

«ԱՎՏՈՄՈՒԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ  
ԿԱՅԱՐԵԼՈՒ 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 գուտ 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

հատակ 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 ռիսկային 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 բուքինգի ընթացքում՝ հավելվածի միջոցով, առանց պարտադիր գանգերի անհրաժեշտության:

բ. Սակագնային թափանցիկություն.

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

գ. Ուղևորության հետազդելիություն.

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: