



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ

00010 ք. Երևան, Կառավարական տուն 1

№ 02/05.1/46091-2019

ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ-ԳԼԽԱՎՈՐ ՔԱՐՏՈՒՂԱՐ
ՊԱՐՈՆ ՏԻԳՐԱՆ ԳԱԼՍՏՅԱՆԻՆ

Հարգելի պարոն Գալստյան

Համաձայն «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» Հայաստանի Հանրապետության սահմանադրական օրենքի 66-րդ և 77-րդ հոդվածների՝ Ձեզ ենք ներկայացնում՝

1) «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծի (Խ-271-09.09.2019-SՀ-011/0) վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության առաջարկությանը,

2) Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի 2019 թվականի հոկտեմբերի 8-ի «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից զեկուցող) նշանակելու մասին» N 1427 - Ա որոշումը:

Հարգանքով՝

ԷԴՈՒԱՐԴ ԱՂԱՋԱՆՅԱՆ

Կատարող՝ Պ. Քացախյան

Հեռ. 010515686

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ
ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒ-
ԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ (Խ-271-09.09.2019-ՏՀ-011/0) ՎԵՐԱԲԵՐ-
ՅԱԼ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՈՒԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ
ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

«Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծով (Խ-271-09.09.2019-ՏՀ-011/0) (այսուհետ՝ նախագիծ) առաջարկվում է սահմանել, որ անհատ ձեռնարկատերերի կամ իրավաբանական անձանց կողմից Հայաստանի Հանրապետության տարածք ԵԱՏՄ անդամ չհանդիսացող երկրներից ներմուծվող՝ ԱՏԳ ԱԱ 8702 և 8703 ծածկագրերով սահմանված՝ ներմուծման պահին ավելի քան 3 տարվա, բայց ոչ ավելի, քան 5 տարվա մաշվածություն ունեցող օգտագործված ավտոմեքենաների ներմուծման հարկման բազայի նկատմամբ ԱԱՀ-ն հաշվարկվում է 10 տոկոս դրույքաչափով, իսկ ներմուծման պահին ավելի քան 5 տարվա, բայց ոչ ավելի, քան 10 տարվա մաշվածություն ունեցող օգտագործված ավտոմեքենաների ներմուծման հարկման բազայի նկատմամբ ԱԱՀ-ն հաշվարկվում է 5 տոկոս դրույքաչափով: Ընդ որում, նախագծով առաջարկվում է նշված տարբերակված դրույքաչափերը կիրառել 3 տարի ժամկետով:

Համաձայն նախագծի ընդունման հիմնավորման՝ նախագծի ընդունումը հիմնավորվում է ԵԱՏՄ անդամ չհանդիսացող երկրներից ավտոմեքենաների ներմուծման համար վճարվող ԱԱՀ-ի դրույքաչափը նվազեցնելու միջոցով տնտեսության նշված հատվածի և դրա հետ փոխկապակցված մյուս ոլորտների հետագա զարգացման համար նպաստավոր պայմանների ստեղծման անհրաժեշտությամբ:

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտների մոտ ձևավորվել են 2020 թվականի հունվարի 1-ից մաքսային վճարների բարձրացման բացասական հետևանքները Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից որևէ ձևով մեղմելու որոշակի սպասումներ, ինչպես նաև այն, որ նախագծով առաջարկվում է տրամադրել ԱԱՀ-ի նվազեցված դրույքաչափի ժամանակավոր կիրառություն՝ ակնկալելով, որ արտոնյալ երեք տարվա ընթացքում ոլորտում գործունեություն իրականացնող տնտեսավարող

սուբյեկտները կհարմարվեն նոր ստեղծված իրողություններին և իրենց գործունեությունը կհամապատասխանեցնեն նոր ձևավորված միջավայրին՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը ողջունելի է համարում 2020 թվականի հունվարի 1-ից մաքսային վճարների բարձրացման բացասական հետևանքները մեղմելու ուղղությամբ իրականացվող քայլերը:

Այդուհանդերձ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը խնդրի լուծման նպատակով ներկայացված օրենսդրական նախաձեռնության հիմքում դրված քաղաքականությունը համարում է անընդունելի և առաջարկում է նախագծով քննարկվող գործող օրենքի հոդվածը թողնել անփոփոխ՝ ելնելով ստորև ներկայացված հիմնական նկատառումներից՝

1) համաձայն միջազգայնորեն ընդունված փորձի ու սկզբունքների՝ ԱԱՀ-ի նվազեցված դրույքաչափերը, որպես կանոն, կիրառվում են սոցիալական կամ առաջնային նշանակություն ունեցող ապրանքների (օրինակ՝ դեղորայք, մանկական սննուհղ, սննդի հատուկ տեսակներ և այլն) նկատմամբ՝ նպատակ ունենալով ազդել այդ ապրանքատեսակների գների վրա և ապահովել այդ ապրանքատեսակների հասանելիությունը բնակչության լայն զանգվածների համար: Այլ կերպ ասած՝ ԱԱՀ-ի նվազեցված դրույքաչափերի կիրառության շահառուն պետք է լինի նշված ապրանքների վերջնական սպառողը՝ որպես ԱԱՀ-ի գծով բեռը կրող, մինչդեռ նախագծի ու դրա ընդունման հիմնավորման ուսումնասիրությամբ պարզվում է, որ որպես ԱԱՀ-ի նվազեցված դրույքաչափերի կիրառության շահառու՝ դիտարկվել է ոլորտում գործունեություն իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտը, ինչը ԱԱՀ-ի գծով քաղաքականության տեսանկյունից հիմնավոր չէ: Բացի դրանից՝ նախագծով առաջարկվում է ԱԱՀ-ի նվազեցված դրույքաչափ կիրառել ավտոմեքենաների նկատմամբ, որոնք ամենևին էլ սոցիալական կամ առաջնային նշանակություն չունեն: Ավելին, անհասկանալի է, թե ինչու, օրինակ, դեղերի ներմուծումը պետք է շարունակի հարկվել ԱԱՀ-ի 20 տոկոս դրույքաչափով, իսկ ավտոմեքենաների ներմուծումը՝ 10 տոկոս կամ 5 տոկոս դրույքաչափերով:

2) առաջարկության ընդունումը ռիսկային է այն առումով, որ հարկման հավասարության ու հորիզոնական արդարության սկզբունքների ներքո այն կարող է նախադեպային լինել: Արդյունքում, այլ ապրանքների ներմուծման համար նույնպես ԱԱՀ-ի նվազեցված դրույքաչափեր կիրառելու հարց կբարձրացվի, ինչը խնդրահարույց է

Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի հարկային եկամուտների տեսանկյունից.

3) նախագծով ներկայացված առաջարկությունն ուղղակիորեն հակասում է նաև Հայաստանի Հանրապետության ստանձնած միջազգային պարտավորություններին: Մասնավորապես, նախագծի համաձայն, առաջարկվող արտոնյալ մոտեցումները կիրառելի են լինելու միայն ԵԱՏՄ անդամ չհանդիսացող պետություններից ներմուծվող ավտոմեքենաների նկատմամբ: Այդ կապակցությամբ հայտնում ենք, որ նշված մոտեցումն ուղղակիորեն հակադրվում է ԵԱՏՄ տարածքում ապրանքների ազատ տեղաշարժ ապահովելու՝ Հայաստանի Հանրապետության կողմից ստանձնած պարտավորություններին, քանի որ ներկայացված առաջարկությամբ ուղղակիորեն խոչընդոտներ են ստեղծվում ԵԱՏՄ անդամ պետությունների կողմից արտադրվող ավտոմեքենաների ներմուծման համար.

4) եթե ենթադրվում է, որ ավտոմեքենաներ ներմուծող տնտեսավարող սուբյեկտները լինելու են ԱԱՀ վճարող համարվողներ, ապա նախագծի ընդունմամբ, ըստ էության, որևէ էական հարց չի լուծվելու, քանի որ՝

ա. ներմուծման փուլում չվճարված (պակաս վճարված) ԱԱՀ-ի գումարները, միևնույնն է, վճարվելու են այդ ավտոմեքենաների օտարման փուլում, և արդյունքում գումարային առումով տնտեսավարող սուբյեկտը ոչինչ չի շահելու,

բ. 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, համաձայն Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքի 74-րդ հոդվածի 2-րդ մասի երկրորդ պարբերության, 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, Հայաստանի Հանրապետության հարկային 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 ստանալու ներմուծման փուլում

վճարված և դեռևս չհաշվանցված ԱԱՀ-ի գումարները,

գ. մյուս կողմից՝ 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: Ավելին, բոլոր այն դեպքերում, երբ ավտոմեքենաները ներմուծվում են «Ժամանակավոր ներմուծում» մաքսային ընթացակարգով, ապա այս դեպքում նույնպես ներմուծման պահին ԱԱՀ-ի գումարը չի վճարվում.

5) նախագծի ընդունումը խիստ ռիսկային է՝ հարկումից խուսափելու հնարավորությունների ձևավորման տեսանկյունից: Խնդիրը, մասնավորապես, այն է, որ նախագծի ընդունման պարագայում ֆիզիկական անձը, որը մտադիր է ավտոմեքենա ներմուծել Հայաստանի Հանրապետություն, սահմանված կարգով կհաշվառվի որպես անհատ ձեռնարկատեր, ԱԱՀ-ի առավել ցածր դրույքաչափով հաշվակված ԱԱՀ-ի գումարի վճարմամբ անձնական նպատակների օգտագործման համար կներմուծի ավտոմեքենա, որից հետո սահմանված կարգով դուրս կգա հաշվառումից: Ավելին, նկարագրված երևույթը ռիսկ է ոչ միայն հարկային վարչարարության առումով, այլ նաև նախագծի առջև դրված նպատակներին հասնելու տեսանկյունից, քանի որ, եթե նախագծի նպատակը ավտոմեքենաների ներմուծմամբ և իրացմամբ զբաղվող անձանց համար բարենպաստ պայմաններ ստեղծելն է, ապա առաջարկության ընդունումը նշված ռիսկի պայմաններում ուղղակիորեն նշանակում է, որ ավտոմեքենաների վերջնական գնորդներն ավտոմեքենաները ձեռք են բերելու ոչ թե այդ անձանցից, այլ, հաշվառվելով որպես անհատ ձեռնարկատերեր, իրենք են ներմուծելու.

6) ներկայացված նախագիծը մշակվել է ավտոմեքենաների և հարակից մի շարք շուկաների (անվադողերի, քսայուղերի, ավտոպահեստամասերի և այլն) հնարավոր ընդլայնման նպատակադրմամբ, սակայն մյուս կողմից առարկայական ձևով գնահատված չեն նախագծի հնարավոր ազդեցությունները, այդ թվում՝ հարկային վարչարարության արդյունավետության, այն ապահովելու համար անհրաժեշտ ծախսերի կատարման ու Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի լրացուցիչ հարկային եկամուտների համադրման տեսանկյունից:

Միաժամանակ, հայտնում ենք, որ ԱՏԳ ԱԱ 8702 ծածկագրին դասվող տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը, համաձայն «Կազմակերպությունների և անհատ

ձեռնարկատերերի կողմից ներմուծվող՝ ակցիզային հարկով հարկման ոչ ենթակա այն ապրանքների ցանկը հաստատելու մասին, որոնց ներմուծումն ազատված է ավելացված արժեքի հարկից» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի, արդեն իսկ ազատված է ԱԱՀ-ից:



8 հոկտեմբերի 2019 թվականի N 1427 - Ա

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑԻՉ
(ՀԱՐԱԿԻՑ ԶԵԿՈՒՑՈՂ) ՆՇԱՆԱԿԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հիմք ընդունելով «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» սահմանադրական օրենքի 66-րդ հոդվածի 2-րդ մասը՝

Հայաստանի Հանրապետության ֆինանսների նախարարի տեղակալ Արման Պողոսյանին նշանակել Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովում «Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագիծը (Խ-271-09.09.2019-ՏՀ-011/0) քննարկելիս Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից զեկուցող):

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏ

Ն. ՓԱՇԻՆՅԱՆ

2019 թ. հոկտեմբերի 8
Երևան



Խ-271-09.09.2019-ՏՀ-011/0

ՆԱԽԱԳԻԾ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՕՐԵՆՔԸ

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ
ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ**

Հոդված 1. Հայաստանի Հանրապետության 2016 թվականի հոկտեմբերի 04-ի հարկային օրենսգրքի 63-րդ հոդվածը լրացնել նոր 4-րդ եւ 5-րդ մասերով:

«4. Անհատ ձեռնարկատերերի կամ իրավաբանական անձանց կողմից Հայաստանի Հանրապետության տարածք ԵԱՏՄ անդամ չհանդիսացող երկրներից ներմուծվող, ԱՏԳԱԱ 8702 եւ 8703 ծածկագրերով սահմանված, ներմուծման պահին ավելի քան 3 տարվա, բայց ոչ ավել քան 5 տարվա մաշվածություն ունեցող օգտագործված ավտոմեքենաների ներմուծման հարկման բազայի նկատմամբ ԱԱՀ-ն հաշվարկվում է 10 տոկոս դրույքաչափով:

5. Անհատ ձեռնարկատերերի կամ իրավաբանական անձանց կողմից Հայաստանի Հանրապետության տարածք ԵԱՏՄ անդամ չհանդիսացող երկրներից ներմուծվող, ԱՏԳԱԱ 8702 եւ 8703 ծածկագրերով սահմանված, ներմուծման պահին ավելի քան 5 տարվա, բայց ոչ ավել քան 10 տարվա մաշվածություն ունեցող օգտագործված ավտոմեքենաների ներմուծման հարկման բազայի նկատմամբ ԱԱՀ-ն հաշվարկվում է 5 տոկոս դրույքաչափով:»:

Հոդված 2. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում 2020 թվականի հունվարի 01-ից եւ գործում մինչեւ 2023 թվականի հունվարի 01-ը:

ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ
ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ
ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ**

ԵԱՏՄ մի շարք ոլորտների վերաբերող միասնական մաքսատուրքերը 2020 թվականի հունվարի 01-ից ուժի մեջ են մտնում: Համաձայն վերջինների՝ զգալիորեն բարձրանալու են ԵԱՏՄ անդամ չհանդիսացող երկրներից ներմուծվող մի շարք ապրանքախմբերի, մասնավորապես՝ ավտոմեքենաների (ԱՏԳԱԱ 8702 եւ 8703 ծածկագրերով խմբին դասվող) ներմուծման վճարները:

Գաղտնիք չէ, որ հատկապես վերջին 2 տարիներին նշված ոլորտը Հայաստանում բուռն աճ է արձանագրել: Թեեւ կարող է թվալ, որ վերջին ժամանակահատվածի ավտոմեքենաների ներկրման գերակտիվությունը պայմանավորված է մաքսատուրքերի էական փոփոխությամբ, այնուամենայնիվ բերված ոլորտի բուռն վերելքը շղթայական ռեակցիայով հանգեցրել է նաեւ կից ոլորտների զգալի աճին:

Խոսքը վերաբերում է անվադողերի, քայուղերի, ավտոպահեստամասերի եւ այլ կից շուկաների ընդլայնմանը եւ զարգացմանը: Բացի դրանից, նշված ոլորտում առկա ներմուծումը դեպի ԵԱՏՄ հետագա արտահանման նպատակով անուղղակիորեն ազդել է նաեւ հյուրատնային, հանրային սննդի եւ այլ մերձգրոսաշրջային ոլորտների զարգացմանը: Ոլորտի շուկաներում ի հայտ են եկել բազմաթիվ տնտեսվարողներ, որոնք դարձել են խոշոր հարկատուներ եւ հայտնվել խոշոր հարկ վճարողների առաջին հարյուրակում:

Նշված տնտեսվարողների հետ բազմաթիվ հանդիպումներում քննարկվել է ստեղծված իրավիճակը՝ հնարավոր լուծումների ակտիվ որոնումների նպատակով: Ուսումնասիրվել են նաև պետական եկամուտների կոմիտեի կողմից հրապարակված տվյալները, եւ կատարվել ոլորտային վերլուծություններ՝ իրավիճակը լավագույնս պատկերացնելու համար:

ԵԱՏՄ համաձայնագրերով վերոնշյալ գործընթացի կտրուկ դադարեցումը, կարելի է նույնիսկ ասել՝ խզումը, հանգեցնելու է տնտեսության համար զգալի ռիսկերի, իսկ շղթայական ռեակցիայի պայմաններում նույնիսկ կա անկման վտանգ:

Այսինքն առաջարկ-պահանջարկի մոդելում գնային պարամետրի արհեստական փոփոխությունը հանգեցնում է գրաֆիկների տեղաշարժի, շուկայի ինքնակարգավորումը կրում է անորոշության զգալի տարրեր, որը բացասական է ազդում շուկայի մասնակիցների կողմից ընդունվող որոշումների վրա:

Արդյունքում կարող է ստացվել զգալի աճի փուլում տնտեսության նշված հատվածի կտրուկ անկում, որը կարող է հանգեցնել մի շարք բացասական հետեւանքների:

Ուստի, բերվող օրինագիծը նպատակ ունի հնարավորինս մեղմել առաջացող անբարենպաստ իրավիճակը՝ ռիսկերի թուլացման համար որոշակի «անվտանգության բարձիկ» ապահովելով:

Ելնելով վերոգրյալից եւ նպատակ ունենալով հնարավորինս պարզեցնել ընթացակարգը, ինչպես նաև առավելագույնս բացառել սովերային գործունեության որեւէ բաղադրիչ՝ առաջարկվում է տնտեսվարողներին հնարավորություն տալ ԱԱՀ դրույքաչափերի նվազման հաշվին չդադարեցնել դիտարկվող գործընթացը եւ ոլորտի տնտեսական ակտիվությունը պահել սպասվելիք գրեթե զրոյական մակարդակից էականորեն բարձր աստիճանում:

Միեւնույն ժամանակ հասկանալով, որ ավտոներկրման այս գործընթացը այնուամենայնիվ կրում է ավելի շուտ կարճաժամկետ կամ միջնաժամկետ բնույթ, նախատեսվում է ԱԱՀ նվազող դրույքաչափերի դիտարկվող արտոնությունը տրամադրել 3 տարի ժամկետով: Երկարաժամկետ հատվածում շուկայի ինքնակարգավորման եւ նաև արտաքին այլ գործոնների ազդեցության ներքո այսպիսի տնտեսական ակտիվությունը, որը, ինչ խոսք, ունի որոշակիորեն արհեստական բնութագիր, գնալով վերանալու է:

Ուստի անհրաժեշտ ենք համարում ԱԱՀ դրույքաչափերի փոփոխմամբ տալ հնարավորություն տնտեսության նշված հատվածին եւ դրա հետ փոխկապակցված մյուս ոլորտներին հնարավորինս անցնցում անցում կատարելու զարգացման հաջորդ մակարդակին: