

Հավելված
ՀՀ կառավարության 2020 թվականի
հունվարի 16-ի N 40 - Լ որոշման

Պ Ի Լ Ո Տ Ա Յ Ի Ն Ծ Ր Ա Գ Ի Ր

ՆԱԽԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ, ՀԵՏԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ, ԱՅԴ ԹՎՈՒՄ՝ ՕՊԵՐԱՏԻՎ
ՀԵՏԱԽՈՒՋԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ, ՀԱՐԿԱՅԻՆ ԵՎ ՄԱՔՍԱՅԻՆ
ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻ ԿՈՂՄԻՑ ՀՄԿՈՂԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ,
ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ԴԱՏԱԽԱՋՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ՀԱՆՐԱՅԻՆ ՊԱՇՏՈՆ ԶԲԱՂԵՑՆՈՂ
ԱՆՁԱՆՑ ԵՎ ՀԱՆՐԱՅԻՆ ԾԱՌԱՅՈՂՆԵՐԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԾԱԽՍԵՐԻ
ՓՈԽՀԱՏՈՒՑՄԱՆ ՏՐԱՄԱԴՐՄԱՆ

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՆԱԽԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ, ՀԵՏԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ, ԱՅԴ ԹՎՈՒՄ՝ ՕՊԵՐԱՏԻՎ ՀԵՏԱԽՈՒՋԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ, ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ԵՎ ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻ ԿՈՂՄԻՑ ՀՍԿՈՂԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐՈՒՄ ՏՐԱՄԱԴԻՎՈՂ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԾԱԽՍԵՐԻ ՓՈԽՀԱՏՈՒՑՄԱՆ ԱՌԿԱ ՎԻՃԱԿԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ
2. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅՈՒՆԸ
3. ԾՐԱԳՐԻ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՆՊԱՏԱԿՆ ՈՒ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ
4. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՓՈՐՁԸ
5. ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ
6. ԾՐԱԳՐԻ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ԳՆԱՀԱՏԱԿԱՆԸ
7. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԻՑ ԱԿՆԿԱԼՎՈՂ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Սույն ծրագրի նպատակը իրավապահ մարմիններում օպերատիվ-հետախուզական, հետաքննչական և հսկողական գործառնություններ իրականացնող աշխատակիցների տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման նոր համակարգի ներդրումն է՝ հետագայում այն աստիճանաբար ընդլայնելու և պետական այլ մարմինների վրա տարածելու ակնկալիքով: Պետական մարմինների աշխատակիցները հաճախ ստիպված են լինում աշխատանքային անհրաժեշտությունից ելնելով ծառայողական նպատակներով օգտագործել սեփական տրանսպորտային միջոցը: Այս դեպքում անհրաժեշտություն է առաջանում փոխհատուցել աշխատակցի կողմից կրած ծախսերը: Հարկ է նկատի ունենալ նաև, որ տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման անհրաժեշտություն ծագում է նաև այն դեպքերում, երբ աշխատակիցն օգտագործում է ոչ թե սեփական տրանսպորտային միջոցը, այլ օրինակ օգտվում է համապատասխան փոխադրման ծառայություններից:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ իրավապահ մարմինների համար մշակվել է պիլոտային ծրագիր, որի կիրառման արդյունքների ամփոփումից հետո այն ըստ անհրաժեշտության նախատեսվում է ներդնել պետական կառավարման համակարգի մյուս մարմինների համար ևս:

1. ՆԱԽԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ, ՀԵՏԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ, ԱՅԴ ԹՎՈՒՄ՝ ՕՊԵՐԱՏԻՎ ՀԵՏԱԽՈՒՋԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ, ՀԱՐԿԱՅԻՆ ԵՎ ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐԻ ԿՈՂՄԻՑ ՀՄԿՈՂԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ՄԱՐՄԻՆՆԵՐՈՒՄ, ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ԴԱՏԱԽԱՋՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ՏՐԱՄԱԴԻՎՈՂ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԾԱԽՍԵՐԻ ՓՈԽՀԱՏՈՒՑՄԱՆ ԱՌԿԱ ՎԻՃԱԿԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Իրավապահ մարմիններում մինչ օրս ձևավորվել է տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման հետևյալ պրակտիկան.

