



**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ**

0010 ք. Երևան, Կառավարական տուն 1

№ 02/05.1/21177-2026

**ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ-ԳԼԽԱՎՈՐ ՔԱՐՏՈՒՂԱՐ
ԴԱՎԻԹ ԱՌԱՔԵԼՅԱՆԻՆ**

Հարգելի՛ պարոն Առաքելյան,

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

1) «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծի (Պ-1284-17.03.2026-SՀ-011/0) վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության առաջարկությունը,

2) Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի 2026 թվականի հունիսի 18-ի «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից զեկուցող) նշանակելու մասին» N 532 - Ա որոշումը:

Հարգանքով՝

ԱՐԱՅԻԿ ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ

Կատարող՝ Պետրոս Քացախյան

Ազգային ժողովի հետ կապերի վարչության խորհրդական՝ կառուցվածքային ստորաբաժանումներում առանձին գործառույթներ համակարգող

Հեռ. 010515686

Էլ փոստ՝ petros.qatsakhyan@gov.am

«ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄ-
ՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ (Պ-1284-17.03.2026-ՏՀ-011/0) ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ
ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» օրենքի նախագծի վերաբերյալ ստորև ներկայացնում ենք Հայաստանի Հանրապետության կառավարության դիտարկումներն ու առաջարկությունները:

2023 թվականին կանոնակարգվել է էլեկտրոնային հարթակների միջոցով ուղևորների փոխադրման պատվերներ ստացող և փոխանցող կազմակերպությունների գործունեությունը, որը սահմանվել է որպես ծանուցման ենթակա գործունեություն: Ներկա դրությամբ թվով 13 իրավաբանական անձինք և անհատ ձեռնարկատերեր ստացել են ոլորտում գործունեություն իրականացնելու իրավունք, որոնց վերաբերյալ տեղեկատվությունը հրապարակված է նախարարության պաշտոնական կայքում:

«Պետական տուրքի մասին» օրենքով էլեկտրոնային հարթակների միջոցով ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացման արտոնագիր տրամադրելու համար պետական տուրքը սահմանվել է յուրաքանչյուր փոխադրման ընդհանուր արժեքի՝ 4-5 տոկոսի չափով, իսկ էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայության մատուցման իրավունք ձեռք բերելու համար սահմանվել է պետական տուրք 1 մլն դրամի չափով:

Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրական կարգավորումներն ապահովում են ազատ մրցակցությունը ոլորտում գործունեություն իրականացնողների համար: Տնտեսվարող սուբյեկտների կողմից գերիշխող դիրքի գրավման կարգավորումները սահմանված են «Տնտեսական մրցակցության և սպառողների շահերի պաշտպանության մասին» օրենքով և առկա է բավականին լայն գործիքակազմ գերիշխող դիրք զբաղեցնող սուբյեկտների նկատմամբ պատշաճ վերահսկողություն իրականացնելու համար:

Ոլորտում գործունեություն իրականացնողների կողմից սահմանվող միջնորդավճարը հանդիսանում է հարթակի հիմնական եկամտի աղբյուրը և եկամուտ ապահովելուց բացի փոխհատուցում է հարթակի շահագործման, մարքեթինգի, գործառնական, վարչական և այլ ծախսերը:

Օրենքի նախագծի հիմնավորման մեջ ներկայացված չեն էլեկտրոնային հարթակների կողմից իրականացվող ծախսերը, ուստի զուտ եկամուտների մասով հաշվարկների ներկայացումը բավարար չէ օրենսդրական փոփոխություն կատարելու և պետության կողմից միջնորդավճարի սահմանաչափի վերին շեմ սահմանելու համար: Անհրաժեշտ է հաշվի առնել հարթակների կողմից իրականացվող ծախսերը, այդ թվում՝ դրանց կողմից մատուցվող ծառայությունների որակի բարելավման, տեղեկատվության անվտանգության ապահովման, ռիսկերի կառավարման, տեխնոլոգիական

ենթակառուցվածքների պահպանման և այլնի համար:

Էլեկտրոնային հարթակների հետ համագործակցող փոխադրողների համար բարենպաստ միջավայր ձևավորելու նպատակների տեսանկյունից պետք է հաշվի առնել, որ նրանց գործունեության համար օրենսդրությամբ որևէ սահմանափակող կարգավորումներ չսահմանելն արդեն իսկ ուղղված է բարենպաստ միջավայրի ձևավորմանը:

