

Метаморфозы

Один из сегментов нашего авторынка с началом 2014 года, похоже, претерпит серьезные изменения. Ввоз коммерческих автомобилей в Украину в целях переоборудования становится нерентабельным

В «АвтоМире» №8/2014 мы уже говорили о новом Законе «О внесении изменений в Налоговый кодекс о ставках отдельных налогов и налоговых льгот», принятом Верховной Радой в декабре минувшего года и вступившем в силу с 1 января 2014 года. Этим документом вводится новый акцизный сбор на переоборудование ввезенных в Украину грузовых автомобилей в пассажирские. Логика его авторов проста: раз каждый третий ввезенный в Украину грузовичок в итоге превращается в пассажирский автомобиль — на этом можно неплохо заработать. Что, собственно, никто особо и не скрывает: благодаря новому акцизу планируется пополнить казну на 300 млн грн. Однако инициаторов нового закона, скорее всего, ждет жестокое разочарование. И вот почему.

Частный случай

Самая маленькая ставка акциза установлена на пере-

оборудование новых автомобилей — от 0,05 до 1,09 евро за 1 куб. см объема двигателя. То есть новый автомобиль, ввезенный под видом коммерческого и ставший вдруг пассажирским, подорожает максимум на 3270 евро — и то, если у него под капотом пламенный мотор объемом больше трех литров. Да вот беда, новые машины в целях переоборудования и так почти никто не ввозит: наибольшей популярностью у наших перевозчиков пользуются автомобили 2006—2008 годов выпуска. Они уже попадают в категорию машин «старше пяти лет», а соответственно, ставки акцизов тут максимальные — от 1,36 до 3,81 евро за «кубик». Допустим, вам приглянулся весьма популярный в наших краях Renault Trafic 2008 года выпуска с дизельным двигателем 2,0 л. Такой автомобиль с учетом растаможки в Украине будет стоить около \$15 000, или порядка 130 000 грн. Цена

приемлемая. Но! Новый акциз, который придется рано или поздно оплатить, удорожит такой автомобиль при переоборудовании еще на 5450 евро, так что итоговая цена будет уже под 200 000 грн. Но у дилеров Renault в салонах стоят абсолютно новые Renault

Трафик в салон Renault? И это, можно сказать, самый лояльный случай, ведь акцизы на бензиновые автомобили на порядок выше.

На маршруте

Наибольшим спросом среди любителей преобразования грузовых автомобилей

Новый акциз переориентирует перевозчиков с б/у автомобилей на новые

Trafic уже в пассажирском исполнении, с гарантией на 3 года или 100 тыс. км пробега по цене от 249 000 грн. — да еще и с возможностью приобретения по программе Renault Finance. Стоит ли говорить, что разница в 50 тыс. грн. между 6-летним ветераном, да еще и требующим работы и оформления кучи документов, и абсолютно новым и уже готовым к работе ввозом в подавляющем большинстве случаев приведет покупа-

теля в салон Renault? И это, можно сказать, самый лояльный случай, ведь акцизы на бензиновые автомобили на порядок выше. В минibusы пользуются VW Transporter, Mercedes-Benz Vito, Renault Trafic и Opel Vivaro. Цены на них очень сильно разнятся в зависимости от состояния, пробега, года выпуска, но можно считать, что в среднем б/у машины 2008—2011 годов укладываются в диапазон 140—160 тыс. грн. Введение нового акциза эту цену переводит в рамки 200—250 тыс. грн. (акциз на бензиновые модификации достигает 11 430 евро для

машины старше 5 лет). А в этот диапазон уже помещаются аналогичные по своей производительности новые Renault Trafic и Citroën Jumpy (от 249 и 244 тыс. грн.), что уж говорить о таких моделях, как ГАЗ 2217 Бизнес (139 999 грн., 2011 г.в.) или ГАЗ 3221 Бизнес (129 700 грн., 2013 г.в.). Возможно, кому то замена 6-летнего VW на новую «Газель» покажется дауншифтингом, но это уже тема для отдельного разговора — в следующем номере журнала мы попробуем сопоставить расходы на содержание и эксплуатацию таких транспортных средств. Пока же отметим, что это тот случай, когда наши законодатели приводят потребителя просто к смене приоритетов, и, вынужденно выбирая альтернативный вариант, ему даже не придется переплачивать.

Две вместо одной

В классе автобусов примерно та же картина —

Пассажиры оценят новшества в законодательстве: все-таки изначально предназначенный для перевоза пассажиров транспорт удобнее, чем переоборудованный из грузовиков



Ставки акциза на переоборудование в евро за 1 куб. см

Бензин	Новое	До 5 лет	Старше 5 лет
до 1000 куб. см	0,05	1,09	1,36
от 1000 до 1500 куб. см	0,03	1,36	1,63
от 1500 до 2200 куб. см	0,13	1,63	2,18
от 2200 до 3000 куб. см	0,13	2,18	3,27
более 3000 куб. см	1,09	3,27	3,81
Дизель	Новое	До 5 лет	Старше 5 лет
до 1500 куб. см	0,05	1,36	1,63
от 1500 до 2500 куб. см	0,16	1,91	2,18
более 2500 куб. см	1,09	2,72	3,54

Для ТС, оснащенных электрическими двигателями, ставка — 109€ с единицы ТС

здесь, как правило, у нас работают Mercedes-Benz Sprinter, Renault Master, Ford Transit и VW Crafter. Разброс цен больше, от 135 до 180 тыс. грн., но картина в целом та же: даже ПАЗ 3205 вместимостью до 40 человек, выпускаемый в разных версиях и хорошо знакомый отечественным сервисменам, в цене стартует с 271 000 грн., то есть в крайнем случае он будет на 20–30 тыс. грн. дороже хорошо поюзанного Mercedes-Benz. Есть

о чем подумать, не так ли? А в процессе раздумий покупатель наверняка посмотрит и на Ruta 22 (от 239 000 грн.), а то и на ГАЗ 2705 Классик (грузопассажирская 7-местная версия стартует в цене с 137 тыс. грн., то есть в новых налоговых условиях вместо Sprinter, переоборудованного из грузового в пассажирский, можно купить два (!) ГАЗ 2705).

Переориентация

И наконец, в малом классе грузоподъемно-

стью до 2 тонн бал правят Renault Kangoo, VW Caddy, Fiat Doblo, Peugeot Partner, Opel Combo и Ford Connect — опять же в основном 2008–2011 годов производства. Грузовой Renault Kangoo 2009 года выпуска с дизельным мотором объемом 1,2 л стоит около \$11 тыс. — 95 700 грн. Поскольку мотор дизельный, да еще и малого объема, а машина у нас весьма моложава — будем считать, ей еще нет пяти лет, то переоборудова-

ние такой техники обойдется всего-то в 2 тыс. евро — это минимальная ставка акциза для машин возрастом меньше 5 лет. В итоге получим минивэн ценой 120 тыс. грн. А новый Renault Dokker стоит 148 000 грн. — уже есть повод задуматься. Но если в качестве первоначальной цели рассматривать VW Caddy стоимостью (с учетом переоборудования) 145 000 грн., тут уже без вариантов. Наоборот, скорее надо присмотреться к новым Citroën

Berlingo и Renault Loggy (оба — от 164 000 грн.)

Вывод неутешителен для лоббистов нового акциза: сегодня на рынке достаточно альтернатив, которые могут любого покупателя убедить в нецелесообразности переоборудования грузового авто в пассажирский. Да, при этом покупателю придется переплатить, это неизбежно, но новый закон всего лишь переориентирует перевозчиков с б/у автомобилей на новые. ■