

**Президенту Российского
автотранспортного Союза**

Марчуку И.Д.

Уважаемый Иван Дмитриевич.

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. С целью оказания помощи российским международным автоперевозчикам 11 марта 2003 года Правительством РФ принято постановление № 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок». Оно позволило нам ввозить автотранспортные средства в режиме временного ввоза с полным условным освобождением от таможенных пошлин на период до 10 лет.

По данным Минтранса РФ со времени издания постановления Правительством РФ до 2009 года российскими перевозчиками по договорам лизинга приобретено около 16 тыс. современных автопоездов с привлечением зарубежных инвестиций на сумму более 3 млрд. долларов США. При этом доля российских перевозчиков на рынке международных транспортных услуг увеличилась с 33,6% в 2003 году до 41,3% в 2008 году, с ежегодным общим увеличением объемов перевозимых грузов. Заметно возросли отчисления в виде налогов в бюджеты всех уровней и созданы дополнительные рабочие места. Например, только по нашему предприятию (члену Брянского отделения РАС), в котором трудится около тысячи человек, с парком в 320 автопоездов, за последние четыре года налоговые отчисления возросли почти вдвое, - с 45 млн. рублей в 2005 году, до 88 млн. рублей в 2008 году. Предприятие вышло на

уровень получения доходов до одного млрд. рублей в год. При этом 90% получаемой прибыли идет исключительно на развитие производства.

В настоящее время после всех выплат по договору лизинга возникла необходимость в выводе первых закупленных автопоездов из таможенного режима временного ввоза в свободное обращение. И вот на этом этапе нашего хозяйствования Правительство РФ в лице Минфина стало проявлять, мягко говоря, непоследовательность, выразившуюся в следующем.

С одной стороны действует пункт 2 статьи 214 Таможенного кодекса РФ, в котором сказано, 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.**

Министерство транспорта РФ также стоит на позиции необходимости исполнения данного закона, как нормы прямого действия.

Министерство же финансов придерживается иной точки зрения и Письмом 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» наложило запрет на применение таможенной службой вышеназванного закона. По мнению Минфина, независимо от времени ввоза первоначальная таможенная стоимость ввезенного автопоезда в рамках 147 постановления Правительства РФ должна оставаться неизменной. Очевидно, что при таком вольном отношении к закону со стороны представителей центральной власти, мы еще не скоро устраним в России правовой нигилизм, о наличии которого часто говорит наш Президент.

После многочисленных обращений международных автоперевозчиков и АСМАПа Министерство юстиции указало на то, что Министерство финансов, 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. Однако до настоящего времени Письмо не отозвано, больше года проблема остается нерешенной.

Кроме того, понимая юридическую несостоятельность аргументов, изложенных в вышеназванном Письме, Министерством финансов и ГТК РФ инициировано рассмотрение и уже рассмотрена в первом чтении поправка в статью 214 Таможенного кодекса, исключающая слова 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. При этом по имеющимся сведениям, данная норма законопроекта **ни в ТПП России, ни в Российском Союзе промышленников и предпринимателей, ни в Российском автотранспортном Союзе, ни в АСМАПе предварительно не обсуждалась.**

Невольно напрашивается сравнение. Например, президент Белоруссии своим указом от 25.03.2008 года установил нулевые ставки ввозных таможенных пошлин на новую автомобильную грузовую технику, отвечающую стандартам евро-5 и полуприцепов к ним. В условиях разразившегося кризиса

правительства Западных стран предоставили производителям налоговые льготы, уменьшили процентные ставки по кредитам, в разы снизили цены на моторное топливо.

У нас же все с точностью до наоборот. На момент принятия Правительством РФ 147-го постановления действовала статья 214 Таможенного кодекса РФ, действительно предоставляющая определенные льготы российским международным автоперевозчикам. А когда российские производители в рамках этих нормативных актов приобрели около 16 тысяч автопоездов и подошло время их вывода из таможенного режима временного ввоза в свободное обращение, то Минфин своим Письмом сначала заблокировал применение статьи 214 ТК РФ, а затем и вовсе инициировал процесс исключения из закона предусмотренной льготы. «Мышеловка» для производителей захлопнулась. Поэтому мы и обратились в Правительство РФ через депутатов Государственной Думы с просьбой быть последовательными в своих решениях и не менять правила игры для российских предприятий в худшую сторону, тем более в условиях разразившегося кризиса. Однако ясного ответа на вопрос, будет действовать предусмотренная законом льгота по таможенному оформлению автопоездов или нет, пока не получили. А на просьбу о дополнении 147 постановления Правительства РФ положением о применении нулевой таможенной ставки к лизинговым автопоездам после 7 лет их эксплуатации и вовсе получили отказ.

Для сведения. В 2004 году автопоезд за рубежом стоил 87 тыс. евро (или 3 млн. 741 тыс. рублей). Приобретая его в лизинг, мы дополнительно выплачиваем лизингодателю еще 10548 евро (или 453,6 тыс. рублей). Плюс 800 евро (34,4 тыс. руб.) за доставку автопоезда в Россию. Итого стоимость приобретаемого автопоезда для нас, в сравнении с нашими зарубежными конкурентами, автоматически возрастает на 11348 евро (или 448 тыс. руб.). А если учесть, что только в нашем предприятии из 320 автопоездов 166 находится в режиме временного ввоза, то общая сумма переплат равна 74 млн. 368 тыс. рублей.

Исходя из позиции Министерства финансов, для перевода того же автопоезда 2004 года из таможенного режима временного ввоза в свободное обращение, мы должны заплатить от его первоначальной (а не остаточной, как предусмотрено законом) стоимости - 267,3 тыс. рублей. На 166 автопоездов общая сумма таможенных платежей по нашему предприятию составит 44 млн. 370 тыс. рублей.

Таким образом, в сравнении с зарубежными конкурентами за каждый автопоезд мы переплачиваем 715,3 тыс. рублей (пятую часть всей стоимости!). А за 166 автопоездов, соответственно – 118 млн. 738 тыс. рублей.

Из-за падения провозных ставок в условиях кризиса и экономически необоснованных цен на моторное топливо в нашей нефтедобывающей стране в первом квартале 2009 года международные автоперевозки стали нерентабельны. На каждую среднесписочную автомашину убытки составили 119,8 тыс. рублей. Общая сумма убытков общества за этот период – 38,6 млн. рублей. И это по предприятию, неоднократно признававшимся лидером в

области международных автоперевозок России. А что говорить об остальных владельцах 16 тысяч автопоездов, ввезенных по 147 постановлению Правительства РФ?

Поэтому, уважаемый Иван Дмитриевич, от лица всех международных автоперевозчиков России, прошу Вас вникнуть в суть созданной Министерством финансов проблемы и принять зависящие от Вас и вверенного Вам Союза меры по недопущению в условиях кризиса развала отрасли российского хозяйства в угоду нашим зарубежным конкурентам, а именно:

- в рамках антикризисных мер Правительству РФ вернуться к рассмотрению вопроса о дополнении 147-го постановления 0% ставкой таможенных платежей для лизинговых автопоездов после 10 лет их эксплуатации на международных перевозках;

- прекратить дальнейшее рассмотрение в Госдуме изменений в статью 214 Таможенного кодекса РФ и оставить ее в ныне действующей редакции;

- добиться отмены Письма Министерства финансов РФ от 15.02.2007 № 03-10-07/12

Приложение: копии писем депутатам Государственной Думы
на 7 листах; копии ответов от депутата Госдумы
и Правительства РФ на 4 листах.

**С глубоким уважением,
генеральный директор,
Заслуженный работник транспорта РФ,
Почетный гражданин Брянской области**

И.Ф. Трифанцов