

Налоги бьют по легальному бизнесу



В России изменилось законодательство: на федеральном уровне установлена шкала ставок транспортного налога, в пределах которой в субъектах РФ имеют право устанавливать его размер для владельцев подвижного состава. Как это отразилось на состоянии рынка автоперевозок?

Игорь Артемьев, председатель комиссии по транспорту Законодательного собрания Санкт-Петербурга:

— Период недооценки транспортного сектора Санкт-Петербурга на федеральном уровне закончился. Транспорт стал интересен крупным финансово-промышленным группам как объект инвестиций. Настал благоприятный период для модернизации петербургского транспортно-транзитного комплекса. Она должна основываться на принципах маркетингового подхода.

Власти заинтересованы в переориентации стратегии развития Санкт-Петербурга: ранее город играл прежде всего роль транзитного центра и входа в российскую систему международных транспортных коридоров. Сейчас важно, чтобы он стал логистическим и дистрибутивным центром на Северо-Западе РФ.

Эти положения и диктуют те перемены, которые происходят в городском законодательстве. Большегрузные автомобили разрушают проезжую часть улиц города. Поэтому их собственники должны платить больше, чем владельцы легковых машин. Для автотранспортных компа-

ний ранее были сделаны послабления, которые, как предполагалось, они направят на инвестиции в подвижной состав.

Теперь ставки налога увеличились. При этом послабление сделано только владельцам новых экологически чистых машин. Те, кто не проедал свою прибыль, а вкладывал средства в развитие, должны быть в выигрыше.

Вячеслав Лазарян, генеральный директор компании «Совтрансавто-Петербург»:

— Автоперевозчики грузов долгое время полагали, что представители городских властей должны с ними советоваться, прежде чем начинать реформировать транспортный комплекс. Поэтому предпочитали помалкивать о своих проблемах. Однако в правительстве Петербурга сочли, что молчание — признак согласия. И решили поднять транспортный налог. Причем значительную нагрузку определили владельцам большегрузных машин (объем двигателя свыше 250 л.с.). Налог на лошадиные силы должен был частично компенсировать потери доходов, которые произошли после изменения российского законодательства, регламентирующего порядок наполнения территориальных дорожных фондов. Принцип простой: «пользователь платит». А кто больше всего разрушает проезжую часть улиц? Грузовики...

Хотя наивно полагать, что это единственный мотив. Объемы автомобильных грузоперевозок в Петербурге с каждым годом растут. Грузовиков в городе становится больше. А налогов с их владельцев собирают немного. В основном с тех, кто легально платит налоги — с крупных автопредприятий.

Ставка налога на владельцев подвижного состава согласно федеральному законодательству установлена в пределах от 17 до 85 руб. на 1 л.с. В Санкт-Петербурге установили планку в 65 руб. Это в два с лишним раза больше, чем в 2005 году. Никто не ждет, что налогов с предпринимателей будут брать меньше. Но, по-видимому, налоговую нагрузку целесообразно поднимать хотя бы пропорционально уровню инфляции, а не так резко. Особенно если учесть, что расходы автоперевозчиков по мере удорожания топлива растут.

Если же говорить о привилегиях, которые получают собственники экологи-

чески чистого подвижного состава, то большинство петербургских компаний, занятых автоперевозками, под объявленные законодателями критерии не попадают. Так быстро обновить свой парк, как хотят власти, они не в состоянии. В других странах есть программы поддержки автоперевозчиков. В РФ такого нет.

Сергей Ковальчук, генеральный директор компании «ТрансЭЖ»:

— Видимо, власти представляют себе рынок автоперевозок в искаженном свете. Значительная часть большегрузных машин, которая разрушает проезжую часть Петербурга, транзитные. Как правило, они принадлежат частным лицам и зарегистрированы в тех субъектах РФ, где установлены минимальные ставки налогов. И те меры, которые задуманы властями, ожидаемого эффекта не принесут. А вот конкурентоспособность петербургских компаний снизится. И часть из них будут вынуждены, вероятно, уйти с рынка.

Такая позиция выглядит странно, потому что, например, сейчас наблюдается приток транспортных средств из других регионов. И совсем не новых, не экологически чистых, которые вытесняют машины петербургских автоперевозчиков. Все окраины города забиты грузовиками, которыми управляют водители-гастарбайтеры, нанятые владельцами этих машин за гроши. Водители ставят автопоезда на обочины, в кабинках фур они спят и питаются. И это цивилизованный рынок?

Рынок автоперевозок нужно регулировать. Но не так, как это намерены делать в Санкт-Петербурге. В западных странах, например, существуют определенные правила доступа на рынок, связанный с грузоперевозками по автодорогам. В РФ он открыт для всех подряд. В том числе, для тех, кто укрывает свои доходы в «тени». Кто экономит на обеспечении безопасности перевозок.

В Комитете по транспорту Санкт-Петербурга в прошлом году обещали упорядочить движение по улицам города транзитных грузовиков. Власти обещали наладить диалог с предпринимателями, найти способ, как сбалансировать интересы транспортных компаний, дорожного строительства и сопутствующего автоперевозкам сервиса. Но, похоже, на том дело и завершилось.