



საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს თავმჯდომარის 2023 წლის 14 ნოემბრის N04/834 ბრძანების შესაბამისად განხორციელებული საქმის მოკვლევის თაობაზე მიღებული გადაწყვეტილების დამტკიცების შესახებ

„კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის, 17¹ მუხლის მე-4 პუნქტის, მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „ზ²“ და „თ“ ქვეპუნქტების, 25-ე მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების, 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის, „საქმის მოკვლევის წესის და პროცედურის დამტკიცების თაობაზე“ კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 28 ოქტომბრის №40 ბრძანებით დამტკიცებული პროცედურის მე-6 მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტებისა და 29-ე მუხლის შესაბამისად, აგრეთვე საქართველოს კონკურენციისა და მომხმარებლის დაცვის სააგენტოს 2025 წლის 22 აპრილის N 04/391 ბრძანებისა და საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს 2023 წლის 30 ოქტომბრის N 04/754 ბრძანების მე-4 მუხლის შესაბამისად,

ვბრძანებ:

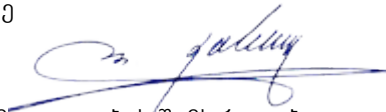
1. დამტკიცდეს მოკვლევის ჯგუფის მიერ წარმოდგენილი გადაწყვეტილება „ფ/პ ნიკოლოზ ჯანჯალაშვილისა და ი/მ ვახტანგ მჟავანაძის საჩივრის დასაშვებად ცნობის, მოკვლევის დაწყებისა და მოკვლევის ჯგუფის შექმნის შესახებ საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს თავმჯდომარის 2023 წლის 14 ნოემბრის N04/834 ბრძანების შესაბამისად განხორციელებული საქმის მოკვლევის თაობაზე“ - თანდართული სახით.
2. დადასტურდეს შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ (ს/ნ 416289377) მიერ „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევის ფაქტი.
3. დადასტურდეს შპს „მიკადო ჯორჯიას“ (ს/ნ 202393551) მიერ „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევის ფაქტი.



4. ამ ბრძანების მე-2 და მე-3 პუნქტებში მითითებული დარღვევისთვის, ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს (შპს „რუსთავის ავტობაზრობასა“ და შპს „მიკადო ჯორჯიას“) დაეკისროს ჯარიმა 848 276 (რვაას ორმოცდარვა ათას ორას სამოცდათექვსმეტი) ლარის ოდენობით.
5. საქმის მოკვლევის ფარგლებში დადგენილ, აგრეთვე სხვა შესაბამის ბაზრებზე ოპერირებად და პოტენციურ ეკონომიკურ აგენტებს წარედგინოთ განსახილველად სავალდებულო რეკომენდაცია კონკურენტული გარემოს გაუმჯობესებისა და დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების თავიდან აცილების უზრუნველსაყოფად.
6. ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს (შპს „რუსთავის ავტობაზრობასა“ და შპს „მიკადო ჯორჯიას“) დაევალოს წინამდებარე ბრძანებით დამტკიცებული გადაწყვეტილების კანონიერ ძალაში შესვლიდან 1 (ერთი) თვის ვადაში წერილობითი ფორმით სააგენტოს წარუდგინოს ამ ბრძანებით დამტკიცებული გადაწყვეტილების შესაბამისად გაცემული განსახილველად სავალდებულო რეკომენდაციის განხილვის შედეგებთან დაკავშირებით ინფორმაცია.
7. დამტკიცებული გადაწყვეტილება 5 (ხუთი) სამუშაო დღის ვადაში გადაეგზავნოთ მხარეებს, ინფორმაციის კონფიდენციალურობის დაცვით.
8. გადაწყვეტილება მისი მიღებიდან 10 (ათი) სამუშაო დღის ვადაში გამოქვეყნდეს სააგენტოს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ინფორმაციის კონფიდენციალურობის დაცვით.
9. ამ ბრძანების გასაჩივრება შესაძლებელია საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით, მხარის მიერ მისი გაცნობიდან ერთი თვის ვადაში თბილისის საქალაქო სასამართლოში (მისამართი: ქ. თბილისი, დავით აღმაშენებლის ხეივანი, N64);
10. ეს ბრძანება ამოქმედდეს ხელმოწერისთანავე.

საფუძველი: მოკვლევის ჯგუფის 2025 წლის 13 მაისის N 03/620 მოხსენებითი ბარათი.

ლევან კალანდაძე



თავმჯდომარის მოვალეობის შემსრულებელი



საქართველოს კონკურენციისა
და მომხმარებლის
დაცვის სააგენტო

გ ა დ ა წ ყ ვ ე ტ ი ლ ე ბ ა

„ფ/პ ნიკოლოზ ჯანჯალაშვილისა და ი/მ ვახტანგ მჟავანაძის საჩივრის დასაშვებად ცნობის, მოკვლევის დაწყებისა და მოკვლევის ჯგუფის შექმნის შესახებ“ საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს თავმჯდომარის 2023 წლის 14 ნოემბრის N 04/834 ბრძანების შესაბამისად განხორციელებული მოკვლევის თაობაზე

თბილისი

2025

სარჩევი

თავი I. აღწერილობითი ნაწილი.....	4
საჩივრის შინაარსი.....	4
თავი II. ნორმატიული რეგულირება.....	6
1. ზოგადი მატერიალური რეგულირება.....	6
2. დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება - ზოგადი მიმოხილვა.....	7
3. პროცედურული რეგულირება.....	9
4. ავტობაზრობების ორგანიზებისა და ოპერირების ნორმატიული ჩარჩო.....	11
5. ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ნორმატიული ჩარჩო.....	12
თავი III. შესაბამისი ბაზარი.....	17
1. ბაზრის პროდუქციული საზღვრები.....	18
2. შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვრები.....	26
3. დროითი ჩარჩო.....	26
4. ავტობაზრობის მიერ ოპერირებად ტერიტორიაზე ავტომობილების საშუალო დატვირთვა წლების მიხედვით.....	27
თავი IV. შესაბამის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების იდენტიფიცირება და საბაზრო წილების გამოთვლა.....	28
1. M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარი.....	28
2. M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარი.....	31
3. შესაბამის ბაზრებზე შესვლის ბარიერები.....	32
შუალედური დასკვნა.....	42
თავი V. ევროკავშირის კანონმდებლობისა და სასამართლო პრაქტიკის მიმოხილვა არასამართლიანად მაღალი ფასის დაწესების თაობაზე.....	43
1. საერთაშორისო გამოცდილება.....	44
2. United Brands-ის ტესტის პირველი საფეხური - ფასის სიჭარბე.....	55
3. United Brands-ის ტესტის მეორე საფეხური - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად ან კონკურენტ პროდუქტებთან/მომსახურებასთან შედარებით.....	59
შუალედური დასკვნა.....	61
თავი VI. შპს „მიკადო ჯორჯია“ და შპს „რუსთავის ავტობაზრობა“, როგორც ურთიერთდამოკიდებული პირები და ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინა.....	62

1. ურთიერთდამოკიდებული პირების ცნება	62
2. ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინა	65
თავი VII. ქმედების შეფასება - ზოგადი მიმოხილვა	69
1. გონივრული მარჯის განსაზღვრის მნიშვნელობა	69
2. ჭარბი სხვაობა მომსახურების ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის	70
3. ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად ან კონკურენტ პროდუქტებთან/მომსახურებასთან შედარებით	72
თავი VIII. ჭარბი ფასი	73
1. ავტობაზრობა - ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული ხარჯები	73
2. ალოკაციის მეთოდის აღწერა	77
3. ავტობაზრობის ფინანსური მონაცემების ანალიზი წლების მიხედვით	78
4. ავტობაზრობა - ერთეული საპარკინგე ადგილის გონივრული მარჯის დღიური ოდენობა	85
5. ავტობაზრობა - ჭარბი სხვაობა ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურ ტარიფსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის	87
6. მიკადო ჯორჯია - ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული ხარჯები	89
7. მიკადო ჯორჯიას ფინანსური მონაცემების ანალიზი წლების მიხედვით	93
8. მიკადო ჯორჯია - ერთეული საპარკინგე ადგილის გონივრული მარჯის დღიური ოდენობა	100
9. მიკადო ჯორჯია - ჭარბი სხვაობა ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურ ტარიფსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის	101
თავი IX. არასამართლიანად მაღალი ფასი	104
1. ავტობაზრობა - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად	104
2. ავტობაზრობა - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი კონკურენტ მომსახურებასთან შედარებით	107
3. მიკადო ჯორჯია - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად	114
4. მიკადო ჯორჯია - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი კონკურენტ მომსახურებასთან შედარებით	118
თავი X. შემაჯამებელი სხდომა	124
თავი XI. დასკვნა	128
თავი XII. სანქცია	131
სარეზოლუციო ნაწილი	137
რეკომენდაცია	138

თავი I. აღწერილობითი ნაწილი საჩივრის შინაარსი

საქართველოს კონკურენციისა და მომხმარებლის დაცვის სააგენტოში (შემდგომში - „სააგენტო“) ფ/პ ნიკოლოზ ჯანჯალაშვილისა (პ/ნ) და ი/მ ვახტანგ მყავანაძის (ს/ნ 01003006644) (შემდგომში - ერთობლივად მოიხსენიებიან, როგორც „მომჩივანი“) მიერ 2023 წლის 29 სექტემბერს წარმოდგენილ იქნა საჩივარი (რეგ: N01/3276), რომელიც ეხებოდა შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ (ს/ნ 416289377) მიერ „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის (შემდგომში - „კანონი“) მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაძლო დარღვევის ფაქტს, რაც მოიაზრებს შესყიდვის ან გაყიდვის არასამართლიანი ფასის ან სხვა არასამართლიანი სავაჭრო პირობების პირდაპირ ან არაპირდაპირ დადგენას (ფიქსირება).

მომჩივანები საჩივარში მიუთითებენ, რომ მოპასუხე შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ (შემდგომში - „ავტობაზრობა“) მხრიდან ადგილი აქვს დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას. კერძოდ, მის მიერ დაწესებული მომსახურების მაღალი ტარიფის გამო, ავტოიმპორტიორებს უჭირთ ავტობაზრობის დავალიანების დაფარვა. აღნიშნულის გათვალისწინებით ისინი მნიშვნელოვან ფინანსურ ზიანს განიცდიან.

მათივე განცხადებით, 2020 წლის პანდემიისა და ამით განპირობებული მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის გამო, ავტოიმპორტიორებს რთული პერიოდის გავლა მოუწიათ, რასაც მოწმობს ის ფაქტი, რომ საქართველოს ავტოიმპორტიორთა ასოციაციის მიერ ჩატარებული კვლევის თანახმად, ბაზარი ავტოიმპორტიორების 30%-მა დატოვა. მდგომარეობა არც მომდევნო წლებში გაუმჯობესებულა რიგი მიზეზების გამო, როგორცაა: საგადასახადო კოდექსის გამკაცრებული ადმინისტრირება; აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვრის ჩაკეტვა; აზერბაიჯანის რესპუბლიკის მთავრობის მიერ 2013 წლამდე ნაწარმოები მსუბუქი ავტომობილების ქვეყნის ტერიტორიაზე შეყვანის აკრძალვა; მსოფლიო ბაზარზე ინფლაციით განპირობებული გაზრდილი ფასები მეორად მსუბუქ ავტომობილებზე; ლოგისტიკის პრობლემები; მომსახურების ხარჯების ზრდა; ევროკავშირის სანქციების მე-11 პაკეტის გამო დაწესებული შეზღუდვები რუსეთთან ვაჭრობაზე და სხვა. ზემოხსენებული მიზეზები ავტოიმპორტით დაკავებულ ეკონომიკურ აგენტებს დამატებით პრობლემებს უქმნის.

მომჩივანთა განცხადებით, მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის - ავტობაზრობის მიერ მომსახურებისათვის გაზრდილი ტარიფის დაწესება მათ დამატებით მიძიმე ფინანსურ ვალდებულებად ექცათ. ასევე, მომჩივანთა თქმით, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის (შემდგომში - „საქსტატი“) მონაცემებისგან განსხვავებით, ავტომობილების მიწოდება ბევრად აღემატება მოთხოვნას და ბაზარი გაჯერებულია ისეთი ავტომობილებით, რომლებიც არ იყიდება. შესაბამისად ავტოიმპორტიორები ზარალზე გადაიან.

მომჩივანთა პოზიციით, მათი ეკონომიკური საქმიანობა არარენტაბელურია და მიღებული მოგებით მხოლოდ ბაზრობის მომსახურების საფასურს იხდიან. მათი თქმით, ერთადერთი ეკონომიკური აგენტი, რომელიც ამ მდგომარეობით სარგებლობს და დომინანტურ მდგომარეობას ბოროტად იყენებს არის ავტობაზრობა.

საჩივრის ავტორები უთითებენ, რომ მათ, თავიანთი უფლებების დასაცავად, მიმართეს ა(ა)იპ „საქართველოს ავტო იმპორტიორთა და ავტომფლობელთა ასოციაციას“ (ს/ნ 438118109). ასევე, მათ მიმართეს ავტობაზრობის ადმინისტრაციასაც და მოითხოვეს შეხვედრა, რადგან მათთვის გაეცნოთ საკუთარი პოზიცია. შეხვედრაზე, რომელიც შედგა 2023 წლის 6 ივლისს, მომჩივანთა მთავარი მოთხოვნა, ხელოვნურად გაზრდილი ტარიფების განახევრება იყო. ბაზრობის ადმინისტრაციას წერილობით ჩაბარდა ავტობაზრობის ტერიტორიაზე მოქმედი 240 ავტოიმპორტიორის ხელმოწერილი განცხადება შესაბამისი მოთხოვნით. მომჩივანთა განცხადებით, მოლაპარაკება უშედეგოდ დასრულდა. ავტობაზრობამ საკუთარი ზეპირი გადაწყვეტილებით (რაც დოკუმენტურად არ დასტურდება), „საბაჟო ტერმინალებზე“ დგომის საფასურის შემცირების ხარჯზე სხვა, ჩვეულებრივ სადგომებზე დგომის ფასი გაზარდა, რამაც ავტო იმპორტიორებისთვის ფინანსური ვალდებულების გაზრდა განაპირობა.

საჩივარში ასევე მითითებულია, რომ საკუთარი უფლებების დასაცავად ავტოიმპორტიორებმა საპროტესტო აქციაც მოაწყვეს ბაზრობის ადმინისტრაციის შენობასთან 2023 წლის 5 აგვისტოს, რასაც ავტობაზრობის დირექციის მხრიდან გაღიზიანება და სიტყვიერი დაპირისპირება მოჰყვა.

აღნიშნული საჩივრის საფუძველზე, სააგენტოს თავმჯდომარის N04/834 ბრძანების შესაბამისად, 2023 წლის 14 ნოემბერს სააგენტომ დაიწყო საქმის მოკვლევა ავტობაზრობის მიერ კანონის მე-6 მუხლის შესაძლო დარღვევის ფაქტზე. საქმეში არსებული ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით,¹ 2024 წლის 19 აპრილს სააგენტოს თავმჯდომარის N04/342 ბრძანების საფუძველზე, მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება შპს „მიკალო ჯორჯიას“ (ს/ნ 202393551) (შემდგომში - „მიკალო ჯორჯია“) მოპასუხე მხარედ ჩართვის შესახებ.

¹ მოხსენებითი ბარათი (თარიღი: 18.04.2025; რეგ: N 03/454).

თავი II. ნორმატიული რეგულირება

1. ზოგადი მატერიალური რეგულირება

საქართველოს კონსტიტუციის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, სახელმწიფო ზრუნავს თავისუფალი და ღია ეკონომიკის, თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარებაზე.

კანონის პირველი მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, მისი რეგულირების სფეროდ განისაზღვრება თავისუფალი და სამართლიანი კონკურენციის არამართლზომიერი შეზღუდვისაგან დაცვის პრინციპების დადგენა, რაც, თავის მხრივ, თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენტუნარიანი ბაზრის განვითარების საფუძველია. აღნიშნულის გათვალისწინებით, მე-2 მუხლით დაკონკრეტებულია კანონის მიზანი - საქართველოში ბაზრის ლიბერალიზაციის, თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის ხელშეწყობა, რომელიც თავის მხრივ მოიაზრებს:

ა) ეკონომიკური აგენტების საქმიანობაში თანასწორუფლებიანობის პრინციპის დაცვას;

ბ) ბაზარზე ეკონომიკური აგენტის თავისუფალი დაშვებისთვის სათანადო პირობების შექმნის უზრუნველყოფას;

გ) ეკონომიკური აგენტის მიერ კონკურენციის არამართლზომიერი შეზღუდვის დაუშვებლობას, კერძოდ, დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების, კონკურენციის შემზღუდველი ხელშეკრულების, გადაწყვეტილებისა და შეთანხმებული ქმედების აკრძალვას და იმ კონცენტრაციის დაუშვებლობას, რომელიც არსებითად ზღუდავს ეფექტიან კონკურენციას, აგრეთვე არაკეთილსინდისიერი კონკურენციის აკრძალვას;

დ) სახელმწიფო ხელისუფლების, ავტონომიური რესპუბლიკის ხელისუფლების, მუნიციპალიტეტის ორგანოს, სხვა ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ ბაზარზე შესვლის ადმინისტრაციული, სამართლებრივი და დისკრიმინაციული ბარიერების დაუშვებლობას;

ე) სახელმწიფო ხელისუფლების, ავტონომიური რესპუბლიკის ხელისუფლების, მუნიციპალიტეტის ორგანოს, სხვა ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ ეკონომიკური აგენტისთვის ისეთი ექსკლუზიური უფლებამოსილების ან/და შერჩევითი ეკონომიკური უპირატესობის მინიჭების დაუშვებლობას, რომელიც არამართლზომიერად ზღუდავს კონკურენციას;

ვ) უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გადაწყვეტილების მიღებისას მაქსიმალური საჯაროობის, ობიექტურობის, არადისკრიმინაციულობისა და გამჭვირვალობის უზრუნველყოფას.

2. დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება - ზოგადი მიმოხილვა

კანონის მე-6 მუხლის თანახმად, დაუშვებელია ერთი ან რამდენიმე (ჯგუფური დომინანტური მდგომარეობის შემთხვევაში) ეკონომიკური აგენტის მიერ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება. ასეთად შეიძლება ჩაითვალოს შემდეგი ქმედებები:

ა) შესყიდვის ან გაყიდვის არასამართლიანი ფასის ან სხვა არასამართლიანი სავაჭრო პირობების პირდაპირ ან არაპირდაპირ დადგენა (ფიქსირება);

ბ) წარმოების, ბაზრის ან ტექნოლოგიური განვითარების მომხმარებლის ინტერესების საზიანოდ შეზღუდვა;

გ) გარკვეული სავაჭრო პარტნიორებისთვის იდენტურ ტრანზაქციებზე განსხვავებული პირობების დაწესება, რითაც ხდება მათი არაკონკურენტულ მდგომარეობაში ჩაყენება;

დ) გარიგების დასადებად მხარისთვის ისეთი დამატებითი პირობის დადგენა/ვალდებულების დაკისრება, რომელიც არც საგნობრივად და არც კომერციულად დაკავშირებული არ არის გარიგების საგანთან, და სხვა.

შესაბამისად, დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკურ აგენტს კანონი მომეტებულ პასუხისმგებლობას აკისრებს. კონკრეტული ეკონომიკური აგენტის მიმართ დომინანტური მდგომარეობის ფაქტის დადგენა თავისთავად არ წარმოადგენს კონკურენტის კანონმდებლობის დარღვევას, არამედ, ასეთ ეკონომიკურ აგენტს აკისრებს სპეციალურ ვალდებულებას, არ განახორციელოს ისეთი ქმედება, რომელიც შესაბამის ბაზარზე საფრთხეს შეუქმნის ჯანსაღ კონკურენტულ გარემოს.

თავად „დომინანტური მდგომარეობის“ ცნებას კანონის მე-3 მუხლის „ი“ პუნქტი განმარტავს, კერძოდ, დომინანტური მდგომარეობა არის შესაბამის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტის/ეკონომიკური აგენტების ისეთი მდგომარეობა, რომელიც მას/მათ საშუალებას აძლევს, იმოქმედოს/იმოქმედონ კონკურენტი ეკონომიკური აგენტებისგან, მიმწოდებლებისგან, კლიენტებისა და საბოლოო მომხმარებლებისგან დამოუკიდებლად, არსებითი გავლენა მოახდინოს/მოახდინონ შესაბამის ბაზარზე საქონლის მიმოქცევის საერთო პირობებზე და შეზღუდოს/შეზღუდონ კონკურენცია. თუკი სხვა მტკიცებულებები არ არსებობს, ეკონომიკური აგენტი/ეკონომიკური აგენტები არ ჩაითვლება/არ ჩაითვლებიან დომინანტური მდგომარეობის მქონედ/მქონეებად, თუ შესაბამის ბაზარზე მისი/მათი წილი 40 პროცენტს არ აღემატება. ორი ან ორზე მეტი ეკონომიკური აგენტიდან თითოეული ჩაითვლება დომინანტური მდგომარეობის მქონედ, თუ ისინი არ განიცდიან მნიშვნელოვან კონკურენციას განსახილველი ჯგუფის შიგნით და მის მიღმა შესაბამის ბაზარზე მოქმედი

სხვა ეკონომიკური აგენტებისგან, ნედლეულის წყაროს და გასაღების ბაზრის შეზღუდული ხელმისაწვდომობის, შესაბამის ბაზარზე შესვლის ბარიერებისა და საბაზრო ძალაუფლების განმსაზღვრელი სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით, ამასთანავე:

ი.ა) არაუმეტეს 3 ეკონომიკური აგენტის ერთობლივი წილი 50 პროცენტს აღემატება, ამასთანავე, თითოეულის საბაზრო წილი არანაკლებ 15 პროცენტია;

ი.ბ) არაუმეტეს 5 ყველაზე მნიშვნელოვანი წილის მქონე ეკონომიკური აგენტის ერთობლივი წილი 80 პროცენტს აღემატება, ამასთანავე, თითოეულის საბაზრო წილი არანაკლებ 15 პროცენტია.

კანონის მე-5 მუხლი კი განმარტავს, რომ დომინანტური მდგომარეობა განისაზღვრება შესაბამის ბაზარზე ეკონომიკური აგენტის საბაზრო წილის, აგრეთვე მისი კონკურენტების საბაზრო წილების, ბაზარზე შესვლის ბარიერების, წარმოების გაფართოების ბარიერების, მყიდველის საბაზრო ძალაუფლების, ნედლეულის წყაროს ხელმისაწვდომობის, ვერტიკალური ინტეგრაციის ხარისხის, ქსელური ეფექტებისა და საბაზრო ძალაუფლების განმსაზღვრელი სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით. სააგენტო ეკონომიკური აგენტის საბაზრო წილსა და საბაზრო ძალაუფლებას განსაზღვრავს კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 23 ოქტომბრის N37 ბრძანებით დამტკიცებული ბაზრის ანალიზის მეთოდური მითითებების გამოყენებით.

კანონის 27-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, ამ კანონის დარღვევის თაობაზე საქმის შესწავლის ხანდაზმულობის ვადაა შესაბამისი საქმის დასრულებიდან 3 წელი, ხოლო, ამავე მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, ამ კანონის დარღვევის თაობაზე საქმის მოკვლევის დაწყება წარმოადგენს ამ საქმის შესწავლის ხანდაზმულობის ვადის დინების შეჩერების საფუძველს.

კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, კანონის მე-6 მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევაში მხარეს დაეკისრება ჯარიმა, რომლის ოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს წინა ფინანსური წლის განმავლობაში მისი ერთობლივი შემოსავლის 5%-ს. ამავე მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული დარღვევის სამართლებრივი საფუძვლის აღმოუფხვრელობის ან აღნიშნული დარღვევის განმეორების შემთხვევაში მხარეს დაეკისრება ჯარიმა, რომლის ოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს წინა ფინანსური წლის განმავლობაში მისი ერთობლივი შემოსავლის 10%-ს.

3. პროცედურული რეგულირება

„საქმის მოკვლევის წესის და პროცედურის დამტკიცების თაობაზე“ სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 28 ოქტომბრის N40 ბრძანებით დამტკიცებული პროცედურის (შემდგომში - „პროცედურა“) მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, სააგენტო უფლებამოსილია დაიწყოს საქმის მოკვლევა საჩივრის საფუძველზე ან საკუთარი ინიციატივით.

კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 23 ოქტომბრის N38 ბრძანებით დამტკიცებული „საჩივრის ფორმა, მისი წარდგენის წესი და საჩივრის დასაშვებობასთან დაკავშირებული პროცედურები და ვადების“ მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, საჩივრის მატერიალურ დასაშვებობასა და მის საფუძველზე საქმის მოკვლევის დაწყების მიზანშეწონილობას სააგენტო შეისწავლის მისი სრულყოფილი სახით რეგისტრაციიდან 30 სამუშაო დღის ვადაში (საქმის სირთულიდან გამომდინარე შესაძლებელია ამ ვადის 15 სამუშაო დღით გაგრძელება). აღნიშნულ ვადაში სააგენტოს გამოაქვს გადაწყვეტილება საჩივრის დასაშვებად ცნობის ან დასაშვებად ცნობაზე უარის თქმის შესახებ.

კანონის 25-ე მუხლისა და პროცედურის მე-6 მუხლის თანახმად, საქმის მოკვლევის დაწყების თაობაზე გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ სააგენტო იწყებს საქმის მოკვლევას და არაუგვიანეს 6 თვისა იღებს შესაბამის გადაწყვეტილებას, ამასთან, საქმის მოკვლევა მისი მნიშვნელობისა და სირთულის გათვალისწინებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით, შეიძლება გაგრძელდეს 18 თვემდე.

კანონის მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, სააგენტო უფლებამოსილია ეკონომიკურ აგენტს/მხარეს/დაინტერესებულ მხარეს მოსთხოვოს მისი საქმიანობის ან/და კონკრეტული ოპერაციის შესახებ ნებისმიერი ინფორმაციის/დოკუმენტაციის (მათ შორის, კონფიდენციალური ინფორმაციის) წარდგენა, რომელიც საჭიროა სააგენტოს მიერ შესაბამისი უფლებამოსილების განხორციელებისთვის; ამავე კანონის 32-ე მუხლი კი ითვალისწინებს სანქციას სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი ინფორმაციის განსაზღვრულ ვადაში მიუწოდებლობისთვის, არასწორი ან არასრული ინფორმაციის მიწოდებისათვის.

პროცედურის მე-8 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, სააგენტო უფლებამოსილია ეკონომიკურ აგენტს/მხარეს/დაინტერესებულ მხარეს მოსთხოვოს ნებისმიერი დოკუმენტი/ინფორმაცია (მათ შორის, კონფიდენციალური), რომელიც საჭიროა სააგენტოს მიერ შესაბამისი უფლებამოსილების განხორციელების პროცესში და ხელს შეუწყობს საქმისათვის მნიშვნელოვანი გარემოებების დადგენას.

პროცედურის მე-20 მუხლის მიხედვით, სააგენტო ვალდებულია ადმინისტრაციული წარმოების პროცესში გამოიკვლიოს საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე ყველა გარემოება და გადაწყვეტილება მიიღოს ამ გარემოებათა შეფასებისა და ურთიერთშეჯერების საფუძველზე. საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე სააგენტო უფლებამოსილია:

- ა) შეაგროვოს ინფორმაცია საქმესთან დაკავშირებით;
- ბ) მიიღოს ახსნა-განმარტება ან გამართოს საკონსულტაციო შეხვედრა საქმის გარემოებათა დასადგენად;
- გ) მოიწვიოს ექსპერტი;
- დ) მტკიცებულებათა შეგროვების, გამოკვლევისა და შეფასების მიზნით მიმართოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა ზომებს.

პროცედურის 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, საქმისათვის მნიშვნელოვანი გარემოებების დასადგენად სააგენტოს თავისი ინიციატივით ან მხარის შუამდგომლობის საფუძველზე შეუძლია ახსნა-განმარტების მისაღებად მოიწვიოს მხარე ან/და დაინტერესებული მხარე. პროცედურის 24-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, სააგენტო, ახსნა-განმარტების მიღების მიზნით, ატარებს სხდომას მხარეთა მონაწილეობით, ხოლო 25-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, მოკვლევის ინტერესების გათვალისწინებით, ახსნა-განმარტების მიღება შესაძლებელია მოხდეს სხდომის ჩატარების გარეშე, ინდივიდუალური ახსნა-განმარტების ჩამორთმევის გზით.

კანონის 25-ე მუხლის მე-11 და მე-12 პუნქტების თანახმად, სააგენტო შემაჯამებელი სხდომის გამართვამდე განმცხადებელსა და მხარეს წერილობით უგზავნის სააგენტოს საბოლოო გადაწყვეტილების პროექტსა და საქმის მასალებს. ამასთანავე, განმცხადებელსა და მხარეს განემარტებათ, რომ მათ უფლება აქვთ, წარმოადგინონ თავიანთი პოზიციები და შესაბამისი დამატებითი ინფორმაცია (მტკიცებულებები). განმცხადებლისა და მხარის მიერ თავიანთი პოზიციების წარმოდგენისათვის განსაზღვრული ვადა არ უნდა იყოს 25 სამუშაო დღეზე ნაკლები. ამ ვადის ამოწურვის შემდეგ წარდგენილი ინფორმაცია სააგენტომ შეიძლება არ გაითვალისწინოს საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებისას.

პროცედურის 28-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, საქმის გარემოებათა გამოკვლევისა და მტკიცებულებების შეგროვების შემდეგ ინიშნება შემაჯამებელი სხდომა მხარეებისა და სხვა უფლებამოსილი ორგანოების/პირების მონაწილეობით, ხოლო 29-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, შემაჯამებელი სხდომის დასრულების შემდგომ მოკვლევის ჯგუფი ამზადებს გადაწყვეტილების პროექტს, რომელიც წარედგინება სააგენტოს თავმჯდომარეს დასამტკიცებლად.

სააგენტოს მიერ საქმის მოკვლევის განხორციელების პროცესში მიღებული გადაწყვეტილებები და კვლევები საჯაროა, გარდა კანონის მე-20 მუხლით განსაზღვრული კონფიდენციალური ინფორმაციისა.

4. ავტობაზრობების ორგანიზებისა და ოპერირების ნორმატიული ჩარჩო

საქართველოში ავტობაზრობების ორგანიზებისა და ოპერირების სპეციალური ნორმატიული ჩარჩო არ არსებობს. ავტობაზრობების ორგანიზებისა და ოპერირებისათვის მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი არ არის რაიმე სახის ნებართვის ან ლიცენზიის მოპოვების ვალდებულება. შესაბამისად, ავტობაზრობების ორგანიზება-ოპერირების საკითხები რეგულირდება კერძო-სამართლებრივი ურთიერთობების მომწესრიგებელი ზოგადი პრინციპებითა და ნორმებით. მაგალითის სახით შესაძლებელია დასახელდეს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის (შემდგომში - „კოდექსი“) სახელშეკრულებო სამართლის ნაწილის მე-5 თავი, რომელიც არეგულირებს მხარეთა შორის საიჯარო ურთიერთობას. კოდექსის 581-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად: „იჯარის ხელშეკრულებით მეიჯარე მოვალეა გადასცეს მოიჯარეს განსაზღვრული ქონება დროებით სარგებლობაში და საიჯარო დროის განმავლობაში უზრუნველყოს ნაყოფის მიღების შესაძლებლობა, თუ იგი მიღებულია მეურნეობის სწორი გაძღოლის შედეგად შემოსავლის სახით. მოიჯარე მოვალეა გადაუხადოს მეიჯარეს დათქმული საიჯარო ქირა. საიჯარო ქირა შეიძლება განისაზღვროს როგორც ფულით, ისე ნატურით. მხარეებს შეუძლიათ შეთანხმდნენ საიჯარო ქირის განსაზღვრის სხვა საშუალებებზედაც.“ ხოლო ამავე მუხლის მეორე ნაწილის შესაბამისად: „იჯარის ხელშეკრულების მიმართ გამოიყენება ქირავნობის ხელშეკრულების წესები, თუ 581 – 606-ე მუხლებით სხვა რამ არ არის განსაზღვრული.“ აქვე აღსანიშნავია, რომ ავტობაზრობის ორგანიზების მიზნით შესაძლებელია უძრავი ქონების შეძენაც - ასეთ შემთხვევაში გავრცელდება ნასყიდობის სახელშეკრულებო ურთიერთობის მომწესრიგებელი რეგულაცია - კოდექსის 477-520-ე მუხლების სახით. აგრეთვე, დასაშვებია კოდექსის 242-ე მუხლის შესაბამისად, უზუფრუქტის უფლებითაც ავტობაზრობის ტერიტორიის აღება.

ყველა ზემოთ დასახელებულ შემთხვევაში, შესაბამისი ტერიტორიის მესაკუთრესთან კერძო-სამართლებრივი ურთიერთობის დამყარება საკმარისია ავტობაზრობის ორგანიზება/ოპერირებისათვის აუცილებელი ფართის მოსაპოვებლად.

5. ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ნორმატიული ჩარჩო

საბაჟო ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების შენახვა შესაძლებელია საბაჟო საწყობში, საბაჟო ტერმინალში, გაფორმების ეკონომიკურ ზონაში ან შენახვის სხვა ადგილზე, სადაც არსებობს საქონლის შენახვის შესაბამისი პირობები. საქონლის შენახვის ადგილების (საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე მოქმედი საბაჟო საწყობების, თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტების, „ოქროს სიის“ მონაწილეთა საწყობების, საფოსტო გზავნილების გადამზიდველების საწყობების და საქონლის შენახვის სხვა ადგილების) კლასიფიკატორი მტკიცდება სსიპ შემოსავლების სამსახურის საბაჟო დეპარტამენტის უფროსის ბრძანებით და ცხადდება საჯაროდ.

საქართველოს საბაჟო კოდექსის 29-ე მუხლი განმარტავს საბაჟო კონტროლის ზონას, კერძოდ, ესაა სპეციალურად გამოყოფილი ადგილი, სადაც საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების და პირის მიმართ ხორციელდება საბაჟო კონტროლის ღონისძიებები. ამავე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად: „საბაჟო კონტროლის ზონებია: ა) საბაჟო გამშვები პუნქტი; ბ) საბაჟო ორგანოს საწყობი; გ) გაფორმების ეკონომიკური ზონა; დ) საბაჟო საწყობი; ე) თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტი; ვ) საერთაშორისო მიმოსვლისთვის გახსნილ აეროპორტში, საზღვაო პორტში, ნავსადგურში, რკინიგზის სადგურში არსებული, საბაჟო ორგანოს მიერ განსაზღვრული ტერიტორია; ზ) საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე განლაგებული რკინიგზის სადგურის სალიანდაგო ნაწილი – ამ სალიანდაგო ნაწილზე საბაჟო კონტროლისადმი დაქვემდებარებული საქონლის განთავსების პერიოდში; თ) შენახვის სხვა ადგილი, ნაგებობა, სატრანსპორტო საშუალება, სადაც იმყოფება საბაჟო ზედამხედველობისადმი დაქვემდებარებული საქონელი ან/და სატრანსპორტო საშუალება; ი) საქართველოს ფინანსთა მინისტრის ბრძანებით დადგენილი წესით საბაჟო ორგანოს მიერ საბაჟო ფორმალობის განხორციელებისთვის განსაზღვრული სხვა ადგილი“.

ასევე, ამავე მუხლის მესამე ნაწილის შესაბამისად, აკრძალულია საბაჟო კონტროლის ზონაში საბაჟო ორგანოს თანხმობის გარეშე ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელება საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების და პირის გადაადგილება, სატრანსპორტო საშუალების დატვირთვა/გადმოტვირთვა და აუცილებელი საბაჟო ფორმალობის განხორციელებამდე საქონლის საბაჟო კონტროლის ზონის საზღვრების გარეთ გატანა, ხოლო მეოთხე ნაწილის შესაბამისად, საბაჟო კონტროლის ზონაში არსებულ საბაჟო ზედამხედველობისადმი დაქვემდებარებულ საქონელზე საკუთრების უფლება შეიძლება გადაეცეს სხვა პირს საქართველოს ფინანსთა მინისტრის ბრძანებით დადგენილი წესითა და პირობებით.

„ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის 33-ე პუნქტის თანახმად, საბაჟო საწყობის საქმიანობა საჭიროებს ნებართვას, რომლის გაცემის წესს, სანებართვო პირობებსა და ფორმებსაც საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 16 სექტემბრის №455 დადგენილებით დამტკიცებული „საბაჟო საწყობისა და თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის საქმიანობის ნებართვების გაცემის წესებისა და პირობების შესახებ“ ინსტრუქცია (შემდგომში - „ინსტრუქცია“) არეგულირებს.

ინსტრუქციის მე-2 მუხლის „დ“ ქვეპუნქტით, საბაჟო საწყობი განმარტებულია, როგორც „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე არსებული, ტერიტორიულად განცალკევებული შენობა-ნაგებობების ან/და მიწის ნაკვეთისაგან შემდგარი ტერიტორია, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება ან განხორციელდება ნებართვით განსაზღვრული საქმიანობა. აღნიშნული ტერიტორია უნდა იყოს ერთიანი და შემოსაზღვრული იმდაგვარად, რომ საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების ამ ტერიტორიაზე შეტანა/ტერიტორიიდან გატანა შესაძლებელი იყოს მხოლოდ ამისათვის სპეციალურად მოწყობილი ერთი ან რამდენიმე დამოუკიდებელი შესასვლელის და გასასვლელის საშუალებით. საყარი ან/და თხევადი საქონლის შემთხვევაში, საბაჟო საწყობის ტერიტორიას განეკუთვნება აგრეთვე შესაბამისი სათავსი და მასთან დაკავშირებული მიწისზედა და მიწისქვეშა საკომუნიკაციო და სხვა დანიშნულების სისტემები/ინფრასტრუქტურა;“ იმავე მუხლის „ე“ ქვეპუნქტის მიხედვით, საბაჟო საწყობის საქმიანობა, ეს არის „საბაჟო საწყობში: ე.ა) საქონლის შენახვა, რომელიც მოქცეულია საბაჟო საწყობის პროცედურაში; ე.ბ) საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილი ან საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გასატანი საქონლის საბაჟო პროცედურის/რეექსპორტის განსაზღვრის დასრულებამდე დროებით შენახვა; ე.გ) იმ საქონლის დროებით შენახვა, რომლის მიმართაც უკვე განსაზღვრულია საბაჟო პროცედურა/რეექსპორტი; ე.დ) საბაჟო კონტროლის ქვეშ მყოფი საქონლის ან/და სატრანსპორტო საშუალების დროებით შენახვა; ე.ე) საქართველოს საბაჟო კოდექსის 126-ე მუხლის შესაბამისად, საბაჟო ორგანოს თანხმობით: ე.ე.ა) საქართველოს საბაჟო ტერიტორიიდან გასატანი, საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე წარმოშობილი/წარმოებული საქართველოს საქონლის 12 თვემდე ვადით შენახვა, ხოლო საქართველოს საქონლის სხვა შემთხვევაში (გარდა ამ მუხლის „ე.ე.გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულისა) – 3 თვემდე ვადით შენახვა; ე.ე.ბ) საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შიდა გადამუშავების საბაჟო პროცედურაში ან მიზნობრივი დანიშნულებით გამოყენების პროცედურაში მოქცეული უცხოური საქონლის შენახვა ამ საქონლის საბაჟო საწყობში გადამუშავებისას; ე.ე.გ) სეს ესნ-ის 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 ან/და 8711 სასაქონლო პოზიციებით ან/და 8716 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული საქართველოს საქონლის (მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა შიგაწვის ძრავას ცილინდრის მუშა მოცულობა 50 სმ³-ზე მეტია, ხოლო ელექტროძრავის შემთხვევაში – მაქსიმალური გამომუშავებული სიმძლავრე 4 კვტ-ზე მეტია ან/და მისაბმელები და ნახევრადმისაბმელები) 12 თვემდე ვადით შენახვა“.

საბაჟო კოდექსის 125-ე მუხლის შესაბამისად, საბაჟო საწყობის საქმიანობა ხორციელდება საბაჟო ორგანოს მიერ გაცემული ნებართვის საფუძველზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საბაჟო ორგანო თავად ახორციელებს საბაჟო საწყობის საქმიანობას. ინსტრუქციის მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, ნებართვა გაიცემა ერთჯერადად, საბაჟო საწყობის საქმიანობისათვის – განუსაზღვრელი ვადით. ინსტრუქციის მე-15 მუხლის 1-ლი პუნქტით, „საბაჟო საწყობის საქმიანობისა და თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის საქმიანობის სანებართვო პირობების შესრულების კონტროლს ახორციელებს შემოსავლების სამსახური, შესაბამისი საბაჟო ორგანოს მეშვეობით“.

ინსტრუქციის მე-8 მუხლი განსაზღვრავს საბაჟო საწყობის საქმიანობის ნებართვის მფლობელის ვალდებულებებს. ამავე მუხლის „ვ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად: „საბაჟო საწყობის, აგრეთვე მის ტერიტორიაზე არსებული სათავის (სათავსში განთავსებული სათავსების გარდა) შესასვლელი და გასასვლელი აღჭურვილი ჰქონდეს გამოსახულების ვიდეოჩამწერი საშუალებებით. გამოსახულების ვიდეოჩამწერი საშუალებებით უწყვეტად უნდა ფიქსირდებოდეს (უნდა იძლეოდეს ზუსტი იდენტიფიცირების საშუალებას დღე-ღამის განმავლობაში) ნებართვის მფლობელის მიერ სათავისათვის მინიჭებული ნომერი, სათავის შესასვლელი ან/და გასასვლელი, იმ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერი (სანომრე ნიშანი), რომლითაც გადაიზიდება საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებული საქონელი.“

„საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – შემოსავლების სამსახურის მიერ მომსახურების გაწევისათვის საფასურებისა და მათი განაკვეთების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 30 მარტის N96 დადგენილება არეგულირებს სსიპ შემოსავლების სამსახურის მიერ მომსახურების გაწევისათვის სხვადასხვა მომსახურების, მაგ., საქონლის საბაჟო საწყობის პროცედურაში გაფორმების, საბაჟო ღირებულების დადგენის, ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაფორმების და სხვა ტარიფებს.

საქართველოს ფინანსთა მინისტრისა და საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ერთობლივი ბრძანება №259/№74 „კონტროლის ზონაში სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ საბაჟო ფორმალობებისა და სავალდებულო რეგისტრაციის ერთი ფანჯრის პრინციპით განხორციელების წესის შესახებ“ ინსტრუქციის დამტკიცების შესახებ (შემდგომში - „ერთი ფანჯრის პრინციპის ინსტრუქცია“) არეგულირებს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს სტრუქტურულ ერთეულებში განთავსებული საბაჟო ორგანოების საბაჟო პროცედურებისა და რეექსპორტის განმახორციელებელი ჯგუფების განლაგების ადგილებში შექმნილ საბაჟო კონტროლის ზონებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ თავისუფალ მიმოქცევაში გაშვების, საბაჟო საწყობის, დროებითი შემოტანის და ექსპორტის პროცედურებისა და რეექსპორტის გამოყენებასთან და საბაჟო ან/და საგადასახადო ვალდებულებების შესრულებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებს, აგრეთვე საქართველოს შინაგან საქმეთა და საქართველოს ფინანსთა სამინისტროების შესაბამისი ორგანოების, ფიზიკური და

იურიდიული პირების უფლება-მოვალეობებს, ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის წარდგენისა და სარეგისტრაციო დოკუმენტების გაფორმების წესებს.

„საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს ბრძანება №257-ის დანართი 3-ით დამტკიცებული „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ ინსტრუქციის მე-2 მუხლი საბაჟო ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონლის გადაადგილების წესებს განსაზღვრავს. ამ მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემომტანმა პირმა, ან ნებისმიერმა პირმა, რომელიც საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემომტანის შემდეგ იღებს მისი გადაზიდვის პასუხისმგებლობას, საქონელი დაუყოვნებლივ უნდა გადაზიდოს/გადაიტანოს შესაბამის საბაჟო კონტროლის ზონაში ან საბაჟო ორგანოს მიერ განსაზღვრულ ან მასთან შეთანხმებულ ნებისმიერ სხვა ადგილზე.

„საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ ინსტრუქციის მე-3 მუხლი განსაზღვრავს საბაჟო ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონლის/სატრანსპორტო საშუალების წარდგენის/გამოცხადების ვადებს. ამ მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების შესაბამისად, თუ ამ მუხლით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული, ერთი საბაჟო კონტროლის ზონიდან მეორე საბაჟო კონტროლის ზონამდე საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების მიტანის (წარდგენის/გამოცხადების) ვადა განისაზღვრება 100 კმ-ზე ერთი დღის გათვლით, მაგრამ არა უმეტეს 10 კალენდარული დღისა. სარკინიგზო ტრანსპორტით საქონლის გადაზიდვის შემთხვევაში, გაფორმების ადგილამდე ან სხვა საბაჟო კონტროლის ზონამდე მიტანის ვადა (გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა), მიუხედავად გადაზიდვის მანძილისა, შეადგენს 10 კალენდარულ დღეს.

„საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ ინსტრუქციის მე-3 მუხლის მე-6 პუნქტის თანახმად: „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემომტანილი, საქართველოში არარეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების (აგრეთვე ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებული, კანონმდებლობით განსაზღვრულ დაუბეგრავ მინიმუმზე მეტი რაოდენობისა და ღირებულების საქონლის) გაფორმების ადგილამდე ან სხვა საბაჟო კონტროლის ზონამდე მიტანის ვადა (გარდა ამ მუხლის მე-7-მე-10 პუნქტებით გათვალისწინებული შემთხვევებისა) განისაზღვრება 60 კალენდარული დღით, ხოლო საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის (შემდგომში – სეს ესნ) 8429 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებაზე – 30 კალენდარული დღით.“ ამავე მუხლის მე-7 პუნქტით „სეს ესნ-ის 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 და 8711 სასაქონლო პოზიციებით გათვალისწინებული მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების (რომლის შიგაწვის ძრავას ცილინდრის მუშა მოცულობა 50 სმ³-ზე მეტია, ხოლო ელექტროძრავის შემთხვევაში – მაქსიმალური გამომუშავებული სიმძლავრე

4 კვტ-ზე მეტია), ან 8716 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული მისაბმელის და ნახევრადმისაბმელის საბაჟო საწყობში დროებით შენახვის შემთხვევაში, საქონლის გაფორმების ადგილზე მიტანის 60-დღიანი ვადა იზრდება დროებით შენახვის (ფაქტობრივი) ვადით.“ . შემოსავლების სამსახურის მიერ, ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებულ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებაზე საბაჟო დეკლარაციის წარდგენის ვადის გაგრძელების შემთხვევაში (საბაჟო საწყობში დროებით დასაწყობების გარეშე), გაფორმების ადგილამდე ან არასაბაჟო ორგანომდე აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების მიტანის ვადა განისაზღვრება საბაჟო დეკლარაციის წარდგენის თარიღით.

ამავე მუხლის მე-9 პუნქტი ადგენს, რომ: „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე უცხო ქვეყნის მოქალაქის (მათ შორის, უცხო ქვეყნის მოქალაქის, რომელიც იმავდროულად საქართველოს მოქალაქეა) მიერ შემოტანილი, უცხოეთში რეგისტრირებული მსუბუქი ავტოსატრანსპორტო საშუალების, მისი მისაბმელის ან ნახევრად მისაბმელის, ავტობუსის ან მოტოციკლეტის (რომლის ძრავას მუშა-მოცულობა 50 სმ³-ზე მეტია), აგრეთვე ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებული, კანონმდებლობით განსაზღვრულ დაუბეგრავ მინიმუმზე მეტი რაოდენობისა და ღირებულების საქონლის გაფორმების ადგილამდე მიტანის ან საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანიდან მის გატანამდე ვადა შეადგენს 90 კალენდარულ დღეს.“

„საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს ბრძანება №257-ის დანართი 4-ით დამტკიცებული „გარანტიის შესახებ“ ინსტრუქციის მე-2 მუხლის 1-ლი ნაწილის „ე“ ქვეპუნქტის თანახმად, ერთი პირის საბაჟო საწყობის (საბაჟო საწყობების) საქმიანობის ნებართვის (ნებართვების) მისაღებად საგარანტიო თანხა შეადგენს 200 000 ლარს.

საქართველოს საბაჟო კოდექსის 78-ე მუხლის შესაბამისად, დროებით შენახული უცხოური საქონლის მიმართ საბაჟო პროცედურის განსაზღვრისთვის ან რეექსპორტის გამოყენებისთვის აუცილებელი საბაჟო ფორმალობა 30 დღეში უნდა განხორციელდეს. ამასთან, საბაჟო ორგანო უფლებამოსილია აღნიშნული ვადა შეამციროს ან 60 დღით გაზარდოს. საბაჟო საწყობში საქონლის დროებით შენახვის შემთხვევაში ზემოხსენებული ვადა 180 დღეა. საქონელი, რომლის მიმართაც უკვე განსაზღვრულია საბაჟო პროცედურა, გარდა ექსპორტის პროცედურისა, შესაბამისი პირის მოთხოვნით საბაჟო საწყობში შეიძლება შენახულ იქნეს დროებით, არაუმეტეს 180 დღისა, ხოლო ექსპორტის პროცედურის შემთხვევაში – არაუმეტეს 120 დღისა. დამატებით, საბაჟო ორგანო უფლებამოსილია გაზარდოს ზემოხსენებული 180 და 120 დღიანი ვადები არაუმეტეს 180 დღით.

ამასთან, საქართველოს საბაჟო კოდექსის 165-ე მუხლის შესაბამისად, საქონლის წარდგენის/ზოგადი დეკლარირების/საქონლის დეკლარირების ვადის ან სატრანსპორტო

საშუალებების გამოცხადების ვადის დარღვევა წარმოადგენს საბაჟო სამართალდარღვევას და ითვალისწინებს სანქციას, კერძოდ, ჯარიმას ყოველ დაგვიანებულ სრულ/არასრულ დღეზე 50 ლარის ოდენობით, მაგრამ არაუმეტეს 1 000 ლარისა. ამასთან, ამგვარი პასუხისმგებლობა პირს არ დაეკისრება, როდესაც საქონლის დეკლარირების ვადის დარღვევა იწვევს საბაჟო პროცედურის/რეექსპორტის პირობების დარღვევას.

თავი III. შესაბამისი ბაზარი

კანონის მე-6 მუხლის 1-ლი პუნქტის მიხედვით, ერთი ეკონომიკური აგენტის ან რამდენიმე ეკონომიკური აგენტის (ჯგუფური დომინანტური მდგომარეობის შემთხვევაში) მიერ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება დაუშვებელია. შესაბამისად, ეკონომიკური აგენტის მიერ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება ეწინააღმდეგება კანონის მე-6 მუხლს, რაც უპირველეს ყოვლისა საჭიროებს მსჯელობას იმის თაობაზე, აქვს თუ არა ადგილი ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობის არსებობას. ამავდროულად, კანონის მე-3 მუხლის „ი“ პუნქტის მიხედვით, დომინანტური მდგომარეობა განიმარტება, როგორც **შესაბამის ბაზარზე** მოქმედი ეკონომიკური აგენტის/ეკონომიკური აგენტების ისეთი მდგომარეობა, რომელიც მას/მათ საშუალებას აძლევს, იმოქმედოს/იმოქმედონ კონკურენტი ეკონომიკური აგენტებისგან, მიმწოდებლებისგან, კლიენტებისა და საბოლოო მომხმარებლებისგან დამოუკიდებლად, არსებითი გავლენა მოახდინოს/მოახდინონ შესაბამის ბაზარზე საქონლის მიმოქცევის საერთო პირობებზე და შეზღუდოს/შეზღუდონ კონკურენცია.

შესაბამისი ბაზარი არის საქონლის, ურთიერთჩანაცვლებადი საქონლის ან მომსახურების მიმოქცევის სფერო გარკვეულ ტერიტორიაზე, რომლის საზღვრებიც დგინდება საქონლის/მომსახურების შეძენის ეკონომიკური შესაძლებლობებისა და მიზანშეწონილობის გათვალისწინებით და შეიძლება მოიცავდეს საქართველოს მთელ ტერიტორიას, საქართველოს ტერიტორიის ნაწილს ან საქართველოს მთელ ტერიტორიას ან მის ნაწილს სხვა ქვეყნის ტერიტორიასთან ან მის ნაწილთან ერთად.² კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 23 ოქტომბრის N37 ბრძანებით დამტკიცებული ბაზრის ანალიზის მეთოდური მითითებების (შემდგომში - „ბაზრის ანალიზის მეთოდური მითითებები“) მე-5 მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად, შესაბამისი ბაზრის იდენტიფიცირება უნდა მოხდეს შემდეგი პარამეტრების გამოყენებით:

ა) სასაქონლო/მომსახურების ბაზრის პროდუქციული საზღვრები;

² კანონის მე-3 მუხლის „ზ“ ქვეპუნქტი.

- ბ) სასაქონლო/მომსახურების ბაზრის გეოგრაფიული საზღვრები;
- გ) სასაქონლო/მომსახურების ბაზრის დროითი ჩარჩოები.

1. ბაზრის პროდუქციული საზღვრები

შესაბამისი ბაზრის პროდუქციული საზღვრების განსაზღვრის ზოგადი მიდგომა ეფუძნება „ჩანაცვლებადობის“ კრიტერიუმს, ანუ შეისწავლება, არის თუ არა კონკრეტული საქონელი ან მომსახურება სხვა პროდუქტებთან/მომსახურებასთან ურთიერთჩანაცვლებადი. „ჩანაცვლებადობის“ განსაზღვრისთვის სავალდებულო არ არის ურთიერთჩანაცვლების სრულყოფილი ხარისხის დადგენა. მის დასადგენად საკმარისად ითვლება პროდუქტის ან მომსახურების მსგავსი გამოყენება.

როგორც უკვე აღინიშნა, საჩივრის დონეზე მომჩივანი ავტორეალიზატორი პირების მიერ, დაისვა საკითხი ავტობაზრობისა და მიკადო ჯორჯიას მიერ საპარკინგე მომსახურების დღიური ტარიფის გაზრდის შესახებ. თავის მხრივ, ავტორეალიზატორებისთვის, მოკვლევის მოპასუხე 2 (ორი) ეკონომიკური აგენტისგან საპარკინგე მომსახურების მიღების საბოლოო მიზანს ავტომობილის რეალიზაცია წარმოადგენს, მათ შორის მისი შემდგომი რეექსპორტის მიზნით. „ავტორეალიზატორის“ ტერმინის ფარგლებში სააგენტო მოიაზრებს ნებისმიერ პირს, განურჩევლად მისი სამართლებრივი ფორმისა, მათ შორის ფიზიკურ პირს, რომელიც იღებს განსახილველ მომსახურებას. დამატებით, აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ერთმანეთისგან განსხვავებულია საპარკინგე და საბაჟო სატერმინალო მომსახურება. კერძოდ, საბაჟო სატერმინალო მომსახურებით შესაძლებელია სარგებლობა იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც ავტომობილის განბაჟებისთვის განკუთვნილი 90 დღიანი ვადა ამოწურულია და შესაბამისად, აღნიშნული რეჟიმი გულისხმობს კანონმდებლობით დადგენილი გადასახადების გადახდის გახანგრძლივებას, მთელი იმ პერიოდის განმავლობაში, როდესაც ავტომობილი განთავსებულია საბაჟო საწყობის ტერიტორიაზე.³

M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარი - ავტობაზრობის ვებ-გვერდზე არსებული ინფორმაციის მიხედვით, ავტობაზრობის ორგანიზების/ოპერირების ძირითადი მიზანი შესაბამის ტერიტორიაზე განთავსებული ავტომობილების საბოლოო რეალიზაციაა. აღნიშნული გარემოება გამომდინარეობს სააგენტოს მიერ მოპოვებული სხვადასხვა მტკიცებულებებიდან. კერძოდ, ავტობაზრობის ოფიციალურ ვებ-გვერდზე მითითებულია შემდეგი: „*გახსნის*

³ სსიპ შემოსავლების სამსახური, საკონსულტაციო შეხვედრა N3, I ფაილი, 06:15-06:44.

დღიდან - 2009 წლიდან დღემდე AUTOPAPA - ყოველთვიურად ყიდის 5 ათასზე მეტ ავტომობილს. ავტომობილის ყიდვა-გაყიდვა ჩვენს ავტობაზარზე დიდი სიამოვნებაა!“ ამავე ვებ-გვერდზე წარმოჩენილია ის ფაქტობრივი გარემოებები, თუ რატომ მიიჩნევა საქართველო იდეალურ ქვეყნად ავტომობილის შესაძენად.⁴ გარდა ოფიციალურ ვებ-გვერდზე განთავსებული ინფორმაციისა, კომპანიის სავაჭრო დასახელება დამატებით მიუთითებს მისი საქმიანობის სფეროზე - ტერმინი „ავტობაზრობა“ ერთმნიშვნელოვნად გულისხმობს ავტომობილების იმგვარ ტერიტორიაზე განთავსებას, საიდანაც მათი შემდგომი რეალიზაცია უნდა მოხდეს. აგრეთვე აღსანიშნავია, რომ უშუალოდ ავტობაზრობაზე განთავსებულია სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო, სადაც ხორციელდება დოკუმენტების გაფორმებასთან დაკავშირებული ყველა სახის მომსახურება, რომლებიც უკავშირდება ავტომობილების ექსპორტს, იმპორტსა და რეექსპორტს, ასევე ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალებების სახელმწიფო რეგისტრაცია, საბაჟო დეკლარაციის გაფორმება და საქართველოს ტერიტორიაზე დროებით გადაადგილების ნებართვის აღება. ყველა აქ ჩამოთვლილი მომსახურება ცალსახად მიმართულია ავტომობილის რეალიზაციის ხელშეწყობისკენ, რის გამოც შესაბამისი ტერიტორიის მხოლოდ საპარკინგე სადგომად მიჩნევა არ არის გამართლებული. მართალია, ავტობაზრობის მიერ სააგენტოში წარმოდგენილი პოზიციის მიხედვით⁵ - „კომპანია არის ტერიტორიაზე, რომელზეც ქირავდება საპარკინგე ადგილები, რომლებზეც შესაძლოა განთავსდეს ავტომობილები არა აუცილებლად გაყიდვის, არამედ სხვა მიზნებითაც,“ თუმცა ზემოთ განხილული ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით, ერთმნიშვნელოვნად დგინდება, რომ საპარკინგე მომსახურების მიწოდების საბოლოო მიზანი შესაბამის ტერიტორიაზე განთავსებული ავტომობილების რეალიზაციაა, ხოლო ცალკეულ შემთხვევებში ამავე ტერიტორიის მხოლოდ საპარკინგე ადგილად გამოყენება, შეიძლება განხილულ იქნეს დამატებით ფუნქციურ დანიშნულებად, რაც არ ცვლის ავტობაზრობის ძირითადი პროფილური საქმიანობის სფეროს, რადგან განსახილველი ტერიტორია კონსტრუირებულია იმგვარად, რომ ავტომობილის გამყიდველებს ხელი შეეწყოს პროდუქტის საბოლოო მომხმარებელზე რეალიზაციის პროცესში.

M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარი - ქ. რუსთავის ავტობაზრობის ტერიტორიაზე ფუნქციონირებს საბაჟო კონტროლის ზონა, რომელიც მოიცავს მიკადო ჯორჯიას საკუთრებაში არსებულ ღია კატეგორიის სასაწყობე მოედნებს. ტერმინალის ტერიტორია მოპირკეთებულია ბეტონის ფილებით და დღე-ღამეში, 24 საათის განმავლობაში, დაცულია უსაფრთხოების სამსახურის მიერ. საბაჟო კონტროლის ზონის ვიზიტორებისათვის შექმნილია მაქსიმალურად სწრაფი და სრულყოფილი მომსახურების

⁴ იხ., ვებ-გვერდის ლინკი - <https://ge.autobazroba.com/ab.html>

⁵ ავტობაზრობას პოზიცია საჩივარზე (თარიღი: 16.10.2023; რეგ: N 01/3488).

ყველა პირობა.⁶ საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის გათვალისწინებით, შესაძლებელია მსუბუქი ავტომობილის საზღვრის გადმოკვეთიდან, დეკლარანტის მიერ 60 კალენდარული დღის განმავლობაში არ იქნეს დეკლარირებული ავტომობილი, თუ განბაჟების ვადა გახანგრძლივებული იქნება დამატებით 30 კალენდარული დღის ოდენობით, იმ პირობით, რომ შესაბამისი მომსახურების საფასური (150 ლარი) გადახდილი იქნება სსიპ შემოსავლების სამსახურისთვის.⁷ დეკლარანტს უფლება აქვს საბაჟო აქციზი არც ამ ვადის (ჯამურად 90 კალენდარული დღიანი ვადის) განმავლობაში დაფაროს, თუკი ავტომობილს მოათავსებს საბაჟო საწყობის რეჟიმში. უფრო ზუსტად, საქართველოს ტერიტორიაზე ავტომობილის იმპორტის განხორციელების შემდგომ, 60 ან 90 (შესაბამისი მომსახურების საფასურის სსიპ შემოსავლების სამსახურისთვის გადახდის შემთხვევაში) დღიან ვადაში თუ არ მოხდება ავტომობილის განბაჟება, ასეთ შემთხვევაში ვადის გასვლის პირველივე მომდევნო დღეს დეკლარანტს დაეკისრება ჯარიმა საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული წესით,⁸ რაც არ ათავისუფლებს მას ავტომობილის განბაჟების ვალდებულებისგან. იმ შემთხვევაში, თუ ავტომობილის გადაყვანა მოხდება საბაჟო-სატერმინალო (იგივე საბაჟო საწყობის) ტერიტორიაზე, ამავე ავტომობილის განბაჟებამდე მისი მფლობელი არ იქნება ვალდებული გადაიხადოს საბაჟო აქციზი, ხოლო კანონმდებლობით გათვალისწინებული ჯარიმა განბაჟების ვადის დარღვევისათვის, ავტომობილის საბაჟო-სატერმინალო ტერიტორიაზე განთავსების მთელი პერიოდის განმავლობაში მის მფლობელს არ დაეკისრება. თუმცა, მომსახურების მიღების სანაცვლოდ, კერძო-სამართლებრივი კუთხით, შესაძლებელია მას მოუწიოს საბაჟო ტერმინალზე ავტომობილის დგომის საფასურის (ტარიფის) გადახდა ყოველდღიურ რეჟიმში, როგორც ამას ადგილი აქვს მიკადო ჯორჯიას ღია სასაწყობე მოედანზე ავტომობილის განთავსების შემთხვევაში. ავტომობილის განბაჟების მომსახურებას სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო ახორციელებს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტომობილის საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ფუნქციური დატვირთვა, სულ მცირე, ავტომობილის განბაჟების პროცედურის გახანგრძლივებაში მდგომარეობს, ხოლო საბოლოო მიზანი ავტომობილის განბაჟებაა. სააგენტო ადასტურებს იმ ფაქტობრივ გარემოებას, რომ ავტომობილის გაყიდვა შესაძლებელია როგორც ავტობაზრობის, აგრეთვე საბაჟო-სატერმინალო ტერიტორიიდანაც. მიუხედავად ამისა, მომსახურებათა მახასიათებლებიდან და გამოყენების მიზნობრიობიდან გამომდინარე, ერთმნიშვნელოვნად დგინდება, რომ მართალია ორივე შესაბამისი საპარკინგე ტერიტორია ვიზუალურად ერთმანეთის მსგავსია, თუმცა მნიშვნელოვნად განსხვავებულია მათი ფუნქციური დატვირთვა - ავტობაზრობის ჩვეულებრივ სადგომზე ვერ იქნება გაწეული საბაჟო-სატერმინალო მომსახურება. შესაბამისად, ამავე სადგომზე შესაძლებელია განთავსდეს როგორც განბაჟებული, აგრეთვე განუბაჟებელი (ზემოთ ხსენებული 90 დღიანი ვადის გათვალისწინებით) ავტომობილი,

⁶ იხ., ვებ-გვერდის ლინკი - <https://ge.autobazroba.com/terminal.html>

⁷ სსიპ შემოსავლების სამსახური, საკონსულტაციო შეხვედრა N3, I ფაილი, 07:43 – 08:26.

⁸ საქართველოს საბაჟო კოდექსის 165-ე მუხლი.

ხოლო საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ტერიტორიაზე შესაძლებელია განთავსდეს ძირითადად განუბაჟებელი ავტომობილი. ავტომობილის განბაჟების ვადის გასახანგრძლივებლად აუცილებელია, ის გადაყვანილ იქნეს სპეციალურად გამოყოფილ სატერმინალო ტერიტორიაზე, რითაც უზრუნველყოფილი იქნება როგორც ავტომობილის განბაჟება, აგრეთვე ავტორეალიზატორების დაცვა საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული, მოსალოდნელი სანქციებისგან - ჯარიმის დაკისრების სახით. მიკალო ჯორჯიას, სსიპ შემოსავლების სამსახურისგან აქვს შესაბამისი ნებართვა საბაჟო საწყობის საქმიანობის შესახებ და იგი აღნიშნულ ნებართვას იყენებს მესამე პირებისათვის მომსახურების გასაწევად. ასეთ შემთხვევაში როგორც წესი, ეკონომიკური აგენტი გამოიმუშავებს შემოსავლის სახით ავტომობილის დგომის ტარიფებს.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, ავტორეალიზატორებისთვის **საპარკინგე მომსახურება და საბაჟო სატერმინალო მომსახურება M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით**, ვერ ჩაითვლება ურთიერთჩანაცვლებად, რადგან მაშინაც კი, როდესაც ავტომობილის გადაყვანას აქვს ადგილი ჩვეულებრივი სადგომიდან საბაჟო-სატერმინალო ტერიტორიაზე, აღნიშნული განპირობებულია არა მომხმარებლის (ავტორეალიზატორის) საბაზრო ხასიათის არჩევანით (როდესაც ერთი სახის მომსახურებას ამჯობინებს მეორეს), არამედ საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ვადაში ავტომობილის განბაჟების ვალდებულების გადავადების აუცილებლობით და ამასთან ერთად, მოსალოდნელი სანქციებისგან დაცვის საჭიროებით.

შესაბამისი ბაზრის პროდუქციული საზღვრების დადგენის მიზნით, აუცილებელია იდენტიფიცირებული 2 (ორი) კატეგორიის მომსახურების, კერძოდ - **M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების და საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიმართ** ურთიერთჩანაცვლებელი მომსახურებების განსაზღვრა.

მოპასუხე ეკონომიკური აგენტი - ავტობაზრობა, **საპარკინგე მომსახურებასთან დაკავშირებით**, საჩივარზე წარმოდგენილ წერილობით პოზიციაში უთითებს შემდეგ გარემოებაზე:⁹ „საინტერესოა თუ როგორია პარკირების საფასური სხვა საპარკინგე ტერიტორიებზე, მაგალითად, თბილისის აეროპორტის პარკინგი, რომლის ერთადერთ მიზანს და შესაბამისად, სერვისსაც წარმოადგენს ადგილის გამოყოფა ავტომობილის გასაჩერებლად, სადაც არ კონტროლდება დატოვებული ავტომობილების უსაფრთხოება დაცვის თანამშრომლების ან კამერების მიერ, სადაც არ არის ტერიტორია შემოსაზღვრული რაიმე მესრის მეშვეობით და პარკირების საფასური 24 საათის განმავლობაში 15 ლარს შეადგენს“. აგრეთვე აღნიშნულ პოზიციაში ვკითხულობთ შემდეგს: „შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ მიმდებარედ მომსახურების სააგენტოსკენ მიმავალ გზაზე სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე მოწყობილია საპარკინგე ზონა, რომელზეც დგომის

⁹ ავტობაზრობას წერილი (თარიღი: 16.10.2024; რეგ: N 01/3488).

მინიმალური ტარიფი განსაზღვრულია 10 ლარით“. დამატებით აღსანიშნავია მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის შემდგომი მითითებაც: *„პარკირების საფასური თბილისში გარკვეულ ტერიტორიებზე შეადგენს 1 ლარს საათში, რაც უდრის 24 ლარს დღე-ღამის განმავლობაში. აღნიშნულ ტარიფს ადგენს ქ. თბილისის მერია, რომელიც არ იღებს რაიმე პასუხისმგებლობას ავტომობილის უსაფრთხოებაზე“.*

სააგენტოს მიერ ავტობაზრობის პოზიციიდან გამოიკვეთა 3 (სამი) სავარაუდო ტერიტორია, რომელსაც აღნიშნული სუბიექტი იმ ბაზართან შესაძარ სფეროებად მიიჩნევს, რომელზეც თვითონ ოპერირებს. ესენია:

1. ქ. თბილისის აეროპორტის საპარკინგე ტერიტორია;
2. ქ. რუსთავეში მდებარე სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საპარკინგე ტერიტორია;
3. ქ. თბილისის მერიის საპარკინგე ტერიტორია.

სააგენტო განმარტავს, რომ ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი ტერიტორიებიდან არც ერთი მათგანი არ წარმოადგენს ავტობაზრობას, რომლის ფარგლებშიც ავტომობილით ვაჭრობა, ჩვეულებრივ, შესაძლებელია. აგრეთვე, გასათვალისწინებელია, რომ ამავე ტერიტორიების მფლობელი სუბიექტები ვერც ერთ შემთხვევაში ვერ იქნებიან მიჩნეულნი ავტობაზრობის ან/და მიკადო ჯორჯიას კონკურენტებად იმის გათვალისწინებით, რომ მოცემული სუბიექტებიდან ორი მათგანი სახელმწიფო და ადგილობრივი ხელისუფლების წარმომადგენლები არიან, ხოლო დარჩენილი ერთი სუბიექტი აეროპორტს წარმოადგენს. მნიშვნელოვანია ხაზგასმა იმ გარემოებაზეც, რომ ავტობაზრობის ტერიტორია აღჭურვილია უსაფრთხოების კამერებით, უზრუნველყოფილია 24 საათიანი დაცვის სამსახურით, სათანადო განათების სისტემით, რაც გამორიცხავს მოპასუხე კომპანიის მიერ დასახელებული საპარკინგე მომსახურებებისა და ავტობაზრობის ურთიერთჩამანაცვლებელ მომსახურებად განხილვას.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, ავტობაზრობის მიერ სააგენტოში წარმოდგენილ წერილში მითითებულია შემდეგი¹⁰ - *„ავტომობილის გაყიდვა მსურველს შეუძლია საკუთარი ეზოდანაც კი, რასაც ბევრი მესაკუთრე აკეთებს: ანთავსებენ ავტომობილს საიტებზე, როგორცაა მაგალითად, myauto.ge და უპრობლემოდ ყიდიან ავტომობილს სპეციალურ სავაჭრო სადგომზე განთავსების გარეშე“.*

სააგენტო ადასტურებს ავტომობილის ყიდვა-გაყიდვის ზოგადი შესაძლებლობის არსებობას არა მხოლოდ ავტობაზრობის ან/და საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ტერიტორიიდან, არამედ ნებისმიერი სხვა პლატფორმიდან. შესაბამისად, საპარკინგე

¹⁰ ავტობაზრობას წერილი (თარიღი: 16.10.2024; რეგ: N 01/3488).

მომსახურების, ისევე როგორც ელექტრონულ პლატფორმებზე ავტომობილის განთავსების მიზანს წარმოადგენს ავტომობილის რეალიზაცია.

ბაზრის ანალიზის მეთოდური მითითებების მე-9 მუხლის შესაბამისად, მომხმარებლის თვალსაზრისით, პროდუქციული საზღვრების დადგენისას ურთიერთთანაცვლების კრიტერიუმს წარმოადგენს მომხმარებლის არჩევანის განმსაზღვრელი პროდუქციული მახასიათებლები. მომხმარებლის არჩევანის განმსაზღვრელ პროდუქციულ მახასიათებლებს წარმოადგენს: სამომხმარებლო თვისებები, სიახლის დონე, მომხმარებლის მიერ პროდუქტის მოხმარების (ექსპლუატაციის) პირობები, მოხმარების მიზნობრიობა, რეალიზაციის პირობები, შედარებითი ფასების დონე და სხვა ნებისმიერი ისეთი მახასიათებელი, რომელიც შესაძლოა მნიშვნელოვანი და არსებითი იყოს მომხმარებლის არჩევანის განსაზღვრის პროცესში.

სააგენტოს პოზიციით, ავტობაზრობის განსახილველი მომსახურება - საპარკინგე მომსახურება ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით და ელექტრონულ პორტალებზე მანქანების განთავსება, ასევე შემდგომი რეალიზაციის მიზნით, წარმოადგენს სხვადასხვა პროდუქციულ ბაზრებს შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით: ონლაინ პორტალის შემთხვევაში, ავტომობილის რეალიზაციის მიზნით განთავსება ხდება ვებ-პორტალზე და ამასთან ერთად აუცილებელია დამატებითი საპარკინგე ადგილი. საპარკინგე მომსახურება ავტობაზრობაზე, იძლევა იმის შესაძლებლობას, რომ მოხდეს ავტომობილის დეტალური დათვალიერება, მათ შორის ე.წ. *Test Drive* და იქვე შესაძლებელია მისი შეძენისთვის საჭირო ყველა პროცედურის გავლა, რისი შესაძლებლობაც ვებ-პორტალის შემთხვევაში არ არსებობს, გარდა იმ შემთხვევისა თუ არ მოხდება ავტომობილის უშუალო საპარკინგე ადგილზე ნახვა. აღნიშნული გარემოება არსებითად განსაზღვრავს ავტორეალიზატორების არჩევანს - თუ რომელი სარეალიზაციო ადგილიდან გაყიდვას ავტომობილს. ცხადია, მოცემულ შემთხვევაში, ავტობაზრობის ტერიტორია იძლევა იმის შესაძლებლობას, რომ ერთდროულად იქნეს განთავსებული ავტომობილების მნიშვნელოვნად დიდი რაოდენობა ერთ ტერიტორიულ სივრცეში, განსხვავებით ვებ-პორტალისგან, რამეთუ ამ უკანასკნელ შემთხვევაში ავტომობილი შესაძლებელია გაიყიდოს საქართველოს ტერიტორიაზე ნებისმიერი წერტილიდან.

განსხვავებულია მომსახურების საფასურიც, კერძოდ, ვებ-პორტალები, შემთხვევების აბსოლუტურ უმრავლესობაში იძლევიან ავტომობილის რეალიზაციის შესახებ განცხადების ყოველგვარი საფასურის გარეშე განთავსების შესაძლებლობას, მაშინ როდესაც, ავტობაზრობაზე საპარკინგე ადგილის დღიური საფასური დადგენილია და კონკრეტულ თანხას შეადგენს (არ არის უფასო).

მოკვლევის ფარგლებში სააგენტოს მიერ დადგინდა შემდეგი გარემოების არსებობა - ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდებით

დაკავებული სამეწარმეო სუბიექტი შეიძლება ორიენტირებული იყოს კონკრეტული სახეობის ავტომობილისათვის მომსახურების გაწევაზე და აღნიშნული წარმოადგენდეს მისივე საქმიანობის პროფილურ ნიშას. კერძოდ, ასეთ ეკონომიკურ აგენტად უნდა დასახელდეს შპს „ატლანტიკ ექსპრესი“ (ს/ნ 404642936). ამავე კომპანიის მიერ სააგენტოში წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, მისი მუშაობის პროფილი რადიკალურად განსხვავდება ავტობაზრობის მუშაობის პროფილისგან - ტარიფების (1) და ავტომანქანების სახეობების მიხედვით (2).¹¹ უფრო კონკრეტულად, ავტობაზრობის ტერიტორიაზე ძირითადად განთავსებულია M1 კატეგორიის¹² მსუბუქი და მაღალი გამავლობის (ჯიპის) კატეგორიის ავტომანქანები, ხოლო ზემოთ ხსენებული კომპანიის ავტობაზრობაზე აგრეთვე ძირითადად განლაგებულია მხოლოდ მცირე და დიდი ზომის სატვირთო ავტომანქანები, ასევე მცირე და დიდი ზომის მიკროავტობუსები (M2 კატეგორია). სწორედ აღნიშნული ფაქტორის გათვალისწინებით, ტარიფები და მომსახურების პირობები, კომპანიის პოზიციით რადიკალურად განსხვავდება იმისგან, რასაც ავტობაზრობა სთავაზობს მომხმარებელს.

ავტორეალიზატორების მხრიდან ურთიერთშესაძარი მომსახურებების ჩანაცვლებადობის შეფასებისას, აღსანიშნავია შემდეგი გარემოების არსებობა - ცხადია, მათ შეუძლიათ მათთვის სასურველი სახეობის მქონე ავტომობილის იმპორტი განახორციელონ საქართველოს ტერიტორიაზე. თუმცა იმ შემთხვევაში, თუ ისინი გადაწყვეტენ ისარგებლონ ავტობაზრობის ტერიტორიით, იმპორტირებული ავტომობილების შემდგომი გადაყიდვის მიზნით, მაშინ ავტორეალიზატორებმა არჩევანი უნდა გააკეთონ ავტომობილების სახეობების შესაბამისად - მსუბუქი ავტომობილის შემთხვევაში, როგორც წესი, მისი განთავსება მოხდება ავტობაზრობის მიერ იჯარით აღებულ ტერიტორიაზე, ხოლო სატვირთო ან/და მიკროავტობუსის შემთხვევაში შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ მფლობელობაში არსებულ ტერიტორიაზე. მოცემულ შემთხვევაში სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს იმ გარემოებას, რომ შესაძლებელია მსუბუქი ავტომობილის გარდა (მათ შორის, მაღალი გამავლობის ავტომობილის) ავტობაზრობის ტერიტორიაზე განთავსდეს სხვა სახეობის ავტომობილიც, რადგან ეს უკანასკნელი არ არის ნორმატიულად რეგულირებული საკითხი და არავითარი სამართლებრივი აკრძალვა არ არსებობს აღნიშნულთან დაკავშირებით. მიუხედავად ამისა, მრავალი წლის განმავლობაში, განსახილველი კომპანიების საქმიანობა, პროფილური კუთხით ჩამოყალიბდა იმგვარად, რომ ავტომობილის სახეობების მიხედვით იყენებენ საკუთარი ავტობაზრობის ტერიტორიას. აღნიშნულ გარემოებას ადასტურებს არა მხოლოდ სააგენტოსთვის საჯაროდ ხელმისაწვდომი ან შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ მიერ მოწოდებული ინფორმაცია, არამედ საქართველოს ავტოიმპორტიორთა ასოციაციის წარმომადგენლების

¹¹ შპს „ატლანტიკ ექსპრეს ჯორჯიას“ წერილი (თარიღი: 19.04.2024; რეგ: N 01/2322).

¹² მსუბუქი ავტომობილი (M1 კატეგორია) – მგზავრის გადასაყვანად და/ან ბარგის გადასატანად განკუთვნილი სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლის დასაჯდომი ადგილის რაოდენობა მძღოლის ადგილის გარდა არ აღემატება 8-ს (ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე - მუხლი 3, პუნქტი 1, ქვეპუნქტი „ზ“).

მიერ სააგენტოსთან გამართულ საკონსულტაციო შეხვედრაზე წარმოდგენილი შემდეგი სახის გარემოება:

1. „ის სეგმენტი, რომელზედაც მომხმარებელი მიდის რუსთავის ავტობაზრობაზე, ვერანაირად ვერ გამოდგება იმისთვის, რომ კონკურენცია გაუწიოს სატვირთოს“. ¹³
2. „კანონით აკრძალული არ არის, რომ პირიქით იყოს ცალკეულ შემთხვევაში, თუმცა ბუნებრივად დალაგდა, რომ შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ ტერიტორიაზე სედანებია, ხოლო სხვა ტერიტორიაზე სატვირთო“. ¹⁴
3. „შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ ტერიტორიაზე ძირითადად განთავსებულია მსუბუქი ავტომობილები, სედანები, აგრეთვე მაღალი გამავლობის ჯიპები (M1 კატეგორია)“. ¹⁵

აღნიშნული გარემოება დამატებით დაზუსტდა ავტოიმპორტიორებთან სააგენტოს მიერ გამართულ საკონსულტაციო შეხვედრაზეც: „შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ ტერიტორია მხოლოდ მსუბუქ ავტომობილებზეა ორიენტირებული. მართალია სატვირთოებიც შეგვიყვანია, უარი არავის უთქვამს, თუმცა ტერიტორია ორიენტირებულია მსუბუქ ავტომობილებზე.“ ¹⁶

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, არსებითად განსხვავდება მომსახურების ტარიფები, რაც ყველაზე მკაფიოდ ვლინდება შაბათ-კვირის დღეების ნაწილში - შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე განთავსებული ავტომობილების შემთხვევაში მცირე სატვირთოებისათვის, აგრეთვე 10+ ადგილიანი ზომის მიკროავტობუსებისათვის ტარიფი შეადგენს 20 ლარს, ხოლო დიდი ზომის სატვირთოებისათვის, აგრეთვე მისაბმელიანი ავტომობილებისათვის იგივე დღეების განმავლობაში ტარიფი შეადგენს 30 ლარს.¹⁷ ცხადია, აღნიშნული გარემოებაც, დამატებით მიუთითებს მომხმარებლის მხრიდან განსახილველი მომსახურებების ურთიერთჩანაცვლებადობის არარსებობაზე. შესაბამისად, ავტორეალიზატორების მხრიდან ავტომობილის სახეობების მიხედვით ვერ იქნება ურთიერთჩანაცვლებადად მიჩნეული მსუბუქ და სატვირთო ავტომობილებზე ორიენტირებული ავტობაზრობების მომსახურებები.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, მოკვლევის მიზნებისათვის, ბაზრის პროდუქციულ საზღვრებს წარმოადგენს M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების და საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზრები, ცალ-ცალკე.

¹³ ააიპ საქართველოს ავტოიმპორტიორთა ასოციაცია, საკონსულტაციო შეხვედრა N1, I ფაილი 06:45 - 06:55.

¹⁴ ააიპ საქართველოს ავტოიმპორტიორთა ასოციაცია, საკონსულტაციო შეხვედრა N1, I ფაილი 07:23 - 07:47.

¹⁵ ააიპ საქართველოს ავტოიმპორტიორთა ასოციაცია, საკონსულტაციო შეხვედრა N1, I ფაილი 08:44 - 09:01.

¹⁶ ავტოიმპორტიორები, საკონსულტაციო შეხვედრა N2, 41:57 - 42:31.

¹⁷ შპს „ატლანტიკ ექსპრეს ჯორჯიას“ წერილი (თარიღი: 19.04.2024; რეგ: N 01/2322).

2. შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვრები

მოცემული პროდუქტის ან/და სერვისის შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვრების დასადგენად, მიზანშეწონილია დავიწყოთ იმ ტერიტორიით, სადაც განსახილველი პროდუქტი იყიდება. ამის საპირისპიროდ, მნიშვნელობა არ აქვს სად იწარმოება პროდუქცია ან სად ტარდება კვლევა.¹⁸

როგორც უკვე აღინიშნა, რუსთავის ავტობაზრობა წარმოადგენს ქვეყანაში და არა მხოლოდ, უდიდეს ავტობაზრობას, სადაც სარეალიზაციოდ წელიწადის ნებისმიერ დროს განთავსებულია ათასობით ავტომობილი. ამასთან ერთად, უზრუნველყოფილია სათანადო პირობები, კერძოდ დაცვა, განათება, ვიდეო კონტროლი და განსახილველი ბიზნესის ოპერირებისთვის საჭირო ყველა დამხმარე ინფრასტრუქტურა მომსახურების სააგენტოს ჩათვლით. შესაბამისად, განსახილველი გეოგრაფიული არეალი, ქმნის მნიშვნელოვან მიზიდულობის ცენტრს, არა მხოლოდ ქვეყნის, არამედ რეგიონის მასშტაბით, რასაც ადასტურებს ქვეყნიდან ექსპორტირებული ავტომობილების ზრდის ტრენდი.

ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, ტერიტორიის განსაკუთრებული თავისებურების გათვალისწინებით, მოკვლევის მიზნებისთვის, როგორც საპარკინგე, ასევე საბაჟო სატერმინალო მომსახურების შემთხვევაში, შესაბამისი ბაზრების გეოგრაფიულ საზღვარს წარმოადგენს ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე არსებული ავტობაზრობების არეალი.

3. დროითი ჩარჩო

დროით ჩარჩოსთან მიმართებით სააგენტო განმარტავს, რომ ორივე შესაბამისი ბაზარი ფუნქციონირებს უწყვეტად, წელიწადის ნებისმიერ დროს, მოთხოვნის შესაბამისად, ამიტომ არც ერთ განსახილველ ბაზარს სპეციფიკური დროითი ჩარჩო არ გააჩნია.

¹⁸ საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს გზამკვლევი - შესაბამისი ბაზრის განსაზღვრის სახელმძღვანელო მითითებები, თბილისი, 2023, 15.

4. ავტობაზრობის მიერ ოპერირებად ტერიტორიაზე ავტომობილების საშუალო დატვირთვა წლების მიხედვით

სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ ავტობაზრობის მიერ მოკვლევის ფარგლებში წარმოდგენილი მონაცემების თანახმად, 2023 წლის მდგომარეობით გაზრდილია მისი საპარკინგე ადგილების დატვირთვა გასულ წლებთან შედარებით. აღნიშნული მონაცემი ეყრდნობა მთელი წლის განმავლობაში საპარკინგე ადგილების ყოველთვიური საშუალო დატვირთვის მაჩვენებლებს.¹⁹ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტო მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ ავტობაზრობის მხრიდან 2023 წელს განხორციელებული ფასების ზრდის მიუხედავად, არ შემცირებულა (პირიქით გაიზარდა) მისი მომხმარებლების (ავტორეალიზატორების) საერთო დონე. შესაბამისად, ავტორეალიზატორებს არსებითად არ ჩაუნაცვლებიათ ავტობაზრობის საპარკინგე მომსახურება სხვა სახის, მათ შორის myauto.ge-ს მიერ მათთვის შეთავაზებული მომსახურებით, რაც სააგენტოსთვის დამატებითი ფაქტორია განსახილველი მომსახურებისათვის ცალკე პროდუქციული და გეოგრაფიული საზღვრების დასადგენად.

გრაფიკი N 1

¹⁹ ავტობაზრობის წერილები (თარიღი: 26.09.2024; რეგ: N 01/4879); (თარიღი: 07.03.2025; რეგ: N 01/1572).

თავი IV. შესაბამის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების იდენტიფიცირება და საბაზრო წილების გამოთვლა

1. M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარი

იდენტიფიცირებული შესაბამისი ბაზრის პროდუქციულ და გეოგრაფიულ საზღვრებში, M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდებას, ავტობაზრობის გარდა, ახორციელებს შპს „კავკასიის ავტოიმპორტი“ (ს/ნ 202241396).

შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ წარმომადგენელთან სააგენტოს მიერ გამართულ საკონსულტაციო შეხვედრაზე დადგინდა, რომ კომპანიის ოპერირებად ტერიტორიაზე 2023 წლიდან სრულად ვრცელდება საბაჟო საწყობის საქმიანობის ნებართვის მოქმედება, რაც აღნიშნულ მიწის ნაკვეთს მთლიანად საბაჟო რეჟიმის მოქმედების ქვეშ აქცევს. მიუხედავად იმისა, განსაბაჟებელ ავტომობილს კომპანია გადაიყვანს თუ არა ტერიტორიის ერთი წერტილიდან (პირობითად A წერტილიდან) მეორე წერტილში (პირობითად B წერტილში), ორივე შემთხვევაში ავტომობილი მოქცეულია საბაჟო რეჟიმის მოქმედების ქვეშ, ხოლო ავტომობილის გადაყვანის უფლება კომპანიას გააჩნია მასთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე იმ მიზნით, რომ მას შეეძლოს განასხვავოს ავტომობილები, რომელთა განბაჟებასაც ვადა გასდის, იმ ავტომობილებისგან რომელთა განბაჟების ვადის გასვლა ჯერ კიდევ ნაადრევია. როგორც აღინიშნა, კომპანიის ავტობაზრობის ტერიტორიაზე სრულად ვრცელდება საბაჟო რეჟიმი, თუმცა ეკონომიკური აგენტი არ ზღუდავს ავტომობილების ტერიტორიაზე განთავსებას იმის მიხედვით არის თუ არა ავტომობილი განბაჟებული ანუ ასეთი კატეგორიის ავტომობილიც ჩვეულებრივ შეიძლება განთავსდეს კომპანიის მიერ ოპერირებად ტერიტორიაზე და გაიყიდოს. ასეთ შემთხვევაში მომხმარებელი ვერ ისარგებლებს საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებით (რადგან ავტომობილი თავიდანვე განბაჟებულია). შესაბამისად, როგორც კომპანიის წარმომადგენელმა დაადასტურა, ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ მოწოდებული საპარკინგე ადგილების რაოდენობა 2023 წლის განმავლობაში (2000-2200) შესაძლებელია მიეკუთვნოს კომპანიის როგორც საბაჟო-სატერმინალო, აგრეთვე ჩვეულებრივი ავტობაზრობის (არასაბაჟო-არასატერმინალო) ნაწილს, რამეთუ აღნიშნული რესურსის გამოყენება ორივე დანიშნულებით არის შესაძლებელი (კომპანიის ტერიტორიაზე თავსდება როგორც განბაჟებული, აგრეთვე განუბაჟებული ავტომობილები).

შპს „კავკასიის ავტოიმპორტი“ სააგენტოში წარმოდგენილი კორესპონდენციის მიხედვით, მეორადი ავტომობილების იმპორტსა და რეექსპორტს ეწევა, ხოლო

ავტობაზრობის მოწყობა/ფუნქციონირება დამხმარე ხასიათს ატარებს.²⁰ კომპანიის შემთხვევაში, საპარკინგე ადგილით სარგებლობის საფასური განისაზღვრება „მარკეტინგული მომსახურებით“. თავის მხრივ, მარკეტინგული მომსახურების საფასურის გადახდა მომხმარებელს ეკისრება იმ პირობით, თუ 90 დღეში კომპანია შეძლებს მისი ავტომობილის გაყიდვას, ხოლო გადასახდელი თანხის ოდენობა განისაზღვრება რეალიზებული ავტომობილის საფასურის გათვალისწინებით.²¹ თუ ავტომობილის რეალიზაცია ვერ მოხდება 90 დღიან ვადაში და თავის მხრივ მომხმარებელი არ გაიყვანს ავტომობილს ავტობაზრობის ტერიტორიიდან, მას მაინც უწევს თანხის გადახდა პირგასამტეხლოს სახით. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით სააგენტომ დამატებით გამოკვლეული ინფორმაციის საფუძველზე, დაზუსტებისთვის მიმართა შპს „კავკასიის ავტოიმპორტს“ 2024 წლის 13 სექტემბრის №02/3391 კორესპონდენციით. კერძოდ, სააგენტოს მიერ სხვადასხვა წყაროდან მიღებული ინფორმაციით ცნობილი გახდა, რომ შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ ტერიტორიაზე ავტომობილის განთავსების შემთხვევაში, მომხმარებელს, გარდა მარკეტინგული მომსახურების საფასურისა, დამატებით ყოველდღიურად შეიძლება გადაეხადა ლარი და სააგენტომ მოითხოვა მოცემული საფასურის მიზნობრიობის დაზუსტება. შედეგად, მოცემული ეკონომიკური აგენტისგან მიღებული პასუხის თანახმად,²² შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ მიერ მომხმარებელთან დადებული მარკეტინგული მომსახურების ხელშეკრულება ითვალისწინებს მომსახურების მაქსიმალურ ვადას, რომელიც შეადგენს 3 თვეს, ავტომობილის ადგილზე განთავსების მომენტიდან. ამავე კორესპონდენციის მიხედვით, იმ შემთხვევაში თუ აღნიშნულ ვადაში ავტომობილის რეალიზაცია მესამე პირზე ვერ განხორციელდა, მომხმარებელი ვალდებულია საპარკინგე სივრციდან გაიყვანოს ავტომობილი, ხოლო აღნიშნული ვადის დარღვევის შემთხვევაში, კომპანიის განმარტებით ის იტოვებს უფლებას გამოიყენოს ვალდებულების შესრულების უზრუნველყოფის დამატებითი საშუალება, კერძოდ პირგასამტეხლო, რომელიც ხელშეკრულების მიხედვით შეადგენს ლარს ყოველ ვადაგადაცილებულ დღეზე, თუმცა პრაქტიკაში დანერგილი აქვს, როგორც ლარი, მისი მაღალი კორპორატიული პასუხისმგებლობიდან გამომდინარე.

შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ ოპერირების თავისებურების გათვალისწინებით, კომპანია შესაძლებელია ჩაითვალოს, როგორც იდენტიფიცირებულ შესაბამის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტი, ასევე, შესაძლებელია მისი საქმიანობის ცალკე პროდუქციულ ბაზრად იდენტიფიცირებაც. თუმცა, მოკვლევის მიზნის და მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების ქმედების შეფასების თვალსაზრისით, საბოლოო შედეგი დომინანტური მდგომარეობის არსებობა / არ არსებობის კუთხით არ იცვლება. შესაბამისად, სააგენტო არ მიიჩნევს მიზანშეწონილად, დეტალურად იმსჯელოს კომპანიის საქმიანობის

²⁰ შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ 2024 წლის 8 იანვრის წერილის მე-2 პუნქტი (თარიღი: 09/01/2024; რეგ: N01/66).

²¹ შპს „კავკასიის ავტოიმპორტი“, საკონსულტაციო შეხვედრის ოქმი N7, 03:25 – 06:47.

²² შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ 2024 წლის 26 სექტემბრის წერილის მე-2 პუნქტი (თარიღი: 30/09/2024 რეგ: N01/4930).

სპეციფიკის თანხვედრასთან იდენტიფიცირებული შესაბამისი ბაზრის პროდუქციულ საზღვრებთან დაკავშირებით.

შესაბამის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტებისგან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, დადგინდა მათი საბაზრო წილები 2021, 2022 და 2023 წლების მიხედვით, როგორც მომსახურების რეალიზაციიდან მიღებული შემოსავლის, ასევე საპარკინგე ადგილების რაოდენობის მიხედვით:

ცხრილი 1

ცხრილი 2

ცხრილი 3

2. M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარი

იდენტიფიცირებული შესაბამისი ბაზრის პროდუქციულ და გეოგრაფიულ საზღვრებში, M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდებას ახორციელებდნენ მიკადო ჯორჯია, შპს „ქარ პარკ“ (ს/ნ 406378478) და შპს „ტერმინალ ჯორჯია“ (ს/ნ 416376914).

რაც შეეხება შპს „კავკასიის ავტომპორტს“ - ამ უკანასკნელის წარმომადგენელთან სააგენტოს მიერ გამართულ საკონსულტაციო შეხვედრაზე დადგინდა, რომ კომპანიის ოპერირებად ტერიტორიაზე 2023 წლიდან სრულად ვრცელდება საბაჟო საწყობის საქმიანობის ნებართვის მოქმედება, რაც აღნიშნულ მიწის ნაკვეთს მთლიანად საბაჟო რეჟიმის მოქმედების ქვეშ აქცევს. ამ კუთხით, სააგენტო ეყრდნობა იმ პოზიციას, რომელიც გამოყენებულ იქნა საპარკინგე მომსახურების (M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით) შესაბამის ბაზარზე მოქმედი კომპანიების იდენტიფიცირებისა და საბაზრო წილების გამოთვლის ნაწილში. ეკონომიკური აგენტებიდან მიღებული ინფორმაციის ანალიზის შედეგად, დადგინდა შემდეგი მოცემულობა:

ცხრილი 4

ცხრილი 5

3. შესაბამის ბაზრებზე შესვლის ბარიერები

როგორც აღინიშნა, არსებული მოკვლევების ფარგლებში სააგენტოს მიერ გამოიკვეთა ორი სახის შესაბამისი ბაზარი. შესაბამისად, სააგენტო აღნიშნულ ბაზრებთან მიმართებით, ცალ-ცალკე განიხილავს და შეაფასებს შესვლის ბარიერების საკითხს.

გასათვალისწინებელია, რომ თუნდაც მაღალი საბაზრო წილის მქონე ეკონომიკური აგენტი ვერ შეძლებს ფასის ზრდას, ხარისხის ან მომხმარებლის არჩევანის შემცირებას ან კონკურენციის სხვა პარამეტრის გაუარესებას, თუ ადვილია ბაზარზე შესვლა, ანუ არ არსებობს ბაზარზე შესვლის ბარიერები.²³ ბაზარზე არსებული მაღალი და არაგარდამავალი შესვლის ბარიერები როგორც წესი ყველაზე აუცილებელ წინაპირობად განიხილება ჭარბი ფასის შეზღუდვის მიზნებისათვის.²⁴ შესვლის მაღალი ბარიერების მქონე ბაზარზე, ისეთი საბაზრო ფაქტორები, როგორცაა მოთხოვნის მხარეს არსებული წნეხი²⁵ ან პოტენციური კონკურენცია, უმნიშვნელო როლს ასრულებენ, რაც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკურ აგენტს აძლევს შესაძლებლობას მხარი დაუჭიროს მაღალ ფასებს მნიშვნელოვნად ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში. შესაბამისად, შესვლის მაღალი ბარიერები კიდევ უფრო აძლიერებენ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის საბაზრო ძალაუფლებას.

OECD-ის კონკურენციის კომიტეტი ხაზგასმით აღნიშნავს ბაზარზე შესვლის მაღალი, არაგარდამავალი ბარიერების მნიშვნელობას და მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ ასეთი სახის შესვლის ბარიერების არსებობა, სავარაუდოდ ყველაზე მნიშვნელოვან ფაქტორად

²³ „საქართველოს კონკურენციის სამართალი“, ნიუ ვიჟენ უნივერსიტეტის გამომცემლობა, 2019, გვ. 410.

²⁴ *Ayata Z.*, A Comparative Analysis of the Control of Excessive Pricing by Competition Authorities in Europe, *Tulane European & Civil Law Forum*, Vol. 35, 2020, 108.

²⁵ აღნიშნული ტერმინი გულისხმობს, მომხმარებელთა მხრიდან მოთხოვნის არსებით ზრდას, რაც თავის მხრივ ეკონომიკურ აგენტს (მიმწოდებელს) აიძულებს საკუთარი საბაზრო სტრატეგიის ცვლილებას მაგალითად, წარმოების მოცულობის გაზრდას (1), ფასების გაზრდას (2), ბაზარზე ახალი პროდუქტის დანერგვას (ინოვაციის განხორციელებას) (3).

უნდა იქნეს მიჩნეული ჭარბ ფასთან დაკავშირებული საქმის წარმოების მიზნებისთვის.²⁶ დამატებით, გენერალური ადვოკატის *ვალის* პოზიციით, ჭარბი ფასი, ჩვეულებრივ, დაკავშირებულია შესვლის მაღალ ბარიერებთან, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში ეფექტური კონკურენციის მეშვეობით შესაძლებელია ბაზრის თვითრეგულირება.²⁷

არასამართლიანად მაღალი ფასის საქმეებთან დაკავშირებით, ბაზარზე მაღალი შესვლის ბარიერების დადგენის კუთხით, აღსანიშნავია დიდი ბრიტანეთისა (CMA) და იტალიის კონკურენციის უწყებათა (ICA) მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები.²⁸ კერძოდ, *Aspen-ის* საქმეზე, ეკონომიკურ აგენტს ფარმაცევტულ სექტორში საქმიანობის განხორციელების მიზნით მხოლოდ ლიცენზიების მოპოვება ევალეობდა, რადგან განსახილველი პროდუქტისთვის არ არსებობდა რაიმე სახის პატენტი. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაბამის ბაზარზე შესვლის ბარიერი დაბალი იყო. მეორე მხრივ, *Pfizer/Flynn-ის* საქმეზე, განსახილველი წამლის პატენტს 15 წელზე მეტი ხნით ჰქონდა ვადა გასული და აგრეთვე, 5 წლის განმავლობაში რეგულირების მიღმა იყო დარჩენილი. შესაბამისად, ამ საქმის ფარგლებშიც, შესაბამის ბაზარზე ძალიან დაბალი შესვლის ბარიერები არსებობდა ან შესაძლებელია ითქვას, რომ ასეთი სახის ბარიერი არც არსებობდა.²⁹ მიუხედავად აღნიშნულისა, ორივე საქმეში, კონკურენციის უწყებებმა განმარტეს, რომ მიუხედავად ბაზარზე შესვლის დაბალი ბარიერებისა, მაინც არ არსებობდა პოტენციური კონკურენტებისგან მომდინარე კონკურენტული წნეხი. მაგალითად, დიდი ბრიტანეთის კონკურენციის უწყებამ (CMA), განაცხადა, რომ ნაკლებად სავარაუდოა შესაბამისმა ბაზარმა უახლოეს მომავალში მაღალი ფასების კორექტირება მოახდინოს პოტენციური კონკურენტებისგან მომდინარე კონკურენტული წნეხის არარსებობის გამო. რაც შეეხება *Aspen-ის* საქმეს, კონკურენციის უწყებამ დაადგინა, რომ ჭარბ ფასს, რომელიც მაღალ მომგებიანობაზე მიუთითებდა, არ გამოუწვევია ბაზრის ახალი მონაწილეების მოზიდვა მრავალი წლის განმავლობაში.³⁰

შეჯამების სახით შეიძლება ითქვას, რომ იტალიისა და დიდი ბრიტანეთის კონკურენციის უწყებები შესაბამის ბაზრებზე ინტერვენციას ახორციელებდნენ მაშინაც, როდესაც შესვლის ბარიერები დაბალი იყო ან არ არსებობდა. ასეთ პირობებში, კონკურენციის უწყებებმა აღნიშნეს, რომ პოტენციური კონკურენცია სუსტი და განსახილველ ბაზრებზე ახალი მოთამაშეების შესვლა ნაკლებად მოსალოდნელი იყო.³¹ დასახელებული შემთხვევები, შესაძლოა მიჩნეულ იქნენ გამონაკლისებად, თუმცა ორივე საქმე ინდიკატორია

²⁶ Policy Roundtables: Excessive Prices, OECD (August 12, 2018, 4.30).

²⁷ *Opinion of AG AKKA/LAA*, პარაგრაფი 81.

²⁸ *CMA ('Pfizer/Flynn')*, CE/9742-13 (2016); Decision - Unfair Pricing in Respect of the Supply of Phenytoin Sodium Capsules in the UK, Case 50908 (2022); Autorita Garante della Concorrenza e del Mercato, A 480—*Incremento prezzi farmaci/Aspen ('Aspen')* (2017).

²⁹ *Ayata Z.*, A Comparative Analysis of the Control of Excessive Pricing by Competition Authorities in Europe, Tulane European & Civil Law Forum, Vol. 35, 2020, 128.

³⁰ იქვე.

³¹ იქვე., 129.

იმისა, რომ ბაზრებმა შეიძლება მაინც არ მოიზიდონ ახალი წევრები, მაშინაც კი თუ შესვლის ბარიერი დაბალია.³² *Aspen*-ისა და *Pfizer/Flynn*-ის საქმეები იმ შემთხვევათა მაგალითია, როდესაც პოტენციური კონკურენტები არ აპირებენ შესაბამის ბაზარზე შესვლას, დაბალი ბარიერებისა და მაღალი ფასების არსებობის მიუხედავად. ასეთ შემთხვევებში, კონკურენტის უწყების ინტერვენცია შესაძლებელია გამართლებული იყოს, რათა თავიდან იქნეს აცილებული მომხმარებელთა დაკარგვა.³³

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, არსებული მოკვლევის ფარგლებში შესაბამის ბაზრებზე შესვლის ბარიერების შეფასების კუთხით აღსანიშნავია შემდეგი:

M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარი - აღნიშნული სამეწარმეო საქმიანობის განხორციელებით დაინტერესებულ სუბიექტს ესაჭიროება შესაბამისი უძრავი ქონება, რაც მნიშვნელოვანი რესურსია შესაბამის ბაზარზე ოპერირებისთვის. ძირითადი საშუალების მოსაპოვებლად მას ესაჭიროება მიწის ნაკვეთის გარკვეული სახით ფლობა - ნასყიდობის, იჯარის, უზუფრუქტის ან სხვა სამართლებრივ საფუძველზე დაყრდნობით. შესაბამისად, ამგვარი მიწის ნაკვეთის მოსაპოვებლად საჭიროა მისი მოძიება (1), ინვესტიციის (ფულადი, დროის და სხვა კატეგორიის) განხორციელება მისი საკუთრების ან სარგებლობის უფლებით მოსაპოვებლად (2) და აგრეთვე, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად (3), რაც გარკვეულ ფინანსურ რესურსებთან არის დაკავშირებული. აღსანიშნავია, რომ მიწის ნაკვეთის ადგილმდებარეობის, ფართობისა და სხვა რელევანტური ფაქტორების გათვალისწინებით, ხსენებული ფინანსური რესურსის მოცულობა განსხვავებულია.

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, შესაბამის ბაზარზე შესასვლელად არ არის დაწესებული რაიმე სახის ინსტიტუციონალური ბარიერი, გარდა სამეწარმეო საქმიანობის განსახორციელებლად დადგენილი ყველაზე ზოგადი შესვლის ბარიერისა, რომელიც ეკონომიკურ აგენტთა რეგისტრაციის საჭიროებას გულისხმობს. გასათვალისწინებელია, რომ მეწარმე სუბიექტთა რეგისტრაცია განსახილველ შემთხვევაში არ არის დაკავშირებული რაიმე განსაკუთრებულ სირთულესთან, რაც გამორიცხავს ინსტიტუციონალური ბარიერის ამ სახით არსებობასაც.

M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარი - შესაძლებელია ითქვას, რომ ფინანსურ-ტექნიკური ბარიერის თვალსაზრისით არსებითი განსხვავება ჩვეულებრივი ავტობაზრობის მოწყობასა და საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებისათვის გასაწევ ტერიტორიას შორის არ დგინდება, გარდა ამ უკანასკნელ შემთხვევაში საბაჟო საწყობის საქმიანობის ნებართვის მოპოვების საჭიროებისა, რაც თავისი შინაარსით ინსტიტუციონალური ხასიათის ბარიერს

³² იქვე.

³³ იქვე.

წარმოადგენს. სააგენტო აღნიშნავს, რომ ცალკე შეფასების საგანია, თუ რამდენად უნდა ჩაითვალოს საბაჟო საწყობის საქმიანობის ნებართვა შესაბამის ბაზარზე შესვლის მაღალ ბარიერად, თუმცა მოცემული მოკვლევის ფარგლებში აღნიშნული საკითხი ღიად უნდა დარჩეს შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით - როგორც ზემოთაც აღინიშნა, ევროპული კონკურენციის უწყებები შესაბამის ბაზარზე შესვლის მაღალ ბარიერებთან ათანაბრებენ შემთხვევას, როდესაც უახლოეს პერიოდში არ არის მოსალოდნელი ახალი ეკონომიკური აგენტის შესვლა განსახილველ ბაზარზე, რამეთუ ასეთ შემთხვევაში დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში თავისუფალია პოტენციური კონკურენტული წნეხისგან. სააგენტო სრულად იზიარებს აღნიშნულ პოზიციას და მიუთითებს საქმეში არსებულ შემდეგ გარემოებებზე:

1. მიკადო ჯორჯია სამეწარმეო რეესტრში რეგისტრირებულია 2010 წლის 08 თებერვლიდან. აღნიშნული კომპანია 2024 წლის ჩათვლით ოპერირებას უწევს ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებას. აქედან გამომდინარე, მას შესაბამის ბაზარზე დიდი ხანია დამკვიდრებული აქვს მომხმარებლებში ცნობადობა.
2. 2023 წლის 01 იანვრიდან მიკადო ჯორჯიამ ავტოსადგომზე დგომის ტარიფი გააორმაგა და 5 ლარიდან 10 ლარამდე გაზარდა.
3. 2023 წლის 23 მაისს სამეწარმეო რეესტრში დარეგისტრირდა შპს „ტერმინალ ჯორჯია“, რომელმაც ამავე წლის სექტემბრიდან დაიწყო ავტომობილებისთვის საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების გაწევა, ტარიფით 5 ლარის ოდენობით.
4. 2022 წლის 20 სექტემბერს სამეწარმეო რეესტრში დარეგისტრირდა შპს „ქარ პარკ“, რომელმაც ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების გაწევა 2023 წლის ნოემბრიდან დაიწყო და ტარიფი 3 ლარს შეადგენს. აგრეთვე, აღნიშნული კომპანია, მისივე განმარტებით, 2024 წლიდან გეგმავს არასაბაჟო-არასატერმინალო ავტობაზრობისთვის ტერიტორიის გახსნასაც იდენტური ტარიფით.

დამატებით, სააგენტომ იდენტიფიცირებული სუბიექტებისგან მოიპოვა წერილობითი კორესპონდენცია, რომლის ფარგლებშიც დასმული იყო შემდეგი საკითხები: ეკონომიკური აგენტების მიერ ქ. რუსთავში ავტომობილებისთვის საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების გაწევის დაწყების ეტაპზე რა სახის ბარიერები/სირთულეები არსებობდა ამავე ბაზარზე შესასვლელად; რამ განაპირობა ის გარემოება, რომ დღეის მდგომარეობით ქ. რუსთავში ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ბაზარზე კომპანიის მიერ იჯარით აღებული ტერიტორიის არსებითად მცირე ნაწილია დატვირთული; არსებობს თუ არა რაიმე სახის ხელისშემშლელი ბარიერები/სირთულეები იმისათვის, რომ საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ტერიტორიამ სრული დატვირთვით იმუშავოს; დღეის მდგომარეობით, რატომ არ ხერხდება ამავე ტერიტორიის სრული დატვირთვით ოპერირება; ჰქონდათ თუ არა ეკონომიკურ აგენტებს ინფორმაცია იმასთან დაკავშირებით, რომ 2021, 2022 და 2023 წლებში ქ. რუსთავში ავტომობილების საბაჟო სატერმინალო მომსახურების ბაზარზე ან ჩვეულებრივ ავტობაზრობაზე (არასაბაჟო-არასატერმინალო) განზრახული ჰქონდა

რომელიმე ეკონომიკურ აგენტს შესვლა, თუმცა ვერ შეძლო ამავე ბაზრებზე არსებული ბარიერების გამო.

მიღებული წერილობითი კორესპონდენციის ფარგლებში, შემდეგი გარემოებების არსებობა დადგინდა, რომელსაც სააგენტო ორ მიმართულებად გამოყოფს:

1. შესაბამის ბაზარზე უშუალოდ შესვლასთან დაკავშირებული ბარიერები;
2. შესაბამის ბაზარზე შპს „მიკადო ჯორჯიასთვის“ გასაწევი კონკურენციის ფარგლებში არსებული ბარიერები.

შესაბამის ბაზარზე შესვლასთან დაკავშირებული ბარიერები - კომპანია შპს „ქარ პარკის“ მიერ მოწოდებული ინფორმაციის შესაბამისად, ქ. რუსთავში საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების გაწევის დაწყების ეტაპზე, პირველ რიგში წარმოიშვა ბიუროკრატიული საკითხები, რაც ნებართვის მოპოვებას შეეხება, თუმცა სხვა კატეგორიის ბარიერები და ხელისშემშლელი განსაკუთრებული ფაქტორები არ წარმოშობილა. კომპანია შპს „ტერმინალ ჯორჯიას“ მიერ მოწოდებული ინფორმაციის საფუძველზე ქ. რუსთავში ავტომობილებისთვის საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების გაწევის დაწყების ეტაპზე არანაირ გართულებას ადგილი არ ჰქონია. სააგენტო ყურადღებას აქცევს არამხოლოდ შესაბამის ბაზარზე უშუალოდ შესვლასთან დაკავშირებულ ბარიერებს, არამედ იმ ბარიერებსაც, რომელთა გადალახვაც აუცილებელია ბაზარზე არსებული (უფრო ზუსტად, ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში დამკვიდრებული) სუბიექტ(ებ)თან მიმართ მნიშვნელოვანი კონკურენციის გასაწევად.

შესაბამის ბაზარზე მიკადო ჯორჯიასთვის გასაწევი კონკურენციის ფარგლებში არსებული ბარიერები - კომპანია შპს „ქარ პარკის“ მიერ მოწოდებული ინფორმაციის შესაბამისად, ეკონომიკური აგენტის მცირე დატვირთვა აიხსნება შემდეგი ორი მიზეზით - ნაკლები ცნობადობა (1) და ადგილმდებარეობა (2). კომპანიის მითითებით, მომხმარებლისთვის, რომელიც ცდილობს ავტომობილის გაყიდვას, ბუნებრივია ურჩევნია თავისი ავტომობილი განათავსოს ისეთ ლოკაციაზე, რომელიც უფრო ცნობადია და შესაბამისად პერსპექტიული მყიდველების მეტი ნაკადი ეყოლება. კომპანია შპს „ტერმინალ ჯორჯიას“ მიერ მოწოდებული ინფორმაციის შესაბამისად, ამავე კომპანიის მცირე დატვირთვა, **მისი მოსაზრებით** შემდეგი მიზეზებით აიხსნება - მოსაზღვრე მეზობელ ქვეყნებში კანონმდებლობის ცვლილება იმპორტული ავტომობილების შესახებ (1) და ავტომობილების ამოყიდვის მიზნით დაწეული ფასები, რამაც ბევრ ავტოდილერს უარი ათქმევინა ამავე საქმიანობის გაგრძელებაზე (2).

კომპანია შპს „ქარ პარკის“ ნაკლები ცნობადობა და საქმიანობის ადგილმდებარეობა - სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულმა კომპანიამ მხოლოდ 2023 წლის ნოემბრის თვიდან დაიწყო M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარზე ოპერირება, რაც გამოსაკლევია

პერიოდის ფარგლებში (2021, 2022 და 2023 წლები) ერთმნიშვნელოვნად არასაკმარისი დროა ეკონომიკური აგენტის ცნობადობის გასაზრდელად (საუბარია მხოლოდ 2023 წლის ნოემბრისა და დეკემბრის თვეებზე). შესაბამისად, კომპანიას ესაჭიროება გარკვეული დრო იმისათვის, რომ მისი ცნობადობა გაიზარდოს და აღნიშნულის საფუძველზე კონკურენცია გაუწიოს მიკაძო ჯორჯიას, რომელიც დიდი ხანია შესაბამის ბაზარზე ოპერირებს (საყოველთაოდ ცნობილია). სააგენტო აღნიშნავს, რომ ეს გარემოება შესაძლებელია შეფასდეს, როგორც შესაბამის ბაზარზე არსებული შესვლის ერთ-ერთი ბარიერი, თუმცა აგრეთვე გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, თუ რამდენად სწრაფი და ეფექტური სტრატეგიით ოპერირებს ბაზარზე ახალი ეკონომიკური აგენტი. კერძოდ, მნიშვნელოვანია მისი საქმიანობის განვითარების ტემპები და მომხმარებლის მოზიდვის დინამიკაც. როგორც ირკვევა, ბაზარზე შესვლის შემდგომ შპს „ქარ პარკი“ მიმართავს გარკვეულ სარეკლამო საშუალებებს საკუთარი ცნობადობის გასაზრდელად - 1. კომპანიის ვებ-გვერდის შექმნა;³⁴ 2. ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე ბილბორდების განთავსება.³⁵ დღეის მდგომარეობით, მიუხედავად აღნიშნულისა, კომპანიის მიერ ოპერირებად საბაჟო-სატერმინალო ტერიტორიაზე განთავსებულია მანქანების არსებითად მცირე რაოდენობა საპარკინგე ადგილებთან შედარებით. სააგენტოსთან გამართულ საკონსულტაციო შეხვედრაზე კომპანიის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ კომპანია შესაბამის ბაზარზე ვერ გაიზარდა ისეთი ტემპებით რასაც მოელოდნენ, თუმცა დადებითი ტენდენცია შეინიშნება.³⁶ არსებული მდგომარეობით, ავტობაზრობას და შპს „კავკასიის ავტომპორტის“ მომხმარებელს მათ პარკინგზე არ გადმოუნაცვლია, რის ძირითად მიზეზადაც კომპანია ასახელებს ამ ავტობაზრობების პოპულარობას. კომპანიის ტერიტორიაზე ხალხის რაოდენობა ნაკლებია. მომხმარებლისათვის რუსთავში ავტობაზრობა „ავტობაზრობასთან“ ასოცირდება და მიდის იქ, ავტომპორტიორს კი ისეთ ტერიტორიაზე სურს მანქანის განთავსება, სადაც მეტი ხალხია, რათა მალე გაყიდოს ავტომობილი.³⁷ ამდენად, ეკონომიკური აგენტის განმარტებით, მხოლოდ ფასი არ არის განმსაზღვრელი იმისათვის, რომ მათ მეტი მომხმარებელი ჰყავდეთ - გადამწყვეტია პოპულარობის ფაქტორიც. შესაბამისად, სააგენტოს პოზიციით, კომპანიის განვითარების სტრატეგია მართალია ორიენტირებულია ეკონომიკური აგენტის ცნობადობის გაზრდაზე, მაგრამ მისი მიღწევა გარკვეულ ფინანსურ რესურსებთან და ხანგრძლივ დროსთან არის დაკავშირებული. სააგენტოს განმარტებით, აღნიშნული გულისხმობს შემდეგს - კომპანიას უწევს მომხმარებელთა დიდი ნაკადი ეტაპობრივად მოიზიდოს, რადგან მომხმარებელთა დიდი ოდენობის ძალიან მოკლე დროში შეძლებისდაგვარად სწრაფად მოზიდვა, მაღალ ფინანსურ რისკებთან არის დაკავშირებული, რის გამოც მისი ბიზნეს

³⁴ იხ., ვებ-გვერდი www.carpark.ge <ბოლო ნახვის თარიღი: 05.10.2024>.

³⁵ აღნიშნული სარეკლამო ბილბორდების ფოტოსურათები მოპოვებულია სააგენტოს თანამშრომლების მიერ ქ. რუსთავში სამსახურებრივი ვიზიტის ფარგლებში იხ., მოხსენებითი ბარათი (თარიღი: 29.07.2024; რეგ: N 03/848).

³⁶ შპს „ქარ პარკთან“ გამართული (ს/ნ 406378478) გამართული საკონსულტაციო შეხვედრის აუდიო ჩანაწერი - 21:53-21:58.

³⁷ შპს „ქარ პარკთან“ გამართული (ს/ნ 406378478) გამართული საკონსულტაციო შეხვედრის აუდიო ჩანაწერი - 22:09-23:40.

სტრატეგია ორიენტირებული არ არის აგრესიული კონკურენციის გაწევაზე. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში არსებობს რისკი იმისა, რომ კომპანიის მიერ გაწეული ფინანსური ხარჯები ვერ გამოიღებენ მისთვის სასურველ შედეგს ანუ ყველა საპარკინგე ადგილის სრული დატვირთვით შევსებას, სწორედ იმ მიზეზით, რომ მის კონკურენტს - მიკადო ჯორჯიას, დღეის მდგომარეობით უკვე გააჩნია მრავალი წლის განმავლობაში დამკვიდრებული მაღალი ცნობადობა მომხმარებლებში და მის დაძლევას ხანგრძლივი პერიოდი (პირობითად ორიდან სამ წლამდე) დასჭირდება.

მოცემულ შემთხვევაში სააგენტო, კომპანია მიკადო ჯორჯიას განიხილავს შესაბამისი ბაზრის ე.წ. „პიონერად“ (*First-Mover*), რომელსაც ამავე გარემოებიდან გამომდინარე მოპოვებული აქვს მაღალი კონკურენტული უპირატესობა. კერძოდ, *პიონერის კონკურენტული უპირატესობა* (*First-Mover Advantage - FMA*) გულისხმობს შემთხვევას, როდესაც კომპანია ამავე უპირატესობას მოიპოვებს, განსახილველი პროდუქტის ან/და მომსახურების პირველად შეთავაზების გზით შესაბამისი ბაზრის მომხმარებლისთვის.³⁸ აღნიშნული არ გულისხმობს მომხმარებლისთვის უბრალოდ სიახლის შეთავაზებას, არამედ საუბარია მნიშვნელოვანი საბაზრო წილის მოპოვებაზე, გარკვეული საბაზრო სტანდარტების დაწესებაზე და ლოიალურ მომხმარებელთა ბაზის შექმნაზე მანამდე, სანამ კონკურენტებს მიეცემათ შესაძლებლობა იგივე გააკეთონ.³⁹ კომპანია მიკადო ჯორჯიასთან მიმართებით შესაძლებელია შემდეგი მაგალითის მოყვანა - აშშ-ში კომპანია უბერი (*Uber*), რომელიც ბაზარზე შესვლის მიუხედავად, მაინც არ ითვლებოდა ამავე ბაზრის პირველ მონაწილედ, მიჩნეულ იქნა ერთ-ერთ პირველ სუბიექტად, რომლის საქმიანობაც აქტიურად ფართოვდებოდა და ტერმინის „*Ridesharing*“ სინონიმად იქცა ამავე სახელმწიფოში.⁴⁰ მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ კომპანია მიკადო ჯორჯია არ არის შესაბამისი ბაზრის მონაწილე პირველი სუბიექტი, რომელიც ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებას სთავაზობს მომხმარებლებს, თუმცა დაახლოებით 12 წლის განმავლობაში, შეიძლება ითქვას, რომ ის ჩამოყალიბდა ქ. რუსთავის ავტობაზრობის სინონიმად. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ამავე კომპანიას შესაბამისი ბაზრის ახალ სუბიექტებთან მიმართებით გააჩნია არა უბრალოდ შედარებითი, არამედ „*პიონერის კონკურენტული უპირატესობა*“, ამავე ბაზარზე დამკვიდრებული საბაზრო პოზიციის, აგრეთვე ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ჩამოყალიბებული ცნობადობისა და მომხმარებელთა მიჩვევის გათვალისწინებით. სამეცნიერო ლიტერატურაში ერთმანეთისგან გამიჯნულია *პიონერის გრძელვადიანი და მოკლევადიანი კონკურენტული უპირატესობა*⁴¹ - სააგენტოს შეფასებით, მიკადო ჯორჯიას ერთმნიშვნელოვნად გააჩნია *პიონერის გრძელვადიანი კონკურენტული უპირატესობა*, რადგან აღნიშნული ეკონომიკური აგენტი არსებითად ხანგრძლივი დროის განმავლობაში დომინირებს მის მიერ შეთავაზებული მომსახურების სფეროში.

³⁸ იხ., ვებ-გვერდი www.peakframeworks.com <ბოლოს ნახვის თარიღი: 05.10.2024>.

³⁹ იხ., ვებ-გვერდი www.peakframeworks.com <ბოლოს ნახვის თარიღი: 05.10.2024>.

⁴⁰ იხ., ვებ-გვერდი www.peakframeworks.com <ბოლოს ნახვის თარიღი: 05.10.2024>.

⁴¹ Suarez, F. F., & Lanzolla, G. (2005). The Half-Truth of First-Mover Advantage. *Harvard Business Review*, 83(4), 121-127.

ხსენებულ კატეგორიასთან აგრეთვე დაკავშირებულია შემდეგი სახის ცნება - *ქსელური ეფექტი*, რომლის არსებობაც სააგენტოს პოზიციით, მიმდინარე მოკვლევის ფარგლებში დგინდება. კერძოდ, მაღალი საბაზრო ძალაუფლების მქონე კომპანიას შეუძლია მოიპოვოს *თვითგანმამტკიცებელი (Self-Reinforcing) კონკურენტული უპირატესობა* - რაც უფრო მეტი მომხმარებელი და კლიენტი ჰყავს მოქმედ ეკონომიკურ აგენტს, მით უფრო მიმზიდველი ხდება მისი მომსახურებაც, რაც ართულებს შესაბამისი ბაზრის ახალი მონაწილეებისათვის მომხმარებელთა გადაბირებას ან საკუთარი კონკურენტული ქსელის შექმნას.⁴² *ქსელური ეფექტი*, შესაბამის ბაზარზე შესვლით დაინტერესებული სუბიექტებისათვის, ამავე ბაზარზე შესვლის ერთ-ერთი ბარიერია.⁴³ მიიჩნევა, რომ ბაზარზე *ქსელური ეფექტის* არსებობა დგინდება იმ შემთხვევაში, როდესაც მომხმარებლების მიერ კონკრეტული პროდუქტისგან/მომსახურებისგან მიღებული ზოგადი სარგებელი დამოკიდებულია არა მხოლოდ ამავე პროდუქტის/მომსახურების პირადი მოხმარების შესაძლებლობაზე, არამედ სხვა მომხმარებელთა რაოდენობაზეც. ასეთი შემთხვევა *პირდაპირ ქსელურ ეფექტად* მიიჩნევა. *არაპირდაპირი ქსელური ეფექტი* წარმოიშობა მაშინ, როდესაც პროდუქტის ღირებულება მომხმარებლისთვის იზრდება იმის გამო, რომ თავის მხრივ დამატებითი პროდუქტების რაოდენობა და მრავალფეროვნება გაიზარდა.⁴⁴

მოცემულ შემთხვევაში, გამოსაკვლევი პერიოდის განმავლობაში (2021, 2022 და 2023 წლები), დგინდება მიკადო ჯორჯიას საკუთრებაში არსებულ საბაჟო-სატერმინალ ტერიტორიაზე ავტომობილების დატვირთვის (ე.ი. საერთო მოხმარების დონის) ერთმნიშვნელოვანი ზრდა. ცხადია, აღნიშნული გარემოება თავის მხრივ ხელს უწყობს ქსელური ეფექტის წარმოშობას - რაც უფრო მეტად იზრდება მიკადო ჯორჯიას მომხმარებელთა რაოდენობა, მით უფრო ღირებული ხდება მისი მომსახურებით სარგებლობაც, რაც ხელისშემშლელი ფაქტორია შესაბამის ბაზარზე შესული ახალი სუბიექტებისათვის მომხმარებლების მოზიდვის თვალსაზრისით და ეს გარემოებაც სააგენტოს მიერ შესაბამის ბაზარზე შესვლის ერთ-ერთ მაღალ ბარიერად მიიჩნევა.

ამავე საკითხთან დაკავშირებულია კომპანიის მიერ საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობაც და მოცემულ შემთხვევაში მისი, როგორც ცალკე არსებული ბარიერის განხილვა სააგენტოს მიზანშეწონილად არ მიაჩნია. კერძოდ, შპს „ქარ პარკის“ მიერ ოპერირებადი ტერიტორია მდებარეობს ქ. რუსთავში, 21-ე მიკრო რაიონში. ის განთავსებულია ქ. რუსთავის ერთ-ერთ ცენტრალურ მოედანთან, რაც ერთმნიშვნელოვნად განაპირობებს მის სტრატეგიულ მდებარეობას ანუ ტერიტორიის მაქსიმალური ხილვადობა

⁴² იხ., ევროკომისიის საქმე Microsoft (2004) პარაგრ. 418, 515–517.

⁴³ Case COMP/C-3/37.792 Microsoft, პარაგრ. 420

https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/37792/37792_4177_1.pdf

⁴⁴ იქვე.

უზრუნველყოფილია მისი ქალაქის ერთ-ერთ ცენტრალურ მოედანთან განთავსების მეშვეობით. სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ მიკადო ჯორჯიას საკუთრებაში არსებული საბაჟო-სატერმინალო ტერიტორია საყოველთაოდ ცნობილია არა მარტო ქ. რუსთავის, არამედ ზოგადად საქართველოში მცხოვრები, ისევე როგორც უცხოელი პირებისათვის/ავტოექსპორტიორებისათვის. ცალსახაა, რომ შპს „ქარ პარკის“ მიერ საქმიანობის დაწყების საწყის ეტაპზე, მიკადო ჯორჯიას საბაჟო-სატერმინალო ტერიტორიის ადგილმდებარეობა ცნობადობის თვალსაზრისით არსებითი უპირატესობით სარგებლობს, რაც გამომდინარეობს ზემოთ აღნიშნული კატეგორიებიდან - *პიონერის კონკურენტული უპირატესობა და ქსელური ეფექტი*.

მოსაზღვრე მეზობელ ქვეყნებში კანონმდებლობის ცვლილება იმპორტული ავტომობილების შესახებ - მოცემულ შემთხვევაში სააგენტო მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ საუბარია საქართველოს მოსაზღვრე ორ მეზობელ სახელმწიფოზე: აზერბაიჯანი⁴⁵ და რუსეთი.⁴⁶ სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოების არსებობას, რომელზეც შპს „ტერმინალ ჯორჯია“ მიუთითებს, თუმცა ცხადია ამავე გარემოებას შემზღვეველი ეფექტი გააჩნია არა მხოლოდ აღნიშნული კომპანიის, არამედ გარკვეულწილად მიკადო ჯორჯიას მიმართაც. შესაბამისად, ხსენებული გარემოება კომპანიათა საქმიანობის პროცესში გარკვეულწილად ხელისშემშლელი ფაქტორია მთლიანად შესაბამისი ბაზრის ფუნქციონირებისათვის და არა მხოლოდ შპს „ტერმინალ ჯორჯიასათვის“. აგრეთვე, აუცილებლად გასათვალისწინებელია, რომ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში ამავე გარემოებას ხელი არ შეუშლია მიკადო ჯორჯიასათვის მის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე პერიოდულად გაეზარდა ავტომობილების დატვირთვა (მოკვლევის პერიოდის ფარგლებში - 2021, 2022 და 2023 წლები). მიუხედავად ამისა, გასათვალისწინებელია, რომ მიკადო ჯორჯიასათვის აღნიშნული ფაქტორის დაძლევა, შპს „ტერმინალ ჯორჯიასთან“ შედარებით მარტივია, რადგან იგი, როგორც აღინიშნა განეკუთვნება შესაბამისი ბაზრის ე.წ. *პიონერის* კატეგორიას. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაბამის ბაზარზე შესული ახალი სუბიექტი ბუნებრივია უფრო მეტად ზარალდება ხსენებული საერთო ეკონომიკური ფაქტორით, ვიდრე ამავე ბაზარზე ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში დამკვიდრებული ეკონომიკური აგენტი.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, შპს „ტერმინალ ჯორჯიას“ მხრიდან დასახელებული ეს გარემოება სააგენტოს მიერ მიჩნეულია ამავე კომპანიისათვის მნიშვნელოვანი კონკურენტუნარიანობის მოპოვების კუთხით მაღალ ბარიერად.

⁴⁵ დეტალური ინფორმაციისათვის იხ., <https://bm.ge/news/azerbaijani-sakhmeleto-sazghvars-oqtombershits-ar-gakhsnis-shezhudva-1-el-ianvramde-gakhangrdzlivda> <ბოლო ნახვის თარიღი: 07.10.2024>.

⁴⁶ დეტალური ინფორმაციისათვის იხ., <https://www.businessinsider.ge/ka/sakartvelodan-rusetshi-26-avtomobili-gavida-reeksporti-istoriul-minimumzea> <ბოლო ნახვის თარიღი: 07.10.2024>.

ავტომობილების ამოყიდვის მიზნით დაწეული ფასები, რამაც ბევრ ავტოდილერს უარი ათქმევინა ამავე საქმიანობის გაგრძელებაზე - მოცემულ შემთხვევაში შპს „ტერმინალ ჯორჯიას“ მოსაზრება, არ არის ამავე კომპანიის მხრიდან წარმოდგენილი რაიმე სახის მტკიცებულებით დადასტურებული. თუმცა სააგენტო მიუთითებს შემდეგ გარემოებაზე - იმ შემთხვევაშიც, თუ ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან წარმოდგენილი მოსაზრება სინამდვილეს შეესაბამება, მიუხედავად ამისა, 2021-2023 წლების მდგომარეობით საქართველოში ერთმნიშვნელოვნად გაზრდილია ავტომობილების იმპორტის საერთო დონე.⁴⁷ აგრეთვე თავის მხრივ გაზრდილია მიკადო ჯორჯიას საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე ავტომობილების დატვირთვაც (მოკვლევის პერიოდის ფარგლებში - 2021, 2022 და 2023 წლები). გარდა აღნიშნულისა, შპს „ტერმინალ ჯორჯიამ“ 2023 წლის სექტემბრის თვიდან დაიწყო ოპერირება, რაც ამავე წლის დეკემბრის ჩათვლით, 4-თვიანი პერიოდის გათვალისწინებით, **არსებითად** მცირე ხანგრძლივობის დროა ავტორეალიზატორებში საკმარისი ცნობადობის მოსაპოვებლად. ამავე გარემოებების ერთობლიობაზე დაყრდნობით სააგენტო აღნიშნავს, რომ მიკადო ჯორჯიას დატვირთვა გაზრდილია იმ დაშვებითაც კი, რომლის მიხედვით ბევრმა ავტოდილერმა უარი თქვა საქმიანობის გაგრძელებაზე და აღნიშნული გათვალისწინებით შესაბამის ბაზარზე ერთმნიშვნელოვნად დგინდება მიკადო ჯორჯიასათვის კონკურენციის გასაწევად მაღალი ბარიერის არსებობა.

აღსანიშნავია შემდეგი - ზემოთ განხილული გარემოებები სააგენტოს მიერ აგრეთვე, მიიჩნევიან ქ. რუსთავეში M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარზე ავტობაზრობისათვის მნიშვნელოვანი კონკურენციის გასაწევად არსებულ მაღალ ბარიერებად.

სააგენტო ითვალისწინებს საუკეთესო ევროპულ პრაქტიკას, საქმეში არსებულ ფაქტობრივ გარემოებებს და შესაბამის ბაზრებთან მიმართებით აღნიშნავს შემდეგს:

2023 წლის განმავლობაში ახალი ეკონომიკური აგენტები შევიდნენ ქ. რუსთავეში M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარზე, არსებითად დაბალი ტარიფების დაწესების გზით, ხოლო 2024 წლისთვის - კომპანია შპს „ქარ პარკი“ აპირებს არასაბაჟო-არასატერმინალო ავტობაზრობისთვის ტერიტორიის გახსნასაც ასევე არსებითად დაბალი ტარიფით.

მიუხედავად აღნიშნულისა, ერთმნიშვნელოვნად დგინდება შესაბამის ბაზრებზე შესული ახალი სუბიექტებისათვის ისეთი მაღალი ბარიერების არსებობა, როგორცაა:

⁴⁷ იხ., საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ოფიციალური ვებ-გვერდი - <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/638/importi>; ფაილი დასახელებით - იმპორტი სასაქონლო პოზიციების მიხედვით (HS 4 ნიშნა) 2015-2025 წლებში.

1. პიონერის კონკურენტული უპირატესობა. 2. ქსელური ეფექტი. 3. ავტომობილების იმპორტზე დაწესებული შეზღუდვები, რაც მნიშვნელოვან შემზღუდველ ეფექტს იწვევს შესაბამისი ბაზრის ახალი სუბიექტების საქმიანობის განვითარების კუთხით.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, დგინდება მოკვლევის ფარგლებში განსაზღვრული ორივე შესაბამისი ბაზრის მიმართ, მოპასუხე ეკონომიკური აგენტებისადმი მნიშვნელოვანი კონკურენციის გასაწევად, მაღალი ბარიერების არსებობა.

შუალედური დასკვნა

სააგენტომ, განხორციელებული მოკვლევის ფარგლებში დაადგინა მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების მაღალი საბაზრო წილების არსებობა შესაბამის ბაზრებზე გამოსაკვლევი პერიოდის განმავლობაში, ხოლო ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკის შესაბამისად, აგრეთვე გამოკვლეულ და დადგენილ იქნა შესაბამის ბაზრებზე შესვლის (მოპასუხე ეკონომიკური აგენტებისადმი კონკურენციის გაწევის) მაღალი ბარიერების არსებობა.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, ერთმნიშვნელოვნად დგინდება, რომ ავტობაზრობას და მიკადო ჯორჯიას დომინანტური მდგომარეობა უკავიათ ცალ-ცალკე, შესაბამის ბაზრებზე, როგორც საბაზრო წილების, აგრეთვე შესაბამის ბაზრებზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტებისადმი კონკურენციის გაწევის მაღალი ბარიერების არსებობის თვალსაზრისით. შესაბამისად, სააგენტომ მოკვლევის შედეგად დაადგინა საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე შემდეგი გარემოებების არსებობა:

- ქ. რუსთავში M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარზე 2021, 2022 და 2023 წლების მიხედვით, ავტობაზრობას დომინანტური მდგომარეობა უკავია, რაც დადასტურებულია ამავე პერიოდის განმავლობაში მისი მაღალი საბაზრო წილის (40%-იან ნიშნულზე მეტი) და შესაბამის ბაზარზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტისადმი კონკურენციის გაწევის მაღალი ბარიერის არსებობით.

- ქ. რუსთავში M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარზე 2021, 2022 და 2023 წლების მიხედვით მიკადო ჯორჯიას დომინანტური მდგომარეობა უკავია, რაც დადასტურებულია ამავე პერიოდის განმავლობაში მისი მაღალი საბაზრო წილის (40%-იან ნიშნულზე მეტი) და შესაბამის ბაზარზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტისადმი კონკურენციის გაწევის მაღალი ბარიერის არსებობით.

თავი V. ევროკავშირის კანონმდებლობისა და სასამართლო პრაქტიკის მიმოხილვა არასამართლიანად მაღალი ფასის დაწესების თაობაზე

ევროკავშირის სამართალში არასამართლიანად მაღალი (ჭარბი) ფასის რეგულირების სამართლებრივი საფუძველი ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ შეთანხმების (შემდგომში - TFEU) 102-ე მუხლის „ა“ პუნქტში გვხვდება.⁴⁸ ეს დებულება არ ეხება ცალსახად ჭარბ ფასებს, მაგრამ სასამართლო პრაქტიკით დადგენილია, რომ იგი გამოიყენება დომინანტური მდგომარეობის მქონე სუბიექტის მიერ არასამართლიანად მაღალი ფასების დაწესების აღმოსაფხვრელად.⁴⁹ შესაბამისად, ამ მუხლის საფუძველზე აკრძალულია დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება, რომლის ერთ-ერთ გამოვლინებადაც მიიჩნევა შესყიდვის ან გაყიდვის არასამართლიანი ფასის პირდაპირ ან არაპირდაპირ დადგენა.

ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს განმარტებით, დომინანტური მდგომარეობა გულისხმობს ისეთი ეკონომიკური ძალაუფლების ქონას, რომელიც საშუალებას იძლევა, სუბიექტმა იმოქმედოს თავისი კონკურენტების, კლიენტებისა და საბოლოო მომხმარებლებისაგან დამოუკიდებლად და შესაბამის ბაზარზე შეზღუდოს ეფექტიანი კონკურენცია.⁵⁰ კონკურენციის კანონმდებლობის შესაბამისად ეკონომიკური აგენტის მხრიდან დომინანტური მდგომარეობის ფლობა აკრძალული არ არის, არამედ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკურ აგენტს სპეციალური პასუხისმგებლობა აკისრია იმის უზრუნველსაყოფად, რომ მისმა ქმედებამ ზიანი არ მიაყენოს ბაზარზე არსებულ კონკურენტულ გარემოს.

მართალია ერთმანეთისგან განსხვავებული მეთოდები შეიძლება იქნეს გამოყენებული იმის დასადგენად არის თუ არა სადავო ფასი არასამართლიანად მაღალი, თუმცა საქმეში *United Brands v Commission* [UBC]⁵¹ სასამართლოს მიერ შემოთავაზებულ იქნა ორსაფეხურიანი ტესტი, რომელიც გამოიყენება არასამართლიანად მაღალი ფასის არსებობის დადგენისათვის. კერძოდ, ამ ტესტით ფასდება:

(1) არის თუ არა ფასი ჭარბი ეკონომიკური აგენტის დანახარჯებთან მიმართებით

და

⁴⁸ ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულება, მუხლი 102, 30.3.2010, OJ C 83.

⁴⁹ მაგ., საქმე 26/75 *General Motors v Commission* [1975] ECR 1367; საქმე 27/76 *United Brands v Commission* [1978] ECR 207; საქმე 30/87 *Corinne Bodson v Pompes Funebres* [1998] ECR 2479; საქმე 110/99 *Lucazeau v SACEM* [1989] ECR 2811.

⁵⁰ Case 27/76, “United Brands”, ECLI:EU:C:1978:22, პარაგრაფი 65.

⁵¹ C-27/76 - *United Brands v Commission* [1978] ECLI:EU:C:1978:22.

(2) ფასი არასამართლიანია თავისთავად, თუ კონკურენტ(ებ)ის პროდუქტის/მომსახურების ფასთან შედარებით.⁵²

1. საერთაშორისო გამოცდილება

➤ *General Motors-ის საქმე*

ჯენერალ მოტორსის საქმეზე, 1974 წელს, ევროკომისიამ (შემდგომში - „კომისია“) პირველად განიხილა საკითხი ექსპლუატატორული ხასიათის კანონდარღვევის შესახებ.⁵³ კომისიამ დაადგინა, რომ კომპანია General Motors Continental NV (შემოკლებით - „GMC“) დომინანტურ მდგომარეობას ფლობდა ბელგიაში იმპორტირებული ოპელის მარკის სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირებისა და შესაბამისობის სერტიფიკატების გაცემის ბაზარზე.⁵⁴ აგრეთვე კომისიამ დაადგინა, რომ GMC, ოპელის მარკის სატრანსპორტო საშუალებების პარალელურ იმპორტიორებს ჭარბ ფასებს უწესებდა შესაბამისობის სერტიფიკატების გაცემის სანაცვლოდ, შემდეგი მტკიცებულებების საფუძველზე:

1. კომპანიის მიერ დაწესებული ფასი გაორმაგდა და GMC-იმ გაორმაგებისას გაითვალისწინა არა მხოლოდ იმ ხარჯების ოდენობა, რომელიც რეგულარულად დაკავშირებული იყო შესაბამისობის შემოწმების პროცესთან, არამედ ასევე ის ხარჯებიც, რომლებიც ერთჯერად (არარეგულარულ) ხასიათს ატარებდნენ ამავე სერტიფიკატის მოპოვების პროცესში.⁵⁵

2. კომპანიის მიერ ფასის დაწესებისას, ის ხელმძღვანელობდა ექსკლუზიურად (მხოლოდ) ჯენერალ მოტორსის ამერიკულ მოდელებთან დაკავშირებული ხარჯების მონაცემებით, მაშინ როდესაც ოპელის მარკის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის შესაბამისობის სერტიფიკატის მოპოვების პროცესისათვის უფრო დაბალი ხარჯების გაღებას ჰქონდა ადგილი.⁵⁶

⁵² საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტო, გზამკვლევი - ეკონომიკური აგენტების საქართველოს კონკურენციის კანონმდებლობით გათვალისწინებული ვალდებულებები, 2022 წ. გვ. 19; ხელმისაწვდომია: https://gcca.gov.ge/uploads_script/legislation/tmp/php15TSCP.pdf, ასევე იხ., United Brands v Commission, პარაგრაფი 252.

⁵³ General Motors (Case IV/28.851) Commission Decision [1974] OJ L 29/14.

⁵⁴ იქვე., პარაგრაფი 7.

⁵⁵ იქვე., პარაგრაფი 8.

⁵⁶ იქვე.

3. ბელგიური კომპანიები, რომლებიც ოპერირებდნენ მწარმოებლების მიერ ავტორიზებული აგენტების სახით, ორჯერ უფრო ნაკლებ ფასს აწესებდნენ იმავე სახის მომსახურებაზე, ვიდრე კომპანია GMC.⁵⁷

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, კომისიამ დაადგინა არსებითი სხვაობა რეალურად გაწეულ ხარჯებსა და კომპანიის მიერ დაწესებულ ფასებს შორის. ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლომ დაადასტურა ის გარემოება, რომ ისეთი ფასის დაწესება, რომელიც ჭარბია მომსახურების ეკონომიკურ ღირებულებასთან მიმართებით, შეიძლება მიჩნეულ იქნეს არასამართლიანად და ასეთ შემთხვევაში დადგინდეს დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების ფაქტი.⁵⁸ მიუხედავად აღნიშნულისა, სასამართლომ გააუქმა კომისიის გადაწყვეტილება იმ საფუძველით, რომ საქმეში არსებობდა ობიექტურად გამამართლებელი გარემოებები, რომელიც არ იქნა კომისიის მიერ გათვალისწინებული, კერძოდ, კომისიის მიერ მოკვლევის განხორციელებამდე GMC-იმ ძალიან ოპერატიულად შეამცირა ფასები და ისინი შესაბამისობაში მოიყვანა რეალურად გაწეულ ხარჯებთან. აგრეთვე, მომხმარებლებს აუნაზღაურა ფასის სიჭარბის გამო გადახდილი თანხებიც.⁵⁹ ეს ყველაფერი კომპანიამ გააკეთა საკუთარი გადაწყვეტილებით, კომისიის ჩარევამდე.⁶⁰

➤ *United Brands-ის საქმე*

განსახილველ საქმეზე ევროკომისიამ დაადგინა, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის პროდუქტის - ბანანის ფასი გერმანიაში, დანიაში, ჰოლანდიაში და ბელგია/ლუქსემბურგში ძალიან მაღალი იყო ამავე კომპანიის იდენტური ბანანის ფასთან შედარებით ირლანდიაში, ზოგჯერ სხვაობა 100%-საც შეადგენდა. აგრეთვე, იგივე მონაცემი ანალოგიურად ძალიან მაღალი იყო სხვა ბრენდების ბანანების ფასთან შედარებით.⁶¹ კომისიის შეფასებით, იმ შემთხვევაში, თუ მიმწოდებელს შეუძლია გარკვეული პროდუქტი გაყიდოს დაბალ ფასად ერთ კონკრეტულ ქვეყანაში და ნახოს მოგება, მაშინ აღნიშნულიდან გამომდინარეობს, რომ სხვა ქვეყანაში არსებითად მაღალი ფასის დადგენა იგივე პროდუქტისათვის არასამართლიანია.

ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლომ გააუქმა კომისიის გადაწყვეტილება ჭარბი ფასის დადგენის ნაწილში, საქმეში არსებული არასაკმარისი მტკიცებულებების გამო. კერძოდ, სასამართლომ განმარტა, რომ ფასი ჭარბია და შესაძლებელია დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებაზე მიუთითებდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც მას არ

⁵⁷ იქვე.

⁵⁸ Case 26/75 General Motors Continental NV v Commission [1975] ECR I-1367, პარაგრაფი 12.

⁵⁹ იქვე., პარაგრაფი 19-22.

⁶⁰ *ცერცვაძე გ.*, კონკურენციის სამართალი - ევროპული მოდელი საქართველოსთვის ტომი I, თბილისი, 2020, 251.

⁶¹ Case IV/26.699 Chiquita, Commission Decision of 17 December 1975, OJ L 95 of 9 April 1976.

გააჩნია გონივრული კავშირი მიწოდებული პროდუქტის ეკონომიკურ ღირებულებასთან.⁶² სასამართლოს განმარტების მიხედვით, ფასის სიჭარბე უნდა დადგინდეს ობიექტურად - განსახილველი პროდუქტის გასაყიდი ფასის შედარებით ამავე პროდუქტის წარმოების ხარჯებთან, რაც თავის მხრივ გაამჟღავნებს კომპანიის მოგების მარჟას.⁶³ აგრეთვე სასამართლომ განმარტა, რომ კომისიას უნდა დაედგინა შემდეგი: 1. არის თუ არა ფასი ჭარბი ეკონომიკური აგენტის დანახარჯებთან მიმართებით და 2. ფასი არასამართლიანია თავისთავად, თუ კონკურენტ(ებ)ის ფასთან შედარებით.⁶⁴ სასამართლომ სპეციალურად მიუთითა იმ ფაქტზეც, რომ კომისია შეზღუდული არ არის ეკონომიკური ანალიზისას გამოიყენოს სხვადასხვა ალტერნატიული მეთოდი, თუ ასეთი მეთოდები ეკონომიკურ თეორიაში არსებობს და კონკრეტული საქმის გარემოებების გათვალისწინებით მისი გამოყენება შესაძლებელია.⁶⁵ გარდა აღნიშნულისა, სასამართლომ გააკრიტიკა კომისიის გადაწყვეტილება იმ კუთხით, რომ მან არ გაითვალისწინა შემდეგი გარემოებები - 1. საქმეში არსებობდა მტკიცებულება, რომლითაც დასტურდებოდა, რომ ირლანდიის ტერიტორიაზე დაწესებული ბანანის ფასის სავარაუდო სიჭარბის მიუხედავად, კომპანიამ ზარალი განიცადა.⁶⁶ 2. ბანანზე დაწესებული ფასები დაახლოებით 20 წლის განმავლობაში სტაბილური იყო. საბოლოოდ, სასამართლომ შეაფასა, რომ კომპანია Chiquita-ს ბანანის ფასის ძირითად კონკურენტებთან შედარებით 7%-ით მაღალი იყო, რაც თავისთავად, ავტომატურად არ ნიშნავს იმას, რომ ფასი ჭარბია და შესაბამისად არასამართლიანი.⁶⁷

➤ ***British Leyland-ის საქმე***

აღნიშნული საქმე პირველია, სადაც ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლომ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება დაადგინა ჭარბი ფასწარმოქმნის შემთხვევაში.⁶⁸ საქმის ფარგლებში დადგინდა, რომ კომპანია British Leyland შესაბამის ბაზარზე, რომელიც შესაბამისობის სერტიფიკატების გაცემას შეეხებოდა, ადმინისტრაციულ მონოპოლიას ფლობდა. ეს უკანასკნელი გარემოება დილერებს ეკონომიკურად დამოკიდებულს ხდიდა ამავე კომპანიის მიერ დაწესებულ ფასებზე.⁶⁹ სასამართლომ განმარტა, რომ ეკონომიკური აგენტი საკუთარ დომინანტურ მდგომარეობას ბოროტად იყენებს მაშინაც, როდესაც მას გააჩნია ადმინისტრაციული მონოპოლია და საკუთარი მომსახურების გასაწევად ისეთ ფასს ადგენს, რომელიც მიწოდებული მომსახურების ეკონომიკურ ღირებულებასთან შედარებით არაპროპორციულია.⁷⁰

⁶² იქვე., პარაგრაფი 250.

⁶³ იქვე., პარაგრაფი 251.

⁶⁴ იქვე., პარაგრაფი 252.

⁶⁵ *ცერცვაძე გ.*, კონკურენციის სამართალი - ევროპული მოდელი საქართველოსთვის ტომი I, თბილისი, 2020, 251.

⁶⁶ იქვე., პარაგრაფი 261.

⁶⁷ იქვე., პარაგრაფი 266.

⁶⁸ Case 226/84 British Leyland plc v Commission [1986] ECR 3263.

⁶⁹ იქვე., პარაგრაფი 9.

⁷⁰ იქვე., პარაგრაფი 27.

სასამართლომ კომპანიის მიმდინარე (არსებული) ფასი შეადარა წარსულში მის მიერ დაწესებულ ფასს. ამავე საქმეზე დადგინდა, რომ მარცხენასაჭიანი ტრანსპორტისთვის ფასი გაიზარდა გამოსაკვლევ პერიოდის განმავლობაში 25 UKL-დან 150 UKL-მდე დილერებისთვის, ხოლო 100 UKL-მდე კერძო პირებისთვის იმის პარალელურად, რომ მარჯვენასაჭიანი ტრანსპორტისთვის მომსახურების საფასური უცვლელად დარჩა. განსახილველი ფასის ზრდა არ იყო გამართლებული ხარჯების ზრდით - აღნიშნულის სანაცვლოდ, ფასი გაიზარდა მხოლოდ იმ მოტივით, რომ მარცხენასაჭიანი ტრანსპორტის რე-იმპორტი ნაკლებად მიმზიდველი გამხდარიყო.⁷¹

➤ *SACEM-ის საქმე*

ხსენებული საქმის ფარგლებში, ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს ეთხოვა, წინასწარი განხილვის ფორმატში განემარტა შემდეგი საკითხი - რომელი ანალიტიკური ჩარჩო უნდა იქნეს გამოყენებული იმისათვის, რომ დადგინდეს არის თუ არა დისკოტეკის ოპერატორების მიერ გადასახდელი როიალტები არასამართლიანი, რომელთა დაკისრებასაც ადგილი აქვს საფრანგეთში, შესაბამისი ეროვნული ორგანიზაციის (SACEM) მიერ. აღნიშნული ორგანიზაცია მართავს საავტორო უფლებებს მუსიკალურ ნაწარმოებებზე.

სასამართლომ ფოკუსირება მოახდინა იმაზე, რომ შეედარებინა დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ დაწესებული ფასები მსგავსი საქმიანობის განმახორციელებელი კომპანიების ფასებთან მეზობელ ქვეყნებში და განმარტა, რომ იმ შემთხვევაში, თუ SACEM-ის მიერ დადგენილი ფასები მნიშვნელოვნად მაღალი იქნებოდა იმ ფასებთან შედარებით, რომელიც სხვა წევრ სახელმწიფოებში იყო განსაზღვრული - ეს უკანასკნელი გარემოება ფასების სიჭარბის ინდიკატორად უნდა ყოფილიყო მიჩნეული. ასეთი გარემოების დადგენის შემთხვევაში, მტკიცების ტვირთი უნდა შებრუნდეს დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიმართ, რომელმაც ობიექტურად უნდა დაასაბუთოს, თუ რა გარემოებები განაპირობებს ფასთა შორის სხვაობას გამოსაკვლევ წევრ სახელმწიფოსა და ყველა სხვა წევრ სახელმწიფოს შორის.⁷² ამავე განხილვის ფარგლებში, სასამართლომ არ გაითვალისწინა ორგანიზაციის მიერ რეალურად გაწეული ხარჯები და შესაბამისად, იყო თუ არა დაკისრებული ფასი ჭარბი გაწეულ ხარჯებთან მიმართებით. მიუხედავად ამისა, აღსანიშნავია, გენერალური ადვოკატის იაკობსის მოსაზრება, რომლის მიხედვით ხსენებული ტესტის გამოყენება არ იყო რელევანტური, საქმის კონტექსტის გათვალისწინებით. კერძოდ, შეუძლებელია იმ ნაწარმოების ღირებულების დადგენა, რომელიც წარმოსახვის ნაყოფია - მაგალითად ისეთის,

⁷¹ იქვე, პარაგრაფი 29.

⁷² C-110/88 - Lucazeau and Others v SACEM and Others, პარაგრაფი 25.

როგორცაა მუსიკალური ნაწარმოები, თუმცა აღნიშნული არ ნიშნავს იმას, რომ ზემოთ ხსენებული ტესტი ზოგადად არასწორია.⁷³ ამავე ადვოკატის მოსაზრების თანახმად, SACEM-ის მიერ დადგენილი როიალტების დონის შედარება მისსავე კონკურენტებთან მიმართებით შეუძლებელი იყო, რადგან აღნიშნულ ორგანიზაციას კონკურენტები არ ჰყავდა. სასამართლომ დაადგინა, რომ მაღალი ფასები ვერ იქნებოდა გამართლებული ასეთივე მაღალი საოპერაციო ხარჯებით, რადგან მათი დადგენის მიზეზი შესაბამის ბაზარზე კონკურენციის ნაკლებობა იყო.⁷⁴ იმ შემთხვევაშიც, როდესაც განსახილველი კომპანიის ადმინისტრაციული ხარჯები შესაბამის ბაზარზე, უფრო მაღალია მეზობელ ქვეყნებთან შედარებით - ფასები, რომელსაც აღნიშნული კომპანია ადგენს, მაინც ჭარბად შეიძლება ჩაითვალოს იმ პირობით, თუ აღნიშნული ფასები მნიშვნელოვნად აჭარბებს ამავე კომპანიის მიერ გაწეული ხარჯების მოცულობას.

➤ *Deutsche Post-ის საქმე*

კომისიამ დაადგინა, რომ საფოსტო კომპანია (DP), რომელიც სახელმწიფო საკუთრებაში იმყოფებოდა და გერმანული კანონმდებლობის საფუძველზე ევალეზებოდა ძირითადი, ერთიანი საფოსტო სერვისების განხორციელება გერმანიის მთელ ტერიტორიაზე, ფლობდა დომინანტურ მდგომარეობას შესაბამის ბაზარზე (გერმანიის ტერიტორიაზე საერთაშორისო გზავნილების ჩაბარების სერვისი). ეკონომიკური აგენტის მხრიდან დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას ადგილი ჰქონდა 4 (ოთხი) სხვადასხვა სამართლებრივი არგუმენტის საფუძველზე, რომელთა შორისაც იყო არასამართლიანად მაღალი ფასების დაწესება. მოცემული საქმის ფარგლებში, ნაკლებად იყო განხილვის საგანი მომხმარებლების ექსპლუატაცია არასამართლიანად მაღალი ფასების დადგენის გამო. მიუხედავად ამისა, კომისიამ აღნიშნა, რომ გამოსაკვლევი ფასის სამართლიანობა შეიძლება შემოწმდეს ამავე ფასის შედარების გზით პროდუქტის ან მომსახურების ეკონომიკურ ღირებულებასთან. კომისიამ განმარტა, რომ ისეთ ბაზარზე, რომელიც ღიაა კონკურენციისთვის, გონივრული ტესტი, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს - დომინანტი ეკონომიკური აგენტის ფასის შედარებაა მისივე კონკურენტების ფასებთან.⁷⁵ მიუხედავად ამისა, მოცემულ საქმეში შეუძლებელი იყო კონკურენტის ფასებთან განსახილველი ფასის შედარება, რადგან საფოსტო კომპანია ფართო მონოპოლიას ფლობდა. აგრეთვე, შესაძლებელი არ იყო დეტალური ანალიზი ამავე კომპანიის მომსახურების საშუალო დანახარჯებთან დაკავშირებითაც გამოსაკვლევი პერიოდის განმავლობაში, რადგან კომისიას არ გააჩნდა საკმარისი რაოდენობით სარწმუნო მონაცემები (კომპანიას არ გააჩნდა

⁷³ Case 395/87 Ministère public v Tournier and Joined cases 110/88, 241/88 and 242/88 Lacazeau v SACEM [1989] ECR 2823, opinion of AG Jacobs, პარაგრაფი 53.

⁷⁴ C-110/88 - Lucazeau and Others v SACEM and Others, პარაგრაფი 29.

⁷⁵ 2001/892/EC: Commission Decision of 25 July 2001 relating to a proceeding under Article 82 of the EC Treaty (COMP/C-1/36.915 — Deutsche Post AG — Interception of cross-border mail), პარაგრაფი 159.

გამჭვირვალე, შიდა სახარჯთაღრიცხვო სისტემა).⁷⁶ ყოველივე აღნიშნულის გათვალისწინებით, კომისიამ ალტერნატიული მეთოდი გამოიყენა.⁷⁷ ხარჯების შესახებ სარწმუნო მონაცემების არარსებობის პირობებში, კომისიის შეფასება დაეყრდნო საფოსტო კომპანიის (DP) ტრანსსასაზღვრო ტარიფის შედარებას, ამავე კომპანიის შიდა გადაადგილებისთვის დადგენილ ტარიფთან. კომისიამ დაადგინა, რომ ფასი, რომელიც დაწესებული იყო ტრანსსასაზღვრო შემომავალი წერილებისთვის, 25 %-ით აღემატებოდა საშუალო ეკონომიკურ ღირებულებას.⁷⁸ აღნიშნულზე დარყდნობით, კომისიამ დაადგინა, რომ საფოსტო კომპანიის მიერ დაწესებულ ტარიფს არ გააჩნდა საკმარისი ან გონივრული კავშირი მომსახურების რეალურ ხარჯებთან ან რეალურ ღირებულებასთან და შესაბამისად, აღნიშნული ტარიფი მიჩნეულ იქნა არასამართლიანად.⁷⁹

➤ *ჰელსინგბორგის პორტის საქმე*

მოცემულ საქმეში კომისიამ შეაფასა თუ რამდენად იყენებდა ბოროტად დომინანტურ მდგომარეობას ჰელსინგბორგის პორტი, არასამართლიანად მაღალი ფასების დაწესების გზით. ამ საქმეში კომისიამ გამოიყენა ორსაფეხურიანი ტესტი, რომელიც დამკვიდრდა ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს მიერ United Brands-ის საქმეზე.⁸⁰ ეს იყო პირველი საქმე, რომლის ფარგლებშიც კომისიამ პირველ საფეხურზე შეაფასა რამდენად იყო ჭარბი განსხვავება ფაქტობრივად გაწეულ დანახარჯებსა და ფაქტობრივად დადგენილ ფასს შორის და დაადგინა, რომ საბოლოო ოპერაციებიდან მიღებული შემოსავლები აღემატებოდა იმ დანახარჯებს, რომელიც გაწეული იყო პორტის მიერ ამ სერვისზე.⁸¹ შემდგომ ეტაპზე კომისიამ ერთმანეთს შეადარა საბოლოო და სხვა ოპერაციებიდან მიღებული სარგებელი და დაასკვნა, რომ საბოლოო ოპერაციებიდან მიღებული შემოსავლები იყო ძირითადი სარგებელი და სხვა ოპერაციებიდან მიღებული სარგებელი იყო ზარალი.⁸² დამატებით, კომისიამ მიიჩნია, რომ შედარება ROCE-ს მეთოდით დათვლილ საბოლოო ოპერაციებიდან მიღებულ წლიურ საშუალო შემოსავალსა და შვედური ინდუსტრიის ROCE-ს მეთოდით დათვლილ შემოსავალს შორის არ იყო საკმარისად დასაბუთებული, რადგან განსხვავებული ინდუსტრიები არ არის ურთიერთშედარებადი, რადგან სხვადასხვა ფაქტორებზე დაყრდნობით, ზოგიერთი სექტორი არის სტრუქტურულად მეტად სარგებლიანი.⁸³ კომისიამ მოცემულ საქმეში აგრეთვე გააანალიზა სხვადასხვა პორტის მიერ სარგებლიანობის მიღების

⁷⁶ იქვე.

⁷⁷ აღსანიშნავია, რომ საფოსტო კომპანიამ ნებაყოფლობით იკისრა ვალდებულება მარტივად გამოესწორებინა დარღვევა, რის გათვალისწინებითაც მას დაეკისრა ჯარიმა სიმბოლური სახით - 1000 ევროს ოდენობით.

⁷⁸ 2001/892/EC: Commission Decision of 25 July 2001 relating to a proceeding under Article 82 of the EC Treaty (COMP/C-1/36.915 — Deutsche Post AG — Interception of cross-border mail), პარაგრაფი 156.

⁷⁹ იქვე, პარაგრაფი 167.

⁸⁰ COMP/A 36.568/D3 Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg [2004], para 102.

⁸¹ იქვე, para 139.

⁸² იქვე, para 122.

⁸³ იქვე, para 154.

ლიმიტები, როგორც ძირითადი ნიშნული, რადგან თითოეული პორტი არსებითად განსხვავდება ერთმანეთისგან მათი საქმიანობის სახეების მიხედვით, აქტივების და ინვესტიციების მოცულობის მიხედვით, შემოსავლების დონის და საქმიანობაზე გაწეული დანახარჯების მიხედვით.⁸⁴ აღნიშნულიდან გამოიკვეთა, რომ სახეზე იყო ერთნაირი შედეგი სხვადასხვა პორტის ფასებთან დაკავშირებით და შედარდა სხვადასხვა ევროპული პორტების მიერ გამოქვეყნებული ტარიფები საბორნე ოპერატორების ტარიფებს.⁸⁵

კომისიამ მიიჩნა, რომ თითოეული ინდივიდუალური მომხმარებლისათვის გაწეული მომსახურება სხვადასხვა პორტის მიერ, განსხვავდებოდა მისი შინაარსის და სპეციფიკის გათვალისწინებით და აღნიშნული მეთდი ვერ იქნებოდა გონივრული ფასების შედარების მიზნებისათვის.⁸⁶ არასამართლიანად მაღალი ფასის ტესტთან დაკავშირებით, კომისიამ მიიჩნა, რომ მტკიცებულებები არ იყო საკმარისი იმასთან დაკავშირებით, რომ პორტის მიერ დადგენილი ტარიფები იყო არასამართლიანი სხვა პორტების მიერ დადგენილ ტარიფებთან შედარებით.⁸⁷ კომისიამ აგრეთვე მიიჩნა, რომ ნებისმიერ შემთხვევაში ფასი რომც იყოს ჭარბი, ეს არ არის საკმარისი მტკიცებულება იმისათვის, რომ მიჩნეულ იქნეს დარღვევად, რადგან ფასი არასამართლიანად მაღალია, როდესაც მას არ აქვს გონივრული კაშირი პროდუქტის/სერვისის ეკონომიკურ ღირებულებასთან და ამგვარი გონივრულობის ტესტის ჩატარება აუცილებელი პირობაა.⁸⁸ კომისიის მოსაზრებით, პროდუქტის/სერვისის ეკონომიკური ღირებულება უნდა განისაზღვროს არა მხოლოდ გაწეული ხარჯებით და მოგების მარჟით, არამედ საქმესთან დაკავშირებული სხვა სპეციფიკური ფაქტორებით, როგორცაა მაგალითად მომხმარებლის პრეფერენცია, რაც პროდუქტს/სერვისს სძენს დამატებით ღირებულებას.⁸⁹ მოცემულ შემთხვევაში კომისიამ მიიჩნა, რომ პორტის მდებარეობა დანასა და შვედეთს შორის, აგრეთვე დამატებით ის გარემოება, რომ იგი მდებარეობდა საავტომობილო გზასთან და სარკინიგზო ქსელთან ახლოს, სძენდა მას იმ უპირატესობას, რომ მომხმარებლებს გადაეხადათ უფრო მეტი ღირებულება სერვისისთვის, რაც კომისიის მოსაზრებით გულისხმობდა პორტის მიერ გაწეული სერვისები იყო მეტი ეკონომიკური ღირებულების მქონე⁹⁰, ვიდრე გაწეული ხარჯები. აღნიშნულიდან გამომდინარე კომისიამ მოცემულ საქმეში დაადგინა, რომ პორტის მიერ დაწესებული საფასურები არ იყო თავისთავად არასამართლიანი.⁹¹

⁸⁴ იქვე, para 155.

⁸⁵ იქვე, para 203.

⁸⁶ იქვე, para 202.

⁸⁷ იქვე, para 207.

⁸⁸ იქვე, para 158.

⁸⁹ იქვე, para 232.

⁹⁰ იქვე, para 247.

⁹¹ იქვე, para 210.

➤ *AKKA/LAA Latvia-ს საქმე*

აღნიშნული საქმის წარმოების დაწყების საფუძველი გახდა ლატვიის უზენაესი სასამართლოს მომართვა, რომელიც შეეხებოდა საავტორო უფლებების შემგროვებელი ორგანიზაცია AKKA/LAA-ის მიერ მუსიკალური შესრულებისათვის დაწესებულ ტარიფებს ლატვიაში.⁹² ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლომ მოითხოვა იმ კრიტერიუმების დაზუსტება, რომლითაც შეფასდა დომინანტი კომპანიის მიერ დადგენილი ფასი იყო თუ არა ჭარბი და არასამართლიანად მაღალი TFEU-ს 102 მუხლის შესაბამისად. 2013 წელს საავტორო უფლებების შემგროვებელი ორგანიზაცია AKKA/LAA მიჩნეულ იქნა დამრღვევად დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების ნაწილში, კერძოდ არასამართლიანად მაღალი ფასების დაწესების გამო. აღნიშნულ ორგანიზაციას გააჩნდა ექსკლუზიური უფლება გაეცა ლიცენზიები მუსიკალური შესრულებისათვის ლატვიაში და იგი იყო ბუნებრივი მონოპოლისტი.

ლატვიის კონკურენციის კომისიამ განახორციელა მსგავსი კატეგორიის მუსიკალური შესრულებისათვის დაწესებული ტარიფების შედარება მეზობელი ქვეყნების, კერძოდ ლიეტუვის და ესტონეთის შესაბამისი საავტორო უფლებების შემგროვებელი ორგანიზაციების მიერ დაწესებულ ტარიფებთან და აღმოჩნდა, რომ ლატვიაში დაწესებული საფასურები იყო ორჯერ-სამჯერ უფრო მაღალი, ვიდრე ლიეტუვასა და ესტონეთში. დამატებით აღსანიშნავია, რომ კონკურენციის უწყებამ PPP ინდექსის მიხედვით დაადგინა, რომ დაწესებული საფასურები იყო 50-100%-ით უფრო მაღალი ევროკავშირის დაახლოებით 20 ქვეყანასთან შედარებით, გარდა რუმინეთისა. შედეგად, ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლომ ლატვიის კონკურენციის უწყებისგან მოითხოვა იმის დაზუსტება, თუ რამდენად იყო მის მიერ გამოყენებული შედარების მეთოდი და ინდექსი საკმარისი, აგრეთვე შესაბამისი იმისათვის, რომ დადგენილიყო ერთი მხრივ ფასების სიჭარბე და მეორე მხრივ არასამართლიანად მაღალი ხასიათი.

მოცემული საქმის მიმდინარეობისას, AG Wahl-მა წარმოადგინა საკუთარი მოსაზრება არასამართლიანად მაღალი ფასების დადგენასთან დაკავშირებით, კერძოდ მისი მოსაზრებით ფასები უნდა შედარდეს ჰიპოთეტურად დადგენილ საფასო ნიშნულს, რომელიც იარსებებდა ეფექტური კონკურენციის პირობებში. მან ასევე აღნიშნა, რომ United Brands-ის საქმეში გამოყენებული ტესტი ადეკვატური იქნებოდა საფასო ნიშნულის განსასაზღვრად, ხოლო დომინანტი კომპანიის მიერ დადგენილი იგივე ან განსხვავებული პროდუქტის ფასების შედარება სხვა გეოგრაფიულ არეალში (1), აგრეთვე სხვა ეკონომიკური აგენტების მიერ დადგენილი ფასების შედარება იგივე ან სხვა გეოგრაფიულ არეალში (2), ასევე დადგენილი

⁹² Case C-177/16, Biedrība 'Autortiesību un komunikācijas konsultāciju aģentūra – Latvijas Autoru apvienība' v Konkurences padome (hereinafter 'AKKA/LAA') ECLI:EU:C:2017:689.

ფასების დროის ევოლუციასთან შედარება (3), ადეკვატური მეთოდები იქნებოდა არასამართლიანად მაღალი ფასის შეფასების მიზნებისათვის.⁹³

AG Wahl-ის მოსაზრებიდან გამომდინარე სასამართლომ დაადგინა, რომ არასამართლიანად მაღალი ფასის დადგენასთან დაკავშირებით სხვადასხვა მიდგომები შეიძლება იქნეს გამოყენებული ფასების შედარების და PPP ინდექსის მეთოდები წევრ ქვეყნებთან შედარებით, იმ დათქმით, რომ ეს ქვეყნები შერჩეული იქნებიან ადეკვატური და ობიექტური კრიტერიუმებით.⁹⁴ სასამართლომ დაადგინა, რომ არ არსებობს კონკრეტული ზღვარი, სადაც ფასი შესაძლოა მიჩნეულ იქნეს, როგორც „შესამჩნევად მაღალი“, რადგან თითოეულ საქმეს გააჩნია თავისი სპეციფიკა. გარდა ამისა, სასამართლომ არ გაიზიარა AG Wahl-ის მოსაზრება შეედარებინა ფაქტობრივი ფასი ჰიპოთეტურ ფასთან.

➤ *Gazprom-ის საქმე*

მოცემულ საქმეში, კომისიის მიერ, წინასწარი განხილვის ფორმატში, შესაფასებელი იყო *Gazprom-ის* მხრიდან, რომელსაც დომინანტული მდგომარეობა ეკავა ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების ბუნებრივი გაზის სექტორის შესაბამის ბაზრებზე, არასამართლიანად მაღალი ფასებით ოპერირების შესაძლო ფაქტი შემდეგ 5 ქვეყანაში: ბულგარეთი, ესტონეთი, ლატვია, ლიეტუვა და პოლონეთი. ამასთან, *Gazprom-ის* ფასები, სავარაუდოდ, გადაჭარბებული იყო როგორც თავად კომპანიის მიერ სხვა ქვეყნებში დაწესებულ ფასებთან, ასევე ზოგადად ბაზარზე არსებულ კონკურენტულ ფასებთან მიმართებით.⁹⁵

კომისიის წინასწარი შეფასებით, *Gazprom-ის* მიერ ჭარბი ფასებით ვაჭრობის ერთ-ერთი მთავარი განმაპირობებელი ფაქტორი იყო ის, რომ აღნიშნულ ქვეყნებთან გაფორმებული ბუნებრივი აირის მიწოდების ხელშეკრულებები, ფასის გადახედვის ნაწილში, არ შეიცავდა პუნქტებს, რომლებიც შესაძლებელს გახდიდა ფასების შედარებას კონკურენტულ, საჯაროდ ხელმისაწვდომ საფასო მაჩვენებლებთან, მათ შორის, კონკურენტულ გაზის ჰაბებზე არსებულ ფასებთან.⁹⁶

წარმოდგენილ საქმეში, კომისიამ იხელმძღვანელა *United Brands-ის* დამკვიდრებული ტესტის შესაბამისად. კერძოდ, მან *Gazprom-ის* მიერ ზემოთ აღნიშნულ ხუთივე ქვეყანაში დაწესებული ფასები შეადარა კომპანიის ფაქტობრივად გაწეულ ხარჯებს, რათა გაერკვია, კომპანიის მოგების მარჟა იყო თუ არა ჭარბი. 2009-2013 წლების მონაცემებით ჩატარებულმა შედარებამ აჩვენა, რომ ხუთივე ქვეყნისთვის *Gazprom-ის* მიერ დადგენილი ფასები,

⁹³ იქვე, para 19.

⁹⁴ იქვე, para 51.

⁹⁵ Case AT.39816 – Upstream Gas Supplies in Central and Eastern Europe; [ob. https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39816/39816_10148_3.pdf](https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39816/39816_10148_3.pdf)

⁹⁶ Upstream Gas Supplies in Central and Eastern Europe, para 63.

ექსპორტის გადასახადების გამოკლებით, მნიშვნელოვნად - 170%-ით აღემატებოდა კომპანიის ხარჯებს.⁹⁷

United Brands-ის ტესტის მეორე ეტაპის შესაბამისად, კომისიამ ორი ფასის მაჩვენებელი შეარჩია შესადარებლად: (1) *Gazprom-ის* გრძელვადიანი კონტრაქტებით განსაზღვრული ფასები გერმანიაში და (2) ევროპის ბუნებრივი გაზის ჰაბებზე არსებული ფასები. ანალიზის შედეგად, 2009-2014 წლების მონაცემებით, გამოვლინდა, რომ ხუთივე ქვეყანაში *Gazprom-ის* ფასები მნიშვნელოვნად აღემატებოდა ევროპის ბუნებრივი გაზის ჰაბებზე არსებულ ფასებს — საშუალოდ 22%-იდან 40%-მდე, ხოლო გერმანიაში მოქმედ ფასებს — 9%-იდან 24%-მდე. შესაბამისად, მარჯა მიჩნეულ იქნა ჭარბად.⁹⁸

საგულისხმოა, რომ ხუთივე ქვეყანასთან გაფორმებული გრძელვადიანი მიწოდების ხელშეკრულებები ითვალისწინებდა ბუნებრივი აირის ფასის ფორმულის ინდექსაციას ნავთობისა და ბენზინის ფასებთან. კომისიის შეფასებით, ბუნებრივი აირის ფასის სხვა პროდუქტების ფასებთან დაკავშირება (ინდექსაცია) თავისთავად არ წარმოადგენს არამართლზომიერ პრაქტიკას. თუმცა, გასათვალისწინებელია, რომ წლების განმავლობაში ნავთობისა და ბუნებრივი გაზის ბაზრები გაიმიჯნა, ხოლო ნავთობის ფასებმა მნიშვნელოვნად მაღალ ნიშნულს მიაღწია. ამ კონტექსტში, კომისიის წინასწარი შეფასებით, ნავთობზე მიბმულმა ფასის მოდელმა ხელოვნურად გაზარდა ბუნებრივი აირის ფასებიც მითითებულ ქვეყნებში, რასაც შედეგად მოჰყვა ის, რომ ბუნებრივი აირის ფასი ამ ქვეყნებში მნიშვნელოვნად აღემატებოდა ბაზარზე არსებული ზოგადი ფასების მაჩვენებლებს.⁹⁹

ბაზარზე არსებული კონკურენციის შეზღუდვის რისკების აღმოსაფხვრელად, *Gazprom-მა* კომისიას შესთავაზა პირობითი ვალდებულებების მიღება. *Gazprom-ის* მიერ წარმოდგენილი ვალდებულებები, მათ შორის, მოიცავდა **აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებთან გაფორმებული გრძელვადიანი მიწოდების ხელშეკრულებებში** ფასის გადახედვის დებულების დამატებას ან უკვე არსებული დებულებების შეცვლას. კერძოდ, ფასის გადახედვის ახალი დებულება ხელშეკრულების თითოეულ მხარეს საშუალებას მისცემდა, მოეთხოვა გაზის ფასების გადახედვა ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ. ამ პროცესში მხარეებს უნდა გაეთვალისწინებინათ ევროპულ ბაზრებზე არსებული ფასების მაჩვენებლები, მათ შორის, გერმანიაში, საფრანგეთსა და იტალიაში მოქმედი საბაზრო ფასები, ასევე, ბუნებრივი გაზის ევროპულ ჰაბებზე დაფიქსირებული ფასები. დებულება ასევე განსაზღვრავდა, რომ თუ მხარეები ფასის გადახედვასთან დაკავშირებით ვერ მიაღწევდნენ შეთანხმებას 120 დღის ვადაში, ნებისმიერ მათგანს ექნებოდა შესაძლებლობა, საკითხი გადაეცა არბიტრაჟისთვის.¹⁰⁰

⁹⁷ იქვე, para 69.

⁹⁸ იქვე, para 73, 64.

⁹⁹ იქვე, para 75, 76.

¹⁰⁰ იქვე, para 103.

ევროკომისიამ, გარკვეული შენიშვნების დამატებით, დაამტკიცა *Gazprom-ის* მიერ შეთავაზებული პირობითი ვალდებულებები.

➤ ***Aspen-ის საქმე***

ევროკომისიამ 2017 წელს დაიწყო საქმის მოკვლევა ფარმაცევტული კომპანია Aspen-ის წინააღმდეგ, რომელიც შეეხებოდა სიმსივნის საწინააღმდეგო მედიკამენტებზე ფასების მნიშვნელოვან ზრდას.¹⁰¹ Aspen-ი იძენდა მედიკამენტებს GlaxoSmithKline-ისგან და აუთსორსინგს უწევდა წარმოებას, ვაჭრობას და დისტრიბუციას მესამე პირებთან. მოცემული მედიკამენტები არის რეცეპტული, რომელსაც არ ჰყავთ ჩამანაცვლებელი და პატენტის ვადა გასული აქვთ 50 წლის წინ, რაც ნიშნავს იმას, რომ ბაზრის კვლევისა და განვითარებისათვის (R&D Investment) გაწეული ხარჯები სრულად არის ანაზღაურებული. საბოლოოდ, საქმეში არსებული ფაქტობრივი გარემოებების მიხედვით, Aspen-მა შეიმუშავა გეგმა, რომლის მიხედვით ზრდიდა ფასებს მედიკამენტებზე.

კომისიამ განიხილა და განმარტა, რომ არსებობს არასამართლიანად მაღალი ფასის შეფასების რამდენიმე გზა, კერძოდ შეფასდა ეკონომიკური აგენტის მიერ მოგების მიღების სამართლიანობის საკითხი და მიიჩნია, რომ ყველაზე ადეკვატური გზა არის შედარდეს Aspen-ის მოგება ფასების ზრდამდე და ზრდის შემდგომ (1), აგრეთვე ჩატარდეს Aspen-ის მოგების შედარების შეფასება სხვა ეკონომიკური აგენტების მოგებასთან, რომლებიც ყიდიან ანალოგიურ პროდუქტს და გააჩნიათ Aspen-ის მსგავსი საქმიანობის პროფილი (2).¹⁰² კომისიამ დაადგინა, რომ *Aspen-ი* შესაბამის ბაზარზე ოპერირებდა არსებითად მაღალი ფასებით, რომელთა სხვაობაც ხარჯი პლუს მარჟასთან შედარებით 40-50%-დან 400-420 %-მდე შეადგენდა.¹⁰³

კომისიამ ვერ მოიპოვა მონაცემები ისეთ ეკონომიკურ აგენტზე, რომელიც იქნებოდა მოპასუხის კონკურენტი და ექნებოდა მსგავსი კატეგორიის მაღალი მარჟა. შემდგომ კომისიამ განახორციელა დამატებითი კვლევა თითოეული პროდუქტის ფაქტობრივ ფასებსა და ხარჯებს შორის შედარებით ევროპის ეკონომიკური სივრცის მასშტაბით. პორტფელის ფარგლებში არსებული პროდუქტები გამოიმუშავებდა 280-300 %-ით უფრო მაღალ მოგებას, ვიდრე ამავე პროდუქტების „ხარჯი პლუს მარჟაზე“ დაყრდნობით იქნებოდა მოსალოდნელი.¹⁰⁴

¹⁰¹ იხ. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_17_1323

¹⁰² Aspen, para 104.

¹⁰³ იქვე, para 140.

¹⁰⁴ იქვე, para 185.

არასამართლიანობის საფეხურთან დაკავშირებით, კომისიამ მიიჩნია, რომ თითოეული მედიკამენტის ფასი თავისთავად არასამართლიანი იყო, იმ ფაქტიდან გამომდინარე, რომ Aspen-ი მომხმარებლებს არ სთავაზობდა პროდუქტის მატერიალურ გაუმჯობესებას, აგრეთვე არ არსებობდა კომერციული რისკებისგან გამომდინარე გამართლება, რაიმე სახის ინოვაციები ან ინვესტიციები. შედეგად, Aspen-ის მიერ მედიკამენტებზე ფასის ზრდა იყო არაპროპორციული მის ხარჯებთან მიმართებით და აგრეთვე მოგება იყო ძალიან მაღალი.¹⁰⁵

კომისიამ გამოიყენა სტრატეგია და დაადგინა რომ პროდუქტების ფასი იყო თავისთავად არასამართლიანად მაღალი და აღარ განახორციელა მოცემული პროდუქტების ფასების შედარება კონკურენტების პროდუქტებთან.¹⁰⁶

საბოლოოდ Aspen-მა აიღო პირობითი ვალდებულებები, რომელსაც დაეთანხმა კომისია და 2021 წლის 15 აპრილს გამოაქვეყნა შესაბამისი გადაწყვეტილება.¹⁰⁷

2. United Brands-ის ტესტის პირველი საფეხური - ფასის სიჭარბე

United Brands-ის დამკვიდრებული ტესტის თანახმად, სიჭარბის შეფასება საჭიროებს დომინანტური მდგომარეობის მქონე კომპანიის შემოსავლიანობის (მოგებაუნარიანობის) შეფასებას. ამ ტესტის გამოყენება მოითხოვს კომპანიის მიერ რეალურად გაწეული ხარჯებისა და მის მიერ დაწესებული ფასის შედარებას, რათა დადგინდეს დომინანტური მდგომარეობის მქონე კომპანიის მოგების მარჯა არის თუ არა ჭარბი. ეს კი თავის მხრივ მოითხოვს: 1) გაწეული ხარჯების განსაზღვრასა და 2) შეფასებას, შეიძლება თუ არა მოგების მარჯა მიჩნეულ იქნეს ჭარბად.¹⁰⁸

ხარჯების დადგენა გარკვეული ინდუსტრიების შემთხვევაში შესაძლოა ძალიან რთული, გარკვეულ შემთხვევებში კი შეუძლებელიც იყოს. პირველ რიგში, დომინანტური მდგომარეობის მქონე კომპანიამ შესაძლოა აწარმოოს სხვადასხვა პროდუქტი და, შესაბამისად, ხარჯები შესაძლოა დაკავშირებული იყოს ბევრ სხვადასხვა პროდუქტთან. ამ ხარჯების განაწილება კი შესაძლოა ძალიან რთული იყოს, ვინაიდან, არ არსებობს ერთიანი მიდგომა თუ რომელი მეთოდი უნდა იქნას უპირატესად გამოყენებული ასეთ შემთხვევებში.¹⁰⁹ სწორედ ამ მეთოდების მიხედვით შედეგებიც შესაძლოა მნიშვნელოვნად

¹⁰⁵ იქვე, paras 177–85.

¹⁰⁶ იქვე, para 196.

¹⁰⁷ იქვე, para 210. The Commission also accepted supply commitments, para 212.

¹⁰⁸ United Brands, პარაგრაფი 251–52.

¹⁰⁹ ხარჯების ალოკაციასთან დაკავშირებული სირთულეები ყველაზე მეტად რელევანტურია ტელეკომუნიკაციის სფეროში; 'Access to Telecommunications Networks'; M Canoy, P Bijl and R Kemp; 2003 (TILEC Discussion Paper; Vol. 2003-007).

განსხვავდებოდეს. მეორე - ინოვაციურ ინდუსტრიებს აქვთ კვლევა-განვითარებასთან დაკავშირებული ძალიან მაღალი ფიქსირებული ხარჯები, თუმცა ახალი პროდუქტის გამოგონებისთანავე დამატებითი ერთეულის პროდუქციისათვის ზღვრული დანახარჯები (ან ტექნოლოგიის გამოყენებისთვის ლიცენზიის მიღება) შესაძლოა იყოს ძალიან დაბალი ან ნულთან მიახლოებული, რაც ასევე უნდა იქნას მიღებული მხედველობაში.¹¹⁰ დამატებით, ინოვაციურ ინდუსტრიებში დომინანტური მდგომარეობის მქონე კომპანიამ ჩავარდნილი პროექტის შედეგად შეიძლება მნიშვნელოვანი ინვესტიციაც დაკარგოს, რაც ასევე უნდა იქნას მხედველობაში მიღებული რეალურად გაწეული ხარჯების გამოთვლის მიზნებისათვის.¹¹¹ ეკონომისტებს შორის არ არსებობს ერთიანი მიდგომა ხარჯების განსაზღვრასთან დაკავშირებითაც.

ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლომ ამ საკითხს ხაზი გაუსვა United Brands საქმეშიც, სადაც აღნიშნა, რომ წარმოების ხარჯების განსაზღვრა შეიძლება იყოს კომპლექსური, ვინაიდან, შეფასებისას ბევრი სხვადასხვა ფაქტორი უნდა იქნას გათვალისწინებული, რომელიც ხარჯების დაანგარიშებაზე ახდენს გავლენას.¹¹²

ევროპულმა კომისიამ Price-Cost ტესტი გამოიყენა მხოლოდ ჰელსინგბორგის პორტისა და ასპენის საქმეებში. ჰელსინგბორგის პორტის საქმეში კომისიამ შეადარა რეალურად გაწეული ხარჯები და კომპანიის მიერ დაწესებული ფასები და აღნიშნა, რომ სირთულეს წარმოადგენს მოგების, ხარჯებისა და უშუალოდ საბორნე ოპერაციებთან დაკავშირებული კაპიტალის ზუსტი დადგენა.¹¹³ ამასთან, დაასკვნა, რომ მაშინაც კი, თუ დადგინდებოდა, რომ მოგების მარჟა არის მაღალი (ჭარბიც კი), არ იქნებოდა საკმარისი იმ დასკვნის გამოსატანად, რომ დაწესებულ ფასს არ აქვს გონივრული კავშირი გაწეული მომსახურების ეკონომიკურ ღირებულებასთან.¹¹⁴

Aspen-ის საქმე იყო პირველი, სადაც კომისიამ სრულად გამოიყენა Price-Cost ანალიზი. კომისიამ მოგებაუნარიანობა (შემოსავლიანობა) შეაფასა ორი სხვადასხვა საზომით (საერთო მოგება და EBITDA) და გამოიყენა ფასის სიჭარბის სხვადასხვა მაჩვენებელი. აღსანიშნავია, რომ Cost-Plus ტესტის ჩარჩოს ჭრილში გამოყენებულ იქნა შედარება: 1) თითოეულ პროდუქტზე დაწესებულ არსებულ ფასსა და თითოეული პროდუქტისათვის Cost-Plus დონისა ინდივიდუალურად; 2) პროდუქტებისათვის ზოგადად სრულად ევროპის ეკონომიკური ზონის (EEA) დონეზე; 3) თავად Aspen-ის შემოსავლიანობა ფასის მატებამდე

¹¹⁰ Abusive Pricing in an IP Licensing Context: An EC Competition Law Analysis; D Geradin; (2007) accessed 20 November 2018.

¹¹¹ Communication from the Commission– Guidelines on the application of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union to technology transfer agreements, OJ C 89, 28.3.2014, პარაგრაფი 8. ასევე, Paulis (n 7).

¹¹² United Brands, პარაგრაფი 254.

¹¹³ Port of Helsingborg, პარაგრაფი 156.

¹¹⁴ იქვე, პარაგრაფი 158.

და მის შემდეგ; 4) Aspen-ის შემოსავლიანობის შედარება მსგავსი პროდუქტებით მოვაჭრე იმ სხვა ეკონომიკურ აგენტებთან, რომლებსაც აქვთ Aspen-ის მსგავსი პროფილი. ეს არის მეთოდოლოგია რომელიც ფართოდაა მიღებული და გამოყენებული კონკურენციის ეროვნული უწყებების მიერ ფარმაცევტულ ინდუსტრიაში ჭარბი ფასების საქმეებზე.¹¹⁵ ამდენად, კომისიის მიერ გამოყენებული Cost-Plus ტესტი უფრო მეტად განვითარებული და ინფორმაციული მეთოდია სიჭარბის შესაფასებლად, ვიდრე United Brands-ის საქმეში გამოყენებული Price-Cost ტესტის ტრადიციული ინტერპრეტაცია. ამგვარი მიდგომა აჩვენებს, რომ კომისია სიჭარბის შესაფასებლად ერთზე მეტ საზომს იყენებს და მეტიც, ეს საზომები არ არის სტატისტიკური ინდიკატორები, არამედ ისინი დომინანტური კომპანიის მაჩვენებელს ადარებენ იმავე ინდუსტრიაში მოქმედ კონკურენტებთან.

სასამართლოს მიერ არ არის დადგენილი კონკრეტული მაჩვენებელი, რომლის ზემოთაც მოგების მარჟა მიჩნეული იქნებოდა ჭარბად, თუმცა განხილული საქმეები აჩვენებს, რომ მარჟა უნდა იყოს ძალიან მაღალი, რათა იგი მიჩნეულ იქნას ჭარბად.¹¹⁶ ამგვარი მოგების მარჟა შესაძლოა განსხვავდებოდეს ინდუსტრიების მიხედვით, რადგან ზოგიერთი მათგანი მოითხოვს მნიშვნელოვან საწყის ფიქსირებულ ხარჯებს და კომპანიებს სჭირდებათ გარკვეული მარჟის მიღწევა, რათა ეს ხარჯები აღმოფხვრან.

მართლმსაჯულების სასამართლომ საქმეზე AKKA/LAA დაადასტურა, რომ არ არსებობს წინასწარ დადგენილი მინიმალური მაჩვენებელი, რომლის ზემოთაც მარჟა ჩაითვლებოდა შესამჩნევლად დიდად, ვინაიდან, თითოეული საქმის კონკრეტული გარემოება გადამწყვეტი მნიშვნელობისაა.¹¹⁷

როგორც აღმოჩნდა, Price-Cost ტესტის გამოყენება ჭარბ ფასებთან დაკავშირებული დარღვევის შეფასების პირველი საფეხურის სახით არა მხოლოდ რთულია პრაქტიკაში, არამედ ასევე ყველა საქმისათვის არ არის შესაბამისი. მაგალითად, Deutsche Post საქმეზე ევროკომისიამ გადაწყვიტა, რომ ამგვარი ტესტი არ იყო გამოყენებადი, რადგან არ არსებობდა სანდო და სათანადო მონაცემები, ამის საპირისპიროდ კი ყურადღება გაამახვილა Deutsche Post-ის შიდა და საზღვარგარეთის ტარიფების შედარებაზე.

მართლმსაჯულების სასამართლომ ასევე უარი თქვა ამგვარი ტესტის გამოყენებაზე საქმეში SACEM და საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე შეუსაბამოდ მიიჩნია.

¹¹⁵ მაგალითად, იხ., *Marinova M.*, Rethinking the Legal Test for Excessive Pricing: Insights from the Landmark UK CMA v Pfizer/Flynn Case and Its Legal Implications, *Journal of Antitrust Enforcement*, Vol. 13, Issue 1, March 2025, 115–133.

¹¹⁶ იხ. 'Excessive Pricing under EC Competition Law; an Update in the Light of Dutch Developments' E Pijnhacker Hordijk; *Annual Proceedings-Fordham Corporate Law Institute* (Kluwer Academic Publishers 2001) 463, 474.

¹¹⁷ AKKA/LAA, პარაგრაფი 55. Pfizer/Flynn-ის გადაწყვეტილებაში CMA-მ დაასკვნა, რომ 6%-იანი მოგება იქნებოდა გონივრული.

უფრო ადრეულ საქმეებში (რომლებიც United Brands-ის საქმემდე იქნა განხილული) სასამართლოებმა მხარი დაუჭირეს სხვა მეთოდებს, მაგალითისათვის, როგორცაა სადავო ფასის შედარება წარსულში არსებულ ფასებთან, სხვა პროდუქტის ფასებთან ან სხვა ბაზრებზე არსებულ ფასებთან. General Motors-ისა და British Leyland-ის საქმეებზე საზომად გამოყენებულ იქნა ერთსა და იმავე პროდუქტზე სხვადასხვა დროს არსებული ფასების შედარება.

British Leyland-ის საქმეზე სასამართლომ დაადგინა, რომ წარსულ ფასებთან შედარებით არსებული ფასების მატება არ იყო გამართლებული ხარჯების ზრდით, რაც წარმოადგენდა დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას.

სხვა საზომი, რომელიც გამოყენებულ იქნა სასამართლოების მიერ არის სხვადასხვა გეოგრაფიულ ბაზრებზე არსებული ფასების შედარება. ამგვარი ტესტი იქნა გამოყენებული საქმეებზე SAGEM და AKKA/LAA Latvia, რომლებშიც სასამართლომ ყურადღება გაამახვილა დომინანტური მდგომარეობის მქონე კომპანიისა და მეზობელ ქვეყნებში მოქმედი მსგავსი კომპანიების ფასების შედარებაზე. სასამართლომ განმარტა, რომ ფასების მნიშვნელოვანი სხვაობა იმ კომპანიების მხრიდან, რომლებიც წევრ ქვეყნებში ერთი და იმავე უწყებების ეკვივალენტურ გადასახადებს იხდიან, „უნდა იქნას გამოყენებული დომინანტური მდგომარეობის გამოყენების ინდიკატორად“.¹¹⁸

სხვადასხვა გეოგრაფიულ ბაზარზე არსებული საბაზრო მდგომარეობა შესაძლოა განსხვავდებოდეს მარეგულირებელი ჩარჩოს, გადასახადების, ხარისხის ცვლილების, მყიდველის დამაბალანსებელი ძალაუფლების ან ხარჯების განსხვავებული დონეების მიხედვით. ეს პრობლემა აღიარებულ იქნა საქმეზე Port of Helsingborg. კომისიამ მიიჩნია, რომ სხვადასხვა პორტში დაწესებული ფასების შედარება ვერ იქნებოდა სანდო ინდიკატორი პორტების მომსახურებებსა და მახასიათებლებს შორის არსებული სხვაობების გამო.¹¹⁹

თუმცა, ამგვარი მიდგომა სანდოდ იქნა მიჩნეული საქმეზე AKKA/LLA, სადაც სასამართლომ განმარტა, რომ შესაძარებლად სხვადასხვა მეთოდი უნდა იქნას გამოყენებული, რათა სანდო დასკვნა იქნას მიღებული ფასების სიჭარბესთან დაკავშირებით.¹²⁰ შესაძარებელი მეთოდი შერჩეულ უნდა იქნას ობიექტური, შესაფერისი და

¹¹⁸ SACEM, პარაგრაფი 38.

¹¹⁹ ამგვარად შედარება ასევე უარყოფილ იქნა იტალიურ Aspen-ის საქმეზე, რომელშიც სასამართლომ დაასკვნა, რომ სხვა წევრ ქვეყნებში არსებული მარეგულირებელი სისტემები შეუძლებელს ხდის სხვა ქვეყნის ფასებთან შედარებას. მსგავსი მიდგომა ასევე გაზიარებულ იქნა CMA-ის მიერ Pfizer/Flynn-ის საქმეზე.

¹²⁰ მსგავსად, იხ. R De Coninck, 'Excessive Prices: An Overview of EU and National Case Law' (2018) E-Competitions Excessive Prices.

გადამოწმებადი კრიტერიუმებით. ამასთან, არსებულ ფასსა და ნორმალურ კონკურენტულ ფასს შორის განსხვავება უნდა იყოს მნიშვნელოვანი და განგრძობადი.¹²¹

ევროკავშირის სასამართლოები იყენებენ განსხვავებულ ტესტებს ფასის სიჭარბის შესაფასებლად, მათ შორის, როდესაც Cost-Plus მეთოდის გამოყენება შესაძლებელი არ არის, გამოყენებადია იმავე ან სხვა პროდუქტთან შედარების მეთოდებიც.

3. United Brands-ის ტესტის მეორე საფეხური - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად ან კონკურენტ პროდუქტებთან/მომსახურებასთან შედარებით

United Brands-ის საქმეზე გამოყენებული ტესტის მეორე საფეხური შეეხება იმის განსაზღვრას არის თუ არა ფასი არასამართლიანი. ეს შეფასება ორი ალტერნატიული კუთხით შეიძლება განვითარდეს - ფასი არის არასამართლიანი თავისთავად ან სხვა კონკურენტ პროდუქტებთან შედარებით. თუმცა, სასამართლომ აღნიშნა, რომ არსებობს სხვა გზებიც ფასის არასამართლიანობის დასადგენად, თუმცა ღიად დატოვა საკითხი გამოსაყენებელი მეთოდოლოგიის შერჩევის შესახებ.

აღნიშნული მიდგომა ქმნის გარკვეულ ბუნდოვანებას, მაგალითად, როდის უნდა იქნას ფასი მიჩნეული თავისთავად არასამართლიანად, რომელი შედარება უნდა იქნას გამოყენებული, რამდენად უნდა განსხვავდებოდეს თითოეულ ბაზარზე ფასები, რამდენი კონკურენცია საკმარისი და ყველაზე მნიშვნელოვანი, გამოყენებულ უნდა იქნას ამ ორი ტესტიდან რომელიმე თუ მათი კომბინაცია. ეს იყო მთავარი პრობლემა დიდი ბრიტანეთის Pfizer/Flynn საქმეზე - უწყებამ ეს ორი უნდა მიიჩნიოს არასამართლიანობის საფეხურის შეფასების ჭეშმარიტ ალტერნატივებად თუ კუმულატიურ პირობებად.

არასამართლიანობის ტესტი ძირითადად დაკავშირებულია პირველ საფეხურზე უკვე დადგენილი ფასის სიჭარბის გამართლებასთან. მაგალითისათვის, საქმეზე British Layland სასამართლომ შეადარა დომინანტური მდგომარეობის მქონე კომპანიის არსებული და წარსული ფასები და დაადგინა, რომ ფასის მატება არ იყო გამართლებული ხარჯების ზრდით და არ იყო მომსახურების ეკონომიკური ღირებულების შესაბამისი, რაც მიიჩნია დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებად. მსგავსად, საქმეზე SACEM სასამართლომ მიიჩნია, რომ გაზრდილი ფასები არ იყო გამართლებული გაზრდილი დანახარჯებით. საქმეზე Deutsche Post კომისიამ დაადგინა, რომ კომპანიის მიერ დადგენილ

¹²¹ AKKA/LAA, პარაგრაფები 55-56 და 61.

ტარიფს არ ჰქონდა გონივრული კავშირი რეალურ ხარჯებთან ან მომსახურების რეალურ ღირებულებასთან, რაც მიჩნეულ იქნა არასამართლიანად.¹²²

პროდუქტის/მომსახურების ეკონომიკური ღირებულება შესაძლებელია დაკავშირებული იყოს ისეთ ფაქტორთან, რომელიც არ არის კავშირში ხარჯებთან და აისახება პროდუქტის ხარისხსა და მომხმარებლის ნებაზე, გადაიხადოს მეტი. მაშასადამე, თუკი ფასის სიჭარბე დადგენილია და სახეზე არ არის ისეთი ფაქტორები, რომლებიც არ არის დაკავშირებული ხარჯებთან ან არ არსებობს სხვაგვარი გამართლება, ფასი შესაძლოა მიჩნეულ იქნას თავისთავად არასამართლიანად. ამგვარი მიდგომა დადასტურებულია ევროკომისიის მიერ Aspen-ის საქმეზე. კომისიის ანალიზში ყურადღება გამახვილდა ფასების მატების გამამართლებელი ფაქტორების კვლევაზე. კომისიამ განიხილა პროდუქტის მახასიათებლები, ის, რომ წამალს ათწლეულების წინ გაუვიდა პატენტის ვადა (რაც თავის მხრივ გულისხმობს, რომ კვლევა-განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ხარჯები ამოღებულია), სახეზე არ არის კომერციულად სარისკო ქმედება, ინოვაცია, ინვესტიცია, გაუმჯობესება, ხოლო მომხმარებლები სრულად არიან დამოკიდებულები პროდუქტზე.¹²³ ამის საპირისპიროდ, ფასების ზრდა მოხდა ჯანდაცვის სისტემისა და მომხმარებლების გამოყენებით - წამლის ბაზრიდან გატანის მუქარით. კომისიამ მიიჩნია, რომ არ არსებობდა საჭიროება განეხილა ტესტის მეორე ალტერნატივა - კონკურენტი პროდუქტებთან ფასების შედარება.

არასამართლიანობის შეფასებისას შესასწავლი ფასის კონკურენტი პროდუქტების ფასებთან შედარება არასდროს ყოფილა გამოყენებული განცალკევებულად. თუმცა, კონკურენციის ეროვნული უწყებების მიერ ფასის სიჭარბის შესაფასებლად ის გამოიყენება საზომად იმავე ან მსგავსი პროდუქტების სხვადასხვა წევრ ქვეყნებში არსებულ ფასებთან შედარებისას. არასამართლიანობის შეფასებისას შესასწავლი ფასის შედარება კონკურენტი პროდუქტების ფასებთან გარკვეულ საქმეებში ანალიზისას იქნა გამოყენებული, თუმცა საბოლოო ჯამში უარყოფილ იქნა. მაგალითად, Deutsche Post-ის საქმეზე ამგვარი შედარების შესაძლებლობა უარყოფილ იქნა, ვინაიდან, არ არსებობდნენ კონკურენტები. მსგავსად, Port of Helsingborg-ის საქმეზე კომისიამ მიიჩნია, რომ სხვა პორტებში არსებული გადასახადები ვერ იქნებოდა ვარგისი შესადარებელად. აგრეთვე, Aspen-ის უახლეს გადაწყვეტილებაში კომისიამ შემოთავაზებული შედარება კონკურენტი წამლებთან მიმართებით შეუსაბამოდ ცნო. ეს არც საფუძველს მოკლებულია, რადგან ასეთ საქმეებში მოკვლევა შეეხება დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკურ აგენტებს, რაც გულისხმობს იმას, რომ შესაბამისი კონკურენტი პროდუქტის მოძიება შესაძლოა იყოს ძალიან რთული ან საერთოდ შეუძლებელი.

¹²² *Deutsche Post*, პარაგრაფი 167.

¹²³ *Aspen*, პარაგრაფი 176.

შუალედური დასკვნა

ჭარბი ფასების ნაწილში განხილული მნიშვნელოვანი საქმეების ანალიზი ცხადყოფს, რომ სხვადასხვა საქმეში სხვადასხვა კრიტერიუმი და მეთოდია გამოყენებული დარღვევის დასადგენად და ეს საქმიდან საქმემდე იცვლება. ამდენად, ტესტისათვის შესაძლოა სხვადასხვა საზომი იქნას გამოყენებული საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე. მაგალითად, მხოლოდ *Port of Helsingborg-ის* და *Aspen-ის* საქმეებში იქნა გამოყენებული Cost-Plus ტესტი. სხვა განხილულ საქმეებში ამ ტესტის გამოყენება იყო შეუძლებელი ან არ იყო მიზანშეწონილი. გარდა ამისა, სხვადასხვაგვარი მეთოდი იქნა საქმეებში გამოყენებული საზომად, როგორცაა: განსახილველი ფასების შედარება სხვა გეოგრაფიულ ან პროდუქციულ ბაზრებზე არსებულ ფასებთან, შედარება იმავე ან დაკავშირებულ ბაზრებზე სხვა ეკონომიკური აგენტების ფასებთან, დროთა განმავლობაში ფასის ცვლილება. ამდენად, სიჭარბის შესაფასებლად სხვადასხვა მეთოდია დამკვიდრებული, თუმცა, როგორც კომისიის უახლესი გადაწყვეტილებაც მოწმობს *Aspen-ის* საქმეზე, ნებისმიერ შემთხვევაში თუკი არსებობს საკმარისი ინფორმაცია Cost-Plus ტესტისათვის, ის ასევე შესაძლოა გამოყენებულ იქნას სხვადასხვა საზომისათვის, როგორცაა იმავე ინდუსტრიის მსგავსი კომპანიების შემოსავლიანობასთან შედარება ან მომგებიანობის შეფასება ფასების მატებამდე და მას შემდეგ. ასეთი შესადარებელი მეთოდები *United Brands-ის* ტესტის მიხედვით შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ორივე საფეხურზე. არ არსებობს ერთი ცალკეული მიდგომა დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების შემთხვევის დასადგენად, ამდენად, უწყებებს აქვთ გარკვეული შესაძლებლობა თავად გადაწყვიტონ რომელ მეთოდს გამოიყენებენ და რომელ მტკიცებულებას დაეყრდნობიან. ბოლოს, შესაძლოა ითქვას, რომ ტესტის ორი საფეხური გარკვეულწილად ერთსა და იმავე კითხვას მიემართება - არის თუ არა ფასი ჭარბი პროდუქტის/სერვისის ეკონომიკურ ღირებულებასთან მიმართებით.¹²⁴

¹²⁴ Two Important Rejection Decisions on Excessive Pricing in the Port Sector; M Lamalle, L Lindström-Rossi and A Teixeira; (2004) (3) Competition Policy Newsletter 40.

თავი VI. შპს „მიკადო ჯორჯია“ და შპს „რუსთავის ავტობაზრობა“, როგორც ურთიერთდამოკიდებული პირები და ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინა

1. ურთიერთდამოკიდებული პირების ცნება

მოკვლევის ფარგლებში მოპოვებული ინფორმაციის შესწავლის შედეგად გამოიკვეთა, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტები ურთიერთდამოკიდებულ პირებს წარმოადგენენ. თუმცა, უპირველეს ყოვლისა, სააგენტო მიუთითებს იმ გარემოებებზე, რომლებმაც მოკვლევის მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტად მიკადო ჯორჯიას ჩართვა განაპირობეს.

როგორც აღინიშნა, მიკადო ჯორჯია ახორციელებს ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებას მის საკუთრებაში არსებული ავტობაზრობის საპარკინგე მოედნებზე, ამ მოედნებისათვის სარგებლობის საფასურის დადგენის სანაცვლოდ.

აღსანიშნავია, რომ ზემოთ ხსენებული ქმედების იდენტიფიცირების შემდგომ, კერძოდ, ფაქტობრივი გარემოებების ანალიზიდან გამომდინარე, სააგენტოს შეფასებით აშკარაა, რომ მიკადო ჯორჯია გარდა უძრავი ქონების იჯარით გაცემის საქმიანობისა, აგრეთვე ახორციელებს მის საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთებზე საპარკინგე მოედნების მოწყობას, საბაჟო საწყობის საქმიანობის ნებართვის საფუძველზე, რაც გულისხმობს იმას, რომ ნებისმიერ ფიზიკურ თუ იურიდიულ პირს აქვს შესაძლებლობა, განათავსოს თავისი განუბაჟებელი სატრანსპორტო საშუალება ამავე საპარკინგე მოედნებზე, შემდგომი განბაჟების მიზნით.

როგორც საქმის გარემოებებიდან დამატებით გაირკვა, მიკადო ჯორჯიას და ავტობაზრობას საპარკინგე მოედნები ვიზუალურად ერთმანეთისგან თითქმის არ განსხვავდება, თუმცა განსხვავებულია მათი ფუნქციური დატვირთვა, კერძოდ, ავტობაზრობის ტერიტორიაზე ფიზიკურ თუ იურიდიულ პირს აქვს შესაძლებლობა განათავსოს თავისი სატრანსპორტო საშუალება, ამასთანავე, შესაძლებელია, განთავსდეს როგორც უკვე განბაჟებული, ისე იმგვარი სატრანსპორტო საშუალებებიც, რომლებსაც განბაჟება ჯერ არ გაუვლიათ. ამდენად, განსხვავება ავტობაზრობასთან მიმართებით მდგომარეობს იმაში, რომ საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს ლიცენზიის მქონე საპარკინგე მოედნები საშუალებას აძლევს განუბაჟებელი სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებს, ავტოსატრანსპორტო საშუალების ამ ტერიტორიაზე (რომელიც მოცემულ შემთხვევაში წარმოადგენს მიკადო ჯორჯიას საკუთრებას) განთავსებით გაახანგრძლივონ განბაჟებისათვის დადგენილი ვადა.

გარდა ამისა, სააგენტოში დამატებით წარმოდგენილი ინფორმაციის¹²⁵ დამუშავების შედეგად, გამოიკვეთა, რომ მიკადო ჯორჯიას მხრიდან 2023 წლის 1 აგვისტოდან დადგენილია პარკირების მომსახურების ტარიფი (ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ზონაში), რომელიც ამავე პერიოდიდან ავტობაზრობის მიერ შესაბამის ბაზარზე განსაზღვრული ტარიფის იდენტურია.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიკადო ჯორჯიას ქმედება მიუთითებს ავტობაზრობას მიერ 2023 წლის 01 აგვისტოდან განხორციელებული სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ქმედების იდენტურ შემადგენლობაზე, კერძოდ, საპარკინგე ადგილების დღიური ტარიფის არსებითად გაძვირებაზე, რამაც სააგენტოსთვის წარმოშვა გონივრული ექვი კანონის მე-6 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის სავარაუდო დარღვევასთან დაკავშირებით. შესაბამისად, აღნიშნული ქმედების იდენტიფიცირების შემდგომ, კანონის მე-6 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის სავარაუდო დარღვევის ფაქტთან დაკავშირებით, სააგენტოს თავმჯდომარის 2024 წლის 19 აპრილის №04/342 ბრძანების საფუძველზე, მიმდინარე მოკვლევაში მოპასუხე მხარედ ჩაერთო ეს ეკონომიკური აგენტიც.

რაც შეეხება ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას ურთიერთდამოკიდებულების საკითხს, სააგენტოს მიერ წარმოების ფარგლებში დამუშავებული ინფორმაციიდან გამომდინარე, იკვეთება აღნიშნულ პირებს შორის ურთიერთდამოკიდებულების ფაქტი, კერძოდ, კანონის მე-3 მუხლის „ლ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ურთიერთდამოკიდებული პირები განმარტებულია, როგორც პირები, რომელთა შორის განსაკუთრებულ ურთიერთობათა არსებობამ შეიძლება გავლენა მოახდინოს მათი ან/და მათ მიერ წარმოდგენილი პირების საქმიანობის პირობებზე ან ეკონომიკურ შედეგებზე. ამ მუხლის თანახმად ურთიერთდამოკიდებულ პირებად ითვლებიან:

ლ.ა) პირი, რომელიც არის ერთი ეკონომიკური აგენტის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი ან ხელმძღვანელობასა და წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი პირი და იმავდროულად სხვა ეკონომიკური აგენტის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი ან ხელმძღვანელობასა და წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი პირია, რაც მას საშუალებას აძლევს, განახორციელოს ამ ეკონომიკური აგენტის პირდაპირი ან არაპირდაპირი კონტროლი;

ლ.ბ) პირი, რომელიც არის ერთი ეკონომიკური აგენტის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი და იმავდროულად ფლობს სხვა ეკონომიკური აგენტის ხმის უფლების მქონე აქციების/წილის ისეთ ოდენობას, რომელიც მას საშუალებას აძლევს, განახორციელოს ამ ეკონომიკური აგენტის პირდაპირი ან არაპირდაპირი კონტროლი;

¹²⁵ მიკადო ჯორჯიას 2024 წლის 25 იანვრის №01/448 წერილი.

ლ.გ) პირი, რომელიც ფლობს ერთი ეკონომიკური აგენტის მნიშვნელოვან ხმის უფლებას და იმავდროულად – სხვა ეკონომიკური აგენტის მნიშვნელოვან ხმის უფლებას, რაც მას საშუალებას აძლევს, განახორციელოს ამ ეკონომიკური აგენტის პირდაპირი ან არაპირდაპირი კონტროლი;

ლ.დ) საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული ურთიერთდამოკიდებული პირები.

თავის მხრივ, საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მე-19 მუხლის პირველი ნაწილი დამატებით ადგენს, რომ ურთიერთდამოკიდებულ პირებად ითვლებიან ის პირები, რომელთა შორის განსაკუთრებულ ურთიერთობათა არსებობამ შეიძლება გავლენა მოახდინოს მათი ან მათ მიერ წარმოდგენილი პირების საქმიანობის პირობებზე ან ეკონომიკურ შედეგებზე. ამავე მუხლის მე-2 ნაწილის „ვ“ ქვეპუნქტის მიხედვით, კი განსაკუთრებულ ურთიერთობებს მიეკუთვნება ურთიერთობები, რომელთა დროსაც პირებს პირდაპირ ან არაპირდაპირ აკონტროლებს მესამე პირი.

სსიპ საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოს მეწარმეთა და არასამეწარმეო (არაკომერციულ) იურიდიულ პირთა რეესტრში რეგისტრირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით, უდავოდ დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებაა, რომ მოკვლევის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას 100%-იანი წილის მესაკუთრე ერთი და იგივე პირი - შპს „მიკადო ჯორჯია ინვესტმენტსია“ (49,814; ბელიზი; 06.02.2006). ამდენად, სახეზეა კანონის მე-3 მუხლის „ლ“ პუნქტის „ლ.გ.“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული შემადგენლობა ანუ ორივე მოპასუხე კომპანიის მიმართ კონტროლის განმახორციელებელი ერთი და იგივე სუბიექტის არსებობის ფაქტი (ანალოგიური შემადგენლობა გათვალისწინებულია საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მე-19 მუხლის მე-2 ნაწილის „ვ“ ქვეპუნქტის საფუძველზე). ამასთან, სსიპ საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოს მეწარმეთა და არასამეწარმეო (არაკომერციულ) იურიდიულ პირთა რეესტრში დაცული მონაცემებიდან დამატებით ირკვევა ისიც, რომ მოკვლევის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას ჰყავთ ერთი და იგივე დირექტორი - ევგენ უსტინოვი (19800212-02698, PU143876, 01894000066 /უკრაინა/). ამდენად, ამ ნაწილში სახეზეა კანონის მე-3 მუხლის „ლ.ა“ ქვეპუნქტით დადგენილი დისპოზიცია - მათ ხელმძღვანელობასა და წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი ერთი და იგივე პირი ჰყავთ, შესაბამისად, განსახილველი ეკონომიკური აგენტები წარმოადგენენ ურთიერთდამოკიდებულ პირებს.

2. ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინა

„ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის“ ცნების საკანონმდებლო განმარტებას ქართული კანონმდებლობა არ იცნობს, თუმცა ევროკავშირის კანონმდებლობასა და სასამართლო პრაქტიკაში მოიძებნება როგორც მისი ლეგალური დეფინიცია, ასევე პრაქტიკაში გამოყენების/განმარტების მაგალითები. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ეკონომიკურ აგენტებს შორის ურთიერთდამოკიდებულების ფაქტის დადგენა ავტომატურად არ განაპირობებს მათ „ერთიანი ეკონომიკურ სუბიექტად“ მიჩნევას, რამეთუ ამ უკანასკნელი გარემოების დადგენა საჭიროებს დამატებით მსჯელობასა და სხვა მნიშვნელოვანი გარემოებების გამოკვლევას. კერძოდ, „ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის“ ცნებასთან დაკავშირებით სააგენტომ უკვე იმსჯელა რამდენიმე¹²⁶ საქმეში და მიიჩნია, რომ განცალკევებული სამართლებრივი სტატუსის მქონე ეკონომიკური აგენტები შესაძლოა მოვიაზროთ ერთ სუბიექტად, თუკი მათ შორის *არსებობს მჭიდრო ეკონომიკური კავშირი და ურთიერთზემოქმედების ის ხარისხი, რაც მათი დამოუკიდებლად განხილვის შესაძლებლობას არ იძლევა.*

ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების (შემდგომში - TFEU) 101-ე მუხლის მიზნებისათვის, როგორც წესი „ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის“ დოქტრინა გამოიყენება ძირითადად ორ შემთხვევაში: TFEU-ის 101-ე მუხლის მოქმედების გამორიცხვისთვის ან შვილობილი კომპანიის კონკურენციის საწინააღმდეგო შეთანხმებაში (ე.წ. კარტელში) მონაწილეობის გამო პასუხისმგებლობის დედა კომპანიისთვის შერაცხვის მიზნით. საქმეში T-11/89, Shell International Chemical Company v Commission ევროკავშირის გენერალურმა სასამართლომ დაადგინა, რომ ცნება „ეკონომიკური აგენტი“ (ინგლ. „Undertaking“) მოიცავს „ისეთ ეკონომიკურ სუბიექტებს, რომლებსაც ახასიათებთ პერსონალის, მატერიალური და არამატერიალური ელემენტების ისეთი ერთობლივი ორგანიზაცია, რომლებსაც აქვთ სპეციფიკური, გრძელვადიანი ეკონომიკური მიზანი და შეუძლიათ, ხელი შეუწყონ აღნიშნულ მუხლში [TFEU 101] მოცემული დარღვევის ჩადენას“. საქმეში 15/74, Centrafarm BV, ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლომ დაადგინა, რომ TFEU-ის 101-ე მუხლი ასევე არ მოქმედებს იმ შემთხვევაშიც, როდესაც ხდება ამოცანათა გადანაწილება ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შიგნით. სასამართლომ აღნიშნა, რომ „[TFEU 101] არ მოქმედებს შეთანხმებებსა და შეთანხმებულ ქმედებებზე იმ ეკონომიკურ აგენტებს შორის, რომლებიც მიეკუთვნებიან ერთსა და იმავე კონცერნს და აქვთ დედა კომპანიისა და შვილობილი კომპანიის სტატუსი, თუკი ეს ეკონომიკური აგენტები ქმნიან ერთიანი ეკონომიკურ სუბიექტს, რომლის შიგნითაც შვილობილ კომპანიას არ გააჩნია თავისუფლება, გადაწყვიტოს ბაზარზე საკუთარი მოქმედების კურსი და თუკი ეს

¹²⁶ სააგენტოს თავმჯდომარის 2017 წლის 19 ივლისის №04/186 ბრძანებით დამტკიცებული გადაწყვეტილება, გვ. 22, სააგენტოს თავმჯდომარის 2018 წლის 6 ივლისის №04/166 გადაწყვეტილება, გვ. 13, სააგენტოს თავმჯდომარის 2022 წლის 28 ივნისის №04/91 გადაწყვეტილება, გვ. 48.

შეთანხმებები ან შეთანხმებული პრაქტიკა მოიცავს მხოლოდ ამოცანათა შიდა გადანაწილებას აღნიშნულ ეკონომიკურ აგენტებს შორის“.¹²⁷

საქმეში C-73/95 P, Viho Europe v. Commission ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლომაც დაადასტურა აღნიშნული მიდგომა. ამ საქმეში საკითხი ეხებოდა დედა კომპანიასა და შვილობილ კომპანიებს (100%-იანი წილობრივი მონაწილეობით) შორის დადებულ შეთანხმებებს. სასამართლომ დაადგინა, რომ დედა კომპანია (მწარმოებელი) აკონტროლებდა შვილობილი კომპანიების (ამავდროულად, მისი დისტრიბუტორების) სტრატეგიას: გაყიდვებს (ფასებს, მარჟებს, თანხის ბრუნვას, ფასდაკლებებს, ა.შ.), რეკლამასა და მარკეტინგის პოლიტიკას; შესაბამისად, შვილობილ კომპანიებს არ ჰქონდათ „რეალური ავტონომია“ და საკუთარი მოქმედების კურსის დამოუკიდებლად არჩევის შესაძლებლობა, არამედ, ისინი ასრულებდნენ თავიანთი მაკონტროლებელი დედა კომპანიის ინსტრუქციებს. შედეგად, აღნიშნული კომპანიები ქმნიდნენ „ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს, რაც გამორიცხავდა TFEU-ის 101-ე მუხლის მოქმედებას“.¹²⁸ ამავე საქმეზე სასამართლომ დაადგინა, რომ არ არის აუცილებელი, შეთანხმება ერთი ეკონომიკური სუბიექტის შიგნით ამოცანათა შიდა გადანაწილებას ეხებოდეს. თუმცა, ამ საქმეშიც დედა კომპანია ფლობდა შვილობილი კომპანიის წილის 100%-ს. ასევე, სახეზე იყო, დედა კომპანიის მხრიდან, სტრატეგიულ გადაწყვეტილებებზე ფაქტობრივი კონტროლი.

ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინა, ძირითადად, ეკონომიკურ აგენტებს შორის შეთანხმებასთან დაკავშირებულ საქმეებში გამოიყენება, თუმცა, არცთუ იშვიათია შემთხვევები, როდესაც ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინა ევროკომისიამ თუ ევროსასამართლომ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებასთან დაკავშირებული საქმეების განხილვისას გამოიყენა.¹²⁹ ეს გამომდინარეობს იქიდან, რომ ევროკავშირის კონკურენციის სამართალში, ისევე, როგორც ქართულ კონკურენციის სამართალში, მე-6 (დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება)¹³⁰ და მე-7 (კონკურენციის შემზღვეველი ხელშეკრულება, გადაწყვეტილება, შეთანხმებული ქმედება)¹³¹ მუხლები მიემართება ეკონომიკურ აგენტებს, ხოლო ეკონომიკური აგენტი განიმარტება, როგორც ფიზიკური პირი, იურიდიული პირი, სხვა გაერთიანება ან ასოციაცია, რომელიც ახორციელებს ეკონომიკურ საქმიანობას, განურჩევლად რეზიდენტობისა, იურიდიული პირის სამართლებრივი ფორმისა.¹³² სხვა სიტყვებით, ეკონომიკური აგენტი შესაძლებელია შედგებოდეს რამდენიმე ფიზიკური ან იურიდიული პირისაგან, რაც, თავის

¹²⁷ იხ., საქმე 30/87 Bodson, პარა. 19.

¹²⁸ საქმე C-73/95 P, Viho Europe v. Commission, პარა. 15-17; იხ. ასევე, საქმე 30/87 Bodson, პარა. 20: „[...] that the undertakings pursue the same market strategy, which is determined by the parent company.“

¹²⁹ მაგალითად, საქმეში ECLI:EU:C:2021:238, Case C-152/19 P, „Deutsche Telekom“.

¹³⁰ შესაბამისად TFEU-ს 102-ე მუხლს.

¹³¹ შესაბამისად TFEU-ს 101-ე მუხლს.

¹³² „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის „ა“ ქვეპუნქტი.

მხრივ, შესაძლებელია „ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს“ ქმნიდეს. აღნიშნული პოზიცია განვითარებულია სააგენტოს მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებებში.¹³³

გარდა ზემოაღნიშნულისა, სააგენტოს შეფასებით, რამდენიმე პირის ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად შერაცხვის საკითხის განხილვისას, **შესამოწმებელ უმთავრეს კრიტერიუმს წარმოადგენს კონკრეტული კომპანიის რეალური ავტონომიისა და კომპანიის მოქმედების კურსის დამოუკიდებლად არჩევის შესაძლებლობა.** ზოგიერთ შემთხვევაში ავტონომიის მაღალი ხარისხის არსებობა შესაძლებელია მაშინაც, თუ დაკმაყოფილებულია ურთიერთდამოკიდებულების წინაპირობები კანონის მე-3 მუხლის „ლ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

აგრეთვე აღსანიშნავია, რომ სააგენტომ განსაკუთრებული ყურადღება გაამახვილა ერთი პირის მიერ დაფუძნებულ ან ერთი პირის მიერ მართულ ურთიერთდამოკიდებულ პირებთან დაკავშირებით განვითარებულ ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკაზე, ვინაიდან მოცემულ საქმეში უდავოდ დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებაა, რომ ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას 100%-იანი წილის მესაკუთრე ერთი და იგივე პირი - შპს „მიკადო ჯორჯია ინვესტმენტსია“ (49,814; ბელიზი; 06.02.2006) და რეესტრში დაცული მონაცემებიდან დამატებით ირკვევა ისიც, რომ ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას ჰყავთ ხელმძღვანელობასა და წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი ერთი და იგივე პირი - ევგენ უსტინოვი (19800212-02698, PU143876, 01894000066 /უკრაინა/). აღნიშნულთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვან განმარტებას შეიცავს საქმე 170/83, Hydrotherm v. Compact. საიდანაც იკვეთება, რომ ევროკავშირის მართლმსაჯულების სასამართლო ერთი ფიზიკური პირის მიერ სრულად კონტროლირებულ ეკონომიკურ აგენტებს განიხილავს ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად. საქმის გარემოებები გარკვეულწილად უნიკალურია იმდენად, რამდენადაც უკავშირდება ევროკომისიის მიერ კონკურენციის შემზღვეველი შეთანხმებებიდან გამონაკლისების დადგენის ძველ რეჟიმს. აღნიშნული რეჟიმის პირობებში, (კონკურენტი) ეკონომიკურ აგენტებს წინასწარ შეეძლოთ ევროკომისიისთვის შეეტყობინებინათ (მათი აზრით) კონკურენციის (შესაძლო) შემზღვეველი ხელშეკრულების შესახებ, ხოლო კომისია მათ აცნობებდა, არღვევდა თუ არა შეტყობინებული შეთანხმება ევროკავშირის კონკურენციის სამართალს. რეგულაცია No 67/6713, რომელიც განამტკიცებდა აღნიშნულ სამართლებრივ რეჟიმს, აღნიშნავდა, რომ ის ვრცელდებოდა მხოლოდ შეთანხმებებზე „ორ ეკონომიკურ აგენტს შორის“.

მიუხედავად იმისა, რომ საქმეზე 170/83, Hydrotherm v. Compact დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებები მიემართება ისეთ ქმედებას, რომელიც უკავშირდება კონკურენციის შემზღვეველ შეთანხმებებს, სააგენტოს შეფასებით, მნიშვნელოვანია დომინანტური მდგომარეობის შესაძლო ბოროტად გამოყენებასთან დაკავშირებული ქმედების შეფასებისას, კანონის პირველი მუხლის პირველი პუნქტით დადგენილი

¹³³ სააგენტოს თავმჯდომარის 2022 წლის 28 ივნისის N 04/91 გადაწყვეტილება, გვ. 57; სააგენტოს თავმჯდომარის 2022 წლის 05 დეკემბრის N 04/266 გადაწყვეტილება, გვ. 38 და მომდევნო გვერდები; სააგენტოს თავმჯდომარის 2023 წლის 29 დეკემბრის N 04/1031 გადაწყვეტილება, გვ. 40-41.

თავისუფალი და სამართლიანი კონკურენციის არამართლზომიერი შეზღუდვისაგან დაცვის პრინციპიდან გამომდინარე, ერთი პირის მიერ დაფუძნებული ან ერთი პირის მიერ მართული ურთიერთდამოკიდებული პირები აგრეთვე მიჩნეულ იქნან ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად, შემდეგ გარემოებათა გამო:

როგორც მოცემული თავის 4.1. ქვეთავში უკვე აღინიშნა, თითოეულ ეკონომიკურ აგენტთან დაკავშირებული მდგომარეობის დეტალურად შესწავლის შემდგომ გამოიკვეთა, რომ ავტობაზრობა და მიკადო ჯორჯია წარმოადგენენ ურთიერთდამოკიდებულ პირებს.

მოცემული ფაქტობრივი გარემოებების გაანალიზება სააგენტოს შეფასებით იძლევა საშუალებას იმისათვის, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტები მიჩნეულ იყვნენ ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად. კერძოდ, ორივე კომპანიის შემთხვევაში, პარტნიორთა კრების მიერ მისაღები გადაწყვეტილებები მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) მათი დამფუძნებლის - შპს „მიკადო ჯორჯია ინვესტმენტის“ (49,814; ბელიზი; 06.02.2006) მიერ მიიღებოდა. აგრეთვე დგინდება ის გარემოებაც, რომ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ორივე კომპანიაში ხელმძღვანელობასა და წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილებას ახორციელებდა ერთი და იგივე პირი - ევგენ უსტინოვი, რაც დამატებით ამყარებს ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად მიჩნევის საკითხს.

აღსანიშნავია, რომ ევროსასამართლომ Deutsche Telecom-ის საქმეზე დაადგინა შემდეგი - ერთობლივი პასუხისმგებლობის შერაცხვის მიზნებისათვის აუცილებელია იმის დასაბუთება, რომ მშობელ კომპანიას გააჩნდა შესაძლებლობა შვილობილ კომპანიაზე განეხორციელებინა არსებითი ზეგავლენა, რაც ნამდვილად იქნა გამოყენებული, ან მტკიცება, რომ შვილობილი კომპანია საკუთარ ქმედებებზე გადაწყვეტილებებს დამოუკიდებლად არ იღებს და ყოველ მატერიალურ ასპექტში ასრულებს მაკონტროლებელი მშობელი კომპანიის ინსტრუქციებს, რა დროსაც განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა ეკონომიკურ, ორგანიზაციულ და სამართლებრივ კავშირებს ამ ორ კომპანიას შორის.¹³⁴ სააგენტო დამატებით აღნიშნავს - მიუხედავად იმისა, რომ მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტებს შორის არ არსებობს ის ურთიერთობა, რაც დამახასიათებელია მშობელი და მისი შვილობილი კომპანიისათვის, ისინი განიხილებიან და-ძმა კომპანიებად (ე.წ. Siblings), რადგან მათ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) საერთო დამფუძნებელი და პარტნიორი ჰყავდათ შპს „მიკადო ჯორჯია ინვესტმენტის“ სახით. შესაბამისად, ევროსასამართლოს მიერ დადგენილი კრიტერიუმები მშობელი და მისი შვილობილი კომპანიის ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად მიჩნევისთან დაკავშირებით, და-ძმა კომპანიების შემთხვევაშიც გასათვალისწინებელია. მიუხედავად აღნიშნულისა, სააგენტო მიუთითებს შემდეგ გარემოებაზე - მოცემულ შემთხვევაში, მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების დამფუძნებელი პირისა და დირექტორის იდენტურობის გათვალისწინებით, ცალსახად დგინდება, რომ მსჯელობის საგნად ვერ იქცევა საკითხი იმის თაობაზე, შეეძლო

¹³⁴ საქმე ECLI:EU:C:2021:238, Case C-152/19 P, „Deutsche Telekom“ §§ 95; სააგენტოს თავმჯდომარის 2022 წლის 28 ივნისის N 04/91 გადაწყვეტილება, გვ. 60.

თუ არა ერთ ეკონომიკურ აგენტს მეორე ეკონომიკური აგენტის მისაღებ გადაწყვეტილებებზე ზეგავლენის მოხდენა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ან ამავე პერიოდის ფარგლებში მოქმედებდა თუ არა ერთი ეკონომიკური აგენტი მეორე ეკონომიკური აგენტის მიერ გაცემული ინსტრუქციების შესაბამისად ყოველ მატერიალურ ასპექტში, რადგან როგორც სამართლებრივი, აგრეთვე ფაქტობრივი კუთხით, მიკადო ჯორჯია და ავტობაზრობა ერთიდაიგივე (იდენტური) პირების მიერ (პარტნიორისა და დირექტორის) მართული კომპანიები იყვნენ.

მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების ურთიერთდამოკიდებულების განსაკუთრებით მაღალი ხარისხის გათვალისწინებით, ერთმნიშვნელოვნად დგინდება, რომ აღნიშნულ სუბიექტებს რეალური ავტონომია და მოქმედების კურსის დამოუკიდებლად არჩევის შესაძლებლობა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) არ გააჩნდათ და შესაბამისად, მათი ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტად მიჩნევა დამატებით მსჯელობას აღარ საჭიროებს.

ზემოხსენებული ფაქტობრივი და სამართლებრივი გარემოებების ურთიერთშეჯერების შედეგად, სააგენტო მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ დასახელებული ორი ეკონომიკური აგენტი, ავტობაზრობა და მიკადო ჯორჯია ვერ იქნებიან მიჩნეულნი, როგორც დამოუკიდებელი სუბიექტები. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მოცემულ შემთხვევაში მათი ქმედებები უნდა შეფასდეს „ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინის“ საფუძველზე.

თავი VII. ქმედების შეფასება - ზოგადი მიმოხილვა

1. გონივრული მარჟის განსაზღვრის მნიშვნელობა

ევროკომისიამ ერთ-ერთ საქმეზე (*Scandlines*) მიღებულ გადაწყვეტილებაში აღნიშნა, რომ ლეგიტიმურია ეკონომიკური აგენტის ინტერესი, რომელიც მის მიერ გაწეული ხარჯების ანაზღაურებას ისახავს მიზნად.¹³⁵ აგრეთვე, ევროკომისიამ *Aspen*-ის საქმეზე მიუთითა, რომ კომპანიები უფლებამოსილნი არიან გამოიმუშაონ გონივრული მარჟა საკუთარი გაწეული ხარჯების დაფარვის მიზნით.¹³⁶ გონივრული მარჟის დადგენა რაციონალური განსჯის შედეგად უნდა მოხდეს და მისი განსაზღვრა ზუსტი მათემატიკური გამოთვლების საფუძველზე აუცილებელი არ არის.¹³⁷

შესაბამისად, სააგენტო განმარტავს - იმისათვის, რომ საბოლოოდ დადგინდეს კომპანიის მიერ გაწეული ხარჯების მოცულობა, ამავე მონაცემს უნდა დაემატოს გონივრული მარჟის ოდენობა. შესაბამისად, ეს უკანასკნელი, ხარჯების მაჩვენებლის (*Cost Figure*)

¹³⁵ *Scandlines*, პარაგრაფი 224.

¹³⁶ *Aspen*, პარაგრაფი 154.

¹³⁷ *Genzyme Limited v Office of Fair Trading* [2005] CAT 32 (*'Genzyme Remedy'*), პარაგრაფი 279.

ფარგლებში გაითვალისწინება და მხოლოდ აღნიშნულის შემდგომ უნდა მოხდეს მისი შედარება კომპანიის მიერ დადგენილ ფასთან.

სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს - გონივრული მარჟის დადგენა იმის აღიარებას ემსახურება, რომ კომპანიას ესაჭიროება ფინანსური სტიმული იმისათვის, რომ მან საერთოდ მონაწილეობა მიიღოს პროდუქტის/მომსახურების მიწოდების პროცესში, რასაც იგი მხოლოდ მაშინ განახორციელებს, როდესაც ეცოდინება, რომ მისმა საქმიანობამ შესაბამისი შემოსავალი უნდა მოუტანოს იმ რისკების საკუთარ თავზე აღების სანაცვლოდ, რომელიც ჩვეულებრივ ნებისმიერი სამეწარმეო საქმიანობასთანაა დაკავშირებული. იმის განსაზღვრა, თუ რას მიიჩნევს კონკურენციის უწყება გონივრული მარჟის ოდენობად, მნიშვნელოვანი ეტაპია „ხარჯი პლუს მარჟის“ ანალიზის პროცესში. ბუნებრივია, ეკონომიკურ აგენტს შეუძლია დაადგინოს ფასი, რომელიც აღემატება „ხარჯი პლუს მარჟას“, რაც თავისთავად არ არის საკმარისი გარემოება მისი ჭარბად ან არასამართლიანად მაღალ ფასად მიჩნევისათვის.

უფრო მეტიც, იმის შეფასება თუ რა მიიჩნევა გონივრული მარჟის ოდენობად, კონკრეტული საქმის ფაქტობრივ გარემოებებზეა დამოკიდებული. ის გარემოება, რომ ადმინისტრაციულმა ორგანომ მარჟის კონკრეტული ოდენობა გონივრულად მიიჩნია ერთ კონკრეტულ შესაბამის ბაზარზე ერთი განსახილველი პროდუქტის ან მომსახურების მიმართ, არ ნიშნავს იმას, რომ მარჟის იგივე ოდენობის გამოყენება შესაძლებელია სხვა შესაბამის ბაზარზე სხვა განსახილველი პროდუქტის/მომსახურების მიმართაც, მაშინაც კი როდესაც აღნიშნული პროდუქტები/მომსახურებები ერთიდაიგივე ბაზარს განეკუთვნებიან.

პროდუქტის მიწოდების პროცესში არსებული (გონივრულად მიკუთვნებული) კომპანიის ჯამური ხარჯების დადგენის შემდგომ, ადმინისტრაციულმა ორგანომ უნდა განსაზღვროს „ხარჯი პლუს მარჟის“ „პლუს“ ელემენტი ე.ი. გონივრული მარჟა. იმ მიზნით, რომ კონკურენციის უწყებამ დაადგინოს თუ რა ჩაითვლება გონივრული მარჟის ოდენობად აუცილებელია, რომ მან უპირველეს ყოვლისა განსაზღვროს შესაბამისი მეთოდი მის დასადგენად, ხოლო მომდევნო ეტაპზე, აუცილებელია შეფასდეს, თუ რა ჩაითვლება მარჟის გონივრულ ოდენობად.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტო ორივე მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტთან მიმართებით ცალ-ცალკე გამოიკვლევს და შეაფასებს განსახილველი მომსახურების გონივრული მარჟის დღიურ ოდენობას ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაანგარიშებით.

2. ჭარბი სხვაობა მომსახურების ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის

როგორც აღინიშნა, გამოსაყენებელი ტესტის პირველ საფეხურზე უნდა დადგინდეს გარემოება იმის თაობაზე, არის თუ არა დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ დაწესებული ფასი ჭარბი ამავე კომპანიის „ხარჯი პლუს მარჟასთან“ მიმართებით.

კომპანიის მიერ რეალურად (ფაქტობრივად) გაწეული ხარჯებისა და მასზე დამატებული გონივრული მარჟის განსაზღვრის შემდგომ (ერთობლივად მოიხსენიებიან როგორც „ხარჯი პლუს მარჟა“) აუცილებელია შეფასდეს საკითხი იმის თაობაზე, არის თუ არა კომპანიის მიერ მისაწოდებელ პროდუქტზე/მომსახურებაზე დადგენილ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის სხვაობა ჭარბი.

აღნიშნული შეფასება მოიცავს გადაწყვეტილების მიმღები ორგანოს მხრიდან დისკრეციული უფლებამოსილების განხორციელებას და კონკრეტული საქმის ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებას. არც სასამართლოებსა და არც ევროკომისიას არ აქვთ დადგენილი იმ საფასო სხვაობის დონე, რომელიც შესაძლებელია მიჩნეულ იქნეს ჭარბად, რამეთუ ამ გარემოების დადგენა დამოკიდებულია კონკრეტულ განსახილველ პროდუქტსა და შესაბამის ბაზარზე.¹³⁸

ეკონომიკური აგენტის მიერ გაწეულ ხარჯებსა (გონივრული მარჟის ჩათვლით) და დადგენილ ფასს შორის არებული სხვაობა გადაჭარბებულად იქნა მიჩნეული, შემდეგ შემთხვევებში:

- საქმეზე *Deutsche Post*, ევროკომისიამ დაადგინა, რომ ფასი, რომელიც 25%-ით აღემატებოდა პროდუქტისადმი გონივრულად მიკუთვნებულ ხარჯებს, ჭარბ ფასად უნდა ჩათვლილიყო.¹³⁹
- საქმეზე *Aspen*, ევროკომისიამ დაადგინა, რომ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი შესაბამის ბაზარზე ოპერირებდა არსებითად მაღალი ფასებით, რომელთა სხვაობაც ხარჯებთან შედარებით 40-50%-დან 400-420 %-ს შეადგენდა.¹⁴⁰
- საქმეზე *Albion Water II*, სააპელაციო ტრიბუნალმა (CAT) დაადგინა, რომ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი შესაბამის ბაზარზე ოპერირებდა არსებითად მაღალი ფასებით, რომელთა სხვაობაც ხარჯებთან შედარებით სულ მცირე 46.8 %-ს შეადგენდა.¹⁴¹

დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის ფასების, ხარჯების და გონივრული მარჟის დადგენის შემდეგ, კონკურენციის ორგანომ უნდა დაადგინოს ის სხვაობა, რომლითაც კომპანიის ფასები აღემატება „ხარჯი პლუს მარჟას“.

მოცემულ შემთხვევაში შესაბამისი სხვაობის გამოთვლა მათემატიკურად შესაძლებელია ორი გზის მეშვეობით:

¹³⁸ Commission Decision Case AT.39816 – Upstream Gas Supplies in Central and Eastern Europe, პარაგრაფი 67.

¹³⁹ Commission Decision COMP/36.915 – Deutsche Post AG – Interception of cross border mail [2001] ('Deutsche Post'), პარაგრაფები 166 და 167.

¹⁴⁰ *Aspen*, პარაგრაფი 140.

¹⁴¹ CAT, Case N 1046/2/4/04, პარაგრაფი 197.

- როგორც თანხობრივი ოდენობა (შესაბამის ვალუტაზე მითითებით), რომლითაც კომპანიის ფასი აღემატება „ხარჯი პლუს მარჟას“. მისი გამოთვლა შესაძლებელია კომპანიის ფასებისათვის „ხარჯი პლუს მარჟის“ გამოკლებით.

- როგორც პროცენტი, რომლითაც კომპანიის ფასები აღემატება „ხარჯი პლუს მარჟას“. მისი გამოთვლა შესაძლებელია კომპანიის ფასებისათვის „ხარჯი პლუს მარჟის“ გამოკლებით და შემდგომ მიღებული სხვაობის „ხარჯი პლუს მარჟაზე“ გაყოფით.

იმ შემთხვევაში, თუ ფასი აღემატება „ხარჯი პლუს მარჟას“, მაშინ გასათვალისწინებელია არის თუ არა აღნიშნული ნამეტი სხვაობა „არსებითი“ და „საკმარისად მაღალი“ იმისათვის, რომ განსახილველი ფასი ჭარბად ჩაითვალოს. შესაბამისად, გამოსაყენებელი ტესტის პირველი საფეხური შეიძლება განმარტებულ იქნეს როგორც სავარჯიშო (*Screening Exercise*) იმის შესაფასებლად, განსახილველი ფასი არის თუ არა საეჭვოდ მაღალი.¹⁴²

3. ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად ან კონკურენტ პროდუქტებთან/მომსახურებასთან შედარებით

კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დარღვევის დადგენის მიზნით ფასი, რომელსაც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი დაადგენს უნდა იყოს როგორც ჭარბი, ასევე არასამართლიანად მაღალი. ჭარბი ფასის დადგენა არ გულისხმობს იმას, რომ ეკონომიკური აგენტი ბოროტად იყენებს დომინანტურ მდგომარეობას. იმისათვის, რომ ჭარბი ფასის დადგენით ადგილი ჰქონდეს ეკონომიკური აგენტის მხრიდან დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას, აუცილებელია აღნიშნული ფასი არასამართლიანად მაღალიც იყოს.

ფასი, რომელიც ერთდროულად ჭარბი და არასამართლიანად მაღალია მიიჩნევა იმგვარ ფასად, რომელსაც არ გააჩნია გონივრული კავშირი პროდუქტის ეკონომიკურ ღირებულებასთან. ასეთი ფასის დადგენის შედეგად, დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი ისეთ კომერციულ სარგებელს ნახულობს ბაზარზე, რომელსაც ის ვერ მიიღებდა ჯანსაღი და ეფექტური კონკურენციის პირობებში.

სააგენტო აღნიშნავს, რომ გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხური ალტერნატიული ხასიათისაა (არა კუმულატიური). შესაბამისად, საკმარისია ნებისმიერი ერთ-ერთი პირობის არსებობა, იმისათვის, რომ კანონდარღვევა საბოლოოდ დადგინდეს. აღნიშნულთან დაკავშირებით, სააგენტო ეყრდნობა ევროკომისიის მიერ გაკეთებულ განმარტებას, რომლის თანახმად გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის ელემენტები ალტერნატიულ ხასიათს

¹⁴² Commission Decision Case AT.39816 – Upstream Gas Supplies in Central and Eastern Europe, პარაგრაფი 65.

ატარებენ იმ თვალსაზრისით, რომ გადაწყვეტილების მიმღებ ორგანოს გააჩნია უფლებამოსილება TFEU-ს 102-ე მუხლის დარღვევა დაადგინოს ნებისმიერი ერთ-ერთი ალტერნატივის მიხედვით და თავის მხრივ არ არის ვალდებული ორივე მათგანი გამოიკვლიოს.¹⁴³ შესაბამისად, მოკვლევის ფარგლებში ფაქტობრივი გარემოებების სრულყოფილად დადგენის მიზნით, კონკურენციის ორგანომ უნდა შეაფასოს მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების ფასების არასამართლიანად მაღალი ბუნება. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად უპირველეს ყოვლისა სააგენტო იმსჯელებს გამოსაყენებელი ტესტის პირველ ალტერნატივაზე - განსახილველი ფასის არასამართლიანად მაღალ ხასიათზე თავისთავად. თუმცა ამავე გადაწყვეტილების ფარგლებში, სააგენტო საკუთარი ინიციატივით შეაფასებს ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივასაც, რაც განპირობებულია მტკიცების მაღალი სტანდარტით და რომელსაც ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლო *Sanity Check-ის* (სადი აზრის ტესტის) სახელწოდებით იცნობს.¹⁴⁴

თავი VIII. ჭარბი ფასი

1. ავტობაზრობა - ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული ხარჯები

მიმდინარე მოკვლევის ფარგლებში, სააგენტოს მიერ დადგინდა, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის - ავტობაზრობის მხრიდან განხორციელებული სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ქმედება გულისხმობს დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ არასამართლიანად მაღალი ფასების დადგენას, რასაც სააგენტოს დაკვირვებით შესაძლებელია ადგილი ჰქონოდა მოკვლევისათვის რელევანტური შემდეგი პერიოდების მიხედვით:

1. 2023 წელი 01 თებერვალი - საპარკინგე ადგილებზე 1, 3, 5, 12, 15, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი, ხოლო საპარკინგე ადგილებზე 7, 8, 9, T3, ასევე შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი (ავტობაზრობის ბრძანება N 2023_02_01);
2. 2023 წელი 24 მარტი - საპარკინგე ადგილზე 10, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი (ავტობაზრობის ბრძანება N 2023_03_2410);

¹⁴³ *Aspen*, პარაგრაფი 196.

¹⁴⁴ Case C-177/16 *Biedrība 'Autortiesību un komunikācijas konsultāciju aģentūra – Latvijas Autoru apvienība' v Konkurences padome*, პარაგრაფი 124.

3. 2023 წელი 26 ივლისი - საპარკინგე ადგილზე 11, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი (ავტობაზრობის ბრძანება N 2023_07_26);

4. 2023 წელი 01 აგვისტო - საპარკინგე ადგილებზე 1, 3, 5, 7, 8, 9, T3, 11, 12, 15, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი (ავტობაზრობის ბრძანება N 2023_08_01; ავტობაზრობის ბრძანება N 2023_08_011).

ეკონომიკური აგენტის მიერ არასამართლიანად მაღალი ფასის ობიექტურად და სათანადოდ შეფასების მიზნებისათვის აუცილებელია, სააგენტო დაეყრდნოს ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკას. მოცემულ შემთხვევაში ამავე პრაქტიკის მიხედვით დადგენილია არასამართლიანად მაღალი ფასის დადგენის/შეფასების ტესტი, რომელიც ცნობილია United Brands-ის სახელწოდებით და ე.წ. ჭარბი ფასის საქმეებზე დღემდე გამოიყენება შესაბამისი ევროპული უწყებების მიერ. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მოცემულ მოკვლევაში სააგენტო ავტობაზრობის მხრიდან მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) განხორციელებულ სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ქმედებებს შეაფასებს ამავე საქმეზე დადგენილი ორსაფეხუროვანი ტესტის შესაბამისად.

ხსენებული ტესტის პირველი საფეხურის მიზანია გამოკვლევულ და დადგენილ იქნეს დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის ხარჯების შესახებ მონაცემები მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები). კერძოდ, მონაცემები იმ გაწეული ხარჯების თაობაზე, რომელიც უშუალოდ დაკავშირებულია ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებასთან და საჩივრიდან გამომდინარე დავის საგანს წარმოადგენს.

იმისათვის, რომ სააგენტოს დაედგინა ავტობაზრობის მიერ გაწეული იმ ხარჯების შესახებ არსებული მონაცემები, რომელიც უშუალოდ დაკავშირებული იქნებოდა ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებასთან, მოკვლევის ფარგლებში არაერთხელ იქნა გამოთხოვილი შესაბამისი ინფორმაცია ავტობაზრობისგან კანონმდებლობით დადგენილი წესის საფუძველზე. მიუხედავად აღნიშნულისა, ავტობაზრობას ჯამურად დაეკისრა ჯარიმა - 26 000 (ოცდაექვსი ათასი) ლარის ოდენობით. იმის გათვალისწინებით, რომ მოპასუხე ეკონომიკურმა აგენტმა მაინც არ წარმოადგინა სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი ინფორმაცია, მომდევნო ეტაპზე, სააგენტომ ისარგებლა კანონმდებლობით გათვალისწინებული უფლებამოსილებით და კანონის მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის, აგრეთვე საქართველოს ადმინისტრაციული საპროცესო კოდექსის VII¹⁹ თავის საფუძველზე შუამდგომლობით მიმართა თბილისის საქალაქო სასამართლოს. სასამართლოს ორი ინსტანციის მიერ დაკმაყოფილდა სააგენტოს მოთხოვნა ეკონომიკური აგენტისგან ინფორმაციის/დოკუმენტაციის გამოთხოვის შესახებ. შესაბამისად, ავტობაზრობას დაეკისრა გამოთხოვილი ინფორმაციის სასამართლოს მიერ განსაზღვრულ ვადაში მოწოდება.

ავტობაზრობამ სასამართლოს მიერ განსაზღვრულ ვადაში წარმოადგინა ის დოკუმენტაცია, რომელიც ადასტურებს ამავე კომპანიის მხრიდან მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ხარჯების გაწევის ფაქტს, თუმცა ერთმნიშვნელოვნად ხაზგასასმელია შემდეგი: წარმოდგენილი ინფორმაცია არ არის მოწოდებული სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი ე.წ. გამიჯნული სახით. კერძოდ, წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში მოწოდებული ინფორმაცია მოიცავს არა მხოლოდ საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირებასთან დაკავშირებულ, არამედ სხვა ისეთ ხარჯებსაც, რომელიც ამავე ადგილების ორგანიზება-ოპერირებასთან კავშირში არ იმყოფება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტობაზრობას სააგენტოსათვის არ აქვს მოწოდებული ინფორმაცია ამ უკანასკნელის მიერ გამოთხოვილი სახით.

სააგენტო დამატებით ხაზგასმით მიუთითებს შემდეგ გარემოებაზე - ავტობაზრობის წარმომადგენლებთან გამართულ ინდივიდუალურ ახსნა-განმარტებით შეხვედრაზე, მათი მხრიდან არაერთხელ იქნა დადასტურებული გარემოება იმის თაობაზე, რომ კომპანიას შეეძლო გაემიჯნა სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი მონაცემები ხარჯების შესახებ.¹⁴⁵

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, იმ მიზნით, რომ სააგენტოს დაედგინა კომპანიის მიერ გაწეული ხარჯების მოცულობა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირების მიმართულებით, გამოყენებულ იქნა ე.წ. ალოკაციის მეთოდი.

უპირველეს ყოვლისა აღსანიშნავია, რომ არასამართლიანად მაღალი ფასის საქმეებზე, დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ გაწეული ხარჯების დადგენის მიზნით, ქართული კანონმდებლობა არ განსაზღვრავს რაიმე კონკრეტული სახის მეთოდოლოგიას. ამ თვალსაზრისით კონკურენციის ორგანოებს გააჩნიათ დისკრეციული უფლებამოსილება აირჩიონ შესაბამისი მეთოდი, რომელსაც ხარჯების დასადგენად გამოიყენებენ.¹⁴⁶ სააგენტო აღნიშნავს, რომ ხსენებული საკითხი უნდა გადაწყდეს კონკრეტული საქმის ფაქტობრივი გარემოებების (1), ბუღალტრული აღრიცხვის ტექნიკისა (2) და ეკონომიკური შეფასების (3) ურთიერთშეჯერების საფუძველზე.

კერძოდ, მოცემული მოკვლევის ფარგლებში, სააგენტომ მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტს - ავტობაზრობას მისცა შესაძლებლობა იმისა, რომ ამ უკანასკნელს წარმოედგინა საკუთარი ხარჯების შესახებ გამოთხოვილი ინფორმაცია გამიჯნული სახით. მიუხედავად იმისა, რომ მხარემ სააგენტოსთან გამართულ ინდივიდუალურ ახსნა-განმარტებით შეხვედრაზე არაერთხელ დაადასტურა ხარჯების თაობაზე ინფორმაციის გამიჯვნის

¹⁴⁵ ავტობაზრობა, ინდივიდუალური ახსნა-განმარტების შეხვედრა N5, 38:00, 44:00 და 48:00.

¹⁴⁶ Phenytoin CoA [2020] EWCA Civ 339, paragraph 97 (iii).

შესაძლებლობა, სააგენტომ ინფორმაციის გამოთხოვიდან - 2024 წლის 23 ივლისიდან 2025 წლის 27 იანვრამდე ვერ მიიღო მხარის მიერ გაწეული ხარჯების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია, ხოლო 2025 წლის 27 იანვარს სააგენტოსათვის მიწოდებული ინფორმაცია გაუმიჯნავი სახით იქნა წარმოდგენილი. აღნიშნულიდან გამომდინარე მოკვლევის მხარემ სააგენტოს მიზანმიმართულად და განზრახ არ მისცა შესაძლებლობა განესაზღვრა ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებისათვის მისაკუთვნიებული ხარჯების ოდენობა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები).

სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ ზემოთ ხსენებული გარემოებების ერთობლიობამ და დამატებით მის მიერ მიღებულმა კანონმდებლობით გათვალისწინებულმა ზომებმა როგორც ავტობაზრობის არაერთჯერადი სანქცირების, აგრეთვე სასამართლოსადმი შუამდგომლობით მიმართვის სახით, განაპირობეს მისთვის, როგორც ადმინისტრაციული ორგანოსთვის საქართველოს კანონმდებლობით მინიჭებული დისკრეციული უფლებამოსილების გამოყენება ალოკაციის მეთოდის არჩევის კუთხით.

სააგენტო მიუთითებს შემდეგზე - ავტობაზრობის მხრიდან შესაბამისი ხარჯების გამიჯვნის შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნებოდა მოკვლევის მხარის მიერ მოწოდებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებასთან დაკავშირებული ხარჯების იდენტიფიცირება, თუმცა იმის გათვალისწინებით, რომ მხარემ არ გამიჯნა გამოთხოვილი მონაცემები, შესაბამისად, სააგენტო დაეყრდნო კომპანიის ხარჯების დადგენის განსხვავებულ მეთოდოლოგიას, რაც გულისხმობს ალოკაციის მეთოდის გამოყენებას.

დამატებით აღსანიშნავია, რომ სააგენტომ ავტობაზრობის მიერ 2021-2023 წლებში გაწეული ხარჯების დადგენის მეთოდოლოგიის არჩევისას გამოიყენა ევროკომისიის მიერ დადგენილი სტანდარტი - კერძოდ, ერთ-ერთი მოკვლევის მხარემ (ჰელსინგბორგის პორტმა, რომელიც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი იყო) საკუთარი ხარჯების შესახებ რეალური მონაცემები ევროკომისიას არ წარუდგინა, რისი გათვალისწინებითაც გადაწყვეტილების მიმღები ორგანო დაეყრდნო ამავე კომპანიის იმ მონაცემებს, რომელიც აუდიტირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებში იყო ხელმისაწვდომი.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Commission Decision Scandlines v Port of Helsingborg COMP/36.568, პარაგრაფი 116, 223.

2. ალოკაციის მეთოდის აღწერა

ალოკაციის მეთოდის მიხედვით, კომპანიის შემოსავლების სახეობებისა და მათი პროცენტული წილების გადანაწილებით შესაძლებელია ხარჯების შესაბამისი პროცენტული გამიჯვნა. მაგალითად, 2022 წელს ავტობაზრობას მისივე ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილი აქვს ექვსი ტიპის შემოსავალი, საიდანაც უშუალოდ შემოსავალს პარკირების მომსახურების გაწევაზე უკავია მთლიან შემოსავლებში დაახლოებით 148%.

სწორედ აღნიშნული პროცენტული მაჩვენებელი არის გამოყენებული კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილი „რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულების“ და მასზე დამატებული „სულ ადმინისტრაციული და სხვა საოპერაციო ხარჯებთან“ მიმართებით, რათა დადგენილ იქნეს მთლიანი დანახარჯები. მაგალითად, თუ ავტობაზრობის 2022 წლის მონაცემებს დავეყრდნობით, აღნიშნულმა ხარჯმა შეადგინა ლარი, ხოლო ალოკაციის მეთოდის გამოყენებით, შეადგენს მოცემული თანხის %-ს ანუ ლარს. აღსანიშნავია, რომ როგორც ხარჯების, ასევე შემოსავლების კუთხით, ვინაიდან მოკვლევაში მონაწილე ორივე ეკონომიკური აგენტი ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს წარმოადგენს, შესაბამისად ავტობაზრობის მიერ მიკაღო ჯორჯიასთვის გადახდილი საიჯარო თანხა არ გაითვალისწინება.

რაც შეეხება ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული ხარჯის კალკულაციას - სააგენტოს მიერ გათვალისწინებულ იქნა მხარეების მხრიდან მოწოდებული საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ ინფორმაციის საშუალო მაჩვენებელი თვეების მიხედვით, რომელმაც მაგალითად, 2022 წელს საშუალოდ შეადგინა ამგვარად, იმისათვის, რომ გამოვიანგარიშოთ ავტობაზრობის მიერ ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული ხარჯი, 2022 წელს ალოკაციით მიღებული ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე, რამაც 2022 წლის მდგომარეობით თეთრი შეადგინა.

იმის გათვალისწინებით, რომ კალკულაციის ფარგლებში გამოყენებულია მხოლოდ ავტობაზრობის მიერ ფინანსური ანგარიშგების პორტალზე წარდგენილი მონაცემები¹⁴⁹ და დამატებით, აგრეთვე სააგენტოსთვის მოკვლევის ფარგლებში მოწოდებული ინფორმაცია შესაბამის პერიოდებზე საპარკინგე ადგილების დატვირთულობის შესახებ, ალოკაციის მეთოდი მოკვლევის მხარისათვის იძლევა შესაძლებლობას გადაამოწმოს მიღებული შედეგები. აქედან გამომდინარე, სააგენტოს მიერ გამოყენებული ხარჯების დადგენის მეთოდოლოგია აკმაყოფილებს ორ არსებით კრიტერიუმს - 1. გამჭვირვალობა და 2. სანდოობა.

¹⁴⁸ შენიშვნა: წინამდებარე გადაწყვეტილებაში წარმოდგენილი რიცხობრივი მონაცემები/პროცენტები გამოანგარიშებულია საოფისე პროგრამა ექსელის მეშვეობით. შესაბამისად, რიცხობრივი მონაცემები/პროცენტები შესაძლებელია მცირედით განსხვავდებოდეს დამრგვალების პრინციპის გათვალისწინებით.

¹⁴⁹ იხ., ვებ გვერდი - <https://reportal.ge/>

მოკვლევაში არსებული ფაქტობრივი გარემოებების გარდა, სააგენტო დამატებით მიუთითებს დიდი ბრიტანეთის სასამართლოების მიღებულ გადაწყვეტილებებზე, რომლის ფარგლებშიც ფასის სიჭარბის საფეხურის (პირველი საფეხურის) გამოკვლევის მიზნით საკმარისად იქნა მიჩნეული კომპანიის ფასების შედარება მისივე ხარჯებთან და თავის მხრივ, სასამართლოებმა საჭიროდ არ ჩათვალეს ერთზე მეტი მეთოდის გამოყენება. კერძოდ, აღნიშნულ საქმეებს განეკუთვნებიან: 1. Ineos Vinyls v Huntsman Petrochemicals.¹⁵⁰ 2. Attheraces.¹⁵¹ 3. Albion Water I.¹⁵² 4. Albion Water II.¹⁵³

3. ავტობაზრობის ფინანსური მონაცემების ანალიზი წლების მიხედვით

2021 წელს ავტობაზრობის მიერ მიღებულ იქნა

2021 წელი

ავტობაზრობის შემოსავლების დადგენის ნაწილში, 2021 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ მიღებულ ყველა და ნებისმიერი სახის შემოსავალს.

2021 წელს ავტობაზრობის მიერ გაწეულ იქნა

წარმოდგენილია

შემდგენიარად:

¹⁵⁰ Ineos Vinyls v Huntsman Petrochemicals [2006] EWHC 1241 (Ch), paragraph 217.

¹⁵¹ Attheraces Court of Appeal [2007] EWCA Civ 38, paragraphs 116 and 209.

¹⁵² Albion Water I [2006] CAT 23, paragraph 314.

¹⁵³ Albion Water II [2008] CAT 31, paragraphs 20 and 194.

ავტობაზრობის მიერ 2021 წელს გაწეულ საიჯარო ხარჯთან დაკავშირებით, სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულმა ხარჯმა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მიხედვით შეადგინა ლარი.¹⁵⁴ თუმცა მიუხედავად ამისა, სააგენტო კომპანიის მიერ ერთეული საპარკინგე ადგილის ოპერირებისათვის დასადგენი დღიური ხარჯის გამოთვლისას, არ ითვალისწინებს ავტობაზრობის მხრიდან ამავე წელს გაწეულ საიჯარო ხარჯს შემდეგ არგუმენტაციაზე დაყრდნობით: მოპასუხე ეკონომიკური აგენტები ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს წარმოადგენენ, იმის გათვალისწინებით, რომ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) აღნიშნულ კომპანიებს შორის მჭიდრო ეკონომიკური კავშირი და ურთიერთზემოქმედების ისეთი ხარისხი არსებობდა, რაც მათი დამოუკიდებლად განხილვის შესაძლებლობას არ იძლევა. კერძოდ, აღნიშნულ კომპანიებს მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) საერთო პარტნიორი და დირექტორი ჰყავდათ.

ზემოთ აღნიშნული გარემოებისა და საუკეთესო ევროპული პრაქტიკის გათვალისწინებით, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის ფარგლებში შემავალ პირებს შორის დადებული გარიგებები, აგრეთვე ამავე გარიგებათა ფარგლებში განხორციელებული ტრანზაქციები, კონკურენციის სამართლის მიზნებისათვის მიჩნეულ უნდა იქნეს ერთი სუბიექტის მიერ საკუთარ თავთან განხორციელებულ სამართლებრივ ქმედებად. აქედან გამომდინარე, ავტობაზრობის მიერ მიკადო ჯორჯიას მიმართ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის (2021-2023 წლები) განმავლობაში განხორციელებული ნებისმიერი სახის ტრანზაქცია, მათ შორის საპარკინგე ადგილების იჯარით აღების სანაცვლოდ გადახდილი ყოველთვიური საიჯარო ქირის საფასური, მიჩნეულ უნდა იქნეს საკუთარი

¹⁵⁴ შპს „რუსთავის ავტობაზრობა“ ფინანსური ანგარიშგება 2021 წლის 01 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18.

თავის მიმართ განხორციელებულ ტრანზაქციად. შესაბამისად, სააგენტო განმარტავს, რომ ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის ფარგლებში შემავალ პირებს შორის განხორციელებული ტრანზაქციები (გადახდები) ატარებენ ე.წ. უდანაკარგო ხასიათს, რაც მიუხედავად პირთა შორის არსებული ფორმალურ-სამართლებრივი განსხვავებისა, საბოლოო ჯამში, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის მიერ საკუთარი თავისთვის გადახდილ ფინანსურ რესურსად უნდა იქნეს მიჩნეული.

სააგენტოს არგუმენტაცია შეესაბამება ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს მიერ ჩამოყალიბებულ პრაქტიკას, რომლის ფარგლებშიც ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის დოქტრინის გამოყენების არსებითი და პრინციპული დანიშნულება განსახილველი ეკონომიკური აგენტების მიმართ ერთობლივი პასუხისმგებლობის პრინციპის გავრცელებაა. ანალოგიურად, მოცემული მოკვლევის ფარგლებშიც, რელევანტური პერიოდის (2021-2023 წლები) განმავლობაში დგინდება მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების მიერ მისაღებ გადაწყვეტილებებზე ურთიერთზემოქმედების მაღალი ხარისხის არსებობა, საერთო პარტნიორისა და დირექტორის სახით. აღნიშნული გარემოება თავის მხრივ განაპირობებს ავტობაზრობასა და მიკადო ჯორჯიას შორის განხორციელებული ტრანზაქციების, მათ შორის საპარკინგე ადგილების იჯარით აღების სანაცვლოდ გადახდილი ყოველთვიური საიჯარო ქირის საფასურის საკუთარი თავისთვის განხორციელებულ ტრანზაქციად მიჩნევას.

ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტობაზრობის ხარჯების დადგენის ნაწილში, 2021 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ გაწეულ ყველა და ნებისმიერი სახის ხარჯს, გარდა საიჯარო ხარჯისა.

ალოკაციის მეთოდის გამოყენების შედეგად, 2021 წელთან მიმართებით, ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიური ხარჯის ოდენობა შემდეგნაირად დგინდება:

- I ეტაპი - კომპანიის ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული „სულ ხარჯი“ მოიცავს რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულებას დამატებული სულ ადმინისტრაციული და სხვა საოპერაციო ხარჯი, რაც 2021 წლის მდგომარეობით ლარს შეადგენს.
- II ეტაპი - კომპანიის მიერ გაწეულ პარკირების მომსახურებაზე შემოსავლის ალოკაცია გულისხმობს „სულ ხარჯიდან“ იმ პროცენტის გამოთვლას, რომელიც ასახავს 2021 წელს პარკირების მომსახურებიდან კომპანიის მიერ მიღებული შემოსავლის ოდენობას. მოცემულ შემთხვევაში კალკულაცია შემდეგნაირად გამოიყურება - ლარი.
- III (ბოლო) ეტაპი - 2021 წელს კომპანიის საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ საშუალო წლიურმა მაჩვენებელმა შეადგინა. 2021 წელს ალოკაციით მიღებული

ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთვის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე.¹⁵⁵

მოცემულ შემთხვევაში კალკულაციის შედეგად 2021 წელს ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურმა ხარჯმა თეთრი შეადგინა.

2022 წელს ავტობაზრობის მიერ მიღებულ იქნა

2022 წელი

ავტობაზრობის შემოსავლების დადგენის ნაწილში, 2022 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ მიღებულ ყველა და ნებისმიერი სახის შემოსავალს.

2022 წელს ავტობაზრობის მიერ გაწეულ იქნა

წარმოდგენილია

შემდგენიარად:

¹⁵⁵ ავტობაზრობის 2021 წლის საპარკინგე ადგილების დატვირთვის შესახებ მონაცემი მოწოდებულია ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ (თარიღი: 26.09.2024; რეგ: N 01/4879).

2022 წელი

ავტობაზრობის მიერ 2022 წელს გაწეულ საიჯარო ხარჯთან დაკავშირებით, სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულმა ხარჯმა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მიხედვით შეადგინა ლარი.¹⁵⁶

რაც შეეხება ავტობაზრობის მიერ 2022 წელს გაწეულ საიჯარო ხარჯს - სააგენტოს პოზიცია უცვლელი და ერთგვაროვანია აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით.

შესაბამისად, ავტობაზრობის ხარჯების დადგენის ნაწილში, 2022 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ გაწეულ ყველა და ნებისმიერი სახის ხარჯს, გარდა საიჯარო ხარჯისა.

ალოკაციის მეთოდის გამოყენების შედეგად, 2022 წელთან მიმართებით, ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიური ხარჯის ოდენობა შემდეგნაირად დგინდება:

- I ეტაპი - კომპანიის ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული „სულ ხარჯი“ მოიცავს რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულებას დამატებული სულ ადმინისტრაციული და სხვა საოპერაციო ხარჯი, რაც 2022 წლის მდგომარეობით ლარს შეადგენს.
- II ეტაპი - კომპანიის მიერ გაწეულ პარკირების მომსახურებაზე შემოსავლის ალოკაცია გულისხმობს „სულ ხარჯიდან“ იმ პროცენტის გამოთვლას, რომელიც ასახავს 2022 წელს

¹⁵⁶ შპს „რუსთავის ავტობაზრობა“ ფინანსური ანგარიშგება 2022 წლის 01 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18.

პარკირების მომსახურებიდან კომპანიის მიერ მიღებული შემოსავლის ოდენობას. მოცემულ შემთხვევაში კალკულაცია შემდეგნაირად გამოიყურება -
ლარი.

- III (ბოლო) ეტაპი - 2022 წელს კომპანიის საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ საშუალო წლიურმა მაჩვენებელმა შეადგინა. 2022 წელს ალოკაციით მიღებული ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთვის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე.¹⁵⁷

მოცემულ შემთხვევაში კალკულაციის შედეგად 2022 წელს ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურმა ხარჯმა თეთრი შეადგინა.

2023 წელს ავტობაზრობის მიერ მიღებულ იქნა

შემდეგნაირად

გამოიყურება:

2023 წელი

ავტობაზრობის შემოსავლების დადგენის ნაწილში, 2023 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ მიღებულ ყველა და ნებისმიერი სახის შემოსავალს.

¹⁵⁷ ავტობაზრობის 2022 წლის საპარკინგე ადგილების დატვირთვის შესახებ მონაცემი მოწოდებულია ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ (თარიღი: 26.09.2024; რეგ: N 01/4