Ինչ վերաբերում է օրենքի նախագծով ներկայացված հիմնավորմանը, այն լիարժեք չի արտացոլում ոլորտում առկա իրավիճակը և ներկայացված իրավակարգավորման անհրաժեշտությունը: Մասնավորապես՝

1. Նախագծի հիմնավորումը չի պարունակում փաստական հանգամանքներ՝ կապված Հայաստանում գործող էլեկտրոնային հարթակների կողմից գանձվող միջնորդավճարների մասով: Ներկայումս տարբեր հարթակների կողմից գանձվող գումարներն ունեն ձևավորման տարբեր սխեմաներ, որոնք համադրելի են տարբեր երկրներում գործող հարթակների միջնորդավճարների չափի հետ: Այսպես, Uber հարթակի կողմից կիրառվող միջնորդավճարները միջինում կազմում են 25-30 տոկոս, սակայն կարևոր է ընդգծել, որ դրանք որոշվում են ամեն առանձին երթի համար անհատապես և կարող են հասնել մինչև 40 տոկոսի: Bolt հարթակի կողմից կիրառվող միջնորդավճարները տատանվում են 15-20 տոկոսի միջակայքում: Ինչ վերաբերում է մեկ այլ հայտնի հարթակի՝ Lyft-ի, ապա այս դեպքում նույնպես չկա հստակ սահմանված ցուցանիշ և այն տատանվում է 20-30 տոկոսի միջակայքում, սակայն ընկերությունը կամավոր պարտավորություն է վերցրել իր վրա ապահովելու 30 տոկոսից ոչ բարձր միջնորդավճարի կիրառում (70 % Earnings commitment):

Ավելին՝ Նախագծի հիմնավորման մեջ հղում է արվում ֆրանսիական Heetch հարթակին՝ ներկայացնելով, որ այն «պաշտոնապես վարորդներին առաջարկում է 10-15 տոկոս միջնորդավճար», այն դեպքում, երբ այդ հարթակի կայքի հիմնական էջում ներկայացված է հետևյալ հայտարարությունը «Heetch-ը հանձնառու է ավելի արդար շարժունակության՝ առաջարկելով 18% միջնորդավճար, որը շուկայում ամենացածրն է:»:

2. Հարթակների եկամուտների հաշվարկման իմաստով կարևոր է ընդգծել, որ երթի վերջնական արժեքից տոկոսային հիմքով հաշվարկի դեպքում անհրաժեշտ է ուշադրություն դարձնել, որ Հայաստանում գործող հիմնական հարթակներն ավելացված արժեքի հարկ վճարող են և միջնորդավճարների մեջ ներառված է նաև ԱԱՀ-ի 20 տոկոսը: Այսպիսով, ամենախոշոր հարթակի կիրառվող, օրինակ, 14,5 տոկոս միջնորդավճարը ԱԱՀ-ն հանելուց հետո կստացվի 12.083 տոկոս:

3. Անդրադառնալով արդար մրցակցային պայմանների ապահովման նպատակով ոլորտում կոշտ կարգավորման կիրառմանը՝ պետք է ընդգծել, որ սակագնային կարգավորման մոդելն ինքնին բավականին դիսկային մոտեցում է արագ զարգացող ոլորտների դեպքում: Եթե ըստ Նախագծի՝ 10 տոկոսի սահմանաչափն այս պահին արդյունավետ է, ապա ինչ մեխանիզմներով է ոլորտը կարգավորողն ապահովելու ընտրված միջոցի արդյունավետությունը տնտեսական պայմանների արագ փոփոխության դեպքում: Եթե 10 տոկոսը բավարար չլինի գործող հարթակների ծախսերի համար, այն կարող է հանգեցնել ոլորտում գործող ընկերությունների կողմից ուղևորների փոխադրման սակագների բարձրացմանը, նպատակ ունենալով ապահովել հարթակների կողմից գանձվող գումարների նույնանման ծավալները, ինչպիսիք եղել են մինչև սահմանափակող դրույքի

կիրառությունը: Վերջինս իր հերթին կարող է ազդել ուղևորափոխադրումների ծավալների վրա և, որպես արդյունք, բերել նման ծառայություն մատուցող ընկերությունների թվի կրճատմանը:

Ի թիվս վերոնշյալի առավել կարևոր է ուշադրություն դարձնել այն հանգամանքին, որ էլեկտրոնային հարթակների զարգացումը Հայաստանի Հանրապետությունում ունեցել է և ունի ընդգծված դրական ազդեցություն թեթև մարդատար ավտոմոբիլներով ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների կազմակերպման ոլորտում և ի տարբերություն «դասական» տաքսի ծառայությունների նրանք ունեն մի շարք առավելություններ թե՛ ուղևորների, թե՛ վարորդների համար, մասնավորապես.

