



# АССОЦИАЦИЯ

МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ  
ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS INTERNATIONAUX  
ASSOCIATION OF INTERNATIONAL ROAD CARRIERS

125319, Москва, Ленинградский пр-т, 64, e-mail: asmap@asmap.ru, www.asmap.ru, тел. (095) 232-66-27, факс (095) 232-66-28  
ОКПО 05836619, ОГРН 1027739208166, ИНН/КПП 7714033420/771401001

64, Leningradskij prospect, Moscow, 125319, Russia, e-mail: asmap@asmap.ru, phone (095) 232-66-27, fax (095) 232-66-28

АСМАП - 1/2 - 1654  
«15» 04 2010 г.

Генеральному директору ОАО  
«Совтрансавто-Брянск-Холдинг»

И.Ф. Трифанцову

Уважаемый Иван Федорович!

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков рассмотрела Ваше письмо от 12.03.2010 г. № 211-с и сообщает, что некоторые положения письма легли в основу обращения международных автомобильных перевозчиков к Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину. Вместе с тем информирую по сути заданных Вами вопросов:

1. *Несмотря на то, что общими усилиями АСМАПа и международных автоперевозчиков удалось сохранить прежнюю редакцию части 2 статьи 214 ТК РФ, из-за минфиновского Письма от 15. 02. 2007 г., № 03-10-07/12 Таможенный кодекс РФ в этой части по-прежнему не действует. По нашему мнению следует в ближайшее время не только более активно добиваться отзыва Письма Минфином, но и выйти с предложением в Правительство РФ о внесении дополнения в 147-ое Постановление Правительства РФ, от 11.03.2003г. в виде пункта 2-А следующего содержания: «При завершении таможенного режима временного ввоза выпуск транспортных средств, указанных в пункте 2 настоящего Постановления, для свободного обращения декларант вправе указать на уменьшение их таможенной стоимости, произошедшие вследствие естественного износа транспортных средств, использованных для осуществления международных перевозок грузов при нормальных условиях эксплуатации. Корректировка таможенной стоимости транспортных средств может производиться, если декларант представляет в таможенный орган достоверную и документально подтвержденную информацию».*

В настоящее время вопрос возможности применения пункта 2 статьи 214 Таможенного кодекса Российской Федерации в части возможности уменьшения таможенной стоимости подвижного состава фактически утратил свою актуальность. В связи с вступлением в силу с 1 января 2010 г. Единого таможенного тарифа таможенного союза в отношении седельных тягачей и

магистральных грузовиков старше 3 лет введена ставка ввозной таможенной пошлины в размере 2,2-4,4 евро за 1 куб. см объема двигателя. Поэтому величина таможенной стоимости при выпуске в свободное обращение подвижного состава старше 3 лет существенного значения не имеет.

Кроме того, постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2003 № 147 будет признано утратившим силу одновременно с вступлением в силу Таможенного кодекса таможенного союза. В связи с этим, вопросы ввоза подвижного состава на прежних льготных условиях и его выпуска в свободное обращение будут регулироваться положениями этого кодекса, а также издаваемыми в соответствии с ним, решениями Комиссии таможенного союза, в подготовке которых принимают участие специалисты Ассоциации.

По вопросу отмены письма Минфина России от 15. 02. 2007 г. № 03-10-07/12 департаментом нормативно-правовой деятельности АСМАП подготовлено письмо на имя заместителя Министра финансов Российской Федерации С. Шаталова.

*2. Российские международные автоперевозчики из-за отсутствия в России производителя автопоездов, используемых на международных перевозках, вынуждены приобретать подвижной состав в Европе по договорам международного лизинга. Как коммерсантам, при приобретении большой партии подвижного состава нам иногда удается договариваться о снижении цен.*

В то же время, при растамаживании подвижного состава таможенные органы не учитывают контрактную стоимость транспортных средств, а оценивают их по каталогам, в которых цены для налогообложения выше рыночных.

*Просим добиться внесения в Таможенный кодекс РФ дополнения, в котором четко прописать статью по оценке таможенной стоимости приобретаемого по лизингу подвижного состава на основании контрактной стоимости.*

Методы определения таможенной стоимости не являются предметом регулирования Таможенного кодекса Российской Федерации. В настоящее время применение методов определения таможенной стоимости регулируются Законом Российской Федерации «О таможенном тарифе», а в будущем, Соглашением таможенного союза «Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза». Следует отметить, что методы определения таможенной стоимости опираются на условия сделки, а не на ее виды. Поэтому для такого вида сделки как лизинг, условия которого также могут быть различны, прописать отдельный порядок определения таможенной стоимости будет практически невозможно, поскольку это не отвечает мировым стандартам определения таможенной стоимости.

В решении этого вопроса необходимо опираться на правоприменительную практику, в частности, на имеющиеся судебные решения об оспаривании применения различных справочников цен (каталогов) при определении таможенной стоимости.

3. Конституция РФ в ст. 53 провозглашает право каждого на возмещение государством вреда, причиненного незаконными действиями (или бездействием) органов государственной власти или их должностных лиц. Например, за 2009 год потери только ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», связанные со сверхнормативными простоями на пересечении границы РФ и внутренних таможенных постах, составили 8 125 машинодней. Материальные потери выразились в 934 тыс. евро или 38,3 млн. руб. Получается, что каждый автопоезд в течение года простояивает на внутренних таможенных постах и при пересечении границы практически 1 месяц. А если учесть, что у нас 350 автопоездов, а в России их свыше 36 тыс., занимающихся международными перевозками, то потери от таких простоев в масштабах страны просто огромные.

Предлагаем установить в Таможенном кодексе РФ критерии материальной ответственности (размер %, суммовой или МРОТ, и т.п.) за убытки, причиненные перевозчикам и иным лицам вследствие неправомерных действий (решений) или бездействия таможенных органов.

АСМАП постоянно осуществляет мониторинг времени простоев, результаты которого используются в обращениях в Минтранс России, ФТС России, Росграницу и другие федеральные органы исполнительной власти, с целью принятия мер по снижению времени простоев.

Работа, проводимая АСМАП во взаимодействии с Минтрансом России, Ространснадзором, ФТС России, Росграницей и Росавтодором по обеспечению снижения времени простоев транспортных средств в 2009 г. на 13 наиболее нагруженных автомобильных пунктах пропуска, способствовала сокращению потерь российских и иностранных перевозчиков (по сравнению с 2008 г.).

#### На российско-финляндском направлении:

При общем сокращении перевозок через АПП «Брусничное» на 60,4%, АПП «Торфяновка» – на 25% и АПП «Светогорск» - на 58,1%, время ожидания при въезде в Российскую Федерацию через указанные пункты пропуска по итогам 12 месяцев 2009 г. сократилось соответственно на 100%, 83,2% и 99,3% соответственно. При этом потери российских автоперевозчиков в ожидании въезда в режимную зону этих АПП снизились на 94,8 % (на 128 млн. долл. США) и составили 6,9 млн. долл. США.

На подъезде к АПП «Торфяновка» со стороны Российской Федерации реконструирован участок дороги и площадка для стоянки грузового автотранспорта.

#### На российско-белорусском направлении:

При общем сокращении перевозок через ППУ «Красное» – на 29,1%, ППУ «Рудня» на 11,4%, время ожидания при въезде в Российскую Федерацию через указанные пункты приема уведомлений сократилось на 77% и 50% соответственно. При этом потери российских автоперевозчиков в ожидании въезда на эти ППУ снизились на 80% (на 14,6 млн. долл. США) и составили 3,7 млн. долл. США.

По инициативе АСМАП на ППУ «Красное» упрощена система транспортного контроля, Росавтодором реконструированы участки дорог на въезд и выезд с этого пункта приема уведомлений.

#### На российско-латвийском направлении:

При общем сокращении перевозок через АПП «Бурачки» на 26,3% время ожидания при въезде в Российскую Федерацию через указанный пункт пропуска сократилось на 27,7%. При этом потери российских автоперевозчиков в ожидании въезда в режимную зону АПП «Бурачки» за 12 месяцев 2009 г. снизились на 46,5% (на 4,7 млн. долл. США) и составили 5,4 млн. долл. США.

Необустроенность многих пунктов пропуска, а также случаи, когда часть перевозчиков прибывает на АПП, не имея необходимых документов, или представленные документы требуют подтверждения, а значит и дополнительного времени нахождения на АПП, приводят к простоям транспортных средств, ожидающих въезда на АПП. При таком положении дел предъявить требования к таможенным органам по возмещению ущерба представляется либо невозможным, либо крайне затруднительным.

Пунктом 2 статьи 413 Таможенного кодекса Российской Федерации предусмотрено, что таможенные органы возмещают вред, причиненный лицам и их имуществу вследствие неправомерных решений, действий (бездействия) своих должностных лиц и иных работников при исполнении ими служебных или трудовых обязанностей, в соответствии с гражданским и бюджетным законодательством Российской Федерации.

В связи с этим рассмотрение предложений об установлении некоего фиксированного размера материальной ответственности бесперспективно.

В случае понесения убытков истец (перевозчик) должен в судебном порядке доказать, что он понес ущерб именно от действий ответчика (таможенного органа) и документами подтвердить сумму ущерба по каждому конкретному случаю понесенного ущерба.

*4. Значительные простои автопоездов на внутренних таможенных постах (складах СВХ) обусловлены и отсутствием у грузополучателей денежных средств на уплату таможенных платежей. При этом таможенные органы нам открыто заявляют: «Клиент не заплатил – стойте». По сути, мы берем на себя функцию хранения грузов в таможенном режиме, тогда как данную функцию по закону должны исполнять СВХ. Автопоезда в ряде случаев сверхнормативно простоявают свыше 10 дней на СВХ.*

*Необходимо совершенствовать действующее таможенное законодательство, вменив в обязанность таможенных органов помещение на СВХ грузов, которые, например, в течение двух сверхнормативных дней не прошли таможенной очистки, т.е. груз не выпущен в свободное обращение. Тем самым автопревозчики будут освобождены от не свойственных им функций, а простои автотранспорта на внутренних таможенных постах резко сократятся.*

Возложение на таможенные органы функций по разгрузке и размещению товаров на СВХ, в случае если импортер в течение какого-то срока не предпринял действий по их таможенному оформлению, представляется бесперспективным.

В настоящее время государство жестко стоит на позициях минимизации затрат государственных органов при осуществлении ими контрольных функций. Так, в частности, Таможенным кодексом таможенного союза, несмотря на настойчивые возражения со стороны Ассоциации, установлена обязанность перевозчика по размещению товаров на временное хранение в месте доставки, если в течение 3-х часов после прибытия транспортного средства импортер не предпринял мер по началу таможенного оформления поступившего груза.

В этой связи можно только рекомендовать жестко регламентировать в договорах на перевозку время на выполнение импортером конкретных действий в месте доставки груза, штрафные санкции за просрочку этого времени и компенсации перевозчику возможных понесенных затрат.

*5. В целях стимулирования обновления основных фондов в РФ для предприятий, осуществляющих международные перевозки, которые вынуждены приобретать подвижной состав по договорам лизинга, установить на данный подвижной состав «0-ставку» по транспортному налогу и налогу на имущество сроком на три года.*

На условиях договора лизинга, по имеющимся экспертным оценкам, приобретается более 90 % новых автотранспортных средств для перевозки грузов в международном сообщении.

С целью стимулирования процесса обновления парка подвижного состава, эксплуатируемого российскими международными автопревозчиками, АСМАП в течение последнего времени неоднократно представляла в различные органы государственной власти, включая Правительство Российской Федерации, предложения, направленные на совершенствование применения на практике принципов справедливости и соразмерности обложения транспортным налогом коммерческого автомобильного транспорта.

Данный вопрос, в частности, был включен в Концепцию антикризисных мер АСМАП, утвержденной Правлением Ассоциации 30 декабря 2008 года.

Вместе с тем, учитывая, что транспортный налог относится к региональным налогам, поступления от которого учитываются в доходах бюджетов субъектов Российской Федерации по нормативу 100 %, а у законодательных органов субъектов Российской Федерации имеются полномочия по установлению размера ставок налога и введению дополнительных льгот, Министерство финансов Российской Федерации и Правительство Российской Федерации в настоящее время не поддерживают подобные предложения Ассоциации о внесении изменений в главу 28 части второй Налогового кодекса Российской Федерации. АСМАП продолжает работу по данному вопросу.

В части вопроса об установлении льгот по налогу на имущество организаций в отношении автотранспортных средств, эксплуатируемых на условиях договора лизинга, необходимо отметить, что ранее предложение АСМАП об исключении из налогооблагаемой базы по налогу на имущество организаций транспортных средств, являющихся объектом налогообложения по транспортному налогу, направлялись Ассоциацией в Минтранс России. Вместе с тем, принимая во внимание проводимую работу со стороны Правительства Российской Федерации по введению налога на недвижимость взамен налога на имущество организаций и земельного налога, предложения АСМАП не были поддержаны Минтрансом России.

*6. В целях прозрачности финансовых операций, для выявления серых налоговых схем принять закон об официальном бухгалтерском учете всех систем налогообложения.*

Подготовка новой редакции Федерального закона “О бухгалтерском учете” осуществляется Министерством финансов Российской Федерации уже длительное время. В целях координации работы федеральных органов исполнительной власти и привлечения представителей общественных организаций для подготовки указанного законопроекта Министерством финансов Российской Федерации во второй половине 2005 года была создана специальная Межведомственная рабочая группа.

Согласно текущей редакции подготовленного проекта федерального закона “О бухгалтерском учете”, размещенного на официальном сайте Минфина России в сети Интернет (по адресу <http://www.minfin.ru>), предусмотрено его вступление в силу с 1 января 2012 года.

*7. В целях защиты российских международных автопревозчиков, повышения его конкурентоспособности на европейском рынке автоуслуг, установить преференции в налоговом законодательстве для российских грузоотправителей и грузополучателей, которые для перевозки грузов пользуются услугами отечественных автопревозчиков.*

С целью использования мер защиты интересов национальных транспортных компаний на международном рынке автотранспортных услуг налоговым законодательством Российской Федерации в настоящее время предусмотрено взимание налога с доходов от международных перевозок, получаемых иностранными организациями на территории Российской Федерации (пп. 8 п. 1 статьи 309 НК РФ). Указанная норма применяется с учетом положений международных договоров Российской Федерации во избежание двойного налогообложения.

Для рассмотрения вопроса о введении отдельных преференций в законодательстве Российской Федерации о налогах и сборах в отношении заказчиков автотранспортных услуг, привлекающих для их исполнения в приоритетном порядке российских перевозчиков, на наш взгляд, потребуется проведение правовой экспертизы на предмет соответствия предлагаемых мер законодательству Российской Федерации и нормам международного права.

В частности, статьей 5 Федерального закона от 08.12.2003 г. № 164-ФЗ “Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности” предусматривается, что торговая политика Российской Федерации строится на основе соблюдения общепризнанных принципов и норм международного права, а также обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации.

Среди важнейших принципов законодательства Российской Федерации о налогах и сборах предусматривается справедливое и соразмерное налогообложение, а также требование о том, что налоги и сборы не могут носить дискриминационный характер.

