ՓՈՐՁԱԳԻՏԱԿԱՆ ԵՎ ՎԵՐԼՈՒԾԱԿԱՆ ՎԱՐՉՈՒԹՅԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆԸ

«Պետական տուրքի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» օրենքի նախագծի (փաստաթղթային կոդ՝ Կ-680-16.10.2023-ՏՀ-011/0) վերաբերյալ

Կառավարության կողմից օրենսդրական նախաձեռնության կարգով ներկայացված «Պետական տուրքի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» օրենքի նախագիծը (փաստաթղթային կոդ՝ Կ-680-16.10.2023-ՏՀ-011/0) (այսուհետ՝ Նախագիծ) մասնագիտական փորձաքննության է ենթարկվել Ազգային ժողովի աշխատակազմի փորձագիտական և վերլուծական վարչությունում:

Նախագիծը ենթարկվել է իրավական, ֆինանսատնտեսագիտական, սոցիալական փորձաքննության:

Ստորև ներկայացվում է մասնագիտական փորձաքննության եզրակացությունը, ինչպես նաև Նախագծին առնչվող այլ օրենքի կամ Ազգային ժողովի որոշման ընդունման անհրաժեշտության բացակայության մասին տեղեկանքը:

Իրավական փորձաքննության արդյունքները

Նախագծի՝ Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության և օրենքների պահանջներին համապատասխանության տեսանկյունից նշենք հետևյալը.

1. Նախագծի 1-ին հոդվածի 1-ին մասում նախատեսված լրացումը «Պետական տուրքի մասին» օրենքի (այսուհետ՝ Օրենք) 19.9-րդ հոդվածի 1-ին մասի 5-րդ կետում մաքսային մարմինների կողմից ժամանակավոր պահպանության համար սահմանված պետական տուրքի դրույքաչափերից նախատեսում է բացառություն: Մասնավորապես՝ Նախագծի 1-ին հոդվածի 2-րդ կետով Օրենքի 19.9-րդ հոդվածի 1-ին մասում լրացվող նոր՝ 5.1-ին կետում որոշ ապրանքների համար սահմանվում են պետական տուրքի ավելի բարձր դրույքաչափեր:

Հարկ ենք համարում նշել, որ Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքի 2-րդ հոդվածի 5-րդ մասի համաձայն՝ «*Օրենսգրքով նոր տեսակի հարկի կամ վճարի սահմանում, հարկի կամ Օրենսգրքով սահմանված վճարի դրույքաչափի բարձրացում նախատեսող Հայաստանի Հանրապետության օրենքները կամ Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նման դրույթները կարող են ուժի մեջ մտնել այդ օրենքների ընդունման օրը ներառող հարկային տարվան հաջորդող հարկային տարվա սկզբից, բայց ոչ շուտ, քան այդ օրենքների պաշտոնական հրապարակման օրը ներառող ամսվան հաջորդող յոթերորդ ամսվա սկզբից.*»:

Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքի 7-րդ հոդվածում սահմանված են վճարի տեսակները, որի 1-ին մասի 1-ին կետի «ա» ենթակետի համաձայն՝ «*Հայաստանի Հանրապետությունում կիրառվում են՝*

1) պետական վճարներ, որոնց տեսակներն են՝

ա. պետական տուրքը,

(…)»:

Այսպես՝ Նախագծի 1-ին հոդվածով նախատեսված լրացումները Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքով սահմանված վճարի՝ պետական տուրքի, դրույքաչափի բարձրացում նախատեսող դրույթներ են:

Նախագծի 2-րդ հոդվածով որպես Նախագծի ուժի մեջ մտնելու ժամկետ սահմանված է դրա պաշտոնական հրապարակման օրվան հաջորդող տասներորդ օրը:

Հիմք ընդունելով վերոգրյալն՝ առաջարկում ենք Նախագծի ուժի մեջ մտնելու ժամկետ նախատեսելիս հաշվի առնել Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքի 2-րդ հոդվածի 5-րդ մասի պահանջը:

Եզրահանգում

Ամփոփելով փորձաքննության արդյունքները՝ կարող ենք նշել, որ Նախագծով սահմանված կարգավորումներում Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության տեսանկյունից խնդրահարույց նորմեր առկա չեն:

