о железнодорожном транспорте	Вступило в силу 1.01.2002
Закон о морских территориальных водах, внутренних водных путей и портов Республики Болгария	11.02.2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительствами Армении и Болгарии по международным смешанным грузоперевозкам, подписанное в Ереване 1 декабря 1999г.	Вступило в силу 22 .04. 2001
Соглашение между Болгарией и Албанией по смешанным транспортным грузоперевозкам	
Соглашение между Правительством Болгарии и Грузии по морскому судоходству	Гос.п убликационный бюллетень 46/ 29.05.1996
Соглашение между Болгарией и Чешской Республикой о смешанных транспортных грузоперевозках	В действии
Соглашение между Болгарией и Хорватией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Венгрией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Ливаном смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Словакией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Словенией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Сербией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии

Многосторонние Соглашения	Дата
Протокол, подписанный в Брюсселе в 2002 г. по присоединению к Европейского Союза к Международной Конвенции по Евроконтролю в сфере сотрудничества в целях безопасности авианавигации от 13 декабря 1960г.	Протокол подписан в 2002
Соглашение между Болгарией, Украиной и Грузией по совместному использованию линии паромной переправы между портами Варна (Болгария), Поти/Батуми (Грузия) и Ильичевск (Украина)	Вступило в силу в Болгарии 07.08.1999
Соглашение между Республикой Болгария и ЕО по особым условиям перевозки товаров автомобильным транспортом и дальнейшему содействию смешанным перевозкам	Вступило в силу 05.2001
Соглашение по вопросам организации и функционирования смешанных перевозок между Европой и Азией	Вступило в силу 18.07.1996
Европейское Соглашение по Международным скоростным железнодорожным линиям	ратифицировано 01. 1990
Конвенция по международным железнодорожным перевозкам (COTIF)	Вступила в силу 1.05.1985



Таможенная конвенция по Международным грузоперевозкам по условиям ТИР Карнеты	Ратифицировано – ГПБ № 61/1977
Конвенция по Соглашению в области автомобильных грузоперевозок (SMR)	Вступила в силу в Болгарии 01.1978
Конвенция по содействию международному морскому судоходству	Вступила в силу 1999
Протокол по смешанным грузоперевозкам во внутренних речных водах к Европейскому Соглашению о наиболее важных международных линиях смешанных перевозок и относящимся к ним объектах (СЛКП)	ратифицировано – ГПБ № 30/1999
Европейская конвенция по международной перевозке опасных грузов автодорожным транспортом (ДОПОГ)	ратифицировано – ГПБ № 28 /1995
Общие правила по контракту международных пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом (CIV)	ратифицировано – ГПБ № 46/1982
Таможенная конвенция по контейнерным перевозкам	Ратифицировано в 1976
Многостороннее Соглашение по мультимодальным транспортировкам грузов, подписанное между Болгарией, Арменией и в Ереване в 2003	Подписано в 2003

ГРУЗИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон по поправкам и дополнениям к закону о скоростных магистралях Грузии	20.07.2001
Закон по поправкам и дополнениям к Закону Грузии о железнодорожном транспорте	11.11.1997
Закон по поправкам и дополнениям к Закону Грузии о скоростных магистралях	16.10.1997
Морской Кодекс Грузии	15.05.1997
Закон Грузии по скоростным магистралям	11.11.1994
Новый налоговый кодекс Грузии, принятый в декабре 2004	Вступил в силу в январе 2005
Приказ Министерства Транспорта Грузии 329 /2003 по утверждению Правил транспортировки грузов железнодорожным транспортом	Апрель 2003
Железнодорожный транспортный кодекс Грузии	2002
Приказ Министерства Транспорта 24 /2003 по утверждению правил перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, Перевозка грузов и почты	Апрель 2003
Дополнения в Таможенному Кодексу	23 августа 2003
Дополнения по Закону об освобождении от таможенных сборов	23 августа 2003

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о правилах взимания ставок прямых налогов на импорт и экспорт товаров (работ, услуг) между Правительствами Республики Азербайджанская Республика и Грузии	1998
Соглашение между Правительством Болгарии и Правительством Грузии по морскому судоходству	В действии
Соглашение между Правительствами Грузии и Турции по международному автодорожному движению	12.05.1994
Соглашение между Правительствами Грузии и Казахстана по международному автодорожному движению	1.06. 1993
Соглашение между Правительством Грузии и Кыргызстана по международному автодорожному транспорту, подписанное в Тбилиси	22 апреля 1997
Соглашение о сотрудничестве между Правительством Кыргызстана и Правительством Грузии в сфере железнодорожного транспорта, подписанное в Тбилиси	22 апреля 1997
Соглашение между правительством Грузии и Правительством Украины о свободной торговле	02.04.1996



Соглашение между Правительствами Грузии и Республикой Болгарии по пассажирским перевозкам и международным грузовым перевозкам автомобильным транспортом	02.04.1996
Соглашение между Правительствами Грузии и Азербайджанской Республики о свободной торговле	16.04.1997
Соглашение между Правительствами Грузии и Арменией о свободной торговле	28.05.1997
Соглашение между Правительствами Грузии и Казахстана о правилах транзитных перевозок	12.06.1997
Соглашение между Правительствами Грузии и Республики Армения по международному автомобильному транспорту	31.10.1997
Соглашение Правительствами Грузии и Румынии по международным смешанным перевозкам	12.06.1998
Соглашение между Правительствами Грузии и Исламской Республикой Иран по международным автомобильным перевозкам пассажиров и грузов	1.10.1998
Протокол между Департаментами Защиты госграниц Грузии и Министерством Внутренних дел Республики Болгария по обмену информации о состоянии международных автомобильных дорог и государственных границ Грузии и Болгарии	5.03.1999
Соглашение между Правительствами Грузии и Республикой Узбекистан по международному автомобильному транспорту	09.06.1999
Соглашение между Правительствами Грузии и Российской Федерацией о свободной торговле	11.02.2000
Соглашение между Правительствами Грузии и Туркменистана о свободной торговле	24.03.2000
Ратификация поправок и дополнений к Соглашению о свободной торговле между Правительствами Грузии и Кыргызстана	22.02.2005

Многосторонние Соглашения	Дата
Многостороннее Соглашение по мультимодальным перевозкам грузов, подписанное между Болгарией, Арменией и Грузией в Ереване 2003	подписано 2003
Соглашение между Болгарией, Украиной и Грузией по совместному использованию линии паромной переправы между портами Варна (Болгария), Поти/Батуми (Грузия) и Ильичевск (Украина)	В действии
Соглашение по обмену грузовых транспортных средств и контейнеров, являющихся собственностью следующих стран: страны СНГ Азербайджан, Грузия, Латвия, Литва, Эстония, подписанное в Москве	1993
Соглашение координации деятельности в железнодорожном транспортном секторе, подписано Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном – Кыргызстаном, присоединение в 1997	1997
Основное Многостороннее Соглашение о развитии международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия	16.04.1999
Протокол о внесении поправок и дополнений в Соглашение о свободной торговой зоне в рамках СНГ	06.02.2002
Международная конвенция по гармонизации пограничного контроля грузов	16.04.1999
Таможенная Конвенция по контейнерным перевозкам	16.04.1999



Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция по международным перевозкам грузов автодорожным транспортом	22.07.1999
Протокол по конвенции международных перевозок грузов автодорожным транспортом	22.07.1999
Конвенция по дорожным знакам и указателям, подписанная в Вене 8 ноября 1968г.	25.10.2000
Европейское Соглашение о внесении дополнений в конвенцию по автодорожным знакам и указателям, открытое к подписанию в Вене 8 ноября 1968г.	25.10.2000

КАЗАХСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению правил открытых и закрытых железнодорожных станций для выполнения всех или отдельных операций	23.07.2004
Резолюция Правительства по одобрению Исполнительного протокола к Соглашению между Правительствами Республики Казахстан и Польши по международным перевозкам легковых автомобилей	24.04.2003
Резолюция по ратификации Соглашения между Правительствами Республики Казахстан и Российской Федерацией по международному обмену данными по легковым автомобильным средствам	12.04.2003
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению нормативных правовых актов в сфере перевозки пассажиров, багажа и грузов морским транспортом Республики Казахстан	06.07.2004
Закон по внутреннему водному транспорту	06.07.2004
Резолюция по подписанию Межправительственного Соглашения по сети азиатских автомобильных дорог	24.04.2004
Резолюция по утверждению Правил к использованию основных железнодорожных сетей	16.04.2004
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению Правил перевозки пассажиров, багажа железнодорожного грузового движения Республики Казахстан	18.03.2004
Резолюция Правительства по некоторым вопросам транспортировки опасных грузов легковым автодорожным транспортом	12.03.2004
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению Правил транспортировки пассажиров и багажа легковым автодорожным транспортом	10.03.2004
Резолюция Правительства по утверждению Списка промежуточных пунктов в транспортной структуре, проходящих через государственную границу Республики Казахстан и посты транспортных контрольных служб на территории Республики Казахстан	27.02.2004
Резолюция Правительства по утверждению Правил, относящихся к объектам водного хозяйства в категории судоходных и перечень судоходных водных путей, открытых для движения судов	29.01.2004
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению правил допуска к воздушным путям сообщения к применению авиационных судебных служб	09.12.2003
Резолюция Правительства по утверждению Перечня железнодорожных и автодорожных транспортных средств, входящих в главную транспортную сеть	29.11.2003
Резолюция по определению изменений при регистрации залога корабельных средств или корабельного строительства и по утверждению Правил предоставления информации при регистрации залога корабельных средств или корабельного строительства	17.04.2003



Национальное Законодательство	Дата
Резолюция по утверждению Правил государственного учета автодорожных путей	18.03.2003
Резолюция по утверждению Правил размещений морских Протов и их строительства	27.02.2003
Резолюция по утверждению Перечня обязательных услуг при морских портовых объектах	24.02.2003
Закон по коммерческому судоходству	17.01.2002
Резолюция по утверждению перечня промежуточных пунктов автотранспортного сектора, проходящих через государственную границу Республики Казахстан	03.12.2001
Резолюция по утверждению Программы изменений железнодорожного движения Республики Казахстан на период 2001-2005	04.06.2001
Резолюция по Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан	27.04.2001
Резолюция по утверждению Программы государственной системы по обеспечению безопасности перевозки пассажиров и грузов	30.12.2000
Приказ по введению новых образцов водительских сертификатов и сертификатов транспортных средств	27.11.2000
Резолюция по мерам развития и улучшения организации международных автодорожных перевозок в Республике Казахстан	26.07.2000
Резолюция по мерам дальнейшего совершенствования системы международных перевозок грузов с на условиях согласно книги МДР	08.07.2000
Резолюция по Концепции совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности пассажирских и грузовых перевозок	17.04.2000
Резолюция по присоединению к Соглашению по организации и отчетным вопросам эксплуатационных характеристик многофункциональных транспортеров в регионе Европа-Азия	09.08.1999
Резолюция по одобрению Правил автодорожного движения Республики Казахстан, Основные принципы допуска транспортных средств к эксплуатации и ответственность исполнителей и участников автодорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения, Перечень оперативных и специальных услуг для транспортировки оборудования, специального освещения и звуковых сигналов, а также цветных дорожных схем	25.11.1997
Резолюция по мерам системного развития международных грузовых перевозок на условиях согласно книги МДР	29.08.1997
Резолюция по утверждению Приказа на использование нефти и нефтяного терминала в морском порту Актау, необходимого для экспорта нефти в пределах таможенной территории Республики Казахстан	24.07.1997
Закон по безопасности дорожного движения	15.07.1996
Резолюция по утверждению перечня промежуточных железнодорожных пунктов на государственной границе Республики Казахстан	
Закон 401/05.04.2003 о Таможенном кодексе Республики Казахстан	05.04.2003
Резолюция Правительства Республики Казахстан No 669 по утверждению ставок таможенных пошлин, порядок начисления и освобождения от платежей со стороны Таможенных органов	7 июля 2003
Приказ Председателя Агентства таможенного контроля Республики Казахстан No 385/2004 " О введении Вэб-декларанта» по Программе электронного заполнения декларации в департаментах таможенного контроля и Таможенных служб Республики Казахстан	2004
Приказ No 258 Действующего Председателя Агентства таможенного контроля Республики Казахстан «Об утверждении правил и соответствующих участников внешней экономической деятельности по категории минимального риска и применения упрощенных процедур таможенной очистки	29 мая 2003
Налоговый кодекс, одобренный в 2003	Вступил в силу 2004



Двусторонние Соглашения	Дата
Исполнительный протокол к Соглашению между Правительством Республики Казахстан и Польской Республики по международной транспортировке легковых транспортных средств	24.04.2003
Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Российской Федерации по международному обмену данными по легковым автомобильным средствам.	12.04.2003
Соглашение между Правительством Казахстана и Азербайджанской Республики по международному автомобильному движению, подписанное 16 сентября 1996	Ратифицировано 11.12.1998, вступило в силу 7.02.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Белоруссии по международному автомобильному движению	подписано 16.09. 1992
Соглашение между Правительством Казахстана и Грузии по международному автомобильному движению	Подписано 1 июня 1993
Соглашение между Правительством Казахстана и Кыргызстана по международному автомобильному движению. Подписано в 26 октября 1993 года	ратифицировано 5.01. 1994, вступило в силу 5.12. 1996
Соглашение между Правительством Казахстана и Молдовы по международному автомобильному транспорту	Подписано 15 июля 1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Российской Федерации по международному автомобильному движению	подписано 23 марта 1992
Соглашение между Правительством Казахстана и Туркменистана по международному автомобильному движению, подписанное 27.02. 1997	Ратифицировано 10.12.1998, вступило в силу 29.01.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Таджикистана по международному автомобильному движению	подписано 30.07.1992
Соглашение между Правительством Казахстана и Узбекистана по международному автомобильному движению	подписано 12.07. 1995
Соглашение между Правительством Казахстана и Украины по международному автомобильному движению, подписанное 22.02. 1993	Ратифицировано 15.12. 1993 вступило в силу 20.04.1994
Соглашение между Правительством Казахстана и Латвии по международному автомобильному движению, подписанное 19.05.1998	Вступило в силу 1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Литвы по международному автомобильному движению, подписанное 21 июля 1993	ратифицировано 20.10.1998, вступило в силу 03.12.1998
Соглашение между Правительством Казахстана и Эстонии по международному автомобильному движению	Подписано 15 июня 2000
Соглашение между Правительством Казахстана и Венгрии по международному автомобильному движению, подписанное 7.10.1996	ратифицировано 21.04.1998 вступило в силу 7.08. 1998.
Соглашение между Правительством Казахстана и Нидерландов по международному автомобильному движению	подписано 14.06.2000
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Финляндии по международному автомобильному движению, подписано 2.02. 1996	ратифицировано 23.06.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Исламской Республики Иран по международному автомобильному движению, подписано 27.02.1997	ратифицировано 10.12. 1998, вступило в силу 29.01.1999
Соглашение между Правительством Казахстан и Правительством Исламской Республики Пакистан по международному автомобильному движению, подписано 27.03.1995	ратифицировано 28.11.1995, No. 2658 вступило в силу 9.03.1998



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Турции по международному автомобильному движению, подписано 1 мая 1992	ратифицировано 21.11.1998, вступило в силу 7.08.1995
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Болгарии по международному автомобильному движению, подписано в 13 ноября 1997	ратифицировано 23.06.1999, вступило в силу 19.08.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Польши по международному автомобильному движению, подписано 25 мая 1997	ратифицировано 1.10.1997, вступило в силу 15.04.1998
Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Кыргызской Республики по транзиту товаров, перевозимых автомобильным транспортом через территорию Республики Казахстан	26.03.2004

Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция по международным автомобильным перевозкам пассажиров и товаров (в рамках СНГ) Подписано 09.10.1997	ратифицировано 22.02.2000
Соглашение по транзитным процедурам, подписано в Москве в 1992	1992
Протокол, имеющий отношение к вопросам транспортных тарифов, подписан в Москве	1992
Соглашение по координации структур железнодорожного транспорта СНГ, подписано в Москве в 1992	1992
Соглашение по обмену транспортными средствами и контейнерами, находящимися в собственности следующих государств: участники СНГ, Азербайджан, Грузия, Латвия, Литва, Эстония, подписано в Москве	1993
Соглашение по контролю транзитных перевозок опасных грузов и мусора, подписано в Москве	1996

КЫРГЫЗСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Закон Кыргызской Республики о дополнениях к Закону Кыргызской Республики о транспорте	01.08.2003
Закон Кыргызской Республики по дополнениям к Закону Кыргызской Республики по железнодорожному транспорту	24.07.2003
Инструкция о движении крупногабаритных и перегруженных автомобильных средств	26.03.2002
Положения, имеющие отношение к взаимодействию UGAI при Министерстве внутренних дел Кыргызской Республики и Комитетом транспортной инспекции при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом по территории Кыргызской Республики в соответствии с нормативно-правовыми актами, регулирующими данный вид деятельности	25.02.2002
Положения по организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом по территории Кыргызской Республики	03.07.2001
Сбор положений, регулирующих товарные перевозки	09.04.2001
Закон Правительства Кыргызской Республики по образованию на территории Кыргызской Республики международных, двусторонних национальных и упрощенных пунктов пересечения государственной границы в отношении грузовых и пассажирских сообщений	03.07.2001
Закон по утверждению Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом по территории Кыргызской Республики	03.07.2001
Положения по оперативному планированию товарных перевозок и процедурам заполнения регистрационных форм Кыргызской железной дороги (по статьям	27.06.2001



Национальное Законодательство	Дата
16, 17, 18 Главы «Железные дороги Кыргызской Республики»	
Закон по утверждению правил оперативного планирования товарных перевозок и правил заполнения регистрационных форм Кыргызской железной дороги	27.06.2001
Закон по утверждению положений предоставления сервисных услуг по перевозкам пассажиров, багажа и габаритного багажа, а также товары для личного (внутреннего) использования железнодорожным транспортом Республики Кыргызстан	12.02.2001
Закон Правительства Республики Кыргызстан по мерам регулирования транспортной деятельности зарубежных автотранспортных средств, находящихся на территории Республики Кыргызстан	11.05.1999
Закон No. 90 по железнодорожному транспорту	09.07.1998
Закон No. 89 по транспорту	08.07.1998
Закон по скоростным магистралям	02.06.1998
Закон 52 по автодорожному движению	20.04.1998
Закон 72 по автодорожному движению	2.06.1998
Закон Правительства Республики Кыргызстан по подтверждению правил технического устройства транспортных единиц (контейнеров), предназначенных для транспортировки товаров с таможенными пометками и печатями	20.03.1996
Резолюция Кабинета Министров по сбору Таможенных пошлин при регистрации автотранспортных средств	1998
Закон Правительства Республики Кыргызстан по Базельской Конвенции в области контроля транзитных пограничных перевозок опасных отходов и их продуктов их распада, 11.08.1995	1995
Закон 18 присоединению к Соглашению между Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном по координации железнодорожной транспортной деятельности	27.03.1997
Резолюция Кабинета Министров по составлению проекта Соглашения между Правительством Кыргызстана и Правительством Исламской Республики Иран в области железнодорожных коммуникаций	В действии
Резолюция Кабинета Министров по утверждению положений, имеющих отношение к правилам оплаты и сбора пошлин за транзитное пересечение иностранных грузовых транспортных средств через территорию Кыргызстана в третьи страны, и вводу ставок оплаты за въезд на территорию Кыргызстана и за трехдневное пребывание иностранных грузовиков.	В действии
Резолюция Кабинета Министров No. 315/2000 по утверждению Статуса Национальной Железнодорожной Компании	2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Украины по международному автодорожному движению. Бишкек.	23.02.1993
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Туркменистана по перевозке пассажиров и грузов автодорожным транспортом. Ашгабат.	29.11.1995
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Белоруссии по международному автодорожному движению. Минск.	14.06.1995
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Казахстана по мерам юридической регистрации деятельности железнодорожных предприятий, учреждений и организаций, подписано в Алматы	18.04.1997
Соглашение между Правительствами Кыргызстана и Армении по международному автодорожному движению, подписано в Ереване	21.04.1997
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Грузии по международному автодорожному движению, подписано в Тбилиси	22 April 1997



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о Сотрудничестве между Правительством Кыргызстана и Правительством Грузии в сфере железнодорожного транспорта, подписано в Тбилиси	22 .04. 1997
Соглашение между Правительствами Кыргызстана и Российской Федерации по международному автодорожному движению, подписано в Москве 16 .04. 2002. Утверждено Резолюцией № 545/ 9.08. 2002	2002

Многосторонние Соглашения	Дата
Соглашение по координации деятельности железнодорожного транспорта, подписано Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном – Кыргызстаном, присоединение в 1997	1997
Резолюция по концепции образования согласованной тарифной политики в сфере железнодорожного транспорта в рамках СНГ. Дата 18 октября 1996. Москва.	1996
Соглашение по положениям о создании единой транспортной среды и сотрудничеству государств-участниц СНГ в сфере транспортной политики. Дата 9 октября 1997. Бишкек	1997
Соглашение по осуществлению согласованной тарифной политики. Дата 17 января 1997. Москва. Утверждено Резолюцией Кабинета Министров №742.от 18 декабря 2000	2000
Соглашение по весу и габаритам транспортных средств, задействованным в международном транспорте на территории СНГ. Дата 4 июня 1999. Москва. Утверждено КМ №50 от 1 февраля 2000г.	Утверждено 2000
Соглашение по международному транзиту товаров между Туркменистаном, Индией, Исламской Республикой Иран, подписано по 22 февраля 1997 в Тегеране. (Присоединение Резолюцией №12 от 15 января 2003) .	1997 Заключено в 2003 г.
Протокол между Правительствами Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана по координации деятельности железнодорожного транспорта, подписано в Бишкеке, 23 апреля 1992.	1992
Соглашение между Правительством Казахстана, Правительством Кыргызской Республики и Правительством Узбекистана по осуществлению координированной политики в сфере транспорта и коммуникаций, подписано в Ташкенте 5 апреля 1996	1996
Протокол по таможенным процедурам в отношении транзитных товаров, а также паспортному и визовому режиму четырехстороннего соглашения по транзитным перевозкам между Китаем, Пакистаном, Казахстаном и Кыргызстаном как результат встречи экспертов таможенного и иммиграционного секторов, проведено в Исламабаде. Исламабад 06/07/96.	1996
Соглашение между Правительствами Казахстана, Кыргызстана и Республики Узбекистан по регулированию тарифной политики в сфере железнодорожного транспорта, подписано в Алматы 7 августа 1997	1997



МОЛДОВА

Национальное Законодательство	Дата
Закон 265/2003 по проверке предшествующих экспедиций – недействительно	26.06.2003
Решение по транспортировке опасных грузов по территории Республики Молдова	28.05.2002
Решение Правительства № 476 по утверждению Положений о транспортировке импортных нефтепродуктов	17.04.2002
Решение Правительства № 1348/2003 относительно Правил перевозки пассажиров и багажа	2003
Решение Правительства № 365/2002 по утверждению Концепции создания и развития национальной сети международных транспортных коридоров	28.03.2002
Закон № 1163/2000 по контролю экспорта, реэкспорта и транзита стратегических товаров, одобрено 26 июля 2000	26.07.2000
Закон о скоростных магистралях	15.07.1999
Положение Министерства по развитию Окружающей среды и территории относительно деятельности отдела экологического контроля при государственном таможенном комитете Республики Молдова, опубликовано в официальном мониторинге № 112-114 от 05.09.2000	20.06.2000
Закон по утверждению Кодекса автомобильного транспорта	29.07.1998
Закон по обязательному страхованию гражданской ответственности со стороны пассажирских перевозчиков	25.02.1998
Закон о транспорте	21.05.1997
Таможенный Кодекс	20.07.2000
Закон о скоростных магистралях	22.06.1995
Приказ Таможенного Департамента № 276/2002 с последними изменениями даты № 327/2003 относительно выдачи таможенных документов при прохождении таможенной очистке товаров, ввезенных в результате внешних экономических сделок	24.10.2002 Последние изменения 6.03.2003
Решение Правительства 897/28.08.2000 по созданию Национальной Комиссии ТРАСЕКА	28.08.2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительствами Молдовы и Австрии по регулярному пассажирскому движению	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Австрии по регулярному международному пассажирскому движению	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Австрии по международным перевозкам товаров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Азербайджанской Республики по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Белоруссии по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Бельгии об автомобильном транспорте	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Болгарии по международным перевозкам товаров и пассажиров	12.12.1994
Соглашение между Правительствами Молдовы и Чешской Республики по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Дании по международным перевозкам товаров и пассажиров	21.01.1994
Соглашение между Правительствами Молдовы и Швейцарии по международным перевозкам товаров и пассажиров	26.05.1998



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительствами Молдовы и Эстонии по международным перевозкам товаров и пассажиров	21.04.1997
Соглашение между Правительствами Молдовы и Финляндии по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Франции по международным перевозкам товаров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Германии по международным перевозкам товаров и пассажиров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Греции по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Италии по международным перевозкам товаров и пассажиров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Казахстана по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Кыргызской Республикой по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Латвии по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Литвы по международным перевозкам товаров и пассажиров	08.06.1995
Соглашение между Правительствами Молдовы и Люксембурга по международным перевозкам товаров и пассажиров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Македонии по международным перевозкам товаров и пассажиров	30.05.2000
Соглашение между Правительствами Молдовы и Голландии по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Польши по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Румынии в сфере автодорожного транспорта	В действии
Соглашение между Министерством транспорта и коммуникаций Молдовы и Министерством Транспорта России по автодорожным сообщениям	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Словакии по международным перевозкам товаров и пассажиров	30.05.2000
Соглашение между Правительствами Молдовы и Словении по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Испании по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Турции по международному автодорожному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Украины по международным коммуникациям	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Венгрии по международным перевозкам товаров и пассажиров	04.06.1997
Соглашение между Правительствами Молдовы и Узбекистана по международному автодорожному транспорту	В действии
Многосторонние Соглашения	Дата
Протокол, подписанный в Брюсселе в 2002г. по присоединения Европейского Сообщества к Международной Конвенции по Евроконтроль в сфере Сотрудничества за безопасность воздушного движения, 13декабря 1960, с изменениями и утверждением Протоколом от 27 июня 1997	В действии
Европейское Соглашение по железнодорожной сети AGC 1985	В действии
Европейское Соглашение по сети смешанных перевозок СЛКП 1996	01.02.1991



Многосторонние Соглашения	Дата
Европейское Соглашение по сети водных потоков AGN 1996	В действии
Конвенция по Автодорожному движению 1968	В действии
Конвенция работе бригад Международного Автодорожного Транспорта AETR 1970	1998
Конвенция по налогообложению частных автодорожных транспортных средств 1956	В действии
Конвенция по Контракт автодорожных товарных перевозок CMR 1956	1998
Конвенция по Управлению международными морскими судами 1966	В действии
Конвенция ТИР 1975	14.11.1975
Конвенция по перевозке опасных грузов автодорожным транспортом ДОПОГ 1957	1999
Конвенция по перевозке опасных грузов внутренним водным транспортом AND 2000, подписано только Молдовой	В действии
Конвенция по международным автодорожным перевозкам пассажиров и багажа	09.10.1997
Основное многостороннее Соглашение ТРАСЕКА	09.09.1998

РУМЫНИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон № 110 /2002 по ратификации Соглашения между Европейским Сообществом и Румынией, устанавливающее определенные условия по перевозке товаров автодорожным транспортом и содействие смешанным перевозкам, подписано в Люксембурге 2001	2002
Правительственное Решение 239/2001 относительно создания Национальной Комиссии ТРАСЕКА и назначении Национального секретаря ТРАСЕКА	2001
Закон №446/2004 по ратификации Соглашения между Правительством Румынии и Правительством Украины о Сотрудничестве в железнодорожный секторе, подписано в Киеве 2003	2004
Закон 32/2002 по ратификации Соглашения между Правительством Румынии и Правительством Ирана по морским коммерческим перевозкам	2002
Закон 31/2002 по ратификации Соглашения между Правительством Румынии и Правительством Ирана по воздушным перевозкам	2002
Закон 122/2002 по утверждению Правительственного Указа автодорожный транспортировке опасных грузов	2002
Закон 87/2002 относительно присоединения Румынии к Соглашению по введению международных технических положений в целях безопасности автодорожных транспортных средств и автотранспортного оборудования, подписано в Женева 1998	2002
Таможенный Кодекс, принят в 1997 и несколько раз изменен в период до 2005	1997-2005
Закон 224/2002 по утверждению Правительственного Указа 38/2000 относительно соблюдения международных стандартов в целях безопасности судов, предотвращение загрязнения и защиты трудовой деятельности и жизнедеятельности на борту судов при Румынских портах или находящихся в морских национальных водах	2002
Закон 424/2002 по утверждению Правительственного Указа 15/2002 относительно введения новых механизмов на использование автотранспортной инфраструктуры с изменениями и дополнениями Указом Правительства № 51/2004	2002
Закон 439/2002 по ратификации Соглашения INTERBUS, подписано Румынией в Брюсселе 2000	2002
Закон 191/2003 по штрафам в сфере судоходного транспорта	2003
Закон 203/2003 по образованию, развитию и модернизации национальной и Европейской стратегической транспортной сети	2003



Национальное Законодательство	Дата
Закон 355/2003 относительно ответственности перевозчиков воздушного транспорта и операторов воздушных гражданских самолетов, выполняющих авиационные операции в национальном воздушном пространстве	2003
Закон 494/2003 по ратификации Протокола, подписанного в Брюсселе 2002 по присоединению Европейского Сообщества к Международной Конвенции по Евроконтролю и Сотрудничеству в целях безопасности воздушного движения от 13 декабря 1960, дополненное и утвержденное Протоколом от 27 июня 1997	2003
Решение 175/2003 относительно утверждения Норм методологии печатания, использования и применения детальных таможенных деклараций	2003
Закон 455/2004 по утверждению дополнений в Европейское Соглашение по основным международным транспортным артериям, подписано в Женеве в 1975	2004
Правительственный Указ 19/1997 по транспорту	1997
Указ Министерства транспорт № 41/2002 относительно утверждения перечня общественных дорог с ограничениями на максимальные нормативные нагрузки в отношении грузовых транспортных средств	2002
Указ 49/2001 по некоторым дополнениям в Таможенную Конвенцию по контейнерным перевозкам, подписано в Женеве в 1972	2001
Указ 69/2001 по ратификации Протокола, подписанного в Вильнюсе 3 июня 1999 по изменениям в Конвенцию в сфере международного железнодорожного транспорта (COTIF), подписанного в Берне в 1980	2001
Указ 56/2002 по мониторингу рынка маршрутного транспорта и необходимым мерам в кризисных ситуациях в сфере маршрутной транспортировки товаров	2002
Срочный Указ 35/2004 по утверждению порядка внесения ежегодного платежа Румынии за участие в ОМС и в целях исполнения указа 41/1994 по санкционированию платежей-вкладов за участие в Международных Межправительственных институтах, где Румыния является страной участницей	2004
Срочный Указ 45/2004 в целях изменения и дополнения Правил подачи заявлений Таможенного Кодекса Румынии, утвержденный Решением Правительства 1114/2001	2004

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Европейским Сообществом и Румынией по установлению определенных условий перевозки грузов автодорожным транспортом и содействие транспорту, подписанное в Люксембурге	2001
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Словении по морским перевозкам, подписано в Бухаресте	2002
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Украины о сотрудничестве в железнодорожном секторе, подписано в Киеве	2003
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Исламской Республикой Иран относительно морских коммерческих перевозок, подписано в Тегеране	14 августа 2000
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Исламской Республики Иран по воздушным перевозкам, подписано в Тегеране	14 августа 2000

Многосторонние Соглашения	Дата
Международная Конвенция по Евроконтролю и сотрудничеству за безопасность воздушного движения, 13 декабря 1960	В действии



ТАДЖИКИСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Закон по автодорожному транспорту и автодорожной деятельности	10.05.2002
Закон по изменениям и дополнениям к Правилам государственной регистрации механических транспортных устройств и трейлеров	11.06.2001
Закон Республики Таджикистан о транспорте	29.11.2000
Закон по автодорожному движению	29.11.2000
Закон по изменениям и дополнениям в Закон РТ по автодорожному движению	29.11.2000
Закон по утверждению Соглашения об обязательном страховании пассажиров международных автодорожных перевозок	21.09.2000
Закон РТ по изменениям и дополнениям в Закон РТ о транспорте	14.05.1999
Закон РТ о транспорте	12.12.1997
Закон по изменениям и дополнениям в Закон РТ по автодорожному движению	12.12.1997
Закон по автодорожному движению	04.11.1995
Таможенный Кодекс 1995 с дополнениями 1997-2001, 2003	1997, 2001, 2003 дополнения

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о Сотрудничестве между Правительством Таджикистана, Афганистана и Организации гуманитарной помощи на использование моста через р. Пяндж, подписано 04.07.2001 в Душанбе (Был подготовлен Проект Резолюции Кабинета Министров в целях принятия данного Соглашения, который был отослан на рассмотрение Правительством Таджикистан)	подписано 2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Белоруссии по международным пассажирским и грузовым перевозкам, подписано в Минске в 2000 Ратифицировано Законом №. 252 , 19.06.2000	2000
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Белоруссии по авиа воздушному движению, подписано в Минске в 2001 Ратифицировано Законом 482 , 3.11.2001	3.11.2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Исламской Республики Иран по международному воздушному движению, подписано в 2002, утверждено Правительственной Резолюцией 418/2002	2002
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Кыргызстана по развитию и улучшению уровня международных автодорожных перевозок, подписано в 1998, утверждено Правительственной Резолюцией № 271/1998	1998
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Казахстана по международным пассажирским и грузовым перевозкам, подписано 30.07.1992	одобрено в 2000
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Кыргызстана по таможенным правилам пересечения границ в пунктах, одобренных Таджикской и Кыргызской сторонами, в зоне таджико-кыргызской госграницы. Подписано 6.05. 1998, утверждено Правительственной Резолюцией № 269/30.07.1998	1998
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Китайской Народной Республики по международному автодорожному движению, подписано 13.08.1999, Ратифицировано Законом № 443/23.10.1999	1999
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Турецкой Республики по международному автодорожному движению, подписано в Анкаре 06/05/1996	1996
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Турецкой Республики по международному воздушному движению, подписано в 1995 , Ратифицировано Резолюцией No 666/ 2.11. 1995	1995



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Таджикистан и Правительством Российской Федерации по международному автомобильному движению, подписано 11.07.2001, утверждено Правительственной Резолюцией № 484/2001	2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Российской Федерации по международному воздушному движению, подписано 12.09.1997, утверждено Правительственной Резолюцией № 91/2001	2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Узбекистана по международному прохождению пунктов пересечения госграниц от 12.01.2002	Подписано 2002

Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция по автомобильному движению 1978	В действии
Конвенция по автомобильным сигналам 1968	В действии
Конвенция по Международному автомобильным перевозкам товаров, 1956	В действии
Таможенная Конвенция по международным перевозкам товаров с использованием ТИР carnets, 1975	В действии
Основное Многостороннее Соглашение, подписано в 1998, ратифицировано Законом № 543/30.12.1998	1998

ТУРЦИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон о таможене 4458/1999	1999
Закон об автомобильном транспорте 4925/10.07.2003	17.03.2003
Автомобильный Транспортные положения, опубликованы 25.02.2004	25.02.2004

Многосторонние Соглашения	Дата
Протокол, подписанный в Брюсселе в 2002 по присоединению Европейского Сообщества к Международной Конвенции по Евроконтролю и сотрудничеству в целях безопасности воздушного движения от 13 декабря 1960, дополнено и утверждено Протоколом от 27 июля 1997	2002
Европейское Соглашение по основным Международным Транспортным артериям, подписано в Женеве	15.11.1975
Протокол по Смешанным перевозкам по внутренним автодорогам к Европейскому Соглашению по важным смешанным транспортным линиям и соответствующим установкам (СЛКП)	1997
Европейское Соглашение по важным Международным смешанным транспортным линиям и соответствующим установкам (СЛКП)	1992
Таможенная Конвенция по Международной перевозке товаров под прикрытием ТИР Карнеты	1975
Таможенный Конвенция по контейнерным перевозкам	1972
Конвенция по Контракту на Международные Перевозки товаров автомобильным транспортом (CMR)	1956
Таможенный Конвенция по временному импорту частных автомобильных транспортных средств	4.06.1954



УКРАИНА

Национальное Законодательство	Двусторонние Соглашения
Закон «О транзитных грузах» от 20.10.1999, с дополнениями Закон 1297/20.11.2003 и Закон 1721/18.05.2004	1999 дополнено в 2003-2004
Закон «О трубопроводных перевозках» от 15.05.1996	1996
Закон «О комплексной программе по переходу Украины в статус транзитного государства в период 2002-2010» от 7.02.2002	2002
Закон «О транспорте» (10.11.1994)	1004
Закон «О железнодорожном транспорте» (04.07.1996)	1996
Закон «Об автомобильном транспорте» (05.04.2001)	2001
Закон «О специальных государственных транспортных сервисных услугах» (05.02.2004)	2004
Закон «О Государственном электрическом транспорте» (29.06.2004)	2004
Закон «О транспорте и судоходном агентстве» (01.07.2004)	2004
Закон Украины «О транспортировке опасных грузов» (06.04.2000)	2000
Резолюция Кабинета министров «О грузовом экспедировании и технических сервисных автодорожных перевозках» (29.10.91)	1991
Резолюция Кабинета министров по утверждению Концепции развития транспортного сектора экономики (09.11.2000)	2000
Резолюция Кабинета министров по утверждению правил осуществления автомобильных пассажирских транспортных услуг от 18 февраля 1997	1997
Резолюция Кабинета министров «По услугам грузового экспедирования внешнеторгового сектора и транзита грузов» (21.09.93)	1993
Резолюция Кабинета министров Украины «По установлению транспортных коридоров в Украине и интеграции в Международную транспортную систему» (30.10.96)	1996
Резолюция Кабинет министров Украины «По утверждению Программы о порядке проведения тендеров в сфере пассажирских перевозок автодорожным транспортом» (02.11.96)	1996
Новый Таможенный Кодекс, принятый в 2003 и вступивший в силу с 2004	2004

Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция ООН по транзитной торговле между странами, не имеющими выхода к морю. Нью Йорк, 8 июля 1965 (Украина присоединилась в 1972)	1972
Основное многостороннее Соглашение по Развитию международного транспорта коридора ТРАСЕКА. Баку, 8 сентября 1998 (Украина ратифицировала данное соглашение 10 февраля 2000).	10.02. 2000
Конвенция СНГ по Международным автодорожным перевозкам пассажиров и багажа. Бишкек 9 октября 1997 (вступило в силу в Украине 14 сентября 1999)	1999
Соглашение по проведению согласованной политики в сфере транзита природного газа. Москва, 3 ноября 1995 (вступило в силу в Украине 2 июля 1996)	1996
Соглашение по проведению согласованной политики в сфере транзита нефти и нефтепродуктов через главные трубопроводные линии. Москва, 12 апреля 1996 (вступило в силу в Украине 4 ноября 1997)	1997
Соглашение по проведению согласованной политики в сфере транспортных тарифов. Москва, 17 января 1997	1998
Соглашение по трубопроводу в целях учреждения единого транспортного	2000



Многосторонние Соглашения	Дата
пространства и сотрудничеству между странами-участницами СНГ в сфере транспортной политики. Бишкек, 9 октября 1997 (вступило в силу в Украине 31 января 2000)	
Соглашение о порядке транзитных перевозок через территории стран-участниц СНГ. Минск, 4 июня 1999 (вступило в силу в Украине 7 мая 2001)	2001
Соглашение по сотрудничеству стран-участниц СНГ в сфере автодорожных грузовых перевозок. Ялта, 18 сентября 2003 (Украина только подписала данное Соглашение, но оно не вступило в силу)	Подписано 2003
Конвенция по проведению согласованной политики по определению транспортных тарифов (17.02.97)	1997
Конвенция по Международным автомобильным перевозкам пассажиров и багажа (08.04.99)	1999
Афинская Конвенция по перевозке пассажиров и багажа морским транспортом, (1974)	1974
Конвенция по Международным Перевозкам железнодорожным транспортом (05.06.2003)	2003
Соглашение по габаритам и весу транспортных средств, выполняющих международные перевозки по автодорогам стран-участниц СНГ.(29.10.99)	1999

УЗБЕКИСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Положения по деятельности экспедиторских организаций и порядке осуществления экспедиторских услуг	25.09.2000
Положения Узбекского агентства по автодорожному и речному транспорту (Закон No 266, Кабинет Министров Республики Узбекистан)	11.07.1998
Резолюция по внесению дополнений в сфере деятельности и порядке осуществления экспедиторских услуг	25.09.2000
Положения по деятельности транспортно-экспедиционных предприятий и правила осуществления экспедиторских услуг Резолюция Кабинета министров Министерства Республики Узбекистан No 348	9 .09. 2000
Закон по грузовому железнодорожному движению	15.04.1999
Закон 674 по автодорожному легковому транспорту	29.08.1998
Закон 766-1/1999 по железнодорожному транспорту	15.04.1999
Закон по Таможенным тарифам 1997	1997
Закон по Гос. таможенным услугам 1997	2997
Закон об автодорожном транспорте (Закон 674-1)	1992
Резолюция Кабинета Министров No 11 /2001по Общим правилам страхования гражданской ответственности в отношении третьих лиц водителей иностранных транспортных средств на таможенной территории Республики Узбекистан	2001




Резолюция о правилах въезда, пребывания и выезда иностранных автодорожных перевозчиков на территории Республики Узбекистан (Закон 11)	11.01.1995
Устав "О лицензировании транспортной деятельности пассажирских и грузовых перевозчиков железнодорожным, воздушным и автодорожным транспортом" (Приложение 1 к Резолюции Кабинета Министров No.175)	12.05. 1996
Резолюция Кабинета Министров No.175 от 12 мая 1996 "По лицензированию деятельности в транспортной сфере"	12.05. 1996
Таможенный Кодекс, 1997	26.12.1997
Резолюция Кабинета Министров Республики Узбекистан No 67 от 11 февраля 1999 «По усилению мер таможенного контроля автоперевозчиков»	11.02.1999
Резолюция Кабинета министров Республики Узбекистан No 11 от января 2000 «По дополнительных условиях пребывания иностранного транспортного средства на таможенной территории Республики Узбекистан»	11.01. 2000
Резолюция по дополнениям к Закону Кабинета министров по правилам въезда, пребывания и выезда иностранных автодорожных перевозчиков на территории Узбекистана (Закон № 11)	11.01.1995
Резолюция по мерам укрепления таможенной границы Узбекистана (Закон № 488)	24.11.1998
Резолюция Государственного налогового комитета по усиленному таможенному контролю иностранных автодорожных перевозчиков(Закон № 127)	5.06.1995
Резолюция Кабинета министров по мерам for усиления пересечения таможенной границы Республики Узбекистан (Закон № 67)	11.02.1999
Закон Президента Республики Узбекистан по учреждению Государственного таможенного комитета	10.08. 1992
Закон по инвестиционной деятельности	24.12. 1998
Закон по таможенным тарифам	29.08. 1997
Закон по общественному таможенному обслуживанию	29.08. 1997
Закон по иностранным инвестициям и гарантиям для иностранных инвесторов	2.05. 1994
Закон по автодорогам	3.05. 1992
Закон по гарантиям и мерам безопасности иностранных инвесторов	30.04 1998
Модельные правила по гражданской ответственности водителей иностранных транспортных средств, въезжающих на территорию Узбекистана по отношению к третьим лицам	В действии
Резолюция Кабинета министров по утверждению государственной пошлины на транспортную и коммуникационную деятельность (Закон № 89)	19.02.1997
Положения по лицензированию перевозок товаров и пассажиров железнодорожным транспортом (Приложение 1 к Закону Кабинета министров Республики Узбекистан № 175)	12.05.1996



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Узбекистан и правительством Италии по взаимному регулированию международных перевозок пассажиров и грузов	21 ноября 2000
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Российской Федерации в сфере международного автомобильного движения	2000
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Чешской Республики в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов	1999
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Болгарии в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов	1998
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Казахстан по транзитным перевозкам пассажиров, багажа и грузов, и по гарантированию безопасности перевозок на основных железнодорожных и автомобильных магистралях на территории Республик Узбекистан и Казахстан,	1998
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Румынии в сфере международного автомобильного движения.	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Туркменистана в сфере международного автомобильного пассажирского и грузового движения	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Азербайджанской Республики в сфере международного автомобильного пассажирского и грузового движения	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Кыргызстана с фере международного автомобильного движения	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Молдовы в сфере международного автомобильного движения	1995
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Грузии	1995
Соглашение между Правительством Узбекистан и Правительством Исламской Республики Иран в сфере международного автомобильного движения	1993
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Украины в сфере международного автомобильного движения	1993
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Турции в области наземных коммуникаций	1992
Меморандум Взаимопонимания между государственной акционерной компанией «Узавтойул» и Министерством Социальных Работ Афганистана и Министерством автомобильного транспорта Исламской Республики Иран о Сотрудничестве в процессе восстановления автотранспортной инфраструктуры Афганистана.	2002

Многосторонние Соглашения	Дата
Дорожное движение 1968	1998
Дорожные указатели и знаки 1968	В действии
Налогообложение товары и транспортных средств автотранспортного сектора 1956	В действии



Издано в феврале 2006 г.

Данный отчет произведен при содействии Европейского Союза.
Сведения, заключения, и объяснения, изложенные в данном документе, принадлежат исключительно Dornier Consulting and KLC и ни при каких обстоятельствах не должны восприниматься как политика или мнения, излагаемые Европейским Союзом.