ա. Հարմարավետության և արագության ապահովում.

Պատվերի գրանցումը կատարվում է թույլների ընթացքում՝ հավելվածի միջոցով, առանց պարտադիր զանգերի անհրաժեշտության:

բ. Սակազնային թափանցիկություն.

Ուղևորության արժեքը ներկայացվում է նախապես, ինչը նվազեցնում է հավելյալ վճարների կամ չարաշահումների ռիսկը:

գ. Ուղևորության հետազոտություն.

Մեքենայի, վարորդի, ուղևորի մասին տեղեկատվությունը և այլ տեղեկատվություն, ինչպես նաև մեքենայի տեղաշարժը քարտեզի վրա՝ այն կիսվելու և պահպանելու հնարավորությամբ, թույլ են տալիս ուղևորության բոլոր մասնակիցներին ապահովել հարմարավետ և անվտանգ ուղևորություն:

դ. Անկանխիկ վճարում իրականացնելու հնարավորություն.

Վճարում հավելվածի միջոցով՝ առանց կանխիկի անհրաժեշտության, բանկային քարտ կցելու հնարավորությամբ:

ե. Գնահատման համակարգ

Ուղևորներն ու վարորդները գնահատում են միմյանց, ինչը բարձրացնում է ծառայության որակը:

զ. Մատչելիություն

Մեքենան հասանելի է պատվերի համար գրեթե ցանկացած ժամանակ և վայրում:

է. Ուղևորության դասի ընտրություն

Ուղևորներին առաջարկվում է ընտրել ծառայության մատուցման տարբեր կատեգորիաներ՝ էկոնոմ, կոմֆորտ, կոմֆորտ+, բիզնես, պրեմյեր և այլն: Վարորդները նույնպես կարող են ընտրել այն կատեգորիաները, որոնցում պատրաստվում են գործունեություն ծավալել:

ը. Օպտիմալ երթուղիներ

Հավելվածներն ապահովում են ամենաարագ երթուղիների ընտրությունը, հիմնվելով ճանապարհների ծանրաբեռնվածության մասին առցանց տեղեկատվության ստացման վրա՝ խնայելով ժամանակը թե՛ ուղևորների և թե՛ վարորդների համար:

Միաժամանակ հարթակների կիրառությունը հնարավորություն է տվել ոլորտում գործունեություն ծավալող վարորդների համար ապահովել ավելի ճկուն աշխատանքային գրաֆիկ, պատվերների մշտական հոսք, եկամուտների թափանցիկություն, դատարկ երթերի կրճատում, նավիգացիոն ծառայությունների և աջակցության ստացում, հարկային մարմինների հետ վարչարարության իրականացման բացառում և այլն:

Հարթակները գտնվում են զարգացման և կատարելագործման փուլում և Կառավարության քաղաքականությունն ուղղված է լինելու թվային գործիքակազմի կիրառության առավել զարգացման, երթևեկության անվտանգության կարևոր այլ բաղադրիչների, մասնավորապես՝ ուղևորների և վարորդների անվտանգության բարձրացման, ոլորտում պարտադիր ապահովագրության ներդրման, տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական զննության պատշաճ կազմակերպման, ինչպես նաև երթևեկության կանոնների պահպանման արդյունավետ վերահսկողության գործող տեխնոլոգիական նոր մեխանիզմների ներդրման ուղղությամբ:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը նպատակահարմար չի համարում ներկայացված օրենքի նախագծի ընդունումը:



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՎԱՐՉԱՊԵՏ Ո Ր Ո Շ ՈՒ Մ

N 532 - Ա

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ
ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑԻՉ (ՀԱՐԱԿԻՑ ԶԵԿՈՒՑՈՂ) ՆՇԱՆԱԿԵԼՈՒ
Մ Ա Ս Ի Ն

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

Հայաստանի Հանրապետության տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարի տեղակալ Արմեն Միմոնյանին նշանակել Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովում «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագիծը (Պ-1284-17.03.2026-ՏՀ-011/0) քննարկելիս Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից գեկուցող):

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏ

Երևան

Ն. ՓԱՇԻՆՅԱՆ

18.06.2026
ՀԱՎԱՍՏՎԱԾ Է
ԷԼԵԿՏՐՈՆԱՅԻՆ
ՍՏՈՐԱԳՐՈՒԹՅԱՄԲ

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՕՐԵՆՔԸ**

«ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հոդված 1. «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» 2006 թվականի դեկտեմբերի 5-ի ՀՕ-233-Ն օրենքի (այսուհետ՝ Օրենք) 4-րդ հոդվածում «ոչ կանոնավոր փոխադրում» հասկացությունը սահմանող պարբերությունից հետո լրացնել հետեւյալ բովանդակությամբ նոր պարբերությունով.

«Էլեկտրոնային հարթակ՝ էլեկտրոնային եղանակով, այդ թվում՝ համացանցի միջոցով, փոխադրման պատվերների ընդունման եւ փոխանցման տեղեկատվական հարթակ. »:

Հոդված 2. Օրենքի 16-րդ հոդվածը լրացնել հետեւյալ բովանդակությամբ նոր 7.1-ին մասով.

«7.1. Էլեկտրոնային հարթակով ուղեւորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել ուղեւորափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:»:

Հոդված 3. Օրենքի 17-րդ հոդվածի 1-ին մասը չորրորդ պարբերությունից հետո լրացնել հետեւյալ բովանդակությամբ նոր պարբերությունով.

«Էլեկտրոնային հարթակով ուղեւորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել ուղեւորափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:»:

Հոդված 4. Օրենքի 19-րդ հոդվածը լրացնել հետեւյալ բովանդակությամբ նոր 2-րդ մասով.

«2. Էլեկտրոնային հարթակով բեռնափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել բեռնափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:»:

Հոդված 5. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակմանը հաջորդող տասներորդ օրը:

ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

Նախագծով առաջարկվում է «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում ներդնել «Էլեկտրոնային հարթակ» հասկացությունը և սահմանել, որ էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման կամ բեռնափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող **բոլոր վճարների ընդհանուր չափը** չի կարող գերազանցել համապատասխան փոխադրման ընդհանուր արժեքի **10 տոկոսը**:

Առաջարկվող փոփոխությունների անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նրանով, որ վերջին տարիներին տաքսի և այլ ոչ կանոնավոր փոխադրումների շուկայում էականորեն աճել է էլեկտրոնային հարթակների դերը: Եթե նախկինում պատվերների ընդունումը և փոխանցումը կատարվում էր հիմնականում հեռախոսազանգերի, դիսպետչերական ծառայությունների կամ տեղային ցանցերի միջոցով, ապա ներկայումս շուկայի զգալի հատվածում փոխադրումների պատվիրումը կատարվում է բացառապես կամ գերազանցապես բջջային հավելվածների և այլ թվային հարթակների միջոցով: Այս իրավիճակում էլեկտրոնային հարթակը փաստացի դառնում է շուկա մուտք գործելու հիմնական միջոցը և, միաժամանակ, սկսում է էական ազդեցություն ունենալ վարորդների եկամուտների վրա:

Գործնականում ձևավորվել է իրավիճակ, երբ էլեկտրոնային հարթակները վարորդներից գանձում են բարձր միջնորդավճարներ, որոնք, ըստ ոլորտում տարածված տեղեկությունների և վարորդների բազմաթիվ պնդումների, հաճախ հասնում են **20-30 տոկոսի**: Նման մակարդակի միջնորդավճարը հանգեցնում է նրան, որ փոխադրման վերջնական արժեքի զգալի մասը մնում է ոչ թե փոխադրումն անմիջականորեն իրականացնող վարորդին, այլ պատվերի թվային միջնորդավորմամբ զբաղվող հարթակին: Արդյունքում նվազում է վարորդի մաքուր եկամուտը, խաթարվում է փոխադրումների ոլորտում աշխատանքի արդար վարձատրության սկզբունքը և ձևավորվում է տնտեսական անհավասարակշռություն հարթակի և ծառայությունն անմիջականորեն մատուցող անձի միջև:

Հատկանշական է, որ միջազգային փորձը ցույց է տալիս՝ թվային հարթակների կողմից բարձր միջնորդավճարների կիրառումը տնտեսապես անխուսափելի կամ տեխնիկապես անհրաժեշտ երևույթ չէ: Օրինակ՝ ֆրանսիական Heetch հարթակը վարորդների համար պաշտոնապես առաջարկում է 10-15% միջնորդավճար, իսկ իր հաղորդագրություններում շեշտում է, որ գործում է «ցածր միջնորդավճարների» քաղաքականությամբ: Իսպանիայում Cabify-ի վերաբերյալ հրապարակված տեղեկություններով՝ հարթակը 2023 թվականին որոշ վարորդների համար

միջնորդավճարը նվազեցրել է մինչև 5%, իսկ նույն աղբյուրը նշում է, որ շուկայում այլ հարթակների միջնորդավճարները հիմնականում գտնվում են 10–15% միջակայքում:

Ավելին, միջազգային փորձը ցույց է տալիս նաև, որ թվային հարթակները շուկա մուտք գործելիս կամ նոր վարորդներ ներգրավելու փուլում հաճախ աշխատում են զրոյական կամ շատ ցածր միջնորդավճարներով, ինչպես նաև տարբեր խրախուսական վճարներով: Օրինակ՝ inDrive հարթակի պաշտոնական ներկայացման մեջ նշվում է, որ վարորդների համար ծառայության վճարը կարող է լինել 0%՝ գործարկումից հետո առաջին վեց ամիսների ընթացքում: Նման մոդելները փաստում են, որ թվային հարթակների գործունեության ինքնարժեքը և տեխնիկական սպասարկման ծախսերը չեն կարող ինքնաբերաբար արդարացնել մշտապես բարձր՝ 20–30 տոկոս միջնորդավճարների կիրառումը: Հետևաբար, երբ հարթակը շուկայում ամրապնդում է իր դիրքերը, ձեռք է բերում օգտվողների մեծ բազա և բարձրացնում միջնորդավճարները, առաջանում է պետական միջամտության և վարորդների շահերի պաշտպանության անհրաժեշտություն:

Այդ անհրաժեշտությունը հաստատվում է նաև կարգավորող միջազգային մոտեցումներով: OECD-ն նշում է, որ հավելվածային տրանսպորտային ծառայությունների ոլորտում բարձրորակ կարգավորումը կարևոր է ոչ միայն անվտանգության և սպառողի պաշտպանության, այլև աշխատանքային պայմանների և ոլորտային խաթարումների խնդիրները հասցեագրելու համար: Այսինքն՝ պետության մասնակցությունը տվյալ շուկայի կանոնների սահմանմանը միջազգային պրակտիկայում դիտարկվում է որպես բնական և անհրաժեշտ գործիք:

Մի շարք երկրներ արդեն իսկ անցել են թվային հարթակների գործունեության հատուկ կարգավորման ճանապարհով: Օրինակ՝ Պորտուգալիայում գործում է ride-hailing հարթակների համար առանձին իրավական շրջանակ՝ Օրենք 45/2018, որով սահմանվել են թվային հարթակների գործունեության, լիցենզավորման և վերահսկողության կանոններ: Այդ կարգավորման շրջանակում հարթակներից պահանջվում է նաև ամսական ներկայացնել տեղեկություններ իրենց գործունեության, այդ թվում՝ փաստացի գանձված միջնորդավճարների վերաբերյալ: Սա կարևոր նախադեպ է, քանի որ ցույց է տալիս՝ պետությունը կարող է ոչ միայն ճանաչել թվային հարթակը որպես առանձին դերակատար, այլև պարտադրել դրա գործունեության թափանցիկություն և հաշվետվողականություն:

Նույն տրամաբանությամբ Հնդկաստանում պետական մակարդակով քննարկվել է միջնորդավճարի առավելագույն չեմը 10% սահմանելու առաջարկը: Այս օրինակը կարևոր է որովհետև պետությունն ընդունել է միջնորդավճարի վերին սահման սահմանելու սկզբունքը:

Առաջարկվող նախագիծը բխում է նաև սոցիալական արդարության սկզբունքից: Փոխադրման ծառայության հիմնական բովանդակությունն ու տնտեսական արժեքը ստեղծվում են վարորդի

