ԱՄՓՈՓԱԹԵՐԹ

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԻ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈԻԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ

|  |  |
| --- | --- |
| 1. ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարություն | 21.04․2023թ. |
| N ԳՍ/25․2/11661-2023 |
|  Տեղեկացնում ենք, որ ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունը «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում փոփոխություն կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծի վերաբերյալ առաջարկություններ չունի:  | **Ընդունվել է**  |
| 2. ՀՀ պետական եկամուտների կոմիտե | 28.04.2023թ․ |
| N 01/3-1/24625-2023 |
| «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում փոփոխություն կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծի վերաբերյալ, որով նախատեսվում է 2024-2025թթ. ընթացքում շարունակել կիրառել ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8702 40 000, 8703 80 000 և 8711 60 ծածկագրերին դասվող էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծման և օտարման մասով ԱԱՀ-ից ազատման արտոնություն, հայտնում ենք, որ սկզբունքային առարկություններ և առաջարկություններ չկան։Միաժամանակ, հայտնում ենք, որ օրենսգրքի 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 57-րդ կետը լրացվել է «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» ՀՀ օրենքով (10.12.2021թ. ՀՕ-370-Ն) և այդ օրենքի 2-րդ հոդվածին համապատասխան այն գործում է մինչև 2024 թվականի հունվարի 1-ը: Հետևաբար` նախագծով առաջարկվող տարբերակը` օրենսգրքի 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 57-րդ վերաշարադրելը, իրավական տեսանկյունից խնդրահարույց է:  | **Ընդունվել է**  |
| 3․ ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարություն | 28․04․2023 |
| N 1/ԿԽ/7368 |
| Ի պատասխան Ձեր 2023 թվականի ապրիլի 14-ի N01/5734 գրության՝ առաջարկում եմ «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում փոփոխություն կատարելու մասին» օրենքի նախագծի 1-ին հոդվածը շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.«Հոդված 1. Հայաստանի Հանրապետության 2016 թվականի հոկտեմբերի 4-ի հարկային օրենսգրքի 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասը լրացնել 58-րդ կետով հետևյալ բովանդակությամբ.«58) 2024 թվականի հունվարի 1-ից մինչև 2026 թվականի հունվարի 1-ը ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8702 40 000, 8703 80 000, 8704 60 000 0 և 8711 60 ծածկագրերին դասվող էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը կամ օտարումը։»։ | **Ընդունվել է** |
| 4․ ՀՀ ֆինանսների նախարարություն | 22.05․2023 |
| N 01/2-3/9269-2023 |
|  Ձեր թիվ 01/5734-2023 գրությամբ ներկայացված՝ «Հայաստանի Հան­րապետության հար­­կա­յին օրենս­գրքում փոփոխություն կատարելու մասին» ՀՀ օրենքի նախա­­գծի վերա­բեր­յալ հայտնում ենք հետևյալը:Նախագծով առաջարկվում է երկու տարով (մինչև 2026 թվականի հուն­­վարի 1-ը) երկա­րաձգել ՀՀ հարկային օրենսգրքի (այսուհետ՝ Օրենսգիրք) 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 57-րդ կետով սահմանված՝ ԱՏԳ ԱԱ 8702 40 000, 8703 80 000 և 8711 60 ծածկագրերին դասվող էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը և (կամ) օտա­րումն ԱԱՀ-ից ազատելու արտո­նու­թյան կիրառությունը:Նախագծի ընդունման հիմնավորման համաձայն՝ առաջարկությունը հիմնավորվում է այն հանգամանքով, որ գործող արտոնության արդյուն­քում հան­­րա­պե­տու­թյունում ստեղծվել է առավել բարենպաստ միջավայր էլեկտրական շարժիչով աշխա­տող տրանս­պորտային միջոց­­ների ներկրումը խթանելու համար։ Այս առումով, ներկայացված են որոշ թվային ցուցա­նիշ­ներ խնդրո առարկա տրանսպորտային միջոցների ներմուծման ծավալների աճի վերա­բեր­­յալ: Նշվում է նաև, որ նկատվում է քաղաքներում ածխաթթու գազի արտանետումների զգալի կրճատում և քաղաքային աղտոտ­­­­­վ­ածության մակարդակի նվազում։Արդյունքում, նախագծի ընդունման հիմնավորման մեջ նշվում է, որ առկա դրական արդյունքներն ամրապնդելու և էլեկտրական տրանսպորտային միջոց­­­­ների օգտագործման հետագա զարգացումն ապահովելու նպատակով անհրա­ժեշ­տու­թյուն է առաջացել Օրենսգրքի կիրառության ժամկետը երկարաձգել ևս երկու տարով:Վերոգրյալի կապակցությամբ հայտնում ենք հետևյալը:1. Նախ, հայտնում ենք, որ ԱՏԳ ԱԱ 8702 40 000, 8703 80 000 և 8711 60 ծած­­կագ­րե­րին դաս­վող տրանս­պոր­տային միջոցների ներ­մու­ծումը և (կամ) օտարումն ԱԱՀ-ից ազա­տելու արտո­նությունը 2019 թվականին սահմանելու, ինչպես նաև հետագայում արտոնության գոր­ծո­ղության ժամ­­կետը երկարաձգելու օրենս­դրական նախա­ձեռ­նու­թյունները նախկինում շրջա­նառ­վում էին ՀՀ շրջակա միջա­վայրի նախա­­­րա­րության կողմից: Այդ նախաձեռնությունները նույն­պես հիմ­նա­վոր­վում էին էլեկ­­տրա­կան շարժիչով աշխա­­­տող տրանսպոր­տա­յին միջոց­­ների ձեռք ­բե­րումն ու կիրա­ռու­թյունը խթանելու, մթնո­լոր­­տա­յին օդի աղտոտվածությունը նվա­զեց­նելու նպա­­տա­կա­դրում­նե­րով:

Այս առումով, հայտնում ենք, որ ՀՀ ֆինանսների նախարարության կողմից նախկինում ներկայացվել են բազմաթիվ նկատա­ռում­ներ և խնդիրներ, որոնք արդիա­­­­կան են նաև ներ­կա­յացված նախագծի պարագայում:Մասնավորապես, պարզ չէ, թե ինչու է խնդրո առարկա փոխադրամիջոցների օգտա­գործ­ման ծավալ­ների ավելացումը պայմանավորվում հարկային արտո­նու­թյուն­ների տրա­մա­դրմամբ: Այդ մոտեց­­­­մամբ հարկային արտո­նու­թյուն­ների տրամադրումը կարող է հավասա­րա­պես դիտարկ­վել որպես բոլոր ոլորտ­ների համար նպաստավոր միջա­վայրի ձևավորման ուղղություն, իսկ հար­­կային արտո­նու­թյունների բացակայությունը՝ որպես այս կամ այն ոլորտի զարգացմանը խոչ­ը­նդոտող գործոն: Ակնհայտ է, սակայն, որ այս թեզը բավարար մասնա­գի­տա­կան հիմ­նա­վո­­րում չունի, քանի որ միաժամանակ և բոլոր ուղղություններով հարկային արտոնություններ չեն կարող տրամադրվել:Ընդ որում, պարզ չէ, թե հարկային արտոնությունը չկիրառելու պարագայում արդյո՞ք նման փոխադ­րամիջոցներ չեն ներմուծվի կամ կներմուծվեն ներկայումս ներմուծվող քանակ­նե­րից էակա­նորեն քիչ քանակով: Այս առումով, հայտնում ենք, որ նախագծի ընդունման հիմ­նա­վոր­մամբ նման ուսումնասիրություններ և վերլուծություններ չեն ներկայացվել: Մինչդեռ, կարծում ենք, որ ԱԱՀ-ից