



(շարժիչի ծավալը՝ 3,2, թողարկման տարին՝ 2000 թվականը) մաքսագերծելու համար մինչև սեպտեմբերի մեկը հարկ էր վճարել 2912 լարի, որից 2240 լարին ակցիզային հարկն էր, իսկ 272 լարին՝ մաքսատուրքը: «BMW-X5» մոդելի մեքենայի (շարժիչի ծավալը՝ 4,4, թողարկման տարին՝ 2000 թվականը) մաքսագերծման համար ակցիզային հարկը կազմում էր 3080, իսկ մաքսատուրքը՝ 374 լարի: Ասոցիացման համաձայնագրի կիրարկումից հետո ներկրողները ազատվեցին հենց այդ 272 եւ 374 լարին մուծելու անհրաժեշտությունից:

Մաքսատուրքի վերացումը չի վերաբերվում բեռնատար մեքենաներին: Այդ մեքենաների լրիվ արժեքը հարկադրվում է 18 տոկոս հավելյալ արժեքի հարկով (ՀԱՀ), հետևաբար մաքսագերծման ժամանակ այդ մեքենաների համար արտոնություններ չեն սահմանվել: Եվրոպական երկրներից տարվա ընթացքում Վրաստան է ներկրվում 36-37 հազար մարդատար ավտոմեքենա: Վիճակագրության ազգային ծառայության տվյալներով, 2012 թվականին Վրաստան է ներկրվել 202,5 միլիոն դոլար ընդհանուր արժողության 36426 մարդատար ավտոմեքենա: 2013 թվականի տվյալներով, ներկրվել է 204,6 միլիոն դոլարի ընդհանուր արժողության 37911 ավտոմեքենա: Ինչ վերաբերում է ընթացիկ տարվա առաջին յոթ ամիսներին, ապա այդ ժամանակահատվածում Եվրամիության երկրներից Վրաստան է մուտք գործել 17725 մարդատար ավտոմեքենա: Դժվար չէ հաշվել, որ մաքսատուրքի վերացման պայմաններում, պետական բյուջեն, միջին հաշվով, կորցնում է 8-ից մինչև 10 միլիոն լարի:

Ինչպես նշեցին փորձագետները, դրական են գնահատում մաքսատուրքի վերացումը, թեպետ նշում են, որ դա դժվար թե ավելացնի եվրոպական մեքենաների պահանջարկը: «150-300 լարին տվյալ պարագայում եղանակ չեն ստեղծում: Մարդը, որն որոշել է գնել մեքենա, ապա նրա համար 200 դոլարն էական նշանակություն չունի, իսկ ով փող չունի, ապա նրա համար միեւնույն է մեքենան կարժենա 3000, թե 3200 դոլար: Ավտոմեքենաների բիզնեսի զարգացման առաջնահերթ պայմանը մարդկանց գործով ապահովելն է, ինչը կհանգեցնի նրան, որ մարդկանց մոտ փող կլինի», - ասաց ավտոմեքենաների փորձագետ Շավվա Օգբաիձեն:

Նրա հետ համամիտ է նաեւ տնտեսագետ Լեւան Կալանդաձեն: «Իհարկե, մաքսատուրքի վերացումը, որի նվազագույնը կազմում էր 150, իսկ առանձին մեքենաների համար՝ 400-450 լարի, որոշակի զեղչ է եւ ձեռնտու է գնորդներին: Իսկ ինչ վերաբերում է ակցիզային հարկին, ապա դա կախված է պետության առաջնահերթություններից ու տնտեսական քաղաքականությունից», - հայտարարեց տնտեսագետը եւ հավելեց, որ մաքսատուրքի վերացումը մեքենաների գնի կամ դրանց նկատմամբ պահանջարկի վրա էական ազդեցություն չի գործի: «Տվյալ պարագայում նշանակալիցը ակցիզային հարկն է, որի նվազեցումը ծրագրված չէ: Եվ դա հասկանալի է, քանզի խոսքը վերաբերում է պետական բյուջեին, որի եկամուտների մուտքագրումը, առանց այդ էլ հիմնախնդրային է: Իսկ ինչ վերաբերում է մեքենաների պահանջարկի ավելացմանը, ապա դա նույնպես կախված է ընդհանուր տնտեսական իրադարձությունից, ավելի ստույգ՝ տնտեսական առաջընթացի կամ հարկերի նվազեցումից: Իսկ հենց այդ ուղղություններով նկատելի առաջընթաց չի նկատվում», - հայտարարեց Լեւան Կալանդաձեն:

Հանրագումարելով վերոնշյալը, վստահությամբ կարելի է ասել, որ մաքսատուրքի վերացումը, իրոք ազդեցություն չի գործի մեքենաների բիզնեսի կտրուկ կամ նկատելի զարգացման, ինչպես նաեւ մեքենաների նկատմամբ պահանջարկի ավելացման վրա: Ավելացնենք նաեւ, որ մաքսատուրքի վերացումը առնչվում է միայն եվրոպական արտադրության, այն էլ թողարկման EUR-1 հավաստագիր ունեցող ավտոմեքենաներին:

00000 000000000