աշխատանքի, ժամանակի, մեքենայի, վառելիքի, մաշվածության, տպասարկման և ճանապարհային ռիսկերի հաշվին: Մինչդեռ էլեկտրոնային հարթակը հիմնականում իրականացնում է պատվերի թվային ընդունման և փոխանցման գործառույթ: Այս պայմաններում արդարացված չէ, որ հարթակը յուրաքանչյուր փոխադրումից ստանա այնպիսի մասնաբաժին, որը համադրելի է կամ որոշ դեպքերում նույնիսկ անհամաչափորեն մեծ է ծառայությունն անմիջականորեն մատուցող վարորդի շահույթի նկատմամբ:

Նախագծով առաջարկվող 10 տոկոս շեմը նպատակ ունի ապահովել ողջամիտ հավասարակշռություն՝ մի կողմից պահպանելով էլեկտրոնային հարթակների թիզնես շահը և շարունակական գործունեության հնարավորությունը, մյուս կողմից՝ պաշտպանելով վարորդների տնտեսական շահերը և կանխելով շուկայի այնպիսի կառուցվածքը, որտեղ թվային միջնորդը, օգտվելով ցանցային էֆեկտից և շուկայական գերակշռող դիրքից, ստանում է անհամաչափ բարձր եկամուտներ: Եթե, ըստ ոլորտային գնահատականների, միայն 2025 թվականին էլեկտրոնային հարթակներում աշխատել է 90,000-ից ավելի վարորդ, ապա ակնհայտ է, որ խնդիրը վերաբերում է ոչ թե առանձին տնտեսավարողների, այլ մեծ թվով քաղաքացիների սոցիալ-տնտեսական շահերին:

Նախագծի ընդունմամբ ակնկալվում է՝

- պաշտպանել վարորդների մաքուր եկամուտը,
- կանխել էլեկտրոնային հարթակների կողմից անհամաչափ բարձր միջնորդավճարների գանձումը,
- նպաստել շուկայում ավելի արդար և հավասարակշռված մրցակցային պայմանների ձևավորմանը,
- ամրապնդել փոխադրումների ոլորտում թվային հարթակների գործունեության իրավական որոշակիությունը:

Միաժամանակ, նախագծի կարգավորումը կառուցված է այն սկզբունքով, որ սահմանափակվում է ոչ թե հարթակների գործունեությունը, այլ միայն նրանց կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր վերին շեմը, ինչը թույլ է տալիս կանխել նաև միջնորդավճարի անվանափոխմամբ կամ մասնատմամբ օրենքի շրջանցումը:

Ստորև ներկայացվում է Պետական եկամուտների կոմիտեի կողմից ինձ տրամադրված տեղեկանքից քաղվածք, որը հիմնավորում է սույն օրենսդրական նախաձեռնության անհրաժեշտությունն ու կարևորությունը:

Հայտարարություն Էլեկտրոնային հարթակով էլեկտրոնային ծառայության միջոցով ձևակերպված պատվերով իրականացված ուղևորափոխադրումների համար հաշվարկված, գանձված և պետական բյուջե վճարման ենթակա պետական տուրքի վերաբերյալ				
Տարի	Փոխադրման արժեքը		Պետական տուրքի գումարը	
2024	36,101,490,332		652,871,268	
2025	121,667,373,744		3,758,265,677	
2026	10,224,104,087		466,989,116	
Հայտարարություն կազմակերպությունների, անհատ ձեռնարկատերերի և ֆիզիկական անձանց կողմից մարդաստար-տարսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների իրականացման գործունեության վերաբերյալ				
Տարի	Փոխադրման արժեքը		Պետական տուրքի գումարը	
2024	412,325,174		6,835,007	
2025	1,128,648,031		30,574,800	
2026	56,332,799		2,334,048	
Տարսի ծառայությունների մատուցման գործունեության վերաբերյալ				
Տարի	Շրջանառություն	Գործարքներ քանակ	Ֆիզիկական անձանց քանակ	Հարթակների քանակ
2024	36,507,168,985	31,222,716	59,219	8
2025	121,679,929,912	102,810,014	90,266	16
2026	17,896,805,323	15,311,480	57,934	17

Ոլորտի տնտեսական ծավալները և միջնորդավճարների անհամաչափ բարձր մակարդակը

Պետական եկամուտների կոմիտեից ստացված պաշտոնական տվյալները ցույց են տալիս, որ էլեկտրոնային հարթակների միջոցով կազմակերպվող ուղևորափոխադրումների ոլորտում շրջանառության ծավալները վերջին տարիներին հասնում են տասնյակ միլիարդավոր դրամների:

Մասնավորապես, ըստ ՊԵԿ կողմից տրամադրված տվյալների՝ էլեկտրոնային հարթակների միջոցով իրականացվող ուղևորափոխադրումների ոլորտում արձանագրվել են հետևյալ շրջանառության ծավալները.

2024 թվականին՝ 36,101,490,332 դրամ

2025 թվականին՝ 121,667,373,744 դրամ (աճը մեկ տարվա ընթացքում՝ 3,4 անգամ)

Միայն 2025 թվականին ոլորտի շրջանառությունը գերազանցել է 121 միլիարդ դրամը, ինչը փաստում է, որ էլեկտրոնային հարթակների միջոցով կազմակերպվող փոխադրումները դարձել են Հայաստանի տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի խոշոր հատվածներից մեկը:

Նույն տվյալների համաձայն՝ այդ գործունեության շրջանակում վճարված պետական տուրքի չափը կազմել է.

2024 թվականին՝ 652,871,268 դրամ

2025 թվականին՝ 3,758,265,677 դրամ

Այս տվյալները ցույց են տալիս, որ պետական տուրքի հարաբերական չափը կազմել է մոտավորապես **4–5 տոկոս**:

Միևնույն ժամանակ ոլորտում գործող վարորդների և տնտեսվարողների բազմաթիվ գնահատականներով՝ էլեկտրոնային հարթակների կողմից գանձվող միջնորդավճարները հաճախ հասնում են **20–30 տոկոսի**:

Այսինքն՝ փաստացի ստեղծվում է իրավիճակ, երբ թվային հարթակը, որը իրականացնում է հիմնականում պատվերի ընդունման և փոխանցման տեխնոլոգիական գործառույթ, ստանում է փոխադրման արժեքի բազմապատիկ ավելի մեծ մասնաբաժին, քան այն վճարը, որը պետությունը սահմանում է նույն գործունեության կազմակերպման համար:

Եթե հաշվի առնենք, որ միայն **2025 թվականին ոլորտի շրջանառությունը կազմել է ավելի քան 121 միլիարդ դրամ**, ապա նույնիսկ **10 տոկոս** միջնորդավճարի սահմանը կնշանակի շուրջ **12 միլիարդ դրամի եկամուտ** էլեկտրոնային հարթակների համար: Նման ծավալի եկամուտը լիովին բավարար է ինչպես հարթակների տեխնոլոգիական սպասարկման ծախսերը հոգալու, այնպես էլ զգալի շահույթ ապահովելու համար:

Միաժամանակ պետք է հաշվի առնել, որ էլեկտրոնային հարթակների հիմնական ծախսերը կապված են ծրագրային ապահովման մշակման, տեխնիկական սպասարկման և սերվերային ենթակառուցվածքների պահպանման հետ, որոնք, հատկապես մեծ օգտվողների բազա ունեցող հարթակների դեպքում, չեն աճում նույն տեմպերով, ինչ ծառայությունների շրջանառությունը: Այսինքն՝ շուկայի ընդլայնմանը զուգահեռ հարթակների շահութաբերությունը էապես մեծանում է:

Վերը նշված հանգամանքները ցույց են տալիս, որ ներկայում կիրառվող բարձր միջնորդավճարները տնտեսապես հիմնավորված չեն և կարող են հանգեցնել վարորդների եկամուտների անհամաչափ նվազման: Հետևաբար անհրաժեշտ է սահմանել միջնորդավճարի առավելագույն ողջամիտ շեմ, որը կպահպանի շուկայի արդյունավետ գործունեությունը և միաժամանակ կպաշտպանի ծառայությունն անմիջականորեն մատուցող վարորդների տնտեսական շահերը:

Նախագծով առաջարկվող **10 տոկոս միջնորդավճարի առավելագույն շեմը** նպատակ ունի ապահովել այդ հավասարակշռությունը՝ մի կողմից թույլ տալով էլեկտրոնային հարթակներին շարունակել գործունեությունը և ստանալ զգալի եկամուտներ, իսկ մյուս կողմից կանխելով անհամաչափ բարձր միջնորդավճարների կիրառումը: