**Справочная информация по проекту:**

* **Система взимания платы не скажется на росте цен на продовольственные товары, удорожания продуктов потребитель не ощутит.**

Некоторые перевозчики утверждают, что стоимость перевозок грузов еврофурой в среднем составляет 30 руб. за км. С тарифом 3.73 руб. стоимость будет 33.73, увеличение в процентной соотношении стоимости перевозок составит около 10%.

Однако, в себестоимости продовольственных товаров стоимость перевозки занимает от 4 до 10%. То есть на стоимость тариф если и повлияет, то в долях процента - менее 1%.

Кроме того, в структуре автомобильных грузоперевозок с учетом всего автопарка страны на продовольственные товары приходится лишь 8,5% перевозок, а основная доля перевозимой по автодорогам продукции – около 83% - это навалочные материалы (такие как щебень, песок, вскрышные породы и т.п.) - по данным Invest Russia <http://ru.investinrussia.com/transp-industry>).

* **Введение системы взимания платы не отразится и на стоимости продуктов в местных магазинах.**

Производство подобных товаров установлено таким образом, что вся необходимая инфраструктура находится рядом, когда нет необходимости в преодолении больших расстояний. То есть хлеб 12-тонниками не возят.

Перевозка продовольственных товаров чаще всего осуществляется по дорогам регионального значения и приходится на менее габаритные транспортные средства. Поэтому конечный потребитель на практике не должен ощутить на себе значимых негативных последствий от внедрения СВП.

Если рассмотреть конкретный пример: 20-тонная фура возит молоко на расстояние 100 км. и стоимость доставки 20 тт (20 тыс. пакетов молока) за 100 км обходится в 3000 руб., то после введения дополнительного сбора в 3,73 руб./км – 3,373 тыс. рублей.

Стоимость доставки одного пакета увеличится на 1,7 коп (меньше, чем на две копейки), и то если перевозчик решит включить тариф в стоимость грузоперевозок.

* **Нельзя сказать, что все перевозчики увеличат тарифы на 3,73 рубля. Это высококонкурентный рынок, где сами перевозчики заявляют о том, что сейчас очень много «черных» игроков, которые демпингуют, не хотят платить налоги и мешают нормальному развитию бизнеса.**
* **Окончательно тариф (3,73 рубля за км пробега) еще не утвержден: в Правительстве РФ продолжаются консультации по этому вопросу. Ранее Росавтодор совместно с Минтрансом России подготовили предложения по снижению возможной ставки до 82% от установленной ранее, то есть до 3,06 рублей.**
* **В европейской Белой книге транспортной политики указано, что на расстояния свыше 500 км. грузы должны возиться ж/д или водным транспортом.**
* **В самой автомобилизированной стране мира – США существует законодательство, в котором четко прописано, что и на какие расстояния может возить грузовой автомобильный транспорт, существуют пункты весового контроля, и главное – пользователь дороги должен оплатить проезд по ней за перевозку грузов.** При таком подходе упоминание о том, что у нас на автомобилях возят навалочные грузы, железобетонные и строительные конструкции воспринимается как чудо из чудес, как то, чего не бывает и не должно быть. Но если уж такое у нас случается, то пусть за разрушение дорожного полотна платят те, кто его, собственно, и разрушает.
* **Для стимулирования перераспределения грузопотоков на морской и речной транспорт странами ЕС принят ряд директивных документов по переключению перевозок с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт.** К 2030 году планируется осуществить переключение 30% междугородных автоперевозок. В соответствии с транспортной политикой ЕС до 2050 года примерно треть всех грузовых автоперевозок на дистанции более 300 км должна быть переключена на «железку» и реку. В целом предусматривается сократить к 2050 году магистральные автомобильные грузоперевозки на 50%. В Европе все директивы неукоснительно выполняются.
* В рамках оценок, предусмотренных известным американским методическим документом ущербы, наносимые автомобилями дорожной конструкции, соотносятся как четвертые степени осевых нагрузок. Соответственно, ущерб от проезда одного грузового автомобиля с осевой нагрузкой в 10 т эквивалентен ущербу, наносимому проездом от 10 до 25 тыс. легковых автомобилей. Между тем, удельный расход топлива и, соответственно, налог, включенный в его цену, различается для грузового автомобиля с осевой нагрузкой в 10 т и легкового автомобиля не более чем в 4-5 раз.