

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ  
ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ  
(Պ-255-13.08.2019-ՏՀ-011/0) ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ  
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

ՀՀ կառավարությունը ներկայացված օրենքի նախագծի վերաբերյալ ներկայացնում է հետևյալ դիտարկումները.

Նախագծով առաջարկվում է 2020 թվականի հունվարի 1-ից ավելացված արժեքի հարկից ազատել ավելացված արժեքի հարկ վճարող համարվող կազմակերպությունների կողմից ԱՏԳ ԱԱ 8702 և ԱՏԳ ԱԱ 8703 ծածկագրերին դասվող՝ մինչև չորս տարի ներառյալ թողարկման (արտադրության) տարեթիվ ունեցող տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը, և օրենքի գործողությունը տարածել մինչև 2020 թվականի դեկտեմբերի 31-ը կատարվող ներմուծումների նկատմամբ:

Նախագծի ընդունման հիմնավորման համաձայն՝ նախագծի ընդունումը նպատակ ունի խթանել առավել ցածր արտանետումներ ունեցող, մինչև չորս տարի ներառյալ՝ թողարկման (արտադրության) տարեթիվ ունեցող տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը, մեղմել 2020 թվականի հունվարի 1-ից ԵԱՏՄ տարածք տրանսպորտային միջոցների ներմուծման մաքսային դրույքաչափերի՝ Հայաստանի Հանրապետության համար սահմանված արտոնյալ ժամկետի սպառման հետևանքով նոր դրույքաչափերի կիրառության ազդեցությունը և նպաստել ոլորտում գործունեություն իրականացնող՝ ԱԱՀ վճարող կազմակերպությունների շրջանառու միջոցների ավելացմանը:

Վերոգրյալի կապակցությամբ, հայտնում ենք հետևյալը.

1. Հաշվի առնելով այն, որ ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտների մոտ ձևավորվել են 2020 թվականի հունվարի 1-ից մաքսային վճարների բարձրացման բացասական հետևանքները Կառավարության կողմից որևէ ձևով մեղմելու որոշակի սպասումներ, ինչպես նաև այն, որ նախագծով առաջարկվում է տրամադրել ԱԱՀ-ից ազատման ժամանակավոր արտոնություն՝ ակնկալելով, որ արտոնյալ մեկ տարվա ընթացքում ոլորտում գործունեություն իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտները կհարմարվեն նոր ստեղծված իրողություններին և իրենց

գործունեությունը կհամապատասխանեցնեն նոր ձևավորված միջավայրին՝ հայտնում ենք, որ օրենսդրական նախաձեռնության հիմքում դրված քաղաքականության վերաբերյալ սկզբունքային առարկություններ չկան:

2. Մինևույն ժամանակ, հայտնում ենք, որ նախագծի՝ այս տեսքով ընդունումը խիստ ռիսկային է հարկումից խուսափելու հնարավորությունների ձևավորման տեսանկյունից: Խնդիրը, մասնավորապես, կայանում է նրանում, որ նախագծի՝ այս տեսքով ընդունման պարագայում ֆիզիկական անձը, որը մտադիր է ավտոմեքենա ներմուծել Հայաստանի Հանրապետություն, սահմանված կարգով կգրանցի որևէ կազմակերպություն, կներկայացնի կամավորության սկզբունքով ԱԱՀ վճարող համարվելու հայտարարություն և առանց ԱԱՀ-ի վճարման Հայաստանի Հանրապետություն կներմուծի ավտոմեքենա, որը կօգտագործվի անձնական նպատակներով: Ավելին, ներմուծման օրը ներառող հարկային տարվա ավարտից հետո՝ հաջորդ տարվա սկզբին, կազմակերպությունն արդեն կարող է սահմանված կարգով ներկայացնել միկրոձեռնարկատիրության սուբյեկտ կամ շրջանառության հարկ վճարող համարվելու հայտարարություն, ձեռք բերել հարկման այլընտրանքային և, ըստ էության, արտոնյալ համարվող համակարգում գործունեություն իրականացնելու իրավունք և առանց հարկեր վճարելու կամ շրջանառության հարկի շատ փոքր գումարներ վճարելով ավտոմեքենան վաճառել այն ֆիզիկական անձին, որի կողմից այն փաստացի շահագործվում է: Արդյունքում կունենանք մի վիճակ, երբ առանց ԱԱՀ վճարելու Հայաստանի Հանրապետություն է ներմուծվում ֆիզիկական անձի կողմից շահագործվող ավտոմեքենա: Այս խնդիրը լուծելու և առաջարկվող արտոնությունը հասցեական դարձնելու համար առաջարկում ենք նախագծում հստակ ամրագրել, որ արտոնությունը կիրառելի է ԱԱՀ վճարող համարվող կազմակերպությունների կողմից ներմուծվող միայն այն ավտոմեքենաների մասով, որոնք ներմուծվել են իրացման նպատակով: Ընդ որում, հարկային վարչարարության տեսանկյունից ներմուծվող ավտոմեքենայի՝ իրացման նպատակով ներմուծված լինելու հանգամանքը կարող է որոշվել, օրինակ, Հարկային օրենսգրքի (այսուհետ՝ Օրենսգրք) 72-րդ հոդվածի 1-ին մասի 8-րդ կետով ամրագրված մոտեցման նմանությամբ (մասնավորապես, այդ կետի կիրառության իմաստով, համարվում է, որ թեթև մարդատար ավտոմեքենան ձեռք է բերվել և (կամ) ներմուծվել է ոչ իրացման նպատակով, եթե ավտոմեքենայի սեփականության իրավունքը օրենքով սահմանված կարգով ստացել է պետական գրանցում): Այս առումով, սակայն, կստեղծվեն առաջարկվող օրենսդրական փոփոխությունը կիրառելու հետ կապված որոշ բարդություններ, քանի որ ավտոմեքենայի ներմուծման պահին գործ-

նականում հնարավոր չէ ապահովել դրա նկատմամբ սեփականության իրավունքի պետական գրանցումը: Ուստի, անհրաժեշտ է քննարկել և ներդնել այնպիսի վերահսկողական մեխանիզմ, որը հնարավորություն կընձեռի իրականացնել արդյունավետ հարկային վարչարարություն:

Հայտնում ենք նաև, որ վերոնշյալ ռիսկերն աշխատանքային կարգով քննարկվել են նաև նախագծի հեղինակի հետ, և ձեռք են բերվել պայմանավորվածություններ:

3. Մինևույն ժամանակ, հաշվի առնելով այն, որ նախագծի ընդունման հիմնավորման համաձայն՝ նախագծի ընդունման հիմնական նպատակը ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտների շրջանառու ֆինանսական միջոցների համալրման խնդրի լուծումն է՝ հայտնում ենք, որ գործող օրենսդրությամբ արդեն իսկ առկա են կարգավորումներ, որոնք մեր գնահատմամբ հաջողությամբ լուծում են ապրանքների, այդ թվում՝ ավտոմեքենաների ներմուծման փուլում վճարված, սակայն դեռևս վաճառքների դիմաց չհաշվանցված (չօգտագործված) ԱԱՀ-ի դեբետային գումարները կարճ ժամկետում հարկ վճարողներին վերադարձնելու խնդիրը: Մասնավորապես, Օրենսգրքի 74-րդ հոդվածի 2-րդ մասի երկրորդ պարբերության համաձայն՝ եթե յուրաքանչյուր հաշվետու եռամսյակին հաջորդող ամսվա 21-ի դրությամբ ԱԱՀ վճարողն ունի ԱԱՀ-ի փոխհատուցվող գումար, ապա այդ գումարը ԱԱՀ վճարողի գրավոր դիմումի հիման վրա Օրենսգրքի 17-րդ բաժնով սահմանված կարգով իրականացվող ստուգման կամ ուսումնասիրության արդյունքներով հիմնավորվելու դեպքում մուտքագրվում է միասնական հաշվին: Այլ կերպ ասած՝ ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտները գործող օրենսդրությամբ արդեն իսկ հնարավորություն ունեն եռամսյակային պարբերականությամբ հետ ստանալ ներմուծման փուլում վճարված և դեռևս չհաշվանցված ԱԱՀ-ի գումարները: Ընդ որում, հատկանշական է նաև այն, որ գործնականում ավտոմեքենաները շատ հաճախ ներմուծվում և վաճառվում են ավելի կարճ ժամկետներում, քան 3 ամիսն է, իսկ երբեմն էլ ներմուծվում են կոնկրետ պատվերի առկայության պարագայում միայն, ինչը նշանակում է, որ այս դեպքում ներմուծման փուլում վճարված ԱԱՀ-ի գումարները «սառեցնելու» խնդիր ընդհանրապես չի առաջանում:

Այս առումով, գտնում ենք, որ նախագծի ընդունման հիմնավորմամբ նկարագրված խնդիրը՝ կապված ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտների շրջանառու ֆինանսական միջոցների արդյունավետ օգտագործման հետ, գործնականում կարող է լուծվել նաև գործող օրենսդրությամբ տրված

հնարավորությունների շրջանակներում: Ուստի, կարծում ենք, որ պետք է նախագծի հեղինակին առաջարկել կրկին անգամ գնահատել նախագծի ընդունման անհրաժեշտությունը:

Հայտնում ենք նաև, որ գործող օրենսդրությամբ տրված հնարավորությունների մասին աշխատանքային կարգով տեղեկացվել է նաև նախագծի հեղինակը:

4. Միաժամանակ, հայտնում ենք, որ ԱՏԳ ԱԱ 8702 ծածկագրին դասվող տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը «Կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից ներմուծվող՝ ակցիզային հարկով հարկման ոչ ենթակա այն ապրանքների ցանկը հաստատելու մասին, որոնց ներմուծումն ազատված է ավելացված արժեքի հարկից» ՀՀ օրենքի համաձայն, արդեն իսկ ազատված է ԱԱՀ-ից, հետևաբար այս մասով նույնպես անհրաժեշտ է վերանայել նախագիծը:

5. Բացի այդ, հայտնում ենք, որ եթե այդուհանդերձ նախագծի ընդունման պարագայում ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտները որոշ դեպքերում շրջանառու ֆինանսական միջոցներ տնտեսելու ավելի լայն հնարավորություններ են ստանալու, ապա հարկ է նկատել, որ այդ ֆինանսական միջոցների օգտագործման այլընտրանքային արժեքը վճարելու է պետությունը, քանի որ հակառակ պարագայում պետությունը կարող էր տնօրինել այդ ռեսուրսները կամ այդ չափով պակաս փոխառու միջոցներ ներգրավել: