**ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ**

**«ՊԵՏԱԿԱՆ ՏՈՒՐՔԻ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔՈՒՄ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀՀ ՕՐԵՆՔԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ**

**1. Իրավական ակտի անհրաժեշտությունը (նպատակը)**.

«Պետական տուրքի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում փոփոխություն կատարելու մասին» ՀՀ օրենքի նախագծի ընդունման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է ՀՀ օրենսդրության առկա հակասությունը վերացնելու և կանոնավոր ուղևորափոխադրումների որակի բարձրացմամբ:

* 1. **Կարգավորման ենթակա հարաբերությունների ներկա վիճակը և առկա խնդիրները**

Մինչև 2014 թվականը ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով կանոնավոր փոխադրումների կազմակերպման գործընթացը լիցենզավորման ենթակա գործունեություն էր, որի համար «Պետական տուրքի մասին» ՀՀ օրենքի 19-րդ հոդվածի 15.4.1-րդ ենթակետով նախատեսված էր գործունեության կազմակերպման լիցենզիայի տրամադրման պետական տուրք տարեկան 100000 դրամ: Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների երթուղիների սպասարկման մրցույթին կարող էին մասնակցել մրցութային պայմանները բավարարող և համապատասխան լիցենզիա ունեցող կազմակերպություններն ու ահատ ձեռնարկատերերը: ՀՀ կառավարության 16.08.2001թ. թիվ 762 որոշմամբ հաստատված կարգի պահանջներին համապատասխան մրցույթի արդյունքում հաղթող կազմակերպությունները երթուղու սպասարկման իրավունքի հատկացման համար պետական տուրք սահմանված չէր: 2014 թվականի նոյեմբերի 14-ին ընդունված ՀՕ-165-Ն օրենքով փոփոխություն կատարվեց «Լիցենզավորման մասին» ՀՀ օրենքում՝ համաձայն որի կանոնավոր ուղևորափոխադրումների կազմակերպումը այլևս լիցենզավորման ենթակա գործունեություն չէր: Սակայն օրենսդրական փոփոխությանը համապատասխան լիցենզիայի տրամադրման համար նախատեսված «Պետական տուրքի մասին» ՀՀ օրենքի 19-րդ հոդվածի 15.4.1-րդ ենթակետը ուժը կորցրած չճանաչվեց, այլ 20.11.2014թ. ընդունված «Պետական տուրքի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում և փոփոխություն կատարելու մասին» թիվ ՀՕ-167-Ն օրենքով վերաշարադրվեց նոր խմբագրությամբ՝ սահմանելով ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով կանոնավոր փոխադրումների կազմակերպման համար նախատեսված տուրք՝ անկախ փոխադրողի կողմից սպասարկվող երթուղիների քանակից: Նշված տուրքի տեսակը չի համապատասխանում լիցենզավորման ենթակա գործունեություն իրականացնելու նպատակով լիցենզիաներ, արտոնագրեր (թույլտվություններ) տալու համար պետական տուրքի դրույքաչափերը սահմանող 19-րդ հոդվածի վերնագրի պահանջներին:

Այսինքն առկա է օրենսդրական հակասություն, քանի որ հանվել է կանոնավոր ուղևորափոխադրումների լիցենզավորման պահանջը, սակայն դրա համար նախատեսված պետական տուրքը չի հանվել, ինչը իրավական կարգավորման կարիք ունի:

«Պետական տուրքի մասին» ՀՀ օրենքի 19.7-րդ հոդվածի համաձայն կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից միջմարզային, ներմարզային և ներքաղաքային երթուղիների շահագործման ուղևորափոխադրումների կազմակերպման արտոնագիր ստանալու համար նախատեսված է պետական տուրք:

Բացի այդ՝ 2020 թվականի հունվարի մեկից հարկային օրենսդրության փոփոխության արդյունքում «Պետական տուրքի մասին» ՀՀ օրենքի 19.7-րդ հոդվածով սահմանվեց կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից միջմարզային, ներմարզային և ներքաղաքային երթուղու շահագործման արտոնագիր տրամադրելու համար պետական տուրքի դրույքաչափերը, որի արդյունքում «Պետական տուրքի մասին» ՀՀ օրենքով նախատեսվում է նույն գործունեության համար երկու տեսակ պետական տուրք:

**1.2. Առկա խնդիրների առաջարկվող լուծումները**

Առկա օրենսդրական հակասությունը վերացնելու, կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ոլորտը զարգացնելու, հանրապետության բոլոր բնակավայրերը տրանսպորտային սպասարկմամբ ապահովելու նպատակով անհրաժեշտ է թեթևացնել ոլորտում գործունեություն իրականացնողների հարկային բեռը և համապատասխան փոփոխություն կատարելու «Պետական տուրքի մասին» ՀՀ օրենքում:

**2.Կարգավորման առարկան**

Ներկայումս գործում են միջմարզային 141 երթուղիներ, որոնք սպասարկում են 75 կազմակերպություններ ու անհատ ձեռնարկատերեր և 211 ներմարզային երթուղիներ, որոնք սպասարկում են 50 կազմակերպություններ ու անհատ ձեռնարկատերեր: Նախատեսվում է մինչև 2021 թվականը Հայաստանի Հանրապետությունում ներդնել միասնական երթուղային ցանց, որի նպատակն է յուրաքանչյուր մարզի երթուղային ցանցերի սպասարկումն իրականացնել միասնական օպերատորի կողմից: Այսինքն հանրապետության տարածքում միջմարզային և ներմարզային երթուղային ցանցերը կսպասարկեն մոտ 10 փոխադրող օպերատորներ: Իրականացվում են աշխատանքներ նաև Երևան քաղաքում միասնական երթուղային ցանցի ներդրման ուղղությամբ, որի արդյունքում փոխադրումները կիրականացվեն միասնական օպերատորի կողմից:

**3. Իրավական ակտի կիրառման դեպքում ակնկալվող արդյունքը**

Կկարգավորվի օրենսդրական հակասությունը, ինչը կնպաստի Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կանոնավոր ուղևորափոխադրումների զարգացմանը: