**ԱՄՓՈՓԱԹԵՐԹ**

**«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱUԻՆ»**

**ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Արդարադատության նախարարություն | 01.09.2021թ.  N /27.3/27364 |
| 1. «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի (այսուհետ՝ Նախագիծ) վերաբերյալ հայտնում ենք, որ հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 16-րդ հոդվածի կարգավորումները՝ առաջարկում ենք Նախագծում «և/կամ» բառերը փոխարինել «կամ» բառով: | Ընդունվել է  Նախագծում կատարվել է համապատասխան փոփոխություն։ |
| 2. Ֆինանսների նախարարություն | 30.07.2021թ.  N 01/2-3/12142 |
| Նախագծով առաջարկվում է ԵՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8702 40 000 (էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ՝ նախատեսված 10 կամ ավելի մարդ փոխադրելու համար), 8703 80 000 (էլեկտրական շարժիչով աշխատող թեթև մարդատար ավտոմոբիլներ և շարժիչային այլ տրանսպորտային միջոցներ՝ բացառապես նախատեսված մարդկանց փոխադրելու համար՝ ներառյալ բեռնաուղևորատար ֆուրգոն-ավտոմոբիլները և մրցարշավային ավտոմոբիլները), ինչպես նաև 8711 60 (էլեկտրական շարժիչով աշխատող մոտոցիկլներ, մոպեդներ և հեծանիվներ՝ տեղակայված օժանդակ շարժիչով, սայլակներով կամ առանց սայլակների, սայլակներ) ծածկագրերին դասվող տրանսպորտային միջոցների ներմուծման և (կամ) օտարման համար ՀՀ հարկային օրենսգրքով (այսուհետ՝ Օրենսգիրք) սահմանված՝ մինչև 2022 թվականի հունվարի 1-ը ԱԱՀ-ից ազատման արտոնությունը երկարաձգել ևս երեք տարով (մինչև 2025 թվականի հունվարի 1-ը), ինչպես նաև ընդլայնել ԱԱՀ-ից ազատման նշյալ արտոնության շրջանակը՝ այն կիրառելով նաև ԱՏԳ ԱԱ 8704 90 000 1 ծածկագրին դասվող՝ մինչև 5 տոննա առավելագույն զանգված ունեցող, էլեկտրական շարժիչով աշխատող բեռնատար տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ:  Նախագծի ընդունման հիմնավորման համաձայն՝ գործող արտոնությունների արդյունքում հանրապետությունում ստեղծվել է շատ բարենպաստ միջավայր էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների ձեռքբերումն ու կիրառումը խթանելու համար։ Ընդ որում, 2019-2020 թվականների ընթացքում ներմուծվել է ավելի քան 2800 էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոց (2018 թվականին՝ ներմուծվել է ընդամենը 12 էլեկտրամոբիլ):  Վերոգրյալի կապակցությամբ, նախ, հայտնում ենք, որ ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարության կողմից 2019 թվականին ՀՀ ֆինանսների նախարարության քննարկմանը ներկայացված՝ Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին ՀՀ օրենքի նախագծով՝ ԱՏԳ ԱԱ 8702 40 000, 8703 80 000 և 8711 60 ծածկագրերին դասվող տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը և (կամ) օտարումը ԱԱՀ-ից ազատելու առաջարկությունը ՀՀ ֆինանսների նախարարությունը համարել է սկզբունքորեն անընդունելի՝ ներկայացնելով մի շարք նկատառումներ և խնդիրներ: Այնուհետև, նախագիծը 2019 թվականի հունիսի 7-ին ընդունվել է ՀՀ Ազգային Ժողովի կողմից: Բացի այդ, ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարության կողմից ԱՏԳ ԱԱ 8704 90 000 1 ծածկագրին դասվող՝ մինչև 5 տոննա առավելագույն զանգված ունեցող՝ էլեկտրական շարժիչով աշխատող բեռնատար տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը և (կամ) օտարումը ԱԱՀ-ից ազատելու վերաբերյալ նախագիծ ՀՀ ֆինանսների նախարարության քննարկմանը ներկայացվել է նաև 2020 թվականի սեպտեմբերի 4-ի թիվ 1/01.6/9759-2020 գրությամբ, որի ընդունումը նույնպես ՀՀ ֆինանսների նախարարությունը համարել է սկզբունքորեն անընդունելի:  Վերոնշյալ առաջարկությունները նույնպես հիմնավորվում էին էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների ձեռքբերումն ու կիրառությունը խթանելու, մթնոլորտային օդի աղտոտվածությունը նվազեցնելու նպատակադրումներով:  Հայտնում ենք, որ ինչպես նախորդ` 2019 թվականի, այնպես էլ 2020 թվականի սեպտեմբերի 4-ի թիվ 1/01.6/9759-2020 գրությամբ ներկայացված առաջարկության վերաբերյալ ՀՀ ֆինանսների նախարարության կողմից ներկայացված նկատառումները և խնդիրները արդիական են նաև ներկայացված նախագծի պարագայում: Մասնավորապես, նախագծի վերաբերյալ հայտնում ենք հետևյալը:  1. Որպես ընդհանուր նկատառում, հայտնում ենք, որ անուղղակի հարկերից ազատման արտոնությունների շրջանակի ընդլայնումը հակադրվում է ներկա փուլում ՀՀ կառավարության կողմից իրականացվող՝ հայտարարված հարկային քաղաքականությանը: Մասնավորապես, ՀՀ կառավարության 2019 թվականի փետրվարի 8-ի թիվ 65-Ա որոշմամբ հավանության արժանացած՝ ՀՀ կառավարության ծրագրի 8.1-ին բաժնի երկրորդ պարբերության համաձայն՝ Կառավարությունը երկարաժամկետ տնտեսական աճին նպաստելու նպատակով իրականացնելու է ուղղակի հարկերի բեռի նվազեցում՝ ի հաշիվ անուղղակի հարկերի: Այսպիսի քաղաքականությունը թույլ կտա բարձրացնել տնտեսության մրցունակությունը, ինչի արդյունքում հեռանկարային զարգացման տեսանկյունից կարևոր՝ արտահանելի հատվածում, կաճեն շահութաբերությունը և ներդրումների իրականացման խթանները:  Վերոնշյալ քաղաքականության շրջանակներում նախատեսվում է`  1) նախ, աստիճանաբար նվազեցնել ուղղակի հարկերի գծով հարկային բեռը և դրա հետևանքով առաջացող՝ պետական բյուջեի հարկային եկամուտների կորուստը որոշակիորեն փոխհատուցել անուղղակի հարկերի գծով հարկային բեռի բարձրացման հաշվին,  2) ընդլայնել հարկման բազաները և ամրապնդել հարկաբյուջետային կայունությունը: 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 հարաբե-րակցության տեսանկյունից։ Այդ կապակցությամբ քաղաքականության նշյալ ուղղությունն իր արտացոլումն է գտել ՀՀ կառավարության կողմից հաստատված մի քանի ռազմավարական փաստաթղթերում (Պետական ֆինանսների կառավարման համակարգի 2019-2023 թվականների բարեփոխումների ռազմավարություն, Հարկային բարեփոխումների հայեցակարգ)։ Ընդ որում, Հարկային բարեփոխումների հայեցակարգով, մեծապես կարևորելով սահմանափակ բյուջետային հնարավորությունները պետական աջակցության ծրագրերի շրջանակներում առավելագույն հասցեականությամբ օգտագործելու նպատակադրումը, ամրագրվել է, որ առաջիկայում քննարկման առարկա է դառնալու ԱԱՀ-ից ազատման արտոնությունների շրջանակը կրճատելու և փոխարենը հասարակության սոցիալապես անապահով խմբերին պետական բյուջեից հասցեական ձևով տրամադրվող աջակցության ծավալն ընդլայնելու հնարավորությունը՝ դրանով իսկ պետության աջակցությունը դարձնելով առավել թիրախային ու արդյունավետ:  Ավելին, ՀՀ վարչապետի 2020 թվականի դեկտեմբերի 30-ի Հարկային քաղաքականության ճեղքի կրճատմանն ուղղված միջոցառումները հաստատելու մասին թիվ 1455-Լ որոշման 1-ին կետով հաստատված հավելվածի՝ հարկային ճեղքի կրճատմանն ուղղված միջոցառումների 1-ին կետով, որպես միջոցառում, սահմանված է ցածր արդյունավետություն ունեցող և հասցեականություն չունեցող հարկային արտոնությունների կրճատման նպատակով Օրենսգրքում փոփոխություններ նախատեսող օրենքի նախագծի մշակում և Կառավարության քննարկմանը ներկայացում:  Այս առումով, հայտնում ենք, որ նախագծով ներկայացված առաջարկությունները հակասում են Կառավարության կողմից ի սկզբանե սահմանված նպատակներին և ներկա փուլում ՀՀ կառավարության կողմից իրականացվող՝ հայտարարված հարկային քաղաքականությանը, քանի որ առաջարկվում է ընդլայնել ԱԱՀ-ի գծով արտոնությունների շրջանակը: | Չի ընդունվել  Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից իրականացվում է նաև շրջակա միջավայրի պահպանության քաղաքականություն։ Կառավարության 2021 թվականի օգոստոսի 18-ի N1363-Ն որոշմամբ հաստատված կառավարության ծրագրի 4.10-րդ կետով, որպես շրջակա միջավայրի կառավարման առաջնահերթ ուղղություններ ամրագրված են մթնոլորտային օդի պահպանության քաղաքականության մշակումը` ուղղված արտանետումների նվազեցմանն ու սահմանափակմանը, ինչպես նաև կանաչ տնտեսության և կայուն զարգացման երկարաժամկետ նպատակի խթանմանն ուղղված քաղաքականության մշակումն ու իրականացումը։  Նախագծի ընդունումն ուղղակիորեն բխում է Կառավարության կողմից 2021թ․ ապրիլի 22-ին ընդունված «Փարիզյան համաձայնագրի ներքո Հայաստանի Հանրապետության 2021-2030 թվականների Ազգային մակարդակով սահմանված գործողությունները հաստատելու մասին» որոշմամբ ամրագրված՝ մինչև 2030թ. ջերմոցային գազերի արտանետումները 1990թ. արտանետումների մակարդակի համեմատ 40 տոկոսով նվազեցնելու մասին ՀՀ պարտավորության իրականացման ապահովման անհրաժեշտությունից, հաշվի առնելով, որ շարժական աղբյուրներից մթնոլորտային օդի աղտոտումը ունի կարևոր դերակատարում մասնավորապես արտանետվող ջերմոցային գազերի հանրագումարի մեջ, իսկ համաձայն միջազգային կառույցների կողմից իրականացված ուսումնասիրությունների և վերլուծությունների՝ էլեկտրական շարժիչով մեքենայի շահագործումը ի տարբերություն բենզինով կամ դիզելային վառելիքով աշխատող մեքենաների տարեկան միջինում 4.6 տոննա C02-ի արտանետումների կրճատում է ապահովում։ |
| 2. 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: | Չի ընդունվել  Համաձայն Պետական եկամուտների կոմիտեի կողմից տրամադրված տեղեկատվության՝ 2019թ․ հուլիսից ԱԱՀ-ի գծով արտոնությունների ուժի մեջ մտնելուց հետո /2019թ․ 2-րդ կիսամյակից մինչև 2021թ․ հուլիս ընկած ժամանակահատվածում/՝ ներմուծվել է ավելի քան 5200 էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոց, (2018 թվականին՝ ներմուծվել է ընդամենը 12 էլեկտրամոբիլ): Վերոնշյալ վիճակագրությունը ուղղակիորեն հաստատում է հարկային արտոնու-թյունների տրամադրման և էլեկտրամոբիլների օգտագործման ծավալների ավելացման ուղղակի կապը։  Հարկ է նշել, որ նման արտոնության կիրառումը կրում է ժամանակավոր բնույթ և այն լայն կիրառություն ունեցող խրախուսման մեթոդ է հանդիսանում ամբողջ աշխարհում՝ հաշվի առնելով, որ խոսքը վերաբերում է նոր տեսակի ապրանքների ներմուծման խրախուսմանը։ |
| 3. 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: | Չի ընդունվել  Միջազգային պրակտիկայում «կանաչ» թիրախային խմբի արտադրանքի օգտագործումը խթանելու նպատակով լայնորեն կիրառվում է տնտեսական մեխանիզմների կիրառումը, այդ թվում նաև հարկային բազմապիսի արտոնությունների տրամադրման միջոցով։  ԱԱՀ-ից ազատվող ապրանքները հիմնականում չեն հանդիսանում առաջին անհրաժեշտության, իսկ ԱԱՀ-ի գծով արտոնություններն ուղղված չեն սոցիալապես խոցելի խմբերին, քանի որ ՀՀ հարկային օրենսգրքի 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ ԱԱՀ-ից ազատված գործարքների և գործառնությունների ցանկում ներառված օտարվող ապրանքների գերակշիռ մասը չեն համարվում առաջին անհրաժեշտության ապրանքներ (ինչպիսիք են, օրինակ՝ նոտայի տետրերը, նկարչական ալբոմները կամ կրոնական կազմակերպություններին կրոնական պարագաների օտարումը, թանկարժեք և կիսաթանկարժեք քարերի օտարումը, ոսկերչական նշանակության կիսապատրաստուկների օտարումը), ինչպես վերը նշված հոդվածում հիշատակված են նաև օտարերկրյա պետությունները, միջազգային միջկառավարական (միջպետական) կազմակերպությունները, խաղատների գործունեության կազմակերպումը, շահումով խաղերի (այդ թվում՝ ինտերնետ շահումով խաղերի), տոտալիզատորի և ինտերնետ տոտալիզատորի կազմակերպումը։ |
| 4. 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 կորցում 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: | Չի ընդունվել  Ներկայացված կարգավորման առարկան ուղղված չէ սոցիալական համահարթեցմանը, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ խնդրո առարկա փոխադրամիջոցները չեն հանդիսանում լայն սպառման ապրանքներ։ Տվյալ դեպքում կարգավորումն ուղղված է կոնկրետ ապրանքային խմբի, ներմուծման ծավալների ավելացմանը։ Նախագծով նախատեսված արտոնությունը ընձեռնում է տրանսպորտային միջոցի ձեռքբերման էկոլոգիապես անվտանգ այընտրանքային տարբերակի հնարավորություն։  Սոցիալական անապահավող խմբերի մասով պարզաբանումը ներկայացված է սույն ամփոփաթերթի 3-րդ և 5-րդ կետերով։ |
| 5. 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: | Չի ընդունվել  Նախագծի մշակումը ենթադրում է հարկային արտոնության ժամանակավոր տրամադրում՝ էլեկտրամոբիլների կիրառման խթանման նպատակով։  ԱԱՀ-ից ազատվող ապրանքները հիմնականում չեն հանդիսանում առաջին անհրաժեշտության, իսկ ԱԱՀ-ի գծով արտոնություններն ուղղված չեն սոցիալապես խոցելի խմբերին, քանի որ ՀՀ հարկային օրենսգրքի 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ ԱԱՀ-ից ազատված գործարքների և գործառնությունների ցանկում ներառված օտարվող ապրանքների գերակշիռ մասը չեն համարվում առաջին անհրաժեշտության ապրանքներ (ինչպիսիք են, օրինակ՝ նոտայի տետրերը, նկարչական ալբոմները կամ կրոնական կազմակերպություններին կրոնական պարագաների օտարումը, թանկարժեք և կիսաթանկարժեք քարերի օտարումը, ոսկերչական նշանակության կիսապատրաստուկների օտարումը), ինչպես վերը նշված հոդվածում հիշատակված են նաև օտարերկրյա պետությունները, միջազգային միջկառավարական (միջպետական) կազմակերպությունները, խաղատների գործունեության կազմակերպումը, շահումով խաղերի (այդ թվում՝ ինտերնետ շահումով խաղերի), տոտալիզատորի և ինտերնետ տոտալիզատորի կազմակերպումը։ |
| 6. ՀՀ ֆինանսների նախարարության կողմից բազմիցս նշվել է, որ որևէ նոր հարկային արտոնությունների սահմանման արդյունքում մշտապես ձևավորվում են նմանօրինակ արտոնություններից օգտվելու պահանջներ և սպասումներ: Մասնավորապես, նշել ենք, որ արտոնություններ տրամադրելու դեպքում օբյեկտիվ պահանջ կներկայացվի, որպեսզի նույն արտոնությունները 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 առաջարկություններ են ներկայացվում ոչ միայն երկարաձգել արտոնության ժամկետը, այլ նաև նույն արտոնությունը կիրառել էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող մինչև 5 տոննա զանգված ունեցող բեռնատարների նկատմամբ: | Չի ընդունվել  Հարկային արտոնության երկարաձգումը պայմանավորված է արձանագրված դրական արդյունքները ամրապնդելու և դրանց հետագա զարգացումը ապահովելու նպատակով։ Ինչ վերաբերում է ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8704 90 000 1 ծածկագրին դասվող մինչև 5տ զանգված ունեցող բեռնատար էլեկտրամոբիլներին ապա կարևորելով բեռնատար ավտոմեքենաների վնասակար արտանետումների արդյունքում օդի աղտոտման նվազեցման հարցը (բեռնատար տրանսպորտային միջոցները մեծամասամբ աշխատում են դիզելային վառելիքով, ինչի օգտագործումը հանդիսանում է շարժական աղբյուրներից օդի աղտոտման հիմնական պատճառներից մեկը), արձանագրելով որ վերոնշյալ փախդրամիջոցները համաձայն ՊԵԿ վիճակագրության ներկայումս գրեթե չեն ներմուծվում /2021թ. ներմուծվել է ընդամենը 1 բեռնատար էլեկտրամոբիլ/ինչպես նաև էլեկտրամոբիլների ներմուծմամբ զբաղվող ընկերությունների կողմից բեռնատար էլեկտրամոբիլների ներմուծման մեծ հետաքրքրությունը նախատեսվող արտոնությունը կարող է նպաստել տվյալ փոխադրամիջոցի ներմուծման ծավալների ավելացմանը միաժամանակ հաշվի առնելով բնապահպանական և սոցիալ-տնտեսական օգուտները, կարելի է արձանագրել, որ երկարաժամկետ հեռանկարում օրենքի կիրարկման արդյունքում պետական բյուջեի եկամուտներում կլինեն դրական փոփոխություններ՝ ենթակառուցվածքների զարգացման, արդյունավետ շահագործման նպատակով լրացուցիչ ներդրումների/միջազգային և մասնավոր հատվածի կողմից/ և նոր աշխատատեղերի ստեղծման միջոցով։ |
| 7. 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, այն պարագայում, երբ մթնոլորտային օդի աղտոտվածության նվազեցման նշանակության այնպիսի ապրանքների օտարումը, ինչպիսիք են, օրինակ, վերականգնվող ռեսուրսներից էլեկտրական էներգիայի արտադրության կայանների կառուցման համար անհրաժեշտ սարքերը և սարքավորումները, ենթակա է ԱԱՀ-ով հարկման: 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: | Մասնակի է ընդունվել  Շարժական աղբյուրներից մթնոլորտային օդի աղտոտումը ունի կարևոր դերակատարում մասնավորապես արտանետվող ջերմոցային գազերի հանրագումարի մեջ, իսկ համաձայն միջազգային կառույցների կողմից իրականացված ուսումնասիրությունների և վերլուծությունների՝ էլեկտրական շարժիչով մեքենայի շահագործումը ի տարբերություն բենզինով կամ դիզելային վառելիքով աշխատող մեքենաների տարեկան միջինում 4.6 տոննա C02-ի արտանետումների կրճատում է ապահովում։  Ներկա փուլում որպես թիրախային խումբ ընտրված են էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցները, հաշվի առնելով, մասնավորապես, քաղաքային բնակավարերում տրանսպորտի քանակի և համապատասխանաբար մթնոլորտային օդի աղտոտման ծավալների աճը։  Աղտոտման ծավալների կրճատմանն ուղղված տնտեսական մեխանիզմների կիրառման այլ տարբերակները լրացուցիչ քննարկման անհրաժեշտություն ունեն և կդիտարկվեն շրջակա միջավայրի պահպանությանն ուղղված հետագա միջոցառումների մշակման ընթացքում։ |
| 8. 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 կող-մից, 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: | Չի ընդունվել  Հիմք ընդունելով Հայաստանի Հանրապետության մաքսային ծառայության վիճակագրական տվյալները՝ 2019-2020թթ․ հանրապետություն է ներմուծվել ավելի քան 265 հազ․ տրանսպորտային միջոց (8702, 8703 ,8704 և 8711 ԱՏԳ ԱԱ ծածկագրերով), որից միայն 2,8 հազ․ (ընդամենը 1,05%-ը) բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ, ինչից կարելի է վստահաբար եզրահանգել, որ օրենքի նախագծի ընդունումը պետական բյուջեի մուտքերի վրա կունենա ոչ էական ազդեցություն։ Հաշվի առնելով նախատեսվող արտոնության արդյունքում կանխատեսվող բնապահպանական և սոցիալ-տնտեսական օգուտները, կարելի է արձանագրել, որ երկարաժամկետ հեռանկարում օրենքի կիրարկման արդյունքում պետական բյուջեի եկամուտներում կլինեն դրական փոփոխություններ՝ ենթակառուցվածքների զարգացման, արդյունավետ շահագործման նպատակով լրացուցիչ ներդրումների/միջազգային և մասնավոր հատվածի կողմից/ և նոր աշխատատեղերի ստեղծման միջոցով։ |
| 9. 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  | Չի ընդունվել  ԱԱՀ-ի գծով հարկային արտոնությունների առկայության արդյունքում 2021 թվականի ընթացքում պետական բյուջե չհավաքագրված եկամուտների մեջ բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների մասով բավարար չափով եկամուտներ չհավաքագրելու ռիսկը նվազագույնն է, քանի որ 2019-2020թթ․ հանրապետություն է ներմուծվել ավելի քան 265 հազ․ տրանսպորտային միջոց (8702, 8703 ,8704 և 8711 ԱՏԳ ԱԱ ծածկագրերով), որից միայն 2800-ն են (ընդամենը 1,05%-ը) բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ։ |
| 10. Միաժամանակ, նախագծով առաջարկվող՝ ԱՏԳ ԱԱ 8704 90 000 1 ծածկագրին դասվող՝ մինչև 5 տոննա առավելագույն զանգված ունեցող, էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչներով աշխատող բեռնատար տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը և օտարումը ԱԱՀ-ից ազատելու առաջարկությունը որևէ էական խնդիր չի լուծելու՝ հաշվի առնելով հետևյալը:  Խնդրո առարկա ավտոմեքենաները շահագործողները հիմնականում հանդիսանալու են ԱԱՀ վճարող համարվող տնտեսավարող սուբյեկտերը, քանի որ բեռնատար տրանսպորտային միջոցները հիմնականում օգտագործվում են ձեռնարկատիրական նպատակներով: Այս առումով, հայտնում ենք, որ բոլոր դեպքերում նշյալ տնտեսավարող սուբյեկտները ԱԱՀ-ի գծով խնայողություններ չեն ունենալու, քանի որ ավտոմեքենաների ներմուծման կամ ձեռք բերման փուլում ԱԱՀ չվճարելու պարագայում նրանք զրկվելու են այդ նույն գումարի չափով հետագայում ԱԱՀ-ի գծով հաշվանցումներ կատարելու հնարավորությունից:  Այս առումով, հարկ է նկատել, որ Օրենսգրքի 74-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 2-րդ պարբերության համաձայն՝ եթե յուրաքանչյուր հաշվետու ամսվա ավարտից հետո այդ հաշվետու ժամանակաշրջանի ԱԱՀ-ի և ակցիզային հարկի միասնական հաշվարկի ներկայացման օրվան հաջորդող օրվա դրությամբ հարկ վճարողն ունի ԱԱՀ-ի փոխհատուցվող մասնավորապես, ներմուծման ժամանակ կամ մատակարարներին վճարված և չհաշվանցված գումար, ապա այդ գումարը հարկ վճարողի գրավոր դիմումի հիման վրա Օրենսգրքի 348-րդ հոդվածի 10-րդ մասով սահմանված պարզեցված ընթացակարգով կամ Օրենսգրքի 17-րդ բաժնով սահմանված կարգով իրականացվող ստուգման կամ ուսումնասիրության արդյունքներով հիմնավորվելու դեպքում մուտքագրվում է միասնական հաշվին այսինքն, վերադարձվում են հարկ վճարողին։  Վերոգրյալը նշանակում է, որ խնդրո առարկա տրանսպորտային միջոցները շահագործող տնտեսավարող սուբյեկտներն ապրանքների մատակարարման, ծառայությունների մատուցման կամ աշխատանքների կատարման գործարքներ չիրականացնելու, մասնավորապես, ներդրումային փուլում գտնվելու դեպքերում կարող են մատակարարներին կամ ներմուծման ժամանակ վճարված և չհաշվանցված ԱԱՀ-ի գումարները ամսական պարբերականությամբ հետ ստանալ: | Չի ընդունվել  Նախատեսվող արտոնության տրամադրման դեպքում ԱՏԳ ԱԱ 8704 90 000 1 ծածկագրին դասվող՝ մինչև 5 տոննա առավելագույն զանգված ունեցող, էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչներով աշխատող բեռնատար տրանսպորտային միջոցների թե ներմուծումը և թե օտարումը չի հարկվելու ԱԱՀ-ով, հետևաբար ԱԱՀ-ի գծով հաշվանցումներ կատարելու անհրաժեշտություն չի առաջանալու։ |
| 11. Հարկ ենք համարում նշել, որ 2020 թվականի դեկտեմբերի 22-ի «2021 թվականի տեղական վճարների գծով արտոնություններ սահմանելու մասին» Երևան քաղաքի ավագանու թիվ 307-Ն որոշման 1-ին կետի 7-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 2021 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 2019-2020 թվականներին: | Չի ընդունվել  Նշված արտոնությանը անդրադարձ կատարվել է նախագծի ընդունման հիմնավորման մեջ։  Գործող արտոնությունը, ելնելով արտոնության գումարային չափից, չի կարող բավարար լինել քննարկվող տրանսպորտային միջոցների ներմուծման ու շահագործման ծավալների ավելացման համար։ |
| 12. 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 հետևյալ հանգամանքի վրա: Հաշվի առնելով այն, որ էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող ավտոտրանսպորտային միջոցների շահագործումը, այլ հավասար պայմաններում, մթնոլորտային օդն ավելի քիչ է աղտոտում (այստեղ, թերևս, 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)՝ Օրենսգրքի 172-րդ հոդվածի 1-ին մասի 2-րդ կետով սահմանվել է, որ էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչներով աշխատող ավտոտրանսպորտային միջոցների համար բնապահպանական հարկ վճարողներն ազատվում են ավտոտրանսպորտային միջոցներից մթնոլորտային օդ վնասակար նյութեր արտանետելու համար բնապահպանական հարկի վճարումից:  Վերոնշյալը հաշվի առնելով, գտնում ենք, որ առաջարկություններն, ըստ էության, քննարկելու համար առնվազն անհրաժեշտ է ներկայացնել համապատասխան ուսումնասիրություններ և վերլուծություններ, որոնք կբացահայտեն բացառապես էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչով աշխատող ավտոտրանսպորտային միջոցների նկատմամբ պահանջարկի նվազ լինելու պատճառները և դրանց թվում նաև՝ ԱԱՀ-ով հարկման գործոնի նշանակալիությունը։ Այսպիսի վերլուծության և դրանով պայմանավորված հիմնավորումների բացակայությունը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ դեռևս ամենևին փաստ չէ, որ էլեկտրականությամբ սնուցվող շարժիչներով աշխատող ավտոտրանսպորտային միջոցները, մեր երկրում լայն տարածում չունեն այն պատճառով, որ դրանց ներմուծումը կամ օտարումը հարկվում է ԱԱՀ ով։  Հետևաբար, ինչպես նաև նկատի ունենալով այն հանգամանքը, որ ներկայացված առաջարկությունների շրջանակում ԱԱՀ-ից ազատման արտոնության կիրառությունը նշանակում է պետական բյուջեից հարկային ծախսերի կանխատեսում, անհրաժեշտ է ներկայացնել նախագծի ազդեցության գնահատականը, որտեղ կառավարության ծրագրով 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 և նախագծով ներկայացված առաջարկությունների ազդեցության գնահատականի բացակայությունը՝ հայտնում ենք, որ նախագիծը սկզբունքորեն անընդունելի է: | Չի ընդունվել  Հարկային քաղաքականությամբ էլեկտրական շարժիչով աշխատող փոխադրամիջոցների շահագործման խրախուսման հիմնար գործոն է հանդիսանում բնակավայրերում տրանսպորտային միջոցներոից արտանետումների ծավալների կրճատումը։  Մարտկոցների, շրջակա միջավայրին վնաս հասցնելու հարցը հանդիսանում է արտադրողի /ներմուծողի/ ընդլայնված պատասխանատվության համակարգի կարգավորման առարկա։ ՀՀ-ում ԱԸՊ համակարգի ներդրումը մինչև 2024 թվականի ավարտը հանդիսանում է Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական միության և Ատոմային էներգիայի եվրոպական համայնքի ու դրանց անդամ պետությունների միջև կնքված Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագրի ՀՀ վարչապետի 2019 թվականի հունիսի 1-ի N666-L որոշմամբ հաստատված ճանապարհային քարտեզով ամրագրված պարտավորություն, որի ուղղությամբ միջազգային գործընկեր կառույցների հետ ներկայումս տարվում են աշխատանքներ։  Նշված արտոնության կիրառումը չի չի հանդիսանում պոտենցիալ հարկային մուտքերի կրճատման պատճառ՝ հաշվի առնելով, որ արտոնության բացակայության պարագայում տվյալ փոխադրամիջոցների մեծածավալ ներկրում չի ապահովվի։ Միաժամանակ, ինչպես արդեն նշվել է երկարաժամկետ հեռանկարում օրենքի կիրարկման արդյունքում պետական բյուջեի եկամուտներում կլինեն դրական փոփոխություններ՝ ենթակառուցվածքների զարգացման, արդյունավետ շահագործման նպատակով լրացուցիչ ներդրումների և նոր աշխատատեղերի ստեղծման միջոցով։ |
| 3. Պետական եկամուտների կոմիտե | 11.05.2021թ.  N 01/3-1/28187 |
| 1. Նախագծով առաջարկվում է Հայաuտանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքի 64-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 52-րդ կետում կատարվող լրացմամբ ԱԱՀ-ից ազատման արտոնություն սահմանել նաև ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8704 90 000 1 ծածկագրին դասվող մինչև 5տ զանգված ունեցող բեռնատար էլեկտրամոբիլների ներմուծման և օտարման մասով, ինչպես նաև նույն կետով սահմանված ԱԱՀ-ից ազատման արտոնության կիրառման ժամկետը երկարաձգել երեք տարով՝ մինչև 2025 թվականի հունվարի 1-ը։ Հաշվի առնելով, որ նախագծով նախատեսվում է ԱԱՀ-ից ազատման արտոնության շրջանակների ընդլայնում, ինչպես նաև արտոնության կիրառման ժամկետի երկարաձգում, որը ենթադրում է պետական բյուջեի հարկային եկամուտների նվազում, կարևորում ենք ՀՀ ֆինանսների նախարարության՝ որպես պետական ֆինանսների կառավարման բնագավառում ՀՀ կառավարության քաղաքականությունը (այդ թվում` հարկային քաղաքականությունը) մշակող և իրականացնող լիազոր մարմնի դիրքորոշումը։ | Ընդունվել է  Ֆինանսների նախարարության դիրքորոշումը և դրա վերաբերյալ դիտարկումները ներկայացված են սույն ամփոփոթերթում։ |
| 4. Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարություն | 14.05.2021թ.  N ՍՊ/21.1/12170 |
| 1. Դիտողություններ և առաջարկություններ չկան |  |
| 5. Էկոնոմիկայի նախարարություն | 10.05.2021թ.  N 01/6686 |
| 1. Դիտողություններ և առաջարկություններ չկան |  |