Պետական եկամուտների կոմիտեում նախկինում վառելիքի ապահովումն իրականացվում էր կանխիկ եղանակով բենզինի կտրոններ ձեռք բերելու միջոցով, որոնք բաժանվում էին համապատասխան աշխատակիցներին: Այնուհետև համապատասխան միջոցները նախատեսվեցին ՊԵԿ-ի արտաբյուջետային միջոցների հաշվին: Հաշվի առնելով արտաբյուջետային միջոցները պետական բյուջե տեղափոխելու կառավարության նախաձեռնությունն ու համապատասխան օրենքի ընդունման հանգամանքը, անհրաժեշտություն է առաջացել որևէ այլ ձևով կարգավորել օպերատիվ-հետախուզական,

հետաքննչական և հսկողական գործառնություններ իրականացնող աշխատակիցների անձնական օգտագործման ավտոմեքենաները ծառայողական նպատակներով օգտագործելու կամ անձնական տրանսպորտային միջոց չունեցող ծառայողների տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման հետ կապված հարաբերությունները: Ըստ ՊԵԿ-ի կողմից տրամադրված տեղեկատվության՝ ՊԵԿ-ում օպերատիվ հետախուզական, հետաքննչական և հսկողական գործառնությունների իրականացման համար փաստացի ներգրավված է 722 ծառայող: Նշված աշխատակիցների միջոցով ՊԵԿ-ն իրականացնում է օրենսդրությամբ իրեն վերապահված ստուգումներ, ուսումնասիրություններ, ռիսկերի տեսողական նույնականացումներ, բերման ենթարկել, օպերատիվ հետախուզական, օպերատիվ-որոնողական տարաբնույթ աշխատանքներ և այլն: Նշված 722 ծառայողներից 529-ն ունեն անձնական ավտոմեքենաներ, որոնք պարբերաբար օգտագործվում են ծառայողական պարտականությունների կատարման համար: 281 աշխատակիցների հետ կնքվել են նաև տրանսպորտային միջոցների անհատույց օգտագործման պայմանագրեր, որոնց տրամադրվում է վառելիք՝ բենզին: Ըստ ՊԵԿ-ի կողմից ներկայացված վիճակագրության՝ ծառայողական նպատակներով անձնական տրանսպորտային միջոցների և հերթապահ տրանսպորտային միջոցների օգտագործման հարաբերակցության պատկերը հետևյալն է՝

Ստուգումների կազմակերպման և դիտարկման վարչություն՝ 15% ծառայողական/հերթապահ, 85% անձնական.

Մաքսանենգության դեմ պայքարի վարչություն՝ 40% ծառայողական/հերթապահ, 60%՝ անձնական.

Հետաքննության և օպերատիվ հետախուզության վարչություն՝ 22% ծառայողական/հերթապահ, 78%՝ անձնական.

Կազմակերպման և հսկողության վարչություն՝ 30% ծառայողական/հերթապահ, 70%՝ անձնական.

Խոշոր և միջին հարկ վճարողների վարչություն՝ 20% ծառայողական/հերթապահ, 80%՝ անձնական.

Փոքր հարկ վճարողների վարչություն՝ 10% ծառայողական/հերթապահ, 90%՝ անձնական:

Թեպետև ՊԵԿ-ի կողմից տրամադրված տեղեկատվության համաձայն համակարգը ՊԵԿ-ում գործում է առավելագույն արդյունավետությամբ, բացառելով տրամադրված բենզինի կտրոնների ոչ նպատակային օգտագործումը, այնուամենայնիվ պարզ չէ,

թե որքանով է պետական մարմնի կողմից փոխհատուցվում աշխատակցի կողմից իրականացված ծախսը՝ 20%, 50%, թե 100% կամ այլ չափով:

Հարկ է նշել նաև, որ նույն խնդիրն առկա է նաև մյուս մարմինների կողմից տրամադրվող փոխհատուցումների համար:

Ոստիկանությունում սահմանված է օպերատիվ-հետախուզական գործառույթ իրականացնող 1263, իսկ հետաքննչական գործառույթ իրականացնող /հետաքննության գծով ծառայություն, համայնքային ոստիկանություն, անչափահասների գործերով և ընտանիքում բռնության կանխարգելման ծառայություն/՝ 1273 հաստիք: Սակայն հաշվի առնելով, որ նշված ծառայողների մի մասը կամ իրականացնում է ղեկավար-կազմակերպչական գործառույթ, կամ չի սպասարկում տարածք /ուղղություն/, կամ գործառույթների բնույթով պայմանավորված սեփական տրանսպորտային միջոցը գրեթե չի շահագործվում, կամ ապահովված է օպերատիվ բնույթի տրանսպորտային միջոցով և վառելիքով /ոստիկանության կենտրոնական ապարատի ծառայություններ, Երևան քաղաքի և մարզային վարչություններ, Զվարթնոց օ/կ գծային բաժին, Մետրոպոլիտենի պահպանության բաժին, Ինտերպոլի ԱԿԲ/, ուստի սույն ծրագրի համատեքստում դիտարկվում է միայն ոստիկանության տարածքային բաժինների միջին խմբի պաշտոններ զբաղեցնող ծառայողներին՝ օպերատիվ-հետախուզական գործառույթ իրականացնող 525 հաստիք և հետաքննչական գործառույթ իրականացնող 1071 հաստիքի տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման հարցերի կարգավորումը: Ծառայողական պարտականությունների կատարման համար անձնական ավտոմեքենա օգտագործում է ծառայողների շուրջ 80 տոկոսը: Ոստիկանության ծառայողներին ծառայողական պարտականությունների կատարման համար օգտագործված անձնական ավտոմեքենաների վառելիքի և մաշվածության փոխհատուցում չի տրվում, սակայն տվյալ ոստիկանության ստորաբաժանման հաշվեկշռում գտնվող տրանսպորտային միջոցներին հատկացված վառելիքի որոշակի չափաքանակ, ըստ գործի հրատապության և կարևորության, հատկացվում է ծառայողներին, ինչը կազմում է փաստացի պահանջվող վառելիքի մոտ 20 տոկոսը:

Աշխատանքների շուրջ 10 տոկոսն իրականացվում է հերթապահ/ծառայողական ավտոմեքենաների, իսկ շուրջ 90 տոկոսը՝ անձնական ավտոմեքենաների օգտագործմամբ:

Քննչական կոմիտեում նախատեսված է 1038 հաստիք, որից 686-ը՝ քննիչներ են: Քննչական կոմիտեն ներկա պահին շահագործում է թվով 81 տրանսպորտային միջոց,

որից 5-ը ծառայողական, իսկ 76-ը՝ սպասարկող: Թվով 475 քննիչներ գործառույթներն իրականացնում են իրենց սեփականությունը հանդիսացող կամ օրինական տիրապետման տակ գտնվող տրանսպորտային միջոցներով (որոնց ընթացիկ վերանորոգման և այլ ծախսերի փոխհատուցում չի նախատեսվում տրանսպորտային միջոցի անհատույց օգտագործման մասին պայմանագրում): Քննչական կոմիտեում բենզինի բաշխումը կատարվում է Քննչական կոմիտեի նախագահի համապատասխան հրամանով սահմանված չափաբաժիններով և գործողումներով: Փոխհատուցումն իրականացվում է Քննչական կոմիտեի տվյալ ստորաբաժանմանը հատկացված բենզինից ստորաբաժանման ղեկավարի կողմից այն ծառայողներին (յուրաքանչյուրին՝ ամսական միջինը 70 լիտր), ովքեր իրենց սեփականությունը հանդիսացող տրանսպորտային միջոցն անհատույց կերպով շահագործում են ծառայողական նպատակներով: Բենզինի կտրոններ ստորաբաժանման ղեկավարի կողմից չեն հատկացվում այն քննիչներին, ովքեր գտնվում են արձակուրդում կամ քրեական գործերով անհրաժեշտություն չի առաջանում մեկնելու վարչական շենքից:

Հատուկ քննչական ծառայությունում փաստացի նախաքննություն իրականացնող ծառայողների հաստիքների թիվը 33 է: Նշված գործառույթների իրականացմանը ներգրավված բոլոր ծառայողներն ունեն անձնական ավտոմեքենաներ, որոնք անհրաժեշտության դեպքում օգտագործվում են ծառայողական պարտականությունների կատարման համար: Անձնական ավտոմեքենաները ծառայողական նպատակներով շահագործելու համար ծառայողներին տրամադրվում է փոխհատուցում բենզինի կտրոնների տեսքով: Անձնական ավտոմեքենաներ չունեցող ծառայողներ ծառայությունում չկան: Անձնական ավտոմեքենաներն օգտագործելիս որպես փոխհատուցում յուրաքանչյուր ծառայողի ամսական տրամադրվում է 70 լիտր բենզինի կտրոն:

Ազգային անվտանգության ծառայությունում սահմանված է ֆիքսված չափաքանակ մեկ ավտոմեքենայի համար յուրաքանչյուր ամսվա հաշվարկով: Համապատասխան կտրոնները տրամադրվում են աշխատակիցներին կամ իրենց կամ տվյալ ստորաբաժանմանն ամրացված ավտոմեքենաներով անհրաժեշտ գործողություններ իրականացնելու համար:

Գլխավոր դատախազությունում հսկողական և մեղադրանքի պաշտպանության գործառույթների իրականացման համար փաստացի ներգրավված են 331-ը: Տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման անհրաժեշտությունն առաջանում է դատախազների

դատական նիստերին մասնակցության, քրեակատարողական հիմնարկներ և պրոբացիայի ծառայության ստորաբաժանումներ այցելության (հսկողության), զինվորական դատախազության դատախազների կողմից գործառնասեր այցելության (հսկողության), բացառիկ դեպքերում նաև զինվորական դատախազների սահմանապահ դիրքեր այցելության (հսկողության) կապակցությամբ: Ներկայումս տրանսպորտային ծախսի փոխհատուցումն իրականացվում է դատախազության ունեցած վառելիքի չափաքանակի սահմաններում մասնակիորեն՝ 20-150 լ ծավալով: Փոխհատուցումը կատարվում է մասնակիորեն, ամիսը 1 անգամ՝ կատարված աշխատանքի ծավալից ելնելով՝ համամասնական բաշխմամբ: Այն անձինք, ովքեր չունեն անձնական ավտոմեքենա՝ համապատասխան գործառնային իրականացման համար օգտվում են տաքսի ծառայությունից: 47 դատախազները աշխատանքն իրականացնում են ծառայողական և սպասարկող ավտոմեքենաներով, մնացած 283 դատախազները՝ անձնական ավտոմեքենաների և տաքսի ծառայությունների միջոցով: Փոխհատուցում տրվում է 283 դատախազի:

2. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ծրագրի իրականացման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է իրավապահ մարմիններում միասնական մոտեցումներ ամրագրելու անհրաժեշտությամբ: Բացի այդ, ներկայումս գործող համակարգերը կամընտրական են, չունեն անհրաժեշտ ելակետային տվյալներ, ինչն էլ հնարավորություն չի տալիս ապահովել արդարացի փոխհատուցում աշխատողների կրած ծախսերի համար: Մասնավորապես, հայտնի չէ, թե որևէ մարմնում համապատասխան գործառնային իրականացնող աշխատակիցների կրած տրանսպորտային ծախսերի որ մասն է հատուցում պետությունը, արդյոք առհասարակ առկա է հավասարակշռություն տարբեր մարմիններում նույնանման գործառնային իրականացման համար տրամադրվող փոխհատուցումների միջև, թե՛ ոչ:

3. ԾՐԱԳՐԻ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՆՊԱՏԱԿՆ ՈՒ ԻՆԴԻԲՆԵՐԸ

Ծրագրի իրականացման հիմնական նպատակն ու խնդիրը ծառայողական պարտականությունները կատարող անձանց համար տրանսպորտային որոշակի ծախսերի փոխհատուցման համակարգի ներդրումն է: Ծրագիրը հանդիսանում է պիլոտային և իրավապահ մարմինների կողմից բարեհաջող փորձարկման արդյունքներով այն հնարավոր կլինի ներդնել պետական համակարգի մյուս մարմիններում ևս:

4. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՓՈՐՁԸ

Օպերատիվ-հետախուզական, հետաքննչական և հսկողական գործառնություններ իրականացնող աշխատակիցների անձնական օգտագործման ավտոմեքենաները ծառայողական նպատակներով օգտագործելու փորձ ուսումնասիրել հնարավոր չեղավ համապատասխան տեղեկատվության բացակայության պատճառով:

Ենթադրվում է, որ նշված նեղ ոլորտում սեփական ավտոմեքենաներն օգտագործելու համար վառելանյութի հատկացման հարցերի կարգավորման անհրաժեշտություն այլ երկրներում առհասարակ չի ծագում՝ հաշվի առնելով, այն որ միջազգային փորձի ուսումնասիրությունը ցույց տվեց, որ տարբեր երկրներում լայնորեն կիրառվում է մասնավոր ավտոմեքենան աշխատանքի նպատակով օգտագործելու դիմաց փոխհատուցում ստանալու ինստիտուտը, որն էլ, ամենայն հավանականությամբ, կիրառվում է նաև քննարկվող հարաբերություններում համապատասխան աշխատակիցներին փոխհատուցումների հաշվարկման և տրամադրման համար:

Այսպես, գրեթե բոլոր եվրոպական երկրներում և ԱՄՆ-ում սահմանված է աշխատակցի ավտոմեքենան աշխատանքի նպատակներով օգտագործման համար փոխհատուցման երկու տարբերակ՝

ա. յուրաքանչյուր կմ-ի համար ֆիքսված գումարի չափով փոխհատուցում.

բ. փաստացի կատարված ծախսերի փոխհատուցում:

Աշխատակցի ավտոմեքենան աշխատանքի նպատակներով օգտագործման համար փոխհատուցման մեկ այլ տարբերակ է տվյալ կազմակերպության կողմից աշխատակցի տրանսպորտային միջոցի վարձակալությունը:

Ընդ որում, այս փոխհատուցման համակարգերը ներառում են ոչ միայն վառելանյութի փոխհատուցում, այլ մասնավոր ավտոմեքենայի մաշվածության և առհասարակ օգտագործման համար փոխհատուցում, որն առավել հիմնավորված և տրամաբանական է:

Փաստացի կատարված ծախսերի փոխհատուցման տարբերակն իրենից ներկայացնում է բարդեցված համակարգ և յուրաքանչյուր դեպքում ավտոմեքենայի վրա կատարված յուրաքանչյուր ծախսի փաստաթղթավորում և միայն փաստաթղթավորված ծախսերի դիմաց փոխհատուցումների տրամադրում: Այս տարբերակն առաջարկվում է չքննարկել այս ուսումնասիրության շրջանակներում, քանի որ պետական մարմինն ստիպելու է ներքաշվել յուրաքանչյուր աշխատակցի ավտոմեքենայի վրա կատարված աշխատանքի, ծառայության դիմաց փոխհատուցման հարաբերությունների մեջ (յուղի

փոխում, անվադողերի վնասման դեպքում դրանց փոփոխման ծախսերի փոխհատուցում և այլն):

Քննարկվող հարաբերությունների համար պետական մարմինների տեսանկյունից հարմար տարբերակ չի հանդիսանա նաև աշխատակցի տրանսպորտային միջոցի վարձակալությունը՝ հաշվի առնելով այն, որ գնահատելի չէ, թե տարվա ընթացքում քանի օր կամ քանի ժամ կարիք կլինի վարձակալել տվյալ տրանսպորտային միջոցը:

Քննարկվող խնդրի լուծման համար կարծում ենք, որ յուրաքանչյուր կմ-ի համար ֆիքսված գումարի չափով փոխհատուցման տրամադրման մեթոդն առավել պարզ մեթոդ է, չնայած այն հանգամանքին, որ փոխհատուցման տրամադրման գումարի մեջ ևս անհրաժեշտ է հաշվարկել մի շարք ծախսեր:

Մասնավոր ավտոմեքենան աշխատանքային պարտականությունների կատարման համար օգտագործելու համար Եվրոպայի տարբեր երկրներում գործում են յուրաքանչյուր կմ-ի համար փոխհատուցման տրամադրման հետևյալ տարբեր չափերը, օրինակ՝

- Ավստրիա՝ € 0.42,
- Բելգիա՝ € 0.573,
- Խորվաթիա՝ € 0.421,
- Գերմանիա՝ € 0.3,
- Անգլիա՝ € 0.52,
- ԱՄՆ՝ \$ 0.58 և այլն:

Ֆրանսիայում, Իռլանդիայում և մի շարք այլ երկրներում ևս լայնորեն կիրառվում է այս մոդելը, սակայն փոխհատուցման չափը պայմանավորված է նաև ավտոմեքենայի շարժիչի ծավալից, կիլոմետրերի առավելագույն չափից և այլն:

Էստոնիայում մասնավոր ավտոմեքենան աշխատանքային պարտականությունների իրականացման համար օգտագործելու համար փոխհատուցման առավելագույն չափ մեկ ամսվա համար սահմանված է € 335: Քննարկվող փոխհատուցման մեթոդը կիրառվում է նաև Մոնտենեգրոյում, ինչպես նաև միջազգային կազմակերպությունների կողմից իրենց աշխատակիցներին փոխհատուցումների տրամադրման ժամանակ:

Յուրաքանչյուր կմ-ի համար փոխհատուցման գումարի չափի հաշվարկման հիմքում դրվում են մի շարք հաստատուն և փոփոխական ծախսեր:

Մասնավորապես, հաստատուն ծախսերն են՝

- ա. ապահովագրության համար կատարվող վճարները.
- բ. վարորդական վկայականի համար կատարվող վճարը.

գ. գույքահարկը:

Փոփոխական կամ տատանվող ծախսերն են՝

ա. վառելիքը.

բ. յուղը.

գ. վերանորոգումը, պահպանումը, սպասարկումը.

դ. անվադողերը:

Ինչպես արդեն նշվեց, որոշ երկրներում մասնավոր տրանսպորտային միջոցի օգտագործման փոխհատուցման համար կիրառվում է նաև մեկ այլ մեթոդ՝ աշխատողի տրանսպորտային միջոցի վարձակալությունը, որը պետք է համարժեք լինի տվյալ տրանսպորտային միջոցի շուկայական գներով վարձակալության չափին:

Ամփոփելով վերոնշյալ փորձի ուսումնասիրության արդյունքները՝ կարելի է եզրակացնել, որ տարբեր երկրներում վաղուց ներդրվել և լայնորեն կիրառվում է աշխատակիցների սեփական տրանսպորտային միջոցները աշխատանքի իրականացման համար օգտագործելու դեպքում փոխհատուցման տրամադրման ինստիտուտը: Այն իրենից ներկայացնում է ոչ միայն գուտ վառելիքի ծախսի փոխհատուցման համակարգ, այլ ներառում է ավտոմեքենայի օգտագործման հետ կապված մի շարք այլ ծախսեր:

Հարկ է նկատի ունենալ, սակայն, որ Հայաստանի Հանրապետությունում նշված փորձի ներդրումը կապված է մի շարք բարդությունների հետ: Մասնավորապես, պարզ չէ, թե ինչպես է իրականացվելու նշված փոխհատուցման համար վերահսկողությունը, ինչպիսի հետևանքներ պետք է կիրառվեն խախտումների բացահայտման դեպքում և այլն: Բացի այդ, պարզ չէ, թե ինչպես պետք է իրականացվի փոխհատուցումն այն անձանց համար, ովքեր թեպետ չունեն անձնական օգտագործման ավտոմեքենա, սակայն ծառայողական նույնանման պարտականություններ կատարելիս կրում են որոշակի այլ տրանսպորտային ծախսեր:

5. ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

Ուսումնասիրելով միջազգային փորձը, ինչպես նաև ամփոփելով պետական մարմիններում մինչ օրս ձևավորված պրակտիկան՝ առաջարկվում է ներդնել տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման գուգահեռ երեք համակարգ՝

ա. տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցում մարմնի ղեկավարի կողմից որոշված անձանց շրջանակի համար յուրաքանչյուր օրացուցային օրվա համար մինչև 4 լիտր բենզինի արժեքին հավասար գումարի չափով.

բ. «ա» կետով չնախատեսված անձանց կողմից համապատասխան գործառնությունների իրականացման համար տաքսի ծառայության ձեռքբերում.

գ. հատուկ նշանակության առաջադրանքների կատարման համար պետական մարմինն ամրացված ծառայողական/հերթապահ տրանսպորտային միջոցի օգտագործում:

Ընդ որում, «գ» կետով նախատեսված տրանսպորտային միջոցի տարբերակն ընտրվում է այն դեպքում, երբ գործառնության անհրաժեշտությունից ելնելով հնարավոր չէ, կամ նպատակահարմար չէ համապատասխան գործառնություն իրականացնել մյուս տարբերակների կիրառմամբ: Նպատակահարմարության հարցը որոշում է մարմնի ղեկավարը:

6. ԾՐԱԳՐԻ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ԳՆԱՀԱՏԱԿԱՆԸ

Նախագծի ընդունումը կարող է հանգեցնել Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի ծախսերի փոփոխության, որը չենք կարող գնահատել համապատասխան տվյալների բացակայության պատճառով: Սակայն նախատեսվում է, որ յուրաքանչյուր մարմին կիրականացնի մոնիթորինգ ծրագրով նախատեսված յուրաքանչյուր տարբերակի կիրառման և դրա ծավալների վերաբերյալ, որի արդյունքում կբացահայտվի ծրագրի ֆինանսական գնահատականը:

7. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԻՑ ԱԿՆԿԱԼՎՈՂ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ

Ծրագրի իրականացման արդյունքում ակնկալվում է ստեղծել նոր մեխանիզմ պետական կառավարման համակարգում աշխատակիցների՝ գործառնության անհրաժեշտությամբ պայմանավորված տրանսպորտային ծախսերի փոխհատուցման համար:

Միաժամանակ ծրագրի իրականացմամբ ակնկալվում է կրճատել ծառայողական/հերթապահ ավտոմեքենաների թվաքանակը համապատասխան մարմիններում:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ

Է. ԱՂԱԶԱՆՅԱՆ