

В Совет при Президенте Российской Федерации  
по развитию гражданского общества и правам человека

Советнику Президента РФ  
по правам человека — Председателю Совета  
Федотову Михаилу Александровичу

от Шишкова Алексея Сергеевича

В настоящее время в СМИ широко пропагандируется ложный тезис о том, что владельцы пикапов по собственной инициативе делают свои автомобили (пикапы) грузовыми, чтобы сэкономить на таможенных пошлинах и транспортном налоге, но, не смотря на это, владельцам пикапов идут навстречу и помогают получить пропуск для съезда с грузового каркаса.

Эта заведомо недостоверная информация распространяется Департаментом транспорта и развития дорожной инфраструктуры г. Москвы (далее — ДТ), а именно, лично самим заместителем мэра г. Москвы, руководителем ДТ М.С.Ликсутовым (<http://daily.rbc.ru/interview/business/09/02/2015/54d73d849a7947745a90bb71#xtor=AL->)

Первая заведомо недостоверная информация — это утверждение, что владельцы пытались сэкономить на налогах и пошлинах и поэтому сами сделали свои пикапы грузовыми.

Тип транспортного средства указывается в Паспорте транспортного средства (далее — ПТС) автомобиля, который выдается, таможней (для автомобилей иностранного производства), или заводом-изготовителем (для автомобилей собранных на территории РФ).

Граждане — владельцы пикапов не могут никак повлиять на заполнение ПТС.

Официально продаваемые в РФ пикапы ввозятся представительствами соответствующих марок, а не самими гражданами — их будущим владельцами.

Даже в тех немногочисленных случаях, когда граждане самостоятельно ввозят пикапы на территорию РФ, решение о классификации пикапа в соответствии с той или иной товарной позицией принимается инспектором ФТС, а не лицом, ввозящим автомобиль.

Врио главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации В.В. Швецов, в своем письме от 01.12.2014 № 13/4-7680 (опубликовано на официальном сайте ДТ: [http://dt.mos.ru/Doc/04.12.2014\\_17-35-15599.pdf](http://dt.mos.ru/Doc/04.12.2014_17-35-15599.pdf)) сообщает:

«Вместе с тем, как показывает практика, ввозимые на территорию Таможенного союза транспортные средства типа пикап, декларируются собственниками как грузовые транспортные средства, с целью уменьшения таможенных пошлин. При этом должностными лицами таможенных органов на такие транспортные средства оформляются паспорта транспортных средств, с внесением в них записей об отнесении автомобиля к категории «грузовой автомобиль бортовой», которые впоследствии вносятся в регистрационные документы при совершении регистрационных действий в подразделениях Госавтоинспекции.

Таким образом, сложившееся положение обусловлено ненадлежащим выполнением должностными лицами таможенных органов вышеуказанного решения Комиссии Таможенного союза».

На наш взгляд позиция, изложенная в письме, в равной мере может быть результатом, как полной некомпетентности, так и желания умышленно исказить факты.

По логике, изложенной в письме, получается, что ФТС производит таможенную очистку

ввозимых товаров, классифицируя товарные позиции исключительно по волеизъявлению лица, ввозящего товар, т. е. если задекларируешь алкогольную продукцию как зеленый горошек, значит и пошлину заплатишь соответствующую зеленому горошку, а ФТС тебе и слова лишнего не скажет. Это было бы очень удобно, если бы существовало в реальности, однако КоАП РФ в ст. 16.2 и в УК РФ в ст. 194 предусмотрена соответственно административная и уголовная ответственность за недостоверное декларирование товаров, а также за уклонение от уплаты таможенных платежей. Не об этих ли действиях фактически говорится в письме: «... транспортные средства типа пикап, декларируются собственниками как грузовые транспортные средства, с целью уменьшения таможенных пошлин»

Кроме того, если полковник полиции указывает в письме, что «сложившееся положение обусловлено ненадлежащим выполнением должностными лицами таможенных органов вышеуказанного решения Комиссии Таможенного союза», то почему же он преступно попустительствует и бездействует? Если судить по количеству пикапов, ввозимых в РФ и продаваемых через официальные дилерские сети (около 25 000 автомобилей в год, а пикапы ввозятся и продаются в РФ уже много лет), то «ненадлежащее выполнение» носит системный и массовый характер и очевидно наносит колоссальные убытки государству в виде недополученных таможенных сборов и транспортного налога.

Если есть достоверная информация о таком «ненадлежащем выполнении», то почему она не доведена до соответствующих органов, почему не проводятся проверки и «ненадлежащее выполнение» до сих пор не пресечено?

Вторая заведомо недостоверная информация — это пропуск для съезда с грузового каркаса.

Согласно информации, размещенной на сайте ДТ (<http://dt.mos.ru/projects/cargo-logistics/cargo-cage/>), администрирование грузового каркаса осуществляется путем установки запрещающих знаков.

На указанной выше странице сайта ДТ, посвященной грузовому каркасу в разделе «Часто задаваемые вопросы» мы можем прочитать следующее:

**Вопрос:**

Как город будет контролировать съезд грузовых автомобилей с грузового каркаса?

**Ответ:**

Контроль инспекторами ГИБДД:

- проверка адреса доставки груза по маршрутным документам (путевой лист, документы на перевозимый груз и т.д.);
- проверка, является ли маршрут движения к адресу доставки груза кратчайшим.

**Вопрос:**

Как грузовые автомобили могут доехать до обслуживаемых предприятий/горожан, если грузового каркаса для этого недостаточно?

**Ответ:**

Принципы функционирования грузового каркаса:

Введение грузового каркаса представляет собой не запрет, а ограничение движения грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 2,5 т.

Въезд грузовых автомобилей на улицы, не включенные в грузовой каркас, должен осуществляться с ближайшего к месту назначения перекрестка для целей обслуживания

предприятий или граждан, находящихся в зоне за пределами ГК.

Движение грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой менее 2,5 т грузовым каркасом не ограничено.

**Вопрос:**

Каким нормативным правовым актом, когда и как будет введен грузовой каркас?

**Ответ:**

а. Для введения грузового каркаса не требуется разработка отдельного нормативного правового акта (НПА) или внесение изменений в действующие НПА.

Администрирование и контроль соблюдения правил съезда с грузового каркаса осуществляется на основании (ПДД РФ и КоАП РФ).

б. Введение грузового каркаса реализовано поручением ДТиРДТИ в адрес ГКУ ЦОДД о разработке соответствующей проектной документации и установке соответствующих дорожных знаков.

в. Планируемые территории и даты введения грузового каркаса:

восточный административный округ города Москвы в пределах МКАД (ВАО) — осень 2014 года (пилот);

все административные округа в пределах МКАД — зима 2016 года (в случае успешной реализации пилотного проекта).

Как можно видеть ни о каком пропуске речи не идет. Кроме того для выдачи пропусков требуется разработка соответствующего административного регламента, а мы видим, черным по белому: «Для введения грузового каркаса не требуется разработка отдельного нормативного правового акта (НПА) или внесение изменений в действующие НПА. Администрирование и контроль соблюдения правил съезда с грузового каркаса осуществляется на основании (ПДД РФ и КоАП РФ)».

Так что остается загадкой кому и в чем помогает г-н Ликсутов.

Казалось бы, решая столь нужную городу задачу улучшения экологии, зачем вводить в заблуждение журналистов, владельцев пикапов и всех простых граждан? Может быть потому, что на разработку каркаса были неэффективно израсходованы огромные бюджетные средства, при том что на выходе мы имеем только лишь расставленные дорожные знаки и растущее недовольство жителей Москвы?

Представитель инициативной группы  
сообщества владельцев пикапов РФ  
(<http://www.pickupclub.ru/>)

/А.С. Шишков/