Также одним из основополагающих принципов функционирования, например, Всемирной торговой организации (ВТО), членами которой являются свыше 150 стран, является предоставление режима наибольшего благоприятствования. На данном принципе основывается, в том числе Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС),<sup>1</sup> в соответствии с которым каждая страна – член ВТО обязана предоставлять без всяких условий поставщикам услуг из любой другой страны – члена ВТО режим не менее благоприятный, чем установлен для национальных поставщиков услуг. Из режима наибольшего благоприятствования допускаются отдельные исключения, которые должны быть зафиксированы в списках специфических обязательств.

Статьей 34 Федерального закона № 164-ФЗ от 08.12.2003 г. “Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности” предусмотрено аналогичное правило – иностранным исполнителям услуг предоставляется режим не менее благоприятный, чем режим, предоставляемый российским исполнителям услуг.

Кроме того, сообщаем, что Ассоциация в 2009 году инициировала обращение Минтранса России в Минэкономразвития России с предложением установить приоритет транспортных услуг, оказываемых российскими лицами, по отношению к транспортным услугам, оказываемым иностранными лицами, при размещении заказов на перевозку

внешнеторговых товаров для государственных и муниципальных нужд, на что Минэкономразвития России уполномочено в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов для поставки, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

В ответном письме Минэкономразвития России указало, что «преференции на указанные услуги не найдут практического применения», в связи с чем фактически не поддержало данное предложение.

*10. По данным Росстата у наших европейских конкурентов по международным автоперевозкам моторное топливо в затратной части составляет лишь **около 20%**. Тогда как в нашей **нефтедобывающей стране** эта цифра в два раза выше, - **до 40%**.*

*Для скорейшего выхода из продолжающегося экономического кризиса в развитых европейских странах стоимость топлива была снижена в разы. В нашей же стране она продолжает расти до настоящего времени!*

Для создания равных экономических условий российским международным автоперевозчикам с европейскими конкурентами необходимо добиться государственного регулирования цен на нефтепродукты, вплоть до введения дотаций при превышении у нас затратной части топлива свыше 20%, по аналогии дотирования цен для сельхозпроизводителей.

Данное предложение взято за основу при подготовке обращения российских международных автомобильных перевозчиков к Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину.

*11. На межправительственном уровне решить вопрос о праве въезда российских автопоездов в международном сообщении на территорию Польши с объемом в них топлива, предусмотренных технологическими баками автотранспортного средства.*

После подписания в августе 1996 года Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Польской Республики о международном автомобильном сообщении польской стороной была заблокирована работа по вступлению Соглашению в силу. Причиной послужило то, что после дополнительного анализа ряд положений Соглашения не удовлетворил польскую сторону. Одним из таких положений была норма по беспошлинному ввозу топлива. Польская сторона настаивала на ограничении ввоза топлива на территорию сторон со ссылкой на свое внутреннее законодательство.

После длительных переговоров в 2003 году был подписан Протокол о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о международном автомобильном сообщении и Протокол о его применении,

которым предусматривалось ограничение беспошлинного ввоза топлива в количестве 200 литров.

Указанная норма не отвечала интересам российских перевозчиков, т.к. приводила к повышению себестоимости перевозок из Европы в Россию. В связи с этим, на протяжении последних лет неоднократно инициировался вопрос об отмене ограничений по ввозу топлива и возврате к первоначальному тексту Соглашения.

В 2008 году в обсуждении данной проблемы наметился положительный сдвиг и в конце года польская сторона проинформировала об изменении национального законодательства в части увеличения нормы по беспошлинному ввозу топлива с 200 до 600 литров. Данное изменение не в полной мере удовлетворяет российских перевозчиков и в ходе неоднократных переговоров в течение 2009 – начала 2010 годов Минтранс России и АСМАП предпринимали попытки договориться с польской стороной о снятии ограничений на беспошлинный ввоз топлива. Однако Министерство инфраструктуры Польши, ссылаясь на позицию Минфина Польши, указала на невозможность в настоящий момент разрешить беспошлинный ввоз топлива в объеме баков.

В результате, в соответствии с договоренностями, достигнутыми на встрече заместителей министров транспортных ведомств (24.02.2010г., г. Москва), стороны приступили к процедуре внесения изменений в действующее Соглашение, в части замены нормы беспошлинного ввоза топлива с 200 л на 600л.

Вместе с тем, Министерство транспорта Российской Федерации по инициативе АСМАП намерено продолжить работу с польскими компетентными органами по снятию ограничений на беспошлинный ввоз топлива.

12. Банковская система в период финансового кризиса получила достаточно преференций со стороны государства, которые предполагалось направить на повышение ликвидности реального сектора экономики. К сожалению, государственные деньги до реального сектора экономики так и не дошли. На сегодняшний день при ставке рефинансирования ЦБ -8,5%, мы получаем кредиты под 21% годовых.

Считаем необходимым и возможным законодательно ограничить в банках рост кредитных процентов до 50% от ставки рефинансирования ЦБ по кредитным ресурсам, представляемым на пополнение оборотных средств предприятий или для инвестирования реального сектора экономики.

Данное предложение взято за основу при подготовке обращения российских международных автомобильных перевозчиков к Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину.

*13. Длительные новогодние «каникулы» негативно влияют на экономику страны и дезорганизуют работу предприятий и организаций. По оценкам ведущих экономистов России за эти дни потери составляют до 2 % от ВВП страны. При этом российские международные автоперевозчики теряют 2/3 месячного дохода, реальные убытки составляют 178 млн. долларов или 5,340 млрд. рублей.*

*Потери во время новогодних каникул возникают на территории России из-за длительных простоев автопоездов на терминалах в ожидании таможенных процедур, а так же в ожидании загрузки или разгрузки внешнеэкономических грузов.*

*В связи с этим предлагаем добиться от правительства сделать нерабочими лишь 31 декабря, когда все и так готовятся к празднованию Нового года, а также 1 и 2 января.*

*Данное предложение взято за основу при подготовке обращения российских международных автомобильных перевозчиков к Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину.*

*14. Необходимо предпринять меры по упорядочению государственного регулирования фрахта в системе международных российских перевозок. Установить минимальный уровень фрахта, ниже которого транспортному экспедитору будет запрещено осуществлять продажу (перепродажу) фрахта автоперевозчикам. По аналогии регулирования цен в морском транспорте.*

*Вопрос установления минимального уровня фрахта для автоперевозчика не может быть решен положительно, поскольку с введением рыночных принципов регулирования сектора автотранспортных услуг тарифы на автомобильные перевозки грузов, как на международных перевозках, так и на внутреннем рынке Российской Федерации, были отменены, и механизмы их централизованного установления в настоящее время отсутствуют.*

*15. В целях сокращения рисков и усиления ответственности экспедиторов перед перевозчиком ввести страхование транспортно-экспедиционной деятельности. По аналогии с турфирмами.*

Конкурентоспособность экспедитора зависит не только от объема и качества оказываемых им услуг, но и от гарантий его финансовой устойчивости в случае невыполнения договорных обязательств. Одним из инструментов, обеспечивающих такую гарантию, является страхование ответственности.

Страхование ответственности экспедитора предлагают многие российские страховые компании, имеющие лицензии на осуществление данного вида страхования. В то же время правоприменительная практика,

прослеживающаяся в ряде решений арбитражных судов, в том числе высших судебных инстанций, ставит под вопрос легитимность данного вида страхования.

В связи с этим представляется правильным включение в проект федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» нормы, предусматривающей, что при осуществлении транспортно-экспедиторской деятельности экспедитор вправе застраховать свою ответственность (абзац третий пункта 3 статьи 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» в редакции, предлагаемой законопроектом).

Вместе с тем, аналогичное право страховать свою ответственность должно быть предусмотрено и для перевозчиков. В противном случае возникнет ситуация, при которой страховая компания, выплатившая страховое возмещение клиенту экспедитора, будет пытаться взыскать соответствующую сумму с перевозчика.

В связи с этим представляется целесообразным параллельно решать вопросы предоставления права как экспедитору, так и перевозчику страховать свою ответственность по договору, и вносить изменения не только в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», но и в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

*16. Уровнять с европейскими штрафные санкции для иностранных автоперевозчиков на территории России. Это достаточно большой источник пополнения государственного бюджета. К тому же он поставит российских автоперевозчиков в данном вопросе в равные условия с иностранными автоперевозчиками.*

19 марта 2010 года Государственная Дума Российской Федерации приняла во втором чтении проект № 166782-4 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 11 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», предусматривающего существенное увеличение штрафов, налагаемых на иностранных перевозчиков, нарушающих правила осуществления международных автомобильных перевозок на территории Российской Федерации.

Законопроект предусматривает значительное (до 500 тысяч рублей) увеличение штрафов, взыскиваемых с иностранных перевозчиков за осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений и за каботаж, а также наделение компетентных органов правом задерживать транспортные средства таких перевозчиков до уплаты ими штрафа, как это практикуется в большинстве европейских стран.

**17. Мерами межправительственных соглашений добиться ликвидации неравенства между российскими международными перевозчиками и их иностранными конкурентами путем сокращения доли иностранных международных автоперевозчиков на российском рынке с 65% до 50%.**

Данная тема сейчас особенно актуальна, так как помимо кризиса идет масштабное строительство олимпийских объектов в Сочи с использованием зарубежных материалов и реализация других федеральных проектов.

Благодаря последовательной поддержке со стороны Минтранса России предложений АСМАП по защите интересов отечественного международного автотранспорта, в т.ч., в рамках разрешительной системы, в последние годы обеспечено повышение доли российских перевозчиков на приоритетных направлениях международных автомобильных перевозок. По таким ключевым европейским странам как Финляндия, Германия, Италия, Норвегия, Швеция, Дания, Португалия российская доля значительно превышает 50%. По ряду стран доля российских перевозчиков приближается к этим показателям, например, по Австрии, Бельгии, Греции, Нидерландам. Доминирует российский перевозчик и на значимых восточных направлениях, таких как Китай и Монголия. В то же время, есть ряд направлений, где, в отсутствие количественных ограничений контингентов разрешений или даже при наличии безразрешительной системы участие российского автотранспорта менее активно. Например, в двусторонних перевозках в сообщении с Киргизией, Молдовой, Украиной, Казахстаном, Беларусью, не требующих наличия разрешений, доля российских перевозчиков составляет от 2,5 до 26%, аналогичная ситуация складывается по другим бывшим республикам СССР, а также на ряде направлений в сообщении со странами Восточной Европы. В этих условиях добиться увеличения доли российского автотранспорта в целом на рынке международных автоперевозок невозможно без заинтересованности самих российских перевозчиков в развитии перевозок на менее привлекательных направлениях.

**18. Российские международные автоперевозчики находятся в неравных условиях с автоперевозчиками иностранных государств и по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Российским автоперевозчикам приходится дважды страховать одну и ту же ответственность:**

- на территории РФ – ОСАГО;
- на иностранной территории – «Зеленая карта».

Вместе с тем, в соответствии с условиями международной системы «Зеленая карта» страховая защита действует на территории стран – участниц бюро «Зеленая карта», к которому относится и Россия. Наличие действующей «Зеленої карты», выданной уполномоченным страховщиком в стране регистрации автотранспортного средства, освобождает владельца/водителя от необходимости дополнительного

*страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории другого государства — участника соглашения. Просим содействия в решении этой проблемы.*

*Кроме того, «Зеленая карта», например, немецкой страховой компании «Софаг» нам обходилась в переводе на рубли в 23 тыс. рублей. Российский же союз автостраховщиков (РСА) по «Зеленой карте» ежеквартально устанавливает страховую выплату от 28 до 32 тыс. рублей! До каких пор примыкающие структуры будут паразитировать на производственниках?*

По мнению АСМАП, существующий принцип построения тарифов страхования делает для перевозчиков невыгодным приобретение страховых сертификатов «Зеленая карта» на наиболее востребованные в условиях кризиса короткие сроки страхования (один, три и шесть месяцев). Стоимость таких краткосрочных полисов непропорционально высока по отношению к базовому годовому тарифу. Стоимость трехмесячного полиса составляет 55 %, а шестимесячного – 80 % от стоимости годового полиса.

По инициативе АСМАП указанный вопрос был вынесен на обсуждение – в ходе встречи Президента ТПП Е.М. Примакова с заместителем Председателя Правительства И.И. Шуваловым, посвященной мерам поддержки российских международных автомобильных перевозчиков.

В результате, по поручению Аппарата Правительства, Минфин России рассмотрел указанный вопрос и письмом от 03.03.2010 №05-04-19/7 направил в Российский союз автостраховщиков (РСА) запрос о возможности снижения базовых страховых тарифов, снижения расходов на ведение дела в структуре тарифной ставки, корректировки коэффициентов страховой премии в зависимости от срока страхования.

Вопрос находится на контроле АСМАП.

*19. 11 марта 2010 года «Российская газета» опубликовала информацию о законодательной инициативе Минтранса России о дополнительных дорожных сборах с большегрузных фур весом более 12 тонн. И это при том, что в период глубочайшего кризиса прошлого года, в отсутствие прибыли у транспортников, Госдума уже приняла решение о праве регионов на десятикратное увеличение налоговых сборов с каждой лошадиной силы транспортного средства. Проявленная Минтрансом инициатива в условиях продолжающегося кризиса и серьезной убыточности автомобильных перевозок грузов звучит вдвое кощунственно. На Западе во время кризиса для сохранения рабочих мест и самого производства в рентабельном секторе экономики снижают налоговое бремя на производителей, а у нас с точностью до наоборот, – второй год производственники терпят убытки, выживают как могут, а родное министерство вместо поддержки и помощи второй год подряд инициирует дополнительные для нас финансовые нагрузки. Невольно возникает вопрос: «Инициативы Минтранса направлены на банкротство российских грузоперевозчиков, в угоду нашим европейским конкурентам?».*

*Поэтому просим АСМАП довести до сведения Правительства РФ категорическое несогласие международных автоперевозчиков России с вышеназванной инициативой Министерства транспорта России.*

Данное предложение взято за основу при подготовке обращения российских международных автомобильных перевозчиков к Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину.

*20. Установить квотирование автопарка при членстве в АСМАП.*

Установление каких-либо ограничений (квотирования) в размере парка подвижного состава членов АСМАП будет носить дискриминационный характер в сравнении с другими российскими перевозчиками, не входящими в Ассоциацию. Для сведения, из 4371 договора АСМАП с перевозчиками на оказание услуг по выдаче иностранных разрешений только 1951 договор заключен с действительными членами АСМАП.

*21. Запретить аренду подвижного состава для работы на международных рынках, за исключением аренды между головной компанией, являющейся членом АСМАП и дочерними обществами - со 100% долей головной компании, так же являющимися членами АСМАП.*

Предложение по ограничению использования российскими перевозчиками арендованного подвижного состава при международных автоперевозках, в рамках системы допуска к международным автомобильным перевозкам, а также при внесении изменений в условия распределения иностранных разрешений, не нашло поддержки Министерства транспорта Российской Федерации в связи с негативным заключением юридической службы министерства.

Президент

Е.С. Москвичев

*С уважением,  
Е.С. Москвичев*