



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ
ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՄՐՅԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎ
Գ Լ Խ Ա Վ Ո Ր Ք Ա Ր Տ ՈՒ Ղ Ա Ր

Հայաստանի Հանրապետություն, 0010, ք. Երևան, Տիգրան Մեծ 4, հեռ.՝ (+374 60) 830 840, (+374 60) 830 850

Էլ-փոստ՝ info@competition.am, վեբ կայք՝ <http://www.competition.am>

« 31 » 12 2020 թ.

No ԵԿՎ-4061

«ՊՐՈՄԱՐՄԱՏՈՒՐԱ» ՍԱՀՄԱՆԱՓԱԿ
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՄԲ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆԸ
(Հասցե՝ ք.Երևան, Դավթաշեն 1 թաղ., 43, բն. 14)

Ձեզ է տրամադրվում Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողովի՝ 2020 թվականի դեկտեմբերի 15-ի ««Պրոմարմատուրա» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերության վարչական բողոքը մերժելու մասին» թիվ 362-Ա որոշման պատճենը:

Առդիր՝ 11 թերթ:

Հարգանքով՝

ԱՇՈՏ ՎԱՀԱՆՅԱՆ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՄՐՑԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎ

Ո Ր Ո Շ ՈՒ Մ

15 դեկտեմբերի 2020 թվականի
Թիվ 362-Ա

«ՊՐՈՄԱՐՄԱՏՈՒՐԱ» ՍԱՀՄԱՆԱՓԱԿ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՄԲ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԲՈՂՈՔԸ ՄԵՐԺԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողովը (այսուհետ՝ Հանձնաժողով), 2020 թվականի դեկտեմբերի 15 դռնբաց նիստում քննարկելով «Պրոմարմատուրա» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերության (այսուհետ՝ «Պրոմարմատուրա» ընկերություն) կողմից 2020 թվականի հունիսի 29-ին Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողով (այսուհետ՝ Հանձնաժողով) ներկայացված վարչական բողոքի հիման վրա հարուցված վարչական վարույթի արդյունքների վերաբերյալ հարցը,

Պ Ա Ր Ձ Ե Ց

1. Գործի համառոտ նախապայմանությունը.

Հանձնաժողովը 2020 թվականի հունիսի 2-ի ««Պրոմարմատուրա» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերության կողմից 2020 թվականի մարտի 13-ին Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողով ներկայացված դիմումի հիման վրա հարուցված վարչական վարույթը կարճելու մասին» թիվ 231-Ա որոշմամբ (այսուհետ՝ Թիվ 231-Ա որոշում) կարճել է «Պրոմարմատուրա» ընկերության կողմից 2020 թվականի մարտի 13-ին Հանձնաժողով ներկայացված դիմումի հիման վրա հարուցված վարչական վարույթը:

«Պրոմարմատուրա» ընկերությունը 2020 թվականի հունիսի 29-ին Հանձնաժողով է ներկայացրել վարչական բողոք (այսուհետ՝ Բողոք):

2. Վարչական վարույթի հակիրճ նկարագրությունը.

Բողոքի հիման վրա օրենքով սահմանված կարգով հարուցվել է վարչական վարույթ (այսուհետ՝ Վարչական վարույթ):

Բողոքի շրջանակներում 2020 թվականի օգոստոսի 11-ին Հանձնաժողովում անցկացվել է նիստ (այսուհետ՝ Նիստ):

Հանձնաժողովի 2020 թվականի սեպտեմբերի 28-ի «Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողովի կողմից իրականացվող մի շարք վարչական վարույթների իրականացման ժամկետի ընթացքը կասեցնելու վերաբերյալ» թիվ 358-Ա որոշմամբ Վարչական վարույթի իրականացման ժամկետի ընթացքը կասեցվել է:

Հանձնաժողովի 2020 թվականի դեկտեմբերի 15-ի «Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողովի կողմից

իրականացվող մի շարք վարչական վարույթները վերսկսելու վերաբերյալ» թիվ 361-Ա որոշմամբ վարչական վարույթը վերսկսվել է:

3. Վարչական վարույթի մասնակիցների դիրքորոշումները.

1) «Պրոմարմատուրա» ընկերության դիրքորոշումը.

Բողոքով «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը խնդրել է վերացնել (վերանայել) Թիվ 231-Ա որոշումը, կայացնել նոր վարչական ակտ և Օրենքի փաստացի կամ հնարավոր խախտումների համար «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության նկատմամբ կիրառել պատասխանատվության միջոց:

«Պրոմարմատուրա» ընկերությունը բողոքի հիմքում դրել է այն հանգամանքը, որ Հանձնաժողովը խախտել է «վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» օրենքի 37-րդ հոդվածի 1-ին մասի, 55-րդ հոդվածի 1-ին մասի «ա» կետի, 56-րդ հոդվածի և 57-րդ հոդվածի 1-ին մասի պահանջները, և ներկայացրել է հետևյալ հիմնավորումները.

1. Թիվ 231-Ա որոշմամբ Հանձնաժողովը հաստատված է համարել, որ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» փակ բաժնետիրական ընկերությունը (այսուհետ՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության) 2019 թվականի փետրվարի 21-ին հայտարարված թիվ «ՀԿԵ-ԲՄ 019/018» ծածկագրով բաց մրցույթի (այսուհետ՝ Մրցույթ) միջոցով փորձել է իրացնել իրեն սեփականության իրավունքով պատկանող օգտագործված և շահագործումից հանված գույքը, մինչդեռ Մրցույթի առարկա ՍՈՆԿ անվազույզերը հանդիսանում են շահագործման համար պիտանի անվազույզեր:

2. Հանձնաժողովի գնահատմամբ տնտեսական մրցակցության պաշտպանության օրենսդրության իմաստով Մրցույթի առարկա ՍՈՆԿ անվազույզերը չեն համարվում ապրանք, ուստի դրանց վաճառքը «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից Օրենքի իմաստով չի կարող դիտվել որպես որոշակի ապրանքի շրջանառության ոլորտ՝ ապրանքային շուկա, մինչդեռ ցանկացած ապրանք նախատեսված է իրացման համար, և միայն իրացման միջոցով է հնարավոր իրականացնել որոշակի տնտեսական գործունեություն և ստանալ շահույթ:

3. Հանձնաժողովը չի պարզել, թե ինչ է անվազույզը, ՆՈՆԿ անվազույզը, ՍՈՆԿ անվազույզը, օգտագործված անվազույզը, դեֆեկտավոր անվազույզը, խոտանված անվազույզը:

4. Հանձնաժողովը չի պարզել «Երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծառայություններ», «Երկաթուղային ուղևորափոխադրումների ծառայություններ» և «Երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ» մատուցելու համար անհրաժեշտ սահմանափակ շրջանառության ապրանքների՝ շարժակազմի (երկաթուղային վագոններ ու լոկոմոտիվներ), երկաթգծի համակարգի գծային (վերանորոգման, սպասարկման) ցանկացած տեխնիկայի, դրանց կոնստրուկտիվ, ընթացային և արգելակման համակարգերի ցանկացած մասի, հանգույցի, դետալի, այլ ապրանքների, այդ թվում՝ երկաթուղային վագոնների անվազույզերի ապրանքային շուկայի ապրանքատեսակային սահմանի, դրա հիմնական սուբյեկտների կողմից այդ շուկայում ունեցած ծավալների և գերիշխող դիրք ունեցող սուբյեկտների վերաբերյալ հարցերը:

5. «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից 2019 թվականի հոկտեմբերի 10-ին հայտարարված թիվ «AP-3/19» էլեկտրոնային բաց աճուրդի (այսուհետ՝ Աճուրդ) շրջանակներում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը Ռուսաստանի Դաշնության օրենսդրությամբ է առաջնորդվել և կիրառել է այնպիսի պայմաններ, որոնք կարող են ապահովել Ռուսաստանի Դաշնության ռեզիդենտ սուբյեկտները, սակայն Հանձնաժողովն այն չի դիտարկել որպես խտրական պայմանների սահմանում կամ կիրառում:

6. «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից հայտարարված մի շարք ապրանքների իրացման կամ գնման ընթացակարգերի ժամանակ ապրանքների գնային բաղադրիչների մեջ ներառվել է ավելացված արժեքի հարկը (այսուհետ՝ ԱԱՀ), իսկ այլ դեպքերում՝ չի ներառվել, ինչը Հանձնաժողովը չի դիտարկել որպես խտրական պայմանների սահմանում կամ կիրառում:

7. Մրցույթի պայմաններով ի սկզբանե սահմանվել են անհավասար մրցակցային պայմաններ Հայաստանի Հանրապետության ռեզիդենտների համար, մասնավորապես սահմանվել է ՖԿԱ պայման, ինչը նշանակում է մատակարարում արտահանման ռեժիմով:

2020 թվականի օգոստոսի 11-ին Հանձնաժողովում կայացած նիստի ընթացքում «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը ներկայացրել է բողոքի լրացում և նշել է, որ «Գարանտ աուդիտ» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերությանը պատվիրել է իրականացնել մասնագիտական փորձաքննություն Մրցույթի և Աճուրդի կապակցությամբ, որի արդյունքում «Գարանտ աուդիտ» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերությունը ներկայացրել է մասնագիտական եզրակացություն, ըստ որի՝

- «Պրոմարմատուրա» ընկերության վնասի չափը Մրցույթը մրցույթային պայմաններով չսահմանված կարգով չեղյալ համարելու և առքուվաճառքի գործարքի չկայանալու արդյունքում կազմում է 94 079 740 ՀՀ դրամ (92 879 740 ՀՀ դրամ (զուտ շահույթ՝ բաց թողնված օգուտ) + 1 200 000 ՀՀ դրամ (հավելյալ ծախսեր)),

- «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից Մրցույթի արդյունքում «Պրոմարմատուրա» ընկերությանը հաղթող ճանաչելու և 280 հատ ՍՈՆԿ անվազույզերի վաճառքի գործարքը կատարելու դեպքում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության մոտ կառաջանար Հայաստանի Հանրապետության «Հարկային օրենսգրքի» 60-րդ հոդվածի 1-ին մասի 1-ին և 2-րդ կետերով սահմանված՝ հարկման օբյեկտ համարվող գործարքների հարկման բազայի նկատմամբ հաշվարկված ԱԱՀ՝ 62 034 616 ՀՀ դրամի չափով,

- «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից 318 հատ անվազույզերի վաճառքի գործարքը Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան կատարվելու դեպքում վերջինիս մոտ կառաջանար Հայաստանի Հանրապետության «Հարկային օրենսգրքի» 60-րդ հոդվածի 1-ին մասի 1-ին և 2-րդ կետերով սահմանված՝ հարկման օբյեկտ համարվող գործարքների հարկման բազային նկատմամբ հաշվարկված ԱԱՀ՝ 5 177 177 ՀՀ դրամի չափով,

- «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության գնումների մասին կանոնակարգը ինչպես Մրցույթի, այնպես էլ Աճուրդի և ընդհանրապես ապրանքների իրացման ընթացակարգերի նկատմամբ կիրառելի չէ,

- Մրցույթով և Աճուրդով «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից ՀՀ ռեզիդենտների համար սահմանվել և կիրառվել են մրցակցային անհավասար պայմաններ,

- Մրցույթը Աճուրդի մատակարարման պայմաններին համապատասխան իրականացվելու, ինչպես նաև Աճուրդի իրացման բոլոր գործընթացներում պետք է սահմանվեր ապրանքի մատակարարման EXW՝ Ֆրանկո-գործարան (Ֆրանկո-Պահեստ) մեկ միասնական պայմանի կիրառումը, իսկ ապրանքի գնի նկատմամբ պետք է կիրառվեր ԱԱՀ՝ 20 տոկոս դրույքաչափով, այսինքն՝ վաճառվող ապրանքների գները պետք է նշվեին ԱԱՀ 20 տոկոս դրույքաչափով,

- ԵԱՏՄ անդամ պետությունների համար ապրանքների ներկրման կամ արտահանման ընթացքում առաջացող հարկային պարտավորությունները Մրցույթի մրցույթային գործընթացին որևէ կերպ վերաբերելի չեն:

«Պրոմարմատուրա» ընկերությունը նշել է նաև, որ համաձայն Մրցույթի և Աճուրդի պայմանների՝ ապրանքների գտնվելու և մատակարարման վայրը Հայաստանի Հանրապետությունն է՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության Գյումրու պահեստը, և ըստ պայմանագրի՝ ապրանքների փոխանցման պահից սեփականության իրավունքը վաճառողից անցնում է գնորդին: Ըստ «Պրոմարմատուրա» ընկերության՝ ապրանքի նկատմամբ սեփականության իրավունքի փոխանցման պահից մատակարարվող ապրանքի նկատմամբ պետք է կիրառվի ԱԱՀ 20 տոկոս դրույքաչափ՝ համաձայն Հայաստանի Հանրապետության «Հարկային օրենսգրքի»:

«Պրոմարմատուրա» ընկերությունը Նիստի ժամանակ հայտնել է նաև, որ Աճուրդի շրջանակներում Ռուսաստանի Դաշնության օրենսդրությանը համապատասխան պայմանների կիրառումը հաստատվել է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության իրավաբանական ծառայության պետի կողմից Հայաստանի Հանրապետության ոստիկանությունում տրված բացատրությամբ առ այն, որ քանի որ Աճուրդը կազմակերպվել է Ռուսաստանի Դաշնության ռեզիդենտ «Ռուսական երկաթուղի» բաց բաժնետիրական ընկերության («Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը հանդիսանում է վերջինիս

դուատր ընկերությունը) կողմից, ուստի առաջնորդվել են Ռուսաստանի Դաշնության օրենսդրությամբ: «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը, սակայն, ընդգծել է, որ թվով 280 ՍՈՆԿ անվազույզները գտնվում են Հայաստանի Հանրապետությունում, դրանց սեփականատերն է Հայաստանի Հանրապետության ռեզիդենտ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը, ապրանքները պետք է մատակարարվեն Հայաստանի Հանրապետության տարածքից, և Աճուրդի պատվիրատուն ևս հանդիսանում է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը:

2020 թվականի օգոստոսի 11-ին «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը Հանձնաժողովին է տրամադրել Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության, ինչպես նաև «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության միջև 2008 թվականի հուլիսի 1-ին կնքված հանձնման ընդունման արձանագրությունը, ըստ որի՝ Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարությունը, ի թիվս այլնի, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանն է փոխանցել 1 829 հատ անվազույզ:

Վերոնշյալ հանգամանքների համատեքստում «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը գտնում է, որ Հանձնաժողովի կողմից պետք է ընդունվեր միանգամայն այլ որոշում, և խնդրել է ամբողջությամբ վերացնել վերանայել կայացված որոշումը և «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության նկատմամբ կիրառել պատահախանութության միջոց:

2) «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության դիրքորոշումը.

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը 2020 թվականի հուլիսի 23-ին Հանձնաժողով է ներկայացրել դիրքորոշում (այսուհետ՝ Դիրքորոշում), որում նշել է, որ Հանձնաժողովը «Պրոմարմատուրա» ընկերության՝ 2020 թվականի մարտի 13-ին Հանձնաժողով ներկայացված դիմումի հիման վրա 2020 թվականի հունիսի 2-ին կայացրել է հարուցված վարչական վարույթը կարճելու մասին իրավաչափ, հիմնավորված և պատճառաբանված որոշում: Միաժամանակ, հաշվի առնելով Բողոքը, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը նշել է.

1. «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը ՍՈՆԿ անվազույզները ձեռք է բերել սեփական վագոնային պարկը համալրելու և հետագայում վագոնների արդեն իսկ վնասված կամ խոտանված անվազույզները փոխարինելու և շահագործելու նպատակով: Անվազույզները ձեռք են բերվել «Հայկական երկաթուղի» փակ բաժնետիրական ընկերության համակարգը «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանը փոխանցելու ժամանակ առանձին առք ու վաճառքի պայմանագրով, և ձեռքբերման պահին դրանք եղել են շահագործման համար պիտանի:

2. «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը ՍՈՆԿ անվազույզները իրացնելու մասին որոշում է կայացրել՝ ելնելով այն հանգամանքից, որ ընկել է բեռնափոխադրումների ծավալը, և ընդհանուր առմամբ նվազել է բեռնատար վագոնների նկատմամբ պահանջարկը, ուստի ՍՈՆԿ անվազույզները պահելը անորոշ ապագայում վերանորոգելու և շահագործելու համար առաջացնելու էր լրացուցիչ ծախսեր ընկերության համար: ՍՈՆԿ անվազույզները, համաձայն երկաթուղային համակարգում գործող կարգերի՝ հինգ տարին մեկ կրկին նպատակային գործածությամբ շահագործվելուց առաջ պետք է պարտադիր անցնեն ստուգում և շահագործման համար պիտանի կարգավիճակ ստանալուց հետո նոր միայն շահագործվեն:

3. Սահմանված ընթացակարգով իրացվելուց հետո ՍՈՆԿ անվազույզները ձեռք բերող կողմը պետք է պարտադիր անցկացնի ստուգում, վերանորոգում, քանի որ անկախ նրանից, թե ՍՈՆԿ անվազույզները շահագործվել են, թե ոչ, հինգ տարին մեկ պետք է պարտադիր ստուգվեն և վերանորոգվեն՝ համաձայն գործող կարգերի:

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը հավելել է, որ ընդհանուր առմամբ Բողոքում բարձրացված հարցերի վերաբերյալ ներկայացրել է իր դիրքորոշումը բուն վարչական վարույթի շրջանակներում՝ կից հիմնավորումներով, որոնք հավուր պատշաճի գնահատվել են Հանձնաժողովի կողմից:

Միաժամանակ, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը Հանձնաժողով է ներկայացրել Երևան քաղաքի առաջին աստանի ընդհանուր իրավասության դատարնում (այսուհետ՝ Դատարան) քննվող թիվ ԵԴ/38046/02/19 գործի շրջանակներում 2020 թվականի հունիսի 26-ին կայացված որոշումն այն մասին, որ «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը

քաղաքացիական հայց է ներկայացրել ընդդեմ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության՝ հայտարարված Մրցույթն անվավեր ճանաչելու, «Պրոմարմատուրա» ընկերությանը մրցույթում հաղթող ճանաչելու և «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանը որոշակի գործողությունների կատարման պարտավորեցնելու մասին: «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը գործի շրջանակներում դիմել է դատարան՝ հայտնելով, որ դատարանը արգելանք է կիրառել թվով 280 ՍՈՆԿ անվագույզերի նկատմամբ՝ դրանով իսկ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանը 334.227.264 ՀՀ դրամի վնաս հասցնելով, և խնդրել է կիրառել հայցի հակընդդեմ ապահովում, ինչը բավարարվել է Դատարանի կողմից:

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը Հանձնաժողովին տրամադրել է նաև Երևան քաղաքի ոստիկանության Էրեբունու բաժնի պետի՝ 2020 թվականի հուլիսի 27-ի որոշումը առ այն, որ «Պրոմարմատուրա» ընկերությունը 2020 թվականի հուլիսի 17-ին դիմել է Երևան քաղաքի ոստիկանության Էրեբունու բաժնի՝ հաղորդում տալով «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից տնտեսական մրցակցությունն ապօրինի սահմանափակելու և հրապարակային սակարկությունների անցկացման կարգը չարամտորեն խախտելու վերաբերյալ: Ներկայացված գործի շրջանակներում Երևան քաղաքի ոստիկանության Էրեբունու բաժնի որոշել է «Պրոմարմատուրա» ընկերության հաղորդման հիման վրա նախապատրաստված նյութերով մերժել քրեական գործի հարուցումը՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության աշխատակիցների արարքներում հանցակազմի բացակայության հիմքով:

Նիստի ընթացքում, ի պատասխան «Պրոմարմատուրա» ընկերության կողմից հնչեցված դիրքորոշման, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը հայտնել է՝ քանի որ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության մայր կազմակերպությունը գտնվում է Ռուսաստանի Դաշնությունում, հետևաբար սեփականատերերը վերջինս է և որոշել է ապրանքները իրացնել Ռուսաստանի Դաշնության էլեկտրոնային հարթակի միջոցով, և հետևաբար կազմակերպչական հարցերը պետք է իրագործվեին Ռուսաստանի Դաշնության օրենսդրությամբ: Ինչ վերաբերում է մատակարարման ՖԿԱ պայմանին, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը նշել է, որ պայմաններում նշվել է ՖԿԱ-Գյումրի կայարան, այլ ոչ թե ՖԿԱ-Ռուսաստանի Դաշնություն, քանի որ ապրանքները փոխանցում են Հայաստանի Հանրապետության տարածքում:

Նիստի ընթացքում, ի պատասխան Հանձնաժողովի անդամի հարցադրմանը, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը հայտնել է նաև, որ թվով 280 ՍՈՆԿ անվագույզերը ձեռք են բերվել վերջինիս ստեղծման ժամանակ՝ հետագայում վազոնային պարկի՝ օգտագործման համար անպիտան անվագույզերը փոխարինելու համար: Սակայն հաշվի առնելով ներկայումս բեռնափոխադրումներ, զգալի փոքր ծավալը՝ ՍՈՆԿ անվագույզերի պահպանումն և հետագա օգտագործումը նպատակահարմար չէր, ուստի «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության տնօրինության պետի տեղակալ, վազոնային տնտեսության գծով-Գյումրիի վազոնային դեպոյի պետի առաջարկով որոշվել է թվով 280 ՍՈՆԿ անվագույզերը իրացնել, քանի որ դրանք առաջիկա մոտ 10 տարիների ընթացքում նպատակային նշանակությամբ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից չէին օգտագործվելու: Սակայն որևէ պարտավորվածություն չեն ունեցել անվագույզերը վաճառելու: Իսկ ընդհանուր առմամբ, վերջինս չի գրադվում անվագույզերի վերավաճառքով:

4. Հանձնաժողովի կողմից պահանջված և ստացված փաստաթղթերը և այլ տեղեկատվություն.

Հանձնաժողովը 2020 թվականի օգոստոսի 21-ի թիվ ԳԳ-3143 գրությամբ դիմել է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանը՝ պահանջելով տեղեկատվություն ներկայացնել 2008 թվականի փետրվարի 13-ից մինչև 2020 թվականի օգոստոսի 20-ն ընկած ժամանակահատվածում անվագույզերի գնման ընթացակարգերի վերաբերյալ՝ համաձայն ներկայացված ձևանմուշի:

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը 2020 թվականի օգոստոսի 31-ի թիվ Նյու-196 գրությամբ Հանձնաժողով է ներկայացրել անվագույզերի գնման գործընթացների վերաբերյալ տեղեկատվությունը:

Համաձայն ներկայացված տեղեկատվության՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը վերը նշված ժամանակահատվածում իրականացրել է անվազույզների հետևյալ գնումները.

1. 2008 թվականի հունիսի 9-ին կնքված թիվ 3/001/08 АГЮ պայմանագրի շրջանակներում՝ 200 հատ ՍՈՆԿ անվազույզներ՝ ուղղակի գնման միջոցով,

2. 2010 թվականի օգոստոսի 12-ին կնքված թիվ НЮ-477/10 պայմանագրի շրջանակներում՝ 7 հատ ДМС տիպի անվազույզներ, 2 հատ АДМ տիպի անվազույզներ և 1 հատ ДМС տիպի առանց ռեդուկտորի անվազույզներ՝ գնանշման միջոցով,

3. 2013 թվականի հունիսի 13-ի թիվ НЮ КП-327/13 պայմանագրի շրջանակներում՝ 1 կոմպլեկտ /2 հատ/ ավտոմատորիսի համար նախատեսված անվազույզներ՝ գնահարցման միջոցով,

4. 2014 թվականի սեպտեմբերի 10-ին կնքված թիվ НЮ-КП410/14 պայմանագրի շրջանակներում՝ 3 կոմպլեկտ АДМ տիպի (ընթացքային մասի թվով 2 անվազույզ) անվազույզ, ընթացքային մասի թվով 1 անվազույզ՝ 2 հատ՝ գնահարցման միջոցով,

5. 2015 թվականի հունիսի 26-ին կնքված թիվ НЮ-КП287/15 պայմանագրի շրջանակներում՝ 8 հատ անվազույզ՝ գնահարցման միջոցով,

6. 2016 թվականի սեպտեմբերի 27-ի թիվ НЮ-КП63/13/81/16 պայմանագրի շրջանակներում՝ 2 հատ անվազույզ՝ կենտրոնացված գնման միջոցով,

7. 2017 թվականի օգոստոսի 17-ին կնքված թիվ НЮ-КП63/13/116/17 պայմանագրի շրջանակներում՝ 4 հատ անվազույզ՝ կենտրոնացված գնման միջոցով:

Հարկ է նշել, որ Հանձնաժողովի՝ 2020 թվականի մայիսի 4-ի թիվ ԳԳ-1431 գրությամբ՝ Թիվ 231-Ա որոշմամբ կարճված վարույթի շրջանակներում, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունից տեղեկատվություն էր պահանջվել նաև 2008 թվականի փետրվարի 13-ից մինչև 2020 թվականի ապրիլի 30-ն ընկած ժամանակահատվածում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից անվազույզների իրացման գործընթացների վերաբերյալ:

Ի պատասխան Հանձնաժողովի գրության՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը հայտնել է, որ 2008-2012 թվականների ընթացքում իրականացված անվազույզների իրացման գործընթացների մասին որևէ տեղեկատվություն չի կարող ներկայացնել դրանց արխիվացված և պահպանված չլինելու պատճառով: 2012 թվականից մինչև 2020 թվականի ապրիլի 30-ն ընկած ժամանակահատվածում, համաձայն «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից ներկայացված տեղեկատվության՝ անվազույզների իրացման կայացած գործընթացների միջոցով իրացվել են հետևյալ անվազույզները.

1. 2015 թվականի դեկտեմբերի 23-ին կնքված թիվ НЮ-КП232/14/2/15 պայմանագրի շրջանակներում՝ 176 հատ նախկինում օգտագործված բեռնատար վագոնների անվազույզներ,

2. 2017 թվականի օգոստոսի 28-ին կնքված թիվ НЮ-КП 433/17 պայմանագրի շրջանակներում՝ 200 հատ նախկինում օգտագործված անվազույզներ,

3. 2018 թվականի փետրվարի 20-ին կնքված թիվ НЮ-КП 73/18 պայմանագրի շրջանակներում՝ 520 հատ նախկինում օգտագործված երկաթուղային վագոնների անվազույզներ,

4. 2019 թվականի դեկտեմբերի 26-ին կնքված թիվ НЮ-КП 706/19 պայմանագրի շրջանակներում՝ 318 հատ բեռնատար վագոնի անվազույզներ (Աճուրդի կայացած լոտի շրջանակներում):

5. Գործի բազմակողմանի, լրիվ և օբյեկտիվ քննարկման արդյունքում Հանձնաժողովը հաստատված է համարում հետևյալ փաստական հանգամանքները.

1. Սեփական վագոնային պարկը համալրելու և հետագայում վագոնների՝ արդեն իսկ վնասված կամ խոտանված անվազույզները փոխարինելու և շահագործելու նպատակով «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից ձեռք են բերվել ՍՈՆԿ անվազույզներ:

2. «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը գործունեություն է ծավալում երկաթուղային փոխադրումների ոլորտում և ՍՈՆԿ անվազույզների վաճառք չի իրականացնում որպես տվյալ որոշումով մասնագիտացած սուբյեկտ:

6. Վարչական վարույթի փաստական հանգամանքների և վերաբերելի իրավական նորմերի ուսումնասիրության և վերլուծության արդյունքում Հանձնաժողովը եզրահանգում է հետևյալին.

Սահմանադրության 11-րդ հոդվածի համաձայն՝ Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական կարգի հիմքը սոցիալական շուկայական տնտեսությունն է, որը հիմնված է մասնավոր սեփականության, տնտեսական գործունեության ազատության, ազատ տնտեսական մրցակցության վրա և պետական քաղաքականության միջոցով ուղղված է ընդհանուր տնտեսական բարեկեցությանը և սոցիալական արդարությանը:

Սահմանադրության 59-րդ հոդվածի համաձայն՝

1. Յուրաքանչյուր ոք ունի տնտեսական, ներառյալ ձեռնարկատիրական գործունեությամբ զբաղվելու իրավունք: Այս իրավունքի իրականացման պայմանները և կարգը սահմանվում են օրենքով:

2. Մրցակցության սահմանափակումը, մենաշնորհի հնարավոր տեսակները և դրանց թույլատրելի չափերը կարող են սահմանվել միայն օրենքով՝ հանրային շահերի պաշտպանության նպատակով:

3. Շուկայում մենաշնորհ կամ գերիշխող դիրքի չարաշահումը, անբարեխիղճ մրցակցությունը և հակամրցակցային համաձայնություններն արգելվում են:

Վկայակոչված նորմերի վերլուծությունից բխում է, որ տնտեսական գործունեության ազատության և ազատ տնտեսական մրցակցության երաշխավորումը՝ որպես սահմանադրական կարգի հիմունք, ելակետային նշանակություն ունի Հայաստանի Հանրապետությունում տնտեսական հարաբերությունների կանոնակարգման համար: Տնտեսական գործունեության ազատությունը շուկայական տնտեսության հիմնարար սկզբունքն է և շուկայական տնտեսական հարաբերությունների ձևավորման ու զարգացման օբյեկտիվ նախադրյալը: Միաժամանակ ազատ տնտեսական գործունեության իրավունքը բացարձակ չէ. այն ենթակա է սահմանափակման՝ ազատ տնտեսական մրցակցության ապահովման նպատակից ելնելով: Հետևաբար նշված երկու իրավական սկզբունքների՝ տնտեսական գործունեության ազատության և ազատ տնտեսական մրցակցության ներդաշնակ ու հետևողական իրացման պայմաններում է միայն հնարավոր հասնել շուկայական հարաբերությունների վրա խարսխված արդյունավետ տնտեսական համակարգի ձևավորմանն ու կայուն զարգացմանը:

Հանձնաժողովի գնահատմամբ շուկայական տնտեսության պայմաններում մրցակցային միջավայրի կառուցումն այն հիմնական ուղիներից մեկն է, որով պետությունը կարողանում է բարձրացնել հասարակության բարեկեցությունը. տվյալ ոլորտում պետությունը պետք է հետամուտ լինի ինչպես ազատ տնտեսական մրցակցության գոյության համար անհրաժեշտ միջավայրի ստեղծմանը, այնպես էլ տնտեսությանը վնաս հասցնող գործողությունների կանխարգելմանը:

Շարադրվածին համահունչ Օրենքը, ի թիվս այլ հարցերի, սահմանել է Օրենքի նպատակը և դրա կարգավորման առարկան: Այսպես, Օրենքի 1-ին հոդվածի համաձայն՝ Օրենքի նպատակն է պաշտպանել և խրախուսել ազատ տնտեսական մրցակցությունը, ապահովել բարեխիղճ մրցակցության համար անհրաժեշտ միջավայր, նպաստել ձեռնարկատիրության զարգացմանը և սպառողների շահերի պաշտպանությանը Հայաստանի Հանրապետությունում:

Օրենքի վերոգրյալ նպատակից և կարգավորումներից պարզ է դառնում, որ այն ընդունելիս Օրենսդիրը նպատակ է ունեցել ապահովելու Սահմանադրության՝ Օրենքի ընդունման պահին գործող խմբագրությամբ 8-րդ հոդվածի 3-րդ մասով նախատեսված երաշխիքները (սեփականության բոլոր ձևերի ազատ զարգացումը և հավասար իրավական պաշտպանությունը, տնտեսական գործունեության ազատությունը, ազատ տնտեսական մրցակցությունը):

Օրենքի 2-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ Օրենքը տարածվում է տնտեսվարող սուբյեկտների, պետական մարմինների, ինչպես նաև դրանց պաշտոնատար անձանց այն գործողությունների կամ վարքագծի վրա, որոնք հանգեցնում են կամ կարող են հանգեցնել տնտեսական մրցակցության սահմանափակմանը, կանխմանը, արգելմանը կամ

անբարեխիղճ մրցակցության գործողությանը, բացառությամբ օրենքով նախատեսված դեպքերի, ինչպես նաև վնասել սպառողների շահերը:

Վերոգրյալի հիման վրա Հանձնաժողովն արձանագրում է, որ Օրենքի իրավակարգավորումները նպատակաուղղված են Հայաստանի Հանրապետությունում ազատ տնտեսական մրցակցության վրա հիմնված շուկայական տնտեսության բնականոն կենսագործունեության ապահովմանը և տարածվում են տնտեսվարող սուբյեկտների, պետական մարմինների, ինչպես նաև դրանց պաշտոնատար անձանց այն գործողությունների կամ վարքագծի վրա, որոնք հանգեցնում են կամ կարող են հանգեցնել ապրանքների իրացման կամ ձեռքբերման առավել նպաստավոր պայմանների ապահովմանն ուղղված տնտեսական գործունեության սահմանափակմանը, կանխմանը, արգելմանը կամ անբարեխիղճ մրցակցության գործողությանը:

Շուկայական տնտեսության բնականոն կենսագործունեությունը խաթարող արատավոր երևույթներից է մենաշնորհի կամ գերիշխող դիրքի չարաշահումը:

Օրենքի 7-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ արգելվում է տնտեսվարող սուբյեկտների կողմից մենաշնորհի կամ գերիշխող դիրքի չարաշահումը:

Օրենքի 6-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝ տնտեսվարող սուբյեկտն ապրանքային շուկայում համարվում է գերիշխող դիրք ունեցող, եթե՝

1) տվյալ ապրանքային շուկայում ունի շուկայական իշխանություն, մասնավորապես, որպես իրացնող կամ ձեռք բերող չի հանդիպում էական մրցակցության և (կամ) իր ֆինանսական կարողությունից կամ այլ հատկանիշներից ելնելով՝ հնարավորություն ունի որոշիչ ազդեցություն ունենալու տվյալ ապրանքային շուկայում ապրանքների շրջանառության ընդհանուր պայմանների վրա և (կամ) դուրս մղելու այլ տնտեսվարող սուբյեկտին տվյալ ապրանքային շուկայից և (կամ) խոչընդոտելու տվյալ ապրանքային շուկա մուտք գործելուն, կամ

2) որպես իրացնող կամ ձեռք բերող իրացման կամ ձեռքբերման ծավալներով գրավում է տվյալ շուկայի առնվազն մեկ երրորդը, կամ

3) ապրանքային շուկայում իրացման կամ ձեռքբերման առավել մեծ ծավալներ ունեցող երկու տնտեսվարող սուբյեկտներից յուրաքանչյուրը տվյալ ապրանքային շուկայում համարվում է գերիշխող դիրք ունեցող, եթե նրանք, որպես իրացնող կամ ձեռք բերող, իրացման կամ ձեռքբերման ծավալներով միասին գրավում են տվյալ շուկայի առնվազն մեկ երկրորդը, կամ

4) ապրանքային շուկայում իրացման կամ ձեռքբերման առավել մեծ ծավալներ ունեցող երեք տնտեսվարող սուբյեկտներից յուրաքանչյուրը տվյալ ապրանքային շուկայում համարվում է գերիշխող դիրք ունեցող, եթե նրանք, որպես իրացնող կամ ձեռք բերող, իրացման կամ ձեռքբերման ծավալներով միասին գրավում են տվյալ շուկայի առնվազն երկու երրորդը:

Այսինքն՝ տնտեսվարող սուբյեկտը կարող է համարվել գերիշխող դիրք ունեցող միայն կոնկրետ ապրանքային շուկայում:

Օրենքի 4-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ ապրանքային շուկան Հանձնաժողովի որոշմամբ սահմանված՝ որոշակի տարածքում տվյալ ապրանքի և դրա փոխադարձ փոխարինելի ապրանքների շրջանառության ոլորտ է, որի սահմանները որոշվում են գնորդի կողմից համապատասխան տարածքում ապրանքի ձեռքբերման տնտեսական կամ այլ հնարավորություններով և նպատակահարմարությամբ և դրա սահմաններից դուրս այդպիսի հնարավորությունների և նպատակահարմարության բացակայությամբ: Ապրանքային շուկան բնութագրվում է ապրանքատեսակային ու աշխարհագրական սահմաններով, դրա սուբյեկտների կազմով և ծավալով, իսկ ապրանքային շուկայի սուբյեկտներն են տվյալ ապրանքի և դրա փոխադարձ փոխարինելի ապրանքների իրացնողը (վաճառողը, մատակարարը, օտարողը, մատուցողը, կատարողը) և ձեռքբերողը (գնորդը, ստացողը, ընդունողը, սպառողը):

Նշված հասկացությունից բխում է, որ ապրանքային շուկան ձևավորվում է միայն ապրանքների շրջանառության ոլորտում:

«Պրոմարմատուրա» ընկերության պնդմամբ ցանկացած ապրանք նախատեսված է իրացման համար, ուստի Մրցույթով վաճառքի ներկայացված գույքը՝ թվով 280 ՍՈՆԿ անվազույզները, ևս Օրենքի իմաստով համարվում է ապրանք:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ Հանձնաժողովը հարկ է համարում անդրադառնալ հետևյալ հարցադրմանը.

Արդյո՞ք «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից իրացվող ՍՈՆԿ անվազույզները Օրենքի իմաստով համարվում են ապրանք:

Օրենքի 4-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ ապրանքը քաղաքացիական իրավունքի օբյեկտ է, այդ թվում՝ գույք, աշխատանք, ծառայություն (ներառյալ՝ ֆինանսական), որը նախատեսված է իրացման համար, իսկ իրացումը վաճառք է, մատակարարում, օտարում, մատուցում կամ կատարում:

Նշված նորմից բխում է, որ Օրենքը սահմանել է «ապրանք» հասկացությունը, և Օրենքում այն կիրառվում է միայն այդ իմաստով: Մասնավորապես՝ նշված հասկացության տառացի մեկնաբանությունից բխում է, որ Օրենքի իմաստով ապրանք է համարվում քաղաքացիական իրավունքի այն գույքը, որը նախատեսված է օտարման համար, այն աշխատանքը, որը նախատեսված է կատարման համար և այն ծառայությունը, որը նախատեսված է մատուցման համար:

Հանձնաժողովը գտնում է, որ Օրենքում «ապրանք» հասկացության մեջ կիրառվող «նախատեսված է իրացման համար» արտահայտությանը չի կարելի տալ այնպիսի լայն մեկնաբանություն, որ այդ արտահայտությունն իմաստագրկվի և Օրենքի իմաստով ապրանք համարվի քաղաքացիական իրավունքի ցանկացած գույք, ծառայություն կամ աշխատանք:

«Տնտեսական մրցակցություն» հասկացությունը բացահայտված է Օրենքի 4-րդ հոդվածում. տնտեսական մրցակցություն կամ մրցակցություն է ապրանքների իրացման կամ ձեռքբերման առավել նպաստավոր պայմանների ապահովմանն ուղղված տնտեսական գործունեությունը, որի արդյունքում օբյեկտիվորեն սահմանափակվում են տվյալ ապրանքային շուկայում ապրանքների շրջանառության ընդհանուր պայմանների վրա մրցակիցներից յուրաքանչյուրի միակողմանի ազդելու հնարավորությունները:

Այսինքն՝ տնտեսական մրցակցությունը նախ և առաջ տնտեսական գործունեություն է, որն ընդհանուր առմամբ ուղղված է ապրանքների իրացման կամ ձեռքբերման առավել նպաստավոր պայմանների ապահովմանը, հետևաբար սեփական կարիքների բավարարումը չի կարող համարվել տնտեսական մրցակցություն: Հենց այս տրամաբանությունից ելնելով էլ՝ օրենսդիրը սահմանել է ապրանք հասկացությունը, որը ներառում է քաղաքացիական իրավունքի այն օբյեկտները, որոնք նախատեսված են իրացման համար:

Վերոգրյալ վերլուծությունից բխում է, որ «նախատեսված են իրացման համար» արտահայտությունը պետք է մեկնաբանել ոչ թե «արտադրված (ստեղծված) են իրացման համար» իմաստով, այլ «ձեռք են բերված իրացման համար», քանի որ Օրենքում «ապրանք» հասկացությունը սահմանելը նպատակ է հետապնդել Օրենքի կարգավորման առարկայից դուրս թողնել սեփական կարիքների համար ստեղծված, արտադրված կամ ձեռք բերված գույքի շրջանառությունը:

Թիվ 231-Ա որոշման շրջանակներում Հանձնաժողովը անդրադարձել է ՍՈՆԿ անվազույզների օգտագործված և շահագործումից դուրս լինելու կարգավիճակին: Նշվածով Հանձնաժողովը նկատի է ունեցել դրանց՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից չշահագործվող և վերջինիս համար ոչ պիտանի լինելը, ինչը նաև հաստատվել է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության՝ 2020 թվականի հուլիսի 23-ին Հանձնաժողով ներկայացված դիրքորոշմամբ: Մասնավորապես, Հանձնաժողովը հաշվի է առել այն հանգամանքը, որ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից թվով 280 ՍՈՆԿ անվազույզների իրացումն իրականացվել է դրանցից ազատվելու՝ դրանց հետագա պահպանման և երբեք օգտագործելու պարագայում բխող մի շարք ծախսերից զերծ մնալու նպատակով՝ հաշվի առնելով ապագայում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության համար դրանց նպատակային նշանակությամբ օգտագործելու ակնկալիքի բացակայությունը: Այսինքն, Հանձնաժողովը Թիվ 231-Ա որոշմամբ ամրագրել է, որ Մրցույթի և Աճուրդի առարկա հանդիսացող ՍՈՆԿ անվազույզները Օրենքի իմաստով տվյալ դեպքում չեն հանդիսանում ապրանք, և չի կարող դրանց մեկանգամյա իրացումը դիտել որպես ապրանքի շրջանառության ոլորտ այն պատճառով, որ դրանք «Հարավկովկասյան երկաթուղի»

ընկերությունը ձեռք չի բերել իրացման նպատակով, այլ վերջինս ի սկզբանե «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանն են փոխանցվել իր կողմից իրականացվող ձեռնարկատիրական գործունեության շրջանակներում շահագործվելու նպատակով, և վերջինս փորձել է դրանք իրացնել: Ընդ որում, եթե նույնիսկ տեսականորեն ընդունենք, որ Հայաստանի Հանրապետությունում կա տվյալ տեսակի ապրանքների շրջանառության ոլորտ (օբյեկտիվորեն ձևավորված), այսինքն, անվազույզների կամ դրանց տեսակներից յուրաքանչյուրի ապրանքային շուկա, ապա Ընկերությունը չի կարող համարվել այդ ապրանքային շուկայի մասնակից իր կողմից սեփական կարիքների համար ձեռք բերված գույքի իրացման փաստի ուժով, քանի որ այն չի համարվում վերջինիս համար ձեռնարկատիրական գործունեության տեսակ:

Այսպիսով, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը գործունեություն է ծավալում երկաթուղային փոխադրումների ոլորտում և ՍՈՆԿ անվազույզների վաճառքը չի իրականացնում որպես տվյալ ոլորտում մասնագիտացած սուբյեկտ, չունի դրա համար նախատեսված հատուկ տարածք, չունի տվյալ ապրանքի մեծ քանակություն ու տեսականի և տեղեկատվական-գովազդային բնույթի միջոցառումներ չի իրականացնում: Ընդ որում 280 հատ ՍՈՆԿ անվազույզները «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությանը փոխանցվել են անձնական օգտագործման նպատակով:

Այն հանգամանքը, որ 2012 թվականի հունվարի 1-ից մինչև 2020 թվականի ապրիլի 30-ն ընկած ժամանակահատվածում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը անվազույզների իրացման գծով իրականացրել է ընդամենը թվով 4 գործընթացներ, և Աճուրդի շրջանակներում վերջինս փորձել է իրացնել դեռևս 2008 թվականին իրեն փոխանցված անվազույզները, վկայում են այն մասին, որ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը անվազույզների վաճառքը պարբերաբար չի իրականացրել:

Այդուհանդերձ, ՍՈՆԿ անվազույզների ապրանքային շուկայի տեսական գոյության պարագայում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը այնուամենայնիվ չէր կարող հանդիսանալ համապատասխան ապրանքային շուկայի մասնակից, քանի որ վերջինս, որպես իր տնտեսական գործունեություն, չի զբաղվում տվյալ ապրանքի իրացման գործունեությամբ. իրացումներն իրականացվում են ըստ անհրաժեշտության՝ հաշվի առնելով անվազույզների կարգավիճակը, մաշվածությունը, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության համար դրանց պիտանի լինելը և այլ հանգամանքներ: Հարկ է հաշվի առնել նաև, որ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը, գործունեություն ծավալելով երկաթուղային փոխադրումների ոլորտում, ի սկզբանե նպատակ չի հետապնդել զբաղվել անվազույզների վաճառքով:

Այսպիսով, հաշվի առնելով վերոգրյալը, Հանձնաժողովը արձանագրում է, որ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից իրացվող ՍՈՆԿ անվազույզները Օրենքի իմաստով ապրանք չեն համարվում, ուստի դրանց շրջանառության ոլորտը չի կարող համարվել ապրանքային շուկա, և հետևաբար նման պարագայում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը չի կարող համարվել ապրանքային շուկայում գերիշխող դիրք ունեցող, ինչն էլ իր հերթին բացառում է վերջինիս կողմից ՍՈՆԿ անվազույզների իրացմամբ գերիշխող դիրքի չարաշահման հնարավորությունը:

Հաշվի առնելով, այն հանգամանքը, որ քննարկվող իրավահարաբերություններում բացակայում է տնտեսական մրցակցությունը՝ ՍՈՆԿ անվազույզների՝ Օրենքի իմաստով ապրանք չհանդիսանալու հիմքով, Հանձնաժողովը գտնում է, որ այլևս կարիք չկա անդրադառնալու «Պրոմարմատուրա» ընկերության կողմից վկայակոչված մյուս փաստարկներին:

Այսպիսով, Հանձնաժողովի Թիվ 231-Ա որոշումն իրավաչափ է, իսկ «Պրոմարմատուրա» ընկերության բողոքն անհիմն է և ենթակա է մերժման:

7. Եզրափակիչ մաս.

Ելնելով վերոնշյալից և հիմք ընդունելով Օրենքի 19-րդ հոդվածի 1-ին մասի «բ» կետը, «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» օրենքի 75-րդ և 76-րդ հոդվածները՝ Հանձնաժողովը

Ո Ր Ո Շ Ե Ց

1. «Պրոմարմատուրա» սահմանափակ պատասանատվությամբ ընկերության 2020 թվականի հունիսի 29-ի վարչական բողոքը մերժել՝ Թիվ 231-Ա որոշումը թողնելով անփոփոխ:

2. Սույն որոշումը համապատասխանաբար ուժի մեջ է մտնում դրա պատճենը «Պրոմարմատուրա» և «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերություններին հանձնելուն հաջորդող օրվանից:

3. Սույն որոշումը կարող է բողոքարկվել ՀՀ վարչական դատարան ՀՀ վարչական դատավարության օրենսգրքով սահմանված կարգով՝ ուժի մեջ մտնելու պահից երկամսյա ժամկետում:

ՆԱԽԱԳԱՀ



ԳԵՂԱՄ ԳԵՎՈՐԳՅԱՆ