

**Председателю Комитета по транспорту
Государственной Думы
Федерального Собрания РФ
Шишкарёву С.Н.**

Уважаемый Сергей Николаевич.

Тысячный коллектив ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» выражает Вам свою признательность за оказанное внимание к экономическим проблемам международных автоперевозчиков России. Ваш ответ на наше обращение свидетельствует не на словах, а на деле о непосредственном созидательном взаимодействии государственной власти с российским бизнесом. Что особенно важно в условиях разразившегося финансово-экономического кризиса и совместной выработке путей выхода из него. Но, к большому сожалению, такое взаимодействие происходит не всегда.

Например, в настоящее время по инициативе Министерства финансов и ФТС России, **без предварительного обсуждения бизнес сообществом** Государственной думой РФ в первом чтении рассмотрен законопроект № 380975-4 «О внесении изменений в Таможенный кодекс Российской Федерации», в котором предусмотрена и поправка в статью 214 ТК РФ. Поправка направлена на исключение ныне действующего положения Таможенного кодекса о том, что при завершении таможенного режима временного ввоза выпуском товаров для свободного обращения декларант вправе указать на уменьшение стоимости товаров, произошедшие вследствие их естественного износа при нормальных условиях эксплуатации.

Данная поправка в условиях кризиса направлена не на поддержку реального сектора российской экономики, а наоборот. Она еще больше усугубит финансово-экономическое положение международных автоперевозчиков России. Повлечет за собой сокращение автопоездов, рабочих мест, а, значит, и налоговых отчислений в бюджет. В конечном итоге проиграет и государство, и десятки тысяч граждан нашей страны, которые останутся без работы, а их семьи лишатся средств к существованию.

К большому сожалению, отечественная промышленность не выпускает грузовые автомобили, которые можно было бы использовать на международных перевозках в европейские страны. Поэтому российские международные автоперевозчики вынуждены закупать эту технику за рубежом. И принимают самое активное участие в выполнении правительственной Программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010)» в части удвоения экспорта транспортных услуг. По данным АСМАП в настоящее время по постановлению Правительства РФ № 147 от 11.03.2003 года «О дополнительных

мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок» в таможенном режиме временного ввоза находится свыше 16 тыс. автопоездов. В нашем холдинге из 354 автопоездов 195 (55%) также находятся в таможенном режиме временного ввоза. В условиях кризиса многие пользователи таких автопоездов и без вышеназванных поправок уже десятками возвращают их европейским владельцам из-за невозможности рассчитаться по договорам лизинга либо оплатить таможенные пошлины и налоги, подлежащих уплате при завершении таможенного режима временного ввоза. Если же убрать предусмотренную законом льготу, то будет еще хуже.

Не способствует выходу из кризиса и Письмо Минфина РФ от 15.02.2007 № 03-10-07/12 «О таможенной стоимости товаров, помещенных под таможенный режим временного ввоза, при завершении его выпуском товаров для свободного обращения», наложившее вето на применение пункта 2 статьи 214 ТК РФ. Мы Вас об этом информировали в предыдущем обращении. Министерство юстиции указало на то, что Министерство финансов РФ, разъясняя положения пункта 2 статьи 214 ТК РФ, явно вышло за рамки своих полномочий, и письмом от 29.04.2008 года, за № 01-1805 потребовало от Минфина отозвать вышеназванное Письмо. Прошел год, а Письмо не отозвано. Выходит, что Министерство финансов РФ и здесь выше Закона.

Российские международные перевозчики и без того находятся в неравном положении на рынке автоуслуг в сравнении с зарубежными конкурентами. Только моторное топливо в себестоимости затрат составляет свыше **40%**. Тогда как у наших западных конкурентов она не превышает и **20%**. Стоимость автопоезда для российского бизнеса, с учетом лизинговых платежей и таможенных пошлин обходится в **полтора раза** дороже, чем у наших конкурентов на Западе. Наши водители, чтобы не остаться без работы, одни и те же грузы из европейских стран вынуждены перевозить по более низким ставкам, чем их западные конкуренты. Существенная разница в затратной части и в доходах напрямую влияет на заработную плату водителей. Так, европейские водители получают до 40% от фрахта за перевозки грузов, наши же довольствуются лишь 15-17%.

Поэтому, если не приостановить принятия во втором чтении законопроекта № 380975-4 «О внесении изменений в Таможенный кодекс Российской Федерации», то финансово-экономическое положение российских международных автоперевозчиков ухудшится еще больше.

Уважаемый Сергей Николаевич, обращаемся к Вам за помощью не только как к Председателю Комитета Государственной думы. Вы являетесь по линии партии «Единая Россия» руководителем транспортного проекта «Транспорт объединяет Россию», членом Президиума фракции «Единая Россия» в Государственной думе. Мы

знаем Вас и как активного сторонника транспортников России. Неужели ведущая партия страны допустит, путем принятия поправки в статью 214 Таможенного кодекса РФ, устранение российских международных автоперевозчиков с евроазиатского рынка автоуслуг в угоду зарубежным конкурентам?

Убедительно просим Вас через Президиум фракции решить вопрос об отложении рассмотрения вышеназванного законопроекта во втором чтении и направлении его на предварительные согласования в бизнес сообщества в лице Торгово-промышленной палаты РФ, Российского Союза промышленников и предпринимателей, АСМАП, их региональных представителей.

Мы очень надеемся быть услышанными и правильно понятыми. Ведь мы представляем реальный сектор экономики с работающими людьми. А их только в нашем коллективе больше тысячи. Многие из них являются единственными кормильцами в своих семьях.

В своей просьбе мы не одиноки. Такой же позиции по данному вопросу придерживается не только российская АСМАП, но и Министерство транспорта России, которое 06.04.2009г. за № ЕМ-15/3257 направило соответствующие предложения в Министерство экономического развития Российской Федерации.

**С уважением и надеждой,
от имени тысячного коллектива
генеральный директор,
Заслуженный работник транспорта РФ,
Почетный гражданин Брянской области**

И.Ф. Трифанцов