ազատման խնդրո առարկա արտոնության կիրառությունը երկա­րաձգելու նպա­տակահարմարությունը որոշելու համար նշյալ վերլուծությունների արդյունք­ները որոշիչ նշանակություն կարող են ունենալ: Օրինակ՝ անհրաժեշտ է ուսումնասիրել և վերլուծել, թե գնային ինչ միջա­կայ­քե­րում ներառված փոխադրամիջոցներ են ներմուծվում, ներմուծված փոխադրամիջոց­նե­րից որքանն են արտահանվում և այլն:1. Նոր հարկային արտոնությունների տրամադրումը կամ գործող հարկային արտո­նու­թյուն­ների շրջանակի ընդլայնումը հակա­­­դր­վում է ներկա փուլում ՀՀ կառա­­վա­րու­­թյան կողմից իրա­­­կա­նաց­վող՝ հայտարարված հար­­կա­յին քաղա­քա­կա­նու­թյանը: Մաս­­նավորապես, ՀՀ կառա­­­­­­­­­վա­րու­­թյան 2021 թվա­կանի օգոս­­տոսի 18-ի թիվ 1363-Ա որոշմամբ հավա­­նության արժա­նա­ցած՝ ՀՀ կառա­վարու­թյան ծրագրի 6.8-րդ բաժնի չորրորդ պար­բե­րու­թյան 3-րդ կետի համա­­­­ձայն՝ հանրային ռեսուրս­ների կառա­վար­ման արդ­յու­­­նավետությունն ու հաս­ցեա­կա­նու­թյունը բարձրացնելու և այդ ռեսուրս­ները հան­րօգուտ ու համա­պետական նշա­նա­­կու­թյուն ունե­ցող ծրագրերի վրա ծախ­սելու, ինչպես նաև հար­­­կա­բյու­ջե­տային կայու­նու­թյունն ապա­հո­վելու նպատակով քայլեր են իրակա­նաց­վելու հար­­­­­կա­յին եկա­մուտների ընդ­լայն­­ման ուղղու­թյամբ:

Այլ կերպ ասած՝ ներկա փուլում խնդիր է դրված ոչ միայն ձեռնպահ մնալ նոր հար­կա­յին արտո­­­նու­­թյունների տրամադրումից, այլ նաև կիրառությունից հանել բոլոր այն հարկա­յին արտո­­­­­­­նու­թյունները, որոնց կիրառությունը չի հիմնավորվում ծախսեր/օգուտներ հարաբե­րակ­­­ցու­­­թյան տեսանկ­յունից։Հարկ է նկատել նաև, որ համաձայն ՀՀ կառա­վարու­թյան ծրագրի 6.8-րդ բաժնի չոր­րորդ պար­­­բե­րու­թյան` Կառավարությունը նպատակ ունի ապահովել հարկեր/ՀՆԱ ցուցանիշի բարե­­­­լա­վում առնվազն 2.6 տոկոսային կետով՝ 2026 թվականին հարկեր/ՀՆԱ ցուցանիշը հաս­­­­ցնելով առնվազն 25 տոկոսի:1. ԱԱՀ-ի գծով արտոնությունների կիրառության միջազգային լավագույն փորձի ուսում­նա­սիրությամբ հաստատվում է այն թեզը, որ ԱԱՀ-ից ազատման հարկային արտոնու­թյուն­ները հիմ­նականում տրամադրվում են կենսական և առաջին անհրաժեշտության ապրանք­ների ու ծառայությունների գծով, որպեսզի վերջիններս որոշ չափով ավելի հասանելի լինեն հասա­րա­կու­թյան սոցիալապես խոցելի խմբերին: Էլեկտրականությամբ սնուցվող շար­ժիչով աշխատող տրանսպոր­տա­յին միջոցները, սակայն, չեն կարող բնութագր­վել նշյալ ապրանք­ների հատ­կա­նիշ­ներով հենց միայն այն պատճառով, որ դրանք, այլ հավա­սար պայ­ման­նե­րում, ավելի թանկ են, քան ավանդական շարժիչներով աշխատող նույ­նա­նման ավտո­­­մո­բիլ­ները, ինչը նաև նշա­նա­կում է, որ էլեկտրականությամբ սնուցվող շար­ժիչով աշխատող տրանս­­­պոր­տա­յին միջոցները շահա­գործվում են ավելի մեծ ֆինան­սա­կան հնա­րա­վո­րու­թյուն­ներ ունեցող սուբյեկտների կող­մից, որոնց համար ԱԱՀ-ից ազատման արտո­­նու­թյունների տրա­մադրումը որևէ տնտեսա­գիտական հիմ­նա­վորում ունենալ չի կարող:
2. ԱԱՀ-ից ազատման արտոնությունները՝ որպես սպառման հարկից ազատման արտո­նու­թյուններ, հիմնականում պետք է նախատեսված լինեն հասարակության սոցիա­լապես անա­­­­պա­հով խմբերի սպառումը մատչելի դարձնելու համար: Գործնականում, սակայն, ԱԱՀ-ից ազատման արտոնություններից օգտվում են ինչպես հասարակության սոցիա­­­լապես անա­պա­հով խմբերը, այնպես էլ բարձր եկամուտներ ունեցող խմբերը և վեր­ջին­­ներս՝ թերևս անհա­մե­մատ ավելի մեծ չափով, քանի որ նրանք ավելի շատ են սպառում ԱԱՀ-ից ազատված ապրանք­ներ և ծառայություններ: Այս առումով, ԱԱՀ-ից ազատման արտո­­նու­թյունները կորց­նում են իրենց հասցեականությունը և իրենց հիմնական նպա­տա­կին չեն ծառա­յում:

Այս պարագայում նույնպես, այլ հավասար պայմաններում, ենթադր­վում է, որ էլեկտրա­կա­նությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող տրանսպոր­տա­յին միջոցներ ձեռք են բերում համեմատաբար բարձր եկամուտներ ունեցող քաղա­­­քա­ցիները, ինչը նշանակում է, որ առա­ջար­կու­թյունների ընդունման դեպքում արտո­նության հիմ­նական շահառու կլինեն նշյալ անձինք: Մինչդեռ սոցիալական պետու­թյան հիմնական գոր­ծառույթներից մեկը՝ վերաբաշխ­ման գոր­ծառույթը, ենթադրում է հասա­րա­կության բարձր եկա­մուտներ ունեցող խմբերի լիար­ժեք հար­կում և սոցիալապես անա­պա­հով խմբերին աջակ­ցու­թյան տրա­մադրում:1. Առաջարկվող հարկային արտոնությունների սահմա­նումը արդարացված չէ հարկ­ման հավա­սարության և արդարության սկզբունքների տեսանկ­յու­նից: Մասնավորապես, անհաս­­­կա­նալի է, թե ինչու էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող տրանս­­­­պոր­տա­յին միջոց­­ների ներմուծումը և օտարումը պետք է ազատվի ԱԱՀ-ից, իսկ սոցիա­­լա­կան այն­պիսի ապրանք­­­ների օտարումը, ինչ­­պի­սիք են հացը կամ դեղը, շարու­նա­կվի հարկվել ընդհա­­նուր սահ­­­մանված կանոնների ներքո:
2. ՀՀ ֆինանսների նախարարության կողմից բազմիցս նշվել է, որ որևէ նոր հար­­կա­յին արտո­նու­թյուն­ների սահման­ման արդյունքում մշտապես ձևավորվում են նմանօրինակ արտո­­նու­­թյուն­նե­րից օգտվելու պահանջ­ներ և սպա­սում­ներ: Մաս­նա­վո­րա­պես, նշվել է, որ արտո­նու­թյուններ տրամադրելու դեպքում օբյեկտիվ պահանջ կներկայացվի, որպե­սզի նույն արտո­նու­թյունները երկարաձգվեն կամ տրամադրվեն, օրինակ, այլ փոխադրամիջոցների ներմուծման և օտար­ման համար ու այսպես շարունակ: Ներկայացված առաջարկություններն ապացուցում են մեր նշյալ դիտար­­կումը, քանի որ 2019 թվականին էլեկտրա­կա­նու­թյամբ սնուցվող շար­ժիչ­ով աշխատող թեթև մարդատար ավտոմոբիլների ներմուծումը և օտա­րումը ժամա­նա­կա­վո­րա­պես ԱԱՀ-ից ազատելու պարագայում այժմ արդեն երկրորդ անգամ է ներ­կա­յաց­վում արտոնության ժամ­կետը 2 տարով երկարաձգելու առաջարկություն:
3. Հարկ ենք համարում նշել, որ մթնոլորտային օդի աղտոտվածության նվազեցման խնդիր կարող է լուծել ոչ միայն էլեկտրա­կա­նու­թյամբ սնուցվող շար­ժիչ­ով աշխա­տող տրանս­պոր­­­տա­յին միջոցների կողմից արտանետված վնա­սակար նյութերի պակա­սեց­ման միջո­ցա­ռում­­ների իրականացումը, այլ նաև, օրի­նակ, վերա­կանգնվող ռեսուրսներից էլեկտ­րա­կան էներ­­գիայի արտադրության կայանների կառուցման համար անհրաժեշտ սար­քերի և սար­քա­վո­րում­ների ներմուծման խթանումը, կամ էներգա­խնա­յողու­թյանն ուղղված նյու­թերի և պարա­գա­ների օգտագործումը խթանելու միջո­ցա­ռումների իրականացումը: Հետևա­­­բար, հարց է ծագում, թե մթնոլորտային օդի աղտոտ­վածու­թյան նվազեցման խնդիրը քննարկելիս ինչու է կարևորվում հատկապես էլեկտրա­կա­նու­թյամբ սնուցվող շար­ժիչով աշխա­տող տրանս­­­­պոր­­տա­յին միջոցների ներ­մուծ­ման և օտար­ման խրախու­սումը: Մյուս կողմից, եթե մթնոլոր­տա­յին օդի աղտոտվածության նվա­զեց­մանն ուղղված բոլոր ապրանք­ների ներմու­ծումն ու օտա­րումն ազատվի ԱԱՀ-ից, ապա պետք է հաշվի առնել, որ ոչ պակաս կարևոր է նաև հար­կա­յին եկա­մուտ­ների հավա­քա­գրումը՝ հաշվի առնե­լով, որ այդ եկա­մուտ­ները հանդի­սանում են ՀՀ պետա­կան բյուջեի եկա­մուտների հիմնական աղբյուրը, որոնց հաշվին իրա­կանացվում են հան­րային, պաշտ­պանության, սոցիա­­լական, անվտան­գու­թյան, բնա­պահ­պանական և այլ ոլորտ­­ներում նախա­տես­վող ծախ­սերը:
4. Հայտնում ենք նաև, որ յուրաքանչյուր նոր հարկային արտոնության տրա­մա­­­­­­դրում ենթա­դրում է հար­­­կային եկամուտների կորուստ, հետևաբար նաև՝ պաշտպանության, առող­ջա­­պա­հու­թյան, գյու­ղա­տնտեսու­թյան, սոցիա­լա­կան ապահովության, կրթության, բնա­պահ­պա­նության և այլ հանր­օ­գուտ ոլորտ­­­ներում չկա­տար­ված բյուջե­տա­յին ծախսեր: Մյուս կող­մից, եթե հաշվի առնենք նաև այն հան­­գամանքը, որ պետու­­թ­­­յան ծախ­­սա­յին քաղաքա­կա­նու­թյան շրջա­­­­­­­­նակ­նե­րում պետա­կան աջակ­­ցության բյու­ջե­­­տա­յին գործի­քա­կազմն ավելի հաս­ցեա­­կան ու, հետևա­բար նաև՝ ավելի արդյու­­նավետ է, ակն­հայտ է դառնում, որ հարկային արտո­­նու­թյուն­­­­­­ների տրամա­դրումը պետա­­­­կան աջակ­ցու­թ­յան լա­վա­գույն միջոցը չէ, քանի որ հար­­կա­յին արտո­նու­թյունը դրա իրա­կան հասցեա­տե­րերի համար որոշա­­կի կոնկրետ արդ­յունք չերա­շ­­­­խա­­վորելով հան­դերձ՝ հան­գեց­նում է հար­­կա­­յին ծախսերի առա­­ջացման՝ պետու­թյանը զրկե­­­­լով աջակցու­թյան ավելի հաս­ցեա­կան ծրա­գրեր իրա­կա­նաց­­նելու հնա­րա­վո­րու­թյու­նից:
5. Նոր հարկային արտո­նու­­թյունների կամ խթանների տրամադրման առաջարկու­թյուն­­­ների ընդունումը նպատակահարմար չէ նաև ներքին ռեսուրսների հաշվին հարկա­բյու­ջե­տա­յին կայու­նու­­թյուն ապահովելու նպատակադրման տեսանկյունից: Հետևաբար, ՀՀ պետա­կան բյուջեի եկամուտների նվազեցմանը հանգեցնող ցանկա­ցած առա­ջար­կու­թյան ընդու­­ն­ում հար­կաբյուջետային կայունության տեսանկյունից լուրջ ռիս­կեր է պարու­նա­կում, որոնք չպետք է անտեսվեն: Այս առումով, հարկ է նկատել նաև, որ ԱԱՀ-ի գծով հարկային ծախսերը ԱԱՀ-ի գծով հարկային արտոնությունների առկայության արդյունքում պետական բյուջե չհա­վա­քա­գր­վող եկա­մուտները 2023 թվա­կանի համար գնահատվել են շուրջ 410 միլիարդ դրամ:
6. Հարկ ենք համարում նշել, որ 2022 թվականի դեկտեմբերի 27-ի «Երևան համայն­քում 2023 թվականի տեղական վճարների գծով արտո­նություններ սահմանելու մասին» Երևան քաղաքի ավա­գանու թիվ 689-Ն որոշման 1-ին կետի 8-րդ ենթակետով սահմանվել է, որ որպես վառելիք բացա­ռապես էլեկտրա­էներ­գիա օգտա­գոր­ծող և բացառապես էլեկ­տրա­կան շար­ժիչով աշխա­տող ավտոտրանսպոր­տա­յին միջոցի (էլեկ­տրամոբիլ) սեփա­կա­նա­տեր կամ այլ օրինական տիրա­պետող հան­դի­սա­ցող և այն ղեկավարող անձանց համար 2023 թվա­կանի համար սահ­ման­ված տեղական վճարի դրույքա­չափերի նկատմամբ կիրառ­վում է արտո­նություն` ազա­տե­լով հաշվարկված ավտո­­կայա­նատեղի տեղական վճարի վճա­րու­մից: Ընդ որում, հարկ է նշել, որ նույն արտո­նությունը սահմանված է եղել 2019-2022 թվա­կան­ներին:
7. Անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև այն, որ եթե խնդիր դրվի հարկային քաղա­քա­կա­նությամբ խրախուսել էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող ավտոտրանս­պոր­տային միջոց­­­­ների շահագործումը, ապա հարկային քաղաքա­կա­նու­թյան գործիքակազմը պետք է լինի այն­պի­սին, որ խրախուսումը հիմնված լինի տնտե­սա­գի­տորեն կամ որևէ այլ կերպ բացատրելի գոր­ծոնի վրա: Այս առումով, ուշադրություն ենք հրա­վի­րում այն հան­գա­մանքի վրա, որ էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող ավտոտրանս­պոր­տային միջոց­­­­ների շահա­գոր­ծումը, այլ հավասար պայմաննե­րում, մթնոլոր­տա­յին օդն ավելի քիչ է աղտոտում, սակայն արժե կարևոր վերապա­հում կատարել այն իմաստով, որ էլեկ­տրա­կա­նու­թյամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող ավտո­տրանս­պոր­տա­յին միջոց­­­­ների՝ շահա­գործումից հանվող մարտկոցները կարող են բնա­պահ­պանական տեսան­կ­յունից լուրջ վտանգ ներ­կա­յաց­­նել շրջակա միջավայրի վրա:

Վերոնշյալը հաշվի առնելով, գտնում ենք, որ առաջարկությունը անհրաժեշտ է դիտար­կել էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների մարտկոցները շահա­գոր­­ծումից դուրս գալու դեպքում այդ մարտկոցների՝ բնությանը հասցված վնասը գնա­հա­տելու, այդ վնասը չեզոքացնելու կամ կառավարելու միջոցառումների համար համա­պա­տաս­խան ֆինանսական գնահատականներ և աղբյուրներ ներկայացնելու տեսանկյունից:1. Միաժամանակ, նախագծի ընդունման հիմնավորման մեջ նշված՝ խնդրո առարկա փոխադ­րամիջոցների ներմուծումից ԱԱՀ չի գանձվել և ՀՀ պետական բյուջե գումար չի մուտ­քագրվել, ուստի պետական եկամուտներում հնարավոր կորուստներ չեն նախատեսվում դիտարկման վերաբերյալ նախ՝ հայտնում ենք, որ նման եզրակացությունը չի արտացոլում իրականությունը, քանի որ հարկային արտոնությունները նշանակում են չհավաքագրված եկա­մուտներ (հարկային ծախսեր), իսկ արտոնությունների վերացումը նշանակում է եկա­մուտ­ների ավելացում: Այս կապակցությամբ, անհրաժեշտ է նաև ներկայացնել նախա­գծի ազդե­ցության գնահատականը, որտեղ Կառավարության նախանշված առաջ­նա­հեր­­թու­թյուն­ների համատեքստում՝
* կհստակեցվի ակնկալվող վերջնարդյունքը,
* կհիմնավորվի առաջարկվող միջոցառման նշանակալիությունը վերջնարդյունքի տեսա­­­­կետից,
* «փողի դիմաց արժեք» սկզբունքի հաշվառմամբ կհիմնավորվի, որ կանխատեսվող ծախ­­սերն ավելի հասցեական են և արդյունավետ, քան պետական բյուջեի պոտեն­ցիալ հար­կա­­յին եկամուտների հաշվին՝ տվյալ ժամանակահատվածի պահանջներին համապա­տաս­խան, Կառավարության առաջնահերթություններից բխող հնարավոր ծախսերը։

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ հայտնում ենք, որ նախագծով ներկայացված առաջար­կու­թյունը հիմ­նա­վոր­ված չէ, հետևաբար նաև՝ ընդունելի չէ: | **Չի ընդունվել։**Էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծման և (կամ) օտա­րման ժամանակ ԱԱՀ-ից ազատման արտոնությունը գործում է 2019 թվականի հուլիսի 1-ից։ Նշված արտոնությունը թույլ է տվել տարեցտարի ավելացնել նշված տրանսպորտային միջոցի ներմուծման ծավալները, զուգահեռ ընդլայնելով լիցքավորման և սպասարկման ենթակառուցվածքները։ Հարկ է նշել, որ Էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծման ժամանակ մաքսատուրքի գծով արտոնության հարցը քննարկվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի հարթակում, որի արդյունքում՝ 2022 թվականի մարտի 17-ի Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհուրդի N39 որոշմամբ, սահմանվել է սակագնային արտոնություն՝ էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծման մաքսատուրքի վճարումից ազատման տեսքով։ Որոշմամբ Հայաստանի Հանրապետությանը սակագնային արտոնության շրջանակներում թույլատրվել է ներմուծել 2022 թվականի համար 7 հազար միավոր, 2023 թվականի համար՝ 8 հազար միավոր էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցներ։ Ներկայումս ԵԱՏՄ անդամ երկրների կողմից քննարկման փուլում է գտնվում 2024-2025 թվականների համար էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների սակագնային արտոնություն տրամադրելու հարցը։ 2019 թվականից առ այսօր ԱԱՀ-ի վճարումից ազատման և մաքսատուրքի զրոյական դրույքաչափի կիրառման արդյունքում աննախադեպ աճել են նշված տրանսպորտային միջոցների ներմուծման ծավալները։ Եթե 2019 թվականին Հայաստան է ներմուծվել 17 էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոց, ապա 2022 թվականին դրանց ներմուծումը կազմել է 3485 միավոր։ Միաժամանակ ավելացել է լիցքավորման կայանների քանակը, եթե 2020 թվականին դրանց թիվը կազմել է 20 կայան, ապա 2022-ի վերջին այդ թիվը կազմել է 100 լիցքավորման կայան, որոնց միջոցով հնարավոր է լիցքավորել միաժամանակ 150 էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոց։ Նշենք, որ էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծման մասով ԱԱՀ-ի վճարումից ազատման պարագայում՝ 2022 թվականին ՀՀ բյուջե չի մուտքագրվել 18,6 մլն ԱՄՆ դոլար (2022 թվականին ներմուծվել է 3485 էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոց, ընդհանուր 112,1 մլն ԱՄՆ դոլար արժողությամբ)։ Նշենք նաև, որ 2022 թվականին ներմուծման մաքսատուրքի զրոյական դրույքաչափի կիրառման արդյունքում չի վճարվել ներմուծման մաքսատուրքի գծով 16,8 մլն ԱՄՆ դոլար, որից ՀՀ բյուջե կմուտքագրվեր 0,2 մլն ԱՄՆ դոլար։ՀՀ օրենքի նախագծի ընդունումը թույլ կտա պահպանել առավել արտոնյալ հարկային ռեժիմ նշված ապրանքի համար, որի հիմնական նպատակն է շրջակա միջավայրի համար ոչ վնասակար տրանսպորտային միջոցի ներկրման և շրջանառության խթանումը։ Օրենքի ընդունմամբ հնարավորություն կընձեռնվի նաև հետագայում նվազեցնել շրջակա միջավայրի պաշտպանության հետ կապված ծախսերը, որոոնք հնարավոր կլինի ուղղել շրջակա միջավայրի պաշտպանության մասով այլ ծրագրերի իրականացմանը։ Հարկ է նշել, որ նշված օրենսդրական նախաձեռնությունը պետք չէ համադրել ԱԱՀ-ի մասով ՀՀ բյուջեի ծախսերի ավելացման/նվազեցմանն ուղղված այլ օրենսդրական նախաձեռնությունների հետ, քանի որ վերջինս ուղղված է՝ ի թիվս նշված հարցերի, նաև այլ տնտեսական նշանակություն ունեցող խնդիրների լուծմանը։  |