

ՀՀ ֆինանսների նախարարություն

Հարկային և մաքսային մարմինների գանգատարկման հանձնաժողով

Ո Ր Ո Շ ՈՒ Մ 43/4

30 հոկտեմբերի 2015 թ.

Քննարկվեց «Կար-Էլ Տրանս» ՍՊԸ 05.10.2015 թ-ի վարչական բողոքը ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ 05.08.2015 թ-ի թիվ 6103830 ակտի դեմ:

«Կար-Էլ Տրանս» ՍՊԸ բողոքում բերված փաստարկները.

«ՓՄՁ համագործակցության Ասոցիացիային» (այսուհետ՝ ասոցիացիա) է դիմել «Կար-Էլ Տրանս» ՍՊԸ-ի տնօրենը, որը հանդիսանում է ասոցիացիայի անդամ և խնդրել է ներկայացնելու իր ընկերության շահերը ՀՀ ֆինանսների նախարարության հարկային և մաքսային մարմինների գանգատարկման հանձնաժողովում: Ասոցիացիան, ղեկավարվելով իր կանոնադրությունով, առաջնորդվելով «Հասարակական կազմակերպությունների մասին» ՀՀ օրենքով, սույնով դիմում է քննության առնել ՀՀ ֆինանսների նախարարության Սևանի ՏՀՏ 05.08.2015 թ-ի թիվ 6103830 ստուգման ակտը (այսուհետ նաև Ակտ):

Ասոցիացիայի մասնագիտական խմբով ուսումնասիրելով հիշատակված Ակտով «Կար-Էլ Տրանս» ՍՊԸ-ին առաջադրված տուգանքի, տույժի, պակաս վճարված հաստատագրված վճարի պատճառներն ու հակասությունը «Հաստատագրված վճարների մասին» ՀՀ օրենքի դրույթների հետ, պարզ դարձավ, որ հիմնական անհամաձայնության խնդիրը կայանում է օրենքով սահմանված ելակետային տվյալի՝ այս դեպքում ավտոմեքենայի բեռնատարողության, չափի որոշման, հետևաբար դրա նկատմամբ հաշվարկված հաստատագրված վճարի չափի մեջ է:

Այսինքն, «Հաստատագրված վճարների մասին» ՀՀ օրենքի 40-րդ հոդվածի համաձայն Ավտոտրանսպորտային գործունեության միջոցի հետ կապված հաստատագրված վճարի հաշվարկման ելակետային տվյալ է համարվում՝ բեռնատար ավտոմեքենաներով գործունեություն իրականացնելու համար՝ ավտոմեքենայի բեռնատարողությունը՝ արտահայտված տոննաներով:

Իսկ նույն օրենքի 37-րդ հոդվածով սահմանված է ավտոմեքենայի բեռնատարողություն ասվածը՝

բ) ավտոմեքենայի բեռնատարողություն է համարվում նրա բեռնավորման օպտիմալ կշիռը, որը սահմանում է արտադրողը՝ տեխնիկական և շահագործման տվյալների հիման վրա:

Ակտի հիմնավորման մասի նկարագրական մասում ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ-ի տեսուչները նշել են. (մեջբերում Ակտից՝ ... Կազմակերպության կողմից իրականացրած ծառայությունների համար օգտագործած բեռնատար ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների համար ելակետային տվյալներ հայտարարագրելու նպատակով արտադրողի կողմից տրված օպտիմալ բեռնատարողություն չունենալու պարագայում հիմք ընդունելով տվյալ ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների տեխնիկական անձնագրերի տվյալները, պարզվեց,...):

Ուսումնասիրելով Ակտը և ՀՀ օրենսդրությունը հայտնի չդարձավ, թե Սևանի ՏՀՏ-ի տեսուչները որ իրավական ակտով են որոշել հիմք ընդունել տվյալ ավտոմեքենաների տեխնիկական անձնագրերը: Եթե Ակտում հիմք ընդունվել իրականում ավտոմեքենայի տեխնիկական անձնագրերի տվյալները, որը տրամադրում է տվյալ ավտոմեքենայի արտադրողը, ապա մեզ համար կարծես թե ոչ մի հակասություն չէր մնա օրենքի և ելակետային տվյալների հաշվարկման մեջ: Սակայն Սևանի ՏՀՏ-ի տեսուչները հիմք են ընդունել ոչ թե տեխնիկական անձնագրերի, այլ՝ ճանապարհային ոստիկանության կողմից տրամադրած ավտոմեքենաների հաշվառման վկայականների տվյալները, որոնք ոչ մի դեպքում չեն կարող համարվել ավտոմեքենայի տեխնիկական անձնագրեր և հիմք հանդիսանալ տուգանքներ առաջադրելու համար: Ավելին, հաշվի առնելով այն փաստը, որ տվյալ դեպքում կազմակերպությունն ավտոմեքենաները վարձակալել է ֆիզիկական անձերից, բողոքաբերի համար, առավել ևս պետական մարմին ներկայացնող հարկային տեսուչների համար, հայտնի չէ, թե տվյալ ֆիզիկական անձինք ինչ տվյալներ են ներկայացրել ճանապարհային ոստիկանություն և վերջիններս ինչ տվյալների հիման վրա են տոննային վերաբերող նշումներ իրականացրել հաշվառման վկայականներում:

Այս կարճ ժամանակահատվածում հարցումներ անելով այլ նմանատիպ գործունեություն իրականացնողների մոտ, մեզ համար պարզ դարձավ, որ այսօր առկա են դեպքեր, երբ նույն ՃՈ-ի կողմից տրամադրված հաշվառման վկայականներում տոննային վերաբերող տվյալներում առկա է „0” բեռնատարողություն նշումը, որն ավելի հակասական իրողության մեջ է դնում թե տնտեսվարողին, թե վարչական մարմին:

Վերը նկարագրված փաստարկները, ինչպես նաև այն հանգամանքը, որ Ակտով առաջադրված տոննաները անհամեմատ մեծ են ավտոմեքենաների տեխնիկական կարողություններից, վկայում են այն մասին, որ տնտեսվարողի համար ապացուցված/համոզիչ չեն վարչական մարմնի կողմից ելակետային տվյալի հիմք հանդիսացող տվյալները հաշվառման վկայականներով, գոնե այդ տվյալը հիմնավորվեր անկախ փորձագիտական մարմնի կողմից տրված եզրակացությունով: Հետևաբար, ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ 05.08.2015 թ-ի թիվ 6103830 ստուգման ակտը կազմվել է «Հաստատագրված վճարների մասին» ՀՀ օրենքի 37-րդ հոդվածի «բ» կետի և նույն օրենքի 40-րդ հոդվածի պահանջների խախտմամբ:

Ելնելով վերը նկարագրված հակասություններից և ղեկավարվելով «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» ՀՀ օրենքի 69-72-րդ հոդվածներով բողոքաբերը խնդրում է անվավեր ճանաչել ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ թիվ 6103830 ստուգման ակտը, Ակտով արձանագրված ելակետային տվյալների իսկությունն ապացուցելու նպատակով ներգրավել փորձագիտական կառույց, նմանատիպ խնդիրներից խուսափելու համար, հրապարակել պարզաբանում, ինչպես որոշել ավտոմեքենայի օպտիմալ բեռնատարողությունը՝ ելակետային տվյալը, բոլոր այն դեպքերում, եթե նույնիսկ առկա չէ արտադրողի կողմից տրամադրվող ինֆորմացիան:

« ՀՀ ֆինանսների նախարարության հարկային և մաքսային մարմինների գանգատարկման հանձնաժողովի եզրակացությունը.

« ՀՀ ՖՆ հարկային և մաքսային մարմինների գանգատարկման հանձնաժողովը (այսուհետ նաև Հանձնաժողով), ուսումնասիրելով սույն գործին առնչվող նյութերն ու ապացույցները եկավ հետևյալ եզրակացության:

Քննարկման ընթացքում նշվեց, որ ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ պետի 11.05.2015 թ-ի թիվ 6103830 հանձնարարագրի համաձայն «Կար-էլ Տրանս» ՍՊԸ-ում (այսուհետ նաև ընկերություն) իրականացվել է օրենքով սահմանված ելակետային տվյալների և գործակիցների ճշտության ստուգում: Արդյունքում կազմվել է ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ 05.08.2015 թ-ի թիվ 6103830 ակտը, որով լրացուցիչ գանձման է առաջադրվել 1.911.735 դրամ:

Ակտի 1-ին կետով մասնավորապես արձանագրվել է, որ ընկերությունն իր կողմից իրականացրած ծառայությունների համար օգտագործած բեռնատար ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների համար ելակետային տվյալներ հայտարարագրելու նպատակով արտադրողի կողմից տրված օպտիմալ բեռնատարողություն չունի: Ընկերության կողմից 27.08.2014թ-ից առ 24.07.2015թ-ը ժամանակ առ ժամանակ հայտարարագրված տրանսպորտային միջոցների՝ VOLVO FH 12/420 մակնիշի /35VL148/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է MIROFRET TRS-3 /01L684/ կիսակցորդի միջոցով, DAF FT XF 95 430 մակնիշի /34NZ081/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է SCHMITZ SK024 /02L078/ կիսակցորդի միջոցով, DAF 95XF 380 մակնիշի /34DA145/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է NOVATRAIL 48366 LAEP /02L010/ կիսակցորդի միջոցով, VOLVO մակնիշի /32L0599/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է SCHWARZMULLER LAMBERET-YS3P /01L620/ կիսակցորդի միջոցով, RENAULT MAGNUM 440 մակնիշի /4180T61/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է SAMRO S338RO /01L743/ կիսակցորդի միջոցով, MERSEDES-BENZ 1843 LS մակնիշի /312L043/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է SORIBERICA-SA-SORO-1001 /AP4962/ կիսակցորդի միջոցով, DAF XF 430 մակնիշի /34UR853/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է LAMBERET LVFS3FIR /01L929/ կիսակցորդի միջոցով, VOLVO FH12460 մակնիշի / 07CC022/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է MIROFRET /02L049/ կիսակցորդի միջոցով և DAF FT XF 105 460 մակնիշի /4940T61/, որը բեռնափոխադրումն իրականացրել է SCHMITZ SK024 /583L01/ կիսակցորդի միջոցով, և բոլոր կիսակցորդների համար հայտարարագրել է 20-ական տոննա բեռնատարողություն:

Ընկերության կողմից իրականացրած ծառայությունների համար օգտագործած բեռնատար ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների համար ելակետային տվյալներ հայտարարագրելու նպատակով արտադրողի կողմից տրված օպտիմալ բեռնատարողություն չունենալու պարագայում հիմք ընդունելով տվյալ ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների տեխնիկական անձնագրերի տվյալները պարզվել է, որ MIROFRET TRS-3 /01L684/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 30.89 տ., կամ ընկերության կողմից ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 10,89 տ-ով, WABCO SCHMITZ SK024 /02L078/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 29.3 տ., կամ ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 9.33 տ-ով, NOVATRAIL 48366 LAEP /02L010/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 29.3 տ., կամ ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 9.3 տ-ով, SCHWARZMULLER LAMBERET-YS3P /01L620/ կիսակցորդի

բեռնատարողությունը կազմում է 32.7 տ., կամ ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 12.7 տ-ով, WABCO SAMRO S338RO /01L743/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 25.42 տ., կամ ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 5.42 տ-ով, SORIBERICA-SA-SORO-1001 /AP4962/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 20 տ., և ընկերության կողմից ելակետային տվյալները ճիշտ են հաշվարկվել, LAMBERET LVFS3FIR /01L929/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 29.51 տ., կամ ելակետային տվյալները պակաս են հաշվարկվել 9.51 տ-ով, MIROFRET /02L049/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 25.7 տ., կամ ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 5.7 տ-ով և SCHMITZ SK024 /583L01/ կիսակցորդի բեռնատարողությունը կազմում է 32.2 տ, կամ ելակետային տվյալները պակաս է հաշվարկվել 12.2տ-ով: Համաձայն ՀՀ ՀՏ 30.12.1998 թ-ի թիվ 01/60 հրամանով հաստատված հրահանգչական նամակի 5.5-րդ կետի՝ ավտոկցորդով բեռնատար ավտոմեքենաների միջոցով ավտոմոբիլային փոխադրումների ծառայություններ իրականացնելու դեպքում ավտոկցորդի բեռնատարողությունը ներառվում է ավտոմեքենաների ելակետային տվյալներում, ուստի կիսակցորդով բեռնափոխադրում իրականացնելու դեպքում հաստատագրված վճարի չափը որոշվում է ելակետային տվյալի՝ կիսակցորդի բեռնատարողությանը համապատասխան:

Ընկերության կողմից պակաս ելակետային տվյալ հայտարարագրելու արդյունքում բյուջե պակաս հաստատագրված վճար է հաշվարկվել և վճարվել 1150157 դրամ: Խախտվել է «Հաստատագրված վճարների մասին» ՀՀ օրենքի 39 հոդվածի պահանջները: Արդյունքում հիմք ընդունելով «Հաստատագրված վճարների մասին» ՀՀ օրենքի 94 հոդվածի 2-րդ, 4-րդ կետերի, «Հարկերի մասին» ՀՀ օրենքի 23-րդ հոդվածի դրույթները հաստատագրված վճարի գծով լրացուցիչ գանձման է առաջադրվել ընդամենը 1.911.735 դրամ:

Քննարկման ընթացքում նշվեց, որ խնդրո առարկա հարցի կապակցությամբ Հանձնաժողովն իր դիրքորոշումն արդեն իսկ արտահայտել է մեկ այլ գործով՝ «Վիպ Ավտոտրանս» ՍՊԸ կողմից ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ 25.02.2015 թ-ի թիվ 6103782 ակտի դեմ բերված վարչական բողոքի վերաբերյալ Հանձնաժողովի կողմից 23.06.2015 թ-ին կայացված թիվ 24/3 որոշմամբ: Մասնավորապես, նշված բողոքի վերաբերյալ իրավաչափ որոշում կայացնելու համար խնդրո առարկա հարցի, այն է՝ ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների բեռնատարողության (բեռնավորման օպտիմալ կշռի) որոշմանը վերաբերող հարցերի պարզաբանման նպատակով հարցում է կատարվել ՀՀ ԿԱ ոստիկանություն:

Կատարված հարցման վերաբերյալ ՀՀ ԿԱ ոստիկանության կողմից տրվել է հետևյալ պարզաբանումը.

«Տրանսպորտային միջոցի (այդ թվում՝ կցորդի, կիսակցորդի) բեռնատարողությունը հաշվարկվում է հաշվառման վկայագրում նշված թույլատրելի առավելագույն զանգվածի և զանգվածը՝ առանց բեռնվածության մեծությունների տարբերությունից:

Տրանսպորտային միջոցների միակցված շարժակազմի (ավտոգնացքի), այսինքն՝ թամբային քարշակ թափքի տեսակ ունեցող ավտոմոբիլի և կիսակցորդի բեռնատարողությունը հաշվարկվում է տվյալ ավտոգնացքի մեջ մտնող կիսակցորդի հաշվառման վկայագրում նշված թույլատրելի առավելագույն զանգվածի և զանգվածը՝ առանց բեռնվածության մեծությունների տարբերությունից:

Ինչ վերաբերում է կցորդով շարժվող միակցված շարժակազմին (ավտոգնացքին), ապա դրա բեռնատարողությունը, հաշվարկվում է տվյալ շարժակազմի մեջ մտնող տրանսպորտային միջոցների (այդ թվում՝ կցորդի (կցորդների)) հաշվառման վկայագրերում նշված թույլատրելի առավելագույն զանգվածների հանրագումարի և զանգվածը՝ առանց բեռնվածության հանրագումարի տարբերությունից»:

Քննարկվող դեպքում Ընկերության կողմից ծառայությունների մատուցման ընթացքում օգտագործած բեռնատար ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների բեռնատարողության (բեռնավորման օպտիմալ կշռի) վերաբերյալ արտադրողի կողմից տվյալներ սահմանված չլինելու պայմաններում հիմք են ընդունվել տվյալ ավտոմեքենաների և դրանց կիսակցորդների հաշվառման վկայագրերում արտացոլված տվյալները, որոնք Հանձնաժողովի համոզմամբ, հիմք են հանդիսանում հաստատագրված վճարի չափը հաշվարկելու համար:

Քննարկվող հարցի վերաբերյալ նման դիրքորոշում է հայտնվել նաև ՀՀ ԿԱ ոստիկանության կողմից:

Ելնելով վերոգրյալից՝ Հանձնաժողովը գտնում է, որ Ակտի 1-ին կետով հաստատագրված վճարի գծով լրացուցիչ պարտավորություններն առաջադրվել են ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:

Ելնելով քննարկման արդյունքներից և ղեկավարվելով «Հարկային ծառայության մասին» ՀՀ օրենքի 43.1-րդ հոդվածի և «Մաքսային ծառայության մասին» ՀՀ օրենքի 37-րդ հոդվածի պահանջներով հանձնաժողովը

ո Ր Ո Շ Ո Ւ Մ Է՝

ՀՀ ՖՆ Սևանի ՏՀՏ 05.08.2015 թ-ի թիվ 6103830 ակտը թողնել անփոփոխ, իսկ բողոքը՝ մերժել:

Սույն որոշմանը չհամաձայնվելու դեպքում այն ուժի մեջ մտնելու օրվանից երկու ամսվա ընթացքում կարող է բողոքարկվել ՀՀ վարչական դատարան:

Հանձնաժողովի նախագահ



Վ.ՄԻՐՈՒՄՅԱՆ