Միաժամանակ, ներկայացված առաջարկության հիման վրա, անհրաժեշտ է ապահովել Նախագծի համապատասխանությունը Հայաստանի Հանրապետության հարկային օրենսգրքին:

ՖՈՐՁԱԳԻՏԱԿԱՆ ԵՎ ՎԵՐԼՈՒԾԱԿԱՆ
ՎԱՐՉՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԻՐԱՎԱԿԱՆ
ՖՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԲԱԺՆԻ ՊԵՏ ԶԵՄՖԻՐԱ ՀՈՎԱՍԱՓՅԱՆ
Կատարող՝ Ն. Ներսիսյան (հեռ.՝ 011-513-248)
02.11.2023թ.

ՏԵՂԵԿԱՆՔ

Նախագծին առնչվող այլ օրենքի կամ Ազգային ժողովի որոշման ընդունման անհրաժեշտության բացակայության մասին

Նախագծին առնչվող այլ օրենքի կամ Ազգային ժողովի որոշման ընդունման անհրաժեշտությունը բացակայում է:

ՖՈՐՁԱԳԻՏԱԿԱՆ ԵՎ ՎԵՐԼՈՒԾԱԿԱՆ
ՎԱՐՉՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԱԻՐԱՎԱԿԱՆ
ՖՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԲԱԺՆԻ ՊԵՏ ԶԵՄՖԻՐԱ ՀՈՎԱՍԱՓՅԱՆ
Կատարող՝ Ն. Ներսիսյան (հեռ.՝ 011-513-248)
02.11.2023թ.

Ֆինանսատնտեսագիտական փորձաքննության արդյունքները

Ներկայացված Նախագծով «Պետական տուրքի մասին» օրենքի (այսուհետ՝ Օրենք) 19.9.-րդ հոդվածի 1-ին մասի 5-րդ կետից, ըստ որի՝ սահմանված է պետական տուրքի գանձում՝ մաքսային մարմինների կողմից ապրանքների ժամանակավոր պահպանության համար, առաջարկվում է բացառություն նախատեսել և առանձին կետով ԱՏԳ ԱԱ 8429, 8701, 8702, 8703, 8704, 8705, 8709, 8711 և 8716 ապրանքային դիրքին դասվող տրանսպորտային միջոցների պահպանության համար սահմանել պետական տուրքի առանձին՝ նոր դրույքաչափեր:

Ֆինանսատնտեսագիտական հիմնախնդիրների տեսանկյունից հարկ ենք համարում ներկայացնել հետևյալ նկատառումները:

1. Օրենքի 19.9.-րդ հոդվածի 1-ին մասի 5-րդ կետով մաքսային մարմինների կողմից ապրանքների ժամանակավոր պահպանության համար սահմանված է պետական տուրք՝ ա) օրական մինչև մեկ տոննայի համար՝ բազային տուրքի չափով (1000 դրամ), բ) մեկ տոննայից ավելի յուրաքանչյուր լրացուցիչ (կամ ոչ լրիվ) տոննայի համար՝ բազային տուրքի 0.3-ապատիկի չափով, իսկ Նախագծով առաջարկվում է տվյալ կանոնից բացառություն կատարել ԱՏԳ ԱԱ 8429, 8701, 8702, 8703, 8704, 8705, 8709, 8711 և 8716 ապրանքային դիրքին դասվող տրանսպորտային միջոցների համար և սահմանել պետական տուրքի նոր դրույքաչափեր, որոնք գործող դրույքաչափերը գերազանցում են օրական 5-10 անգամ (ինչն արդեն իսկ ֆինանսական բեռի լուրջ ծանրացում է իրենից ներկայացնում): Այս առաջարկությունը վերաբերում է տրանսպորտային բոլոր միջոցներին, որոնց տեսակները, ըստ ԱՏԳ ԱԱ ապրանքային դիրքի, ներկայացվում է ստորև:

ԱՏԳ ԱԱ ապրանքային դիրք	Ապրանքի անվանումը
8429	Բուլդոզերներ (մղաններ)՝ ոչ դարձկեն կամ դարձկեն հարթաշերեփով, ուղեհարթիչներ, հարթիչներ, կեռաշերեփներ (սկրեպերներ), մեխանիկական բահեր, էքսկավատորներ, միաշերեփ բեռնիչներ, տոփանիչ մեքենաներ և ճանապարհային գլանիվներ:

8701	Տրակտորներ (բացի 8709 ապրանքային դիրքում դասակարգված տրակտորներից):
8702	Շարժիչային տրանսպորտային միջոցներ՝ նախատեսված 10 կամ ավելի մարդ՝ ներառյալ վարորդին փոխադրելու համար:
8703	Թեթև մարդատար ավտոմոբիլներ և շարժիչային այլ տրանսպորտային միջոցներ՝ գլխավորապես նախատեսված մարդկանց փոխադրելու համար (բացի 8702 ապրանքային դիրքում ընդգրկված շարժիչային տրանսպորտային միջոցներից)՝ ներառյալ բեռնաուղևորատար ֆուրգոն-ավտոմոբիլները և մրցարշավային ավտոմոբիլները:
8704	Շարժիչային տրանսպորտային միջոցներ՝ բեռներ փոխադրելու համար:
8705	Հատուկ նշանակության շարժիչային տրանսպորտային միջոցներ (օրինակ՝ բեռնատար ավտոմոբիլներ վթարները վերացնելու համար, ավտոամբարձիչներ, հրշեջ տրանսպորտային միջոցներ, ավտոբետոնախառնիչներ, ճանապարհները մաքրող ավտոմոբիլներ, ջրող-լվացող ավտոմոբիլներ, ավտոարհեստանոցներ, ռենտգենյան կայանքներով ավտոմոբիլներ)՝ բացի ուղևորներ կամ բեռներ փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներից:
8709	Արդյունաբերական նշանակության տրանսպորտային միջոցներ, ինքնագնացներ՝ չսարքավորված վերամբարձ կամ բեռնման սարքվածքներով, օգտագործվող գործարաններում, պահեստներում, նավահանգիստներում կամ օդանավակայաններում՝ կարճ տարածություններում բեռներ փոխադրելու համար, երկաթուղային կայանների հարթակներում օգտագործվող տրակտորներ, վերոնշված տրանսպորտային միջոցների մասերը:
8711	Մոտոցիկլներ (ներառյալ մոպեդները) և հեծանիվներ՝ տեղակայված օժանդակ շարժիչով, սայլակներով կամ առանց սայլակների, սայլակներ:
8716	Կցորդներ և կիսակցորդներ, ոչ ինքնագնաց այլ տրանսպորտային միջոցներ, դրանց մասերը:

Ներկայացված ցանկից ակնհայտ է, որ տրանսպորտային միջոցների մեծ մասը բիզնես գործունեության համար նախատեսված մեքենաներ, սարքավորումներ և դրանց մասեր են, ուստի տվյալ Նախագծի ընունումն առաջին հերթին բացասական ազդեցություն կարող է ունենալ բիզնես միջավայրի վրա՝ թանկացնելով հիմնական միջոցների ներմուծման գործընթացը: Բնականաբար, ֆինանսական բեռի ավելացում կարող է տեղի ունենալ նաև ֆիզիկական անձանց համար՝ կապված ներկրվող ավտոմոբիլների ինքնարժեքի մեծացման հետ:

Իհարկե, ժամանակ առ ժամանակ օբյեկտիվորեն անհրաժեշտություն է առաջանում վերանայել հարկերի և տուրքերի դրույքաչափերը՝ կապված ազգային արժույթի փոխարժեքի, տնտեսական օրինաչափությունների խախտման, ներքին շուկայի պաշտպանության և այլ հանգամանքների հետ, սակայն մյուս կողմից՝ անհրաժեշտ է գնահատել, թե այդ դրույքաչափերի բարձրացումները լուծու՞մ են, արդյոք, այն խնդիրները, որոնց առկայությունն էլ ստիպում է գնալ նման քայլի:

Նախագծի հիմնավորումից ակնհայտ է դառնում, որ դրա ընդունումը, ըստ Նախագծի հեղինակի, պայմանավորված է եղել հետևյալ խնդիրների առկայությամբ և դրանց լուծման անհրաժեշտությամբ՝

- յուրաքանչյուր աշխատանքային օրվա ընթացքում, օրինակ՝ Գյումրու ԱՏԳ կենտրոնում, բեռնաթափվող ավտոմեքենաների քանակը (միջինում 160-180 հատ) գերազանցում է յուրաքանչյուր աշխատանքային օրվա ընթացքում բաց թողնվող ավտոմեքենաների (միջինում 130-180 հատ) քանակը,

- ներկայումս կայանված է 1500-1600 ավտոմեքենա (մինչև Գյումրու ԱՏԳ կենտրոնում ընդլայնված աշխատանքների իրականացումը տարածքը նախատեսված էր 2300 ավտոմեքենայի կայանման համար, իսկ Գյումրու ԱՏԳ կենտրոնի տարածքի ընդլայնման աշխատանքների իրականացումից հետո նախատեսվում է ունենալ 2900 ավտոմեքենայի կայանման վայր),

- ներկայումս Գյումրու ԱՏԳ կենտրոնում առկա է մոտ 120 արգելապահված մեքենա, որոնց համար օրենսդրությամբ սահմանված ժամանակավոր պահպանության ժամկետը լրացել է,

- վերջին շրջանում Հայաստանի Հանրապետությունից Եվրասիական տնտեսական միության անդամ երկրներ արտահանվող ավտոմեքենաների քանակի որոշակի նվազմամբ (հատկապես՝ ինքնաշարժ եղանակով Հայաստանի Հանրապետությունից ներմուծվող)

պայմանավորված, նվազել է բեռնաթափվող և ձևակերպվող ավտոմեքենաների քանակը, սակայն մոտ 1-1,5 ամիս առաջ ստեղծվել էր այնպիսի իրավիճակ, երբ բեռնարկղերով և ավտոքարշակներով Գյումրու ԱՏԳ կենտրոն տեղափոխվող ավտոմեքենաների քանակը գերազանցում էր կենտրոնում փաստացի բեռնաթափվող և մաքսային ձևակերպման ենթարկվող ավտոմեքենաների քանակը՝ օրվա կտրվածքով 5-10 բեռնարկղ և 3-4 ավտոքարշակ: Առկա իրավիճակը պայմանավորված էր մաքսային հսկողության տարածքի գերծանրաբեռնվածությամբ,

- վերջին մեկ տարվա ընթացքում ժամանակավոր պահպանության և արգելապահման տակ գտնվող ավտոմեքենաների քանակը տարբեր ժամանակներում կազմել է 1500-2300: Նույնիսկ այն պարագայում, երբ նկատվել է վերջին շրջանում ավտոմեքենաների ներմուծման ծավալների որոշակի նվազում, այդուհանդերձ, մաքսային հսկողության տարածքում ինչպես ավտոմեքենաների, այնպես էլ այլ բեռների սպասարկումը հնարավոր չէ կազմակերպել պատշաճ կերպով և այլն:

Այսինքն, ըստ ներկայացված հիմնավորումների, առաջացած խնդիրների և սույն Նախագծի ներկայացման հիմնական պատճառը մաքսային հսկողության տարածքի ցածր թողունակությունն է կամ դրա անհամապատասխանությունը մասքազերծման ներկայացված տրանսպորտային միջոցների քանակին: Հետևաբար, եթե հաշվի առնենք այն իրողությունները, որ պետական տուրքերի (ինչպես նաև հարկերի և պարտադիր այլ վճարների) գանձումը և դրանց դրույքաչափերն ուղղակիորեն պայմանավորված չեն համապատասխան պետական գործառույթների իրականացմամբ (ինչն էլ բխում է ՀՀ բյուջետային համակարգում գործող միասնական դրամարկղի սկզբունքից), ապա կարելի է փաստել, որ տրանսպորտային միջոցների ժամանակավոր պահպանության համար նախատեսված պետական տուրքի դրույքաչափերի կտրուկ բարձրացումն ամենևին չի նշանակում, որ այդ լրացուցիչ հավաքագրվող գումարները կուղղվեն հենց մաքսային հսկողության տարածքի թողունակության մակարդակի բարձրացմանը: Նշված խնդիրները, անկախ ամեն ինչից, պետք է և կարող են լուծվել միայն պետական բյուջեով հաստատված համապատասխան ծախսային ծրագրի իրականացմամբ, իսկ պետական համապատասխան տուրքի ինչպես ներկայիս, այնպես էլ ավելացող գումարները չեն կարող անմիջականորեն ուղղվել Նախագծի հիմնավորման մեջ բերված խնդիրների լուծմանը: Հետևաբար, քանի որ տվյալ խնդիրը կարող է լուծվել պետական բյուջեում այդ նպատակի համար կապիտալ ծախսերի հատկացմամբ և մաքսային հսլկողության տարածքի

ընդլայնման աշխատանքների կատարմամբ, ուստի տվյալ Նախագիծը, մեր կարծիքով, հետապնդում է ընդամենը ֆիսկալ նպատակներ:

2. Առաջարկվող մոտեցումը, Նախագծով հետապնդվող խնդիրների լուծման երաշխիք չհանդիսանալուն զուգահեռ, և բացի իրավաբանական ու ֆիզիկական անձանց ֆինանսական բեռի ավելացումը, կարող է հանգեցնել նաև այլ խնդիրների առաջացմանը, մասնավորապես՝

ա) պետական տուրքի առաջարկվող բարձրացումը, խնդրի լուծման ֆինանսավորման աղբյուրից կվերածվի տրանսպորտային միջոցների ժամանակավոր պահպանության համար յուրատեսակ պատժամիջոցի, ընդ որում՝ ոչ միայն անբարեխիղճ այն անձանց համար, որոնք ժամանակին չեն դիմում ներմուծված ապրանքները մաքսազերծելու համար, այլև այն անձանց համար, որոնք օրինապահ են և բարեխղճորեն ու ժամանակին դիմել են մաքսազերծման գործընթացը սկսելու համար, սակայն ստիպված են լինում սպասել իրենց հերթին՝ մաքսային հսկողության տարածքի ցածր թողունակության պատճառով,

բ) պետական տուրքի դրույքաչափերի բարձրացումը և կարճ ժամանակի ընթացքում պարտքային բեռի կուտակման վտանգը շատ էական մոտիվացիա կարող են ստեղծել տվյալ գործընթացում կոռուպցիոն ռիսկերի ի հայտ գալու (եթե այդպիսիք դեռևս չկան) կամ էլ՝ այդ ռիսկերի առկայության պարագայում կոռուպցիայի ծավալների ընդլայնման համար,

գ) Նախագծի ընդունման պարագայում փաստացի կստեղծվի մի իրավիճակ, երբ պետական գործառույթի (կամ ծառայության) ոչ պատշաճ իրականացման արդյունքում առաջացած խնդիրների լուծման ֆինանսական ամբողջ բեռն ու պատասխանատվությունը գործնականում և ամբողջությամբ կդրվի օրենքի պարտադրանքով այդ ծառայությունից օգտվող հարկատուների վրա, որոնք տվյալ գործառույթների պատշաճ իրականացման համար արդեն իսկ վճարում են տարբեր տեսակի այլ հարկեր, տուրքեր ու պարտադիր վճարներ և այլն:

3. Նախագծի 2-րդ հոդվածով նախատեսվում է, որ սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակման օրվան հաջորդող տասներորդ օրը, այն դեպքում, երբ Հարկային օրենսգրքի 2-րդ հոդվածի 5-րդ մասի համաձայն. «Օրենսգրքով նոր տեսակի հարկի կամ վճարի սահմանում, հարկի կամ Օրենսգրքով սահմանված վճարի դրույքաչափի բարձրացում նախատեսող Հայաստանի Հանրապետության օրենքները կամ Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նման դրույթները կարող են ուժի մեջ մտնել այդ օրենքների

ընդունման օրը ներառող հարկային տարվան հաջորդող հարկային տարվա սկզբից, բայց ոչ շուտ, քան այդ օրենքների պաշտոնական հրապարակման օրը ներառող ամսվան հաջորդող յոթերորդ ամսվա սկզբից:», իսկ պետական տուրքն էլ Հարկային օրենսգրքի 7-րդ հոդվածով սահմանված պետական վճարի տեսակ է: Այս կապակցությամբ առաջարկում ենք վերանայել օրենքի ուժի մեջ մտնելու ժամկետը և այն համապատասխանեցնել Հարկային օրենսգրքի պահանջներին:

Հաշվի առնելով վերը շարադրվածը, առաջարկում ենք նաև վերահիմաստավորել տվյալ Նախագծով առաջարկվող կարգավորումները և նախատեսվող՝ բարձր դրույքաչափերը կիրառել միայն այն անձանց նկատմամբ, որոնք ժամանակին չեն դիմել ներմուծված տրանսպորտային միջոցները մաքսազերծելու համար, իսկ այն անձանց համար, որոնք ժամանակին դիմել են, սակայն ինչ-ինչ պատճառներով և ոչ իրենց մեղքով ժամանակին չեն կարողացել մաքսազերծել իրենց ներմուծած տրանսպորտային միջոցները, առաջարկում ենք անփոփոխ թողնել պետական տուրքի գործող դրույքաչափերը:

Եզրահանգում

Նախագիծը ֆինանսատնտեսագիտական հիմնահարցերի տեսանկյունից վերահիմաստավորման և լրամշակման կարիք ունի:

ՓՈՐՁԱԳԻՏԱԿԱՆ ԵՎ ՎԵՐԼՈՒԾԱԿԱՆ
ՎԱՐՉՈՒԹՅԱՆ ՖԻՆԱՆՍԱՏՆՏԵՍԱԳԻՏԱԿԱՆ
ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԲԱԺՆԻ ՊԵՏ ԱՐԹՈՒՐ ԹԱՄԱԶՅԱՆ
(հեռ.՝ 011 513-668)
20.10.2023թ.

Սոցիալական փորձաքննության արդյունքները

Կառավարության կողմից ներկայացվել է ««Պետական տուրքի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» օրենքի նախագիծը (այսուհետ՝ Նախագիծ):

Ներկայումս պետական տուրքի գործող դրույքաչափերի կիրառման արդյունքում Գյումրու ԱՏԳ կենտրոնի (ՀՀ ՊԵԿ Հյուսիսային մաքսատուն-վարչություն) տարածքում գտնվող ժամանակավոր պահպանության պահեստում առկա է Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված տրանսպորտային միջոցների կուտակում, ինչը, ըստ Նախագծի հեղինակի, պայմանավորված է մաքսային մարմինների կողմից տրանսպորտային միջոցների ժամանակավոր պահպանության համար՝ գործող դրույքաչափերով գանձվող պետական տուրքի գումարների մեծության մակարդակի համեմատաբար ցածր լինելու հանգամանքով:

Նախագծով առաջարկվում է ԱՏԳ ԱԱ 8703 ապրանքային դիրքին դասվող տրանսպորտային միջոցի համար պետական տուրքի դրույքաչափերը օրական 1600 դրամի փոխարեն գանձել 5000 դրամ, այն էլ ժամանակավոր պահպանության 2-րդ օրվանից սկսած: Նախագծի համաձայն՝ առաջին օրվա համար պետական տուրք չի գանձվի՝ դրանով խրախուսելով ավտոմեքենաների մաքսազերծումը մեկօրյա ժամկետում իրականացնելը:

Նախագծի վերաբերյալ դիտողություններ և առաջարկություններ չկան:

Եզրահանգում

Նախագիծը սոցիալական հիմնահարցերի տեսանկյունից լրամշակման կարիք չունի:

ՓՈՐՁԱԳԻՏԱԿԱՆ ԵՎ ՎԵՐԼՈՒԾԱԿԱՆ
ՎԱՐՉՈՒԹՅԱՆ ՍՈՑԻԱԼ, ԿՐԹԱԿԱՆ, ԱՌՈՂՋԱՊԱՀԱԿԱՆ
ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԲԱԺՆԻ ՊԵՏ՝ ԼԻԼԻԹ ՄԱՐԿՈՍՅԱՆ

Կատարող՝ Մ. Դալլաքյան (հեռ.՝ 011-513-235, 12-35)
30.10.2023թ.