



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ
CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY OF ROSTOV REGION

Союз «Торгово-промышленная палата Ростовской области»
пр. Кировский, 40 А, г. Ростов-на-Дону, 344022, Россия | 40A Kirovskiy ave., Rostov-on-Don, 344022, Russia
Тел/факс | tel/fax: +007 (863) 2687600, 2687601 | e-mail: tpp@tppro.ru | www.tppro.ru
ОГРН 1026100004457 ИНН 6163020004 КПП 616301001

№ 532/08

25» мая 2016г.

Директору департамента
по работе с объединениями
предпринимателей
Торгово-промышленной палаты
Российской Федерации
Г.П.Манжосову

На № 08/0284 от 20.05.2016

ID проекта: 02/04/04-16/00048328

О проекте Федерального закона «О внесении
изменений в статьи 361 и 362 части второй
Налогового кодекса Российской Федерации»

Уважаемый Геннадий Петрович!

По существу указанного проекта федерального закона, разработанного Минфином России, полагаем необходимым отметить следующее.

Принятие законопроекта не приведет к достижению целей, обозначенных в законопроекте, но при этом существенно затруднит осуществление экономической деятельности в стране.

Как следует из сводного отчета о проведении оценки регулирующего воздействия проекта акта, законопроект направлен на обновление автомобильного парка в целях улучшения экологии с помощью экономического стимулирования вывода из эксплуатации старых грузовых автомобилей и автобусов путем повышенного налогообложения

транспортных средств, имеющих большой срок эксплуатации и высокий уровень выбросов вредных веществ в атмосферу (п. 1.4).

Позиция Минфина России внутренне противоречива и направлена исключительно на увеличение налоговой нагрузки на перевозчиков.

Декларируя необходимость улучшения экологии посредством обновления автомобильного парка, Минфин России одновременно признает недостаточность мер, принимаемых государством по выпуску высокоэкологичных автомобилей (пункт 3.3 сводного отчета).

В сложившихся условиях явно затруднительно и приобретение таких автомобилей у иностранных поставщиков.

То есть, возможность приобретения высокоэкологичных автомобилей хозяйствующими субъектами государством не обеспечена.

Автотранспортные предприятия, хозяйствующие субъекты не имеют свободных средств для обновления автопарка, получение кредитов в банках затруднено в том числе и высокой стоимостью заемных денег.

Следует учитывать, что согласно Постановлению Правительства РФ от 01.01.2002 N 1 (ред. от 06.07.2015) "О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы" сроки полезного использования автотранспорта, включая автобусы средние и большие, составляют от 3 до 10 лет.

Говоря об экономическом стимулировании обновления автопарка в условиях полного отсутствия объективных предпосылок для массового обновления автомобильного парка в стране, Минфин России особо и не скрывает своей цели – введение повышенного налога на владельцев транспортных средств.

Такой вывод вытекает в том числе и из раздела 5 формы сводного отчета, согласно которому сроки достижения декларируемых целей (улучшение экологии) разработчика не интересуют вообще.

Последствия усиления налоговой нагрузки не просчитаны, с большой долей вероятности усиление налоговой нагрузки приведет к необходимости повышения тарифов на перевозки либо вывода автотранспорта из обращения и сокращение числа перевозок.

Увеличение налоговой нагрузки на перевозчиков будет способствовать и увеличению цен на товары (услуги) потребителей, что с неизбежностью приведет к повышению стоимости товаров для населения.

Об экологии в данном контексте вообще не вспоминается, она представляется только в качестве удобного повода Минфину России для увеличения налогов на бизнес.

Если государство действительно преследует цели обновления автомобильного парка в стране, необходимо последовательно осуществлять меры поддержки обновления основных средств, включая уже выработанные (например, Федеральным законом от 29.12.2006 N 264-ФЗ (ред. от 12.02.2015) "О развитии сельского хозяйства" предусмотрено оказание финансовой поддержки производителям сельхозпродукции для обновления основных средств).

Постановлением Правительства РФ от 08.09.1997 N 1143 "Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации" определена основа для формирования транспортной политики государства, разработки и реализации федеральных и региональных целевых программ в области транспорта, транспортного машиностроения и транспортного строительства, решения других принципиальных, зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей и народнохозяйственного комплекса в целом.

Предполагалось создать механизм, координирующий экономические интересы инвесторов, разработчиков, производителей и потребителей новой транспортной техники, оказание государственной поддержки отраслям промышленности, обеспечивающим транспорт основными техническими средствами.

Правительство страны не смогло обеспечить исполнение данной концепции, но это не может выступать в качестве основания повышения налоговой нагрузки на бизнес.

Президент Союза
«Торгово-промышленная палата
Ростовской области»



Н.И.Присяжнюк

Кочура В.Н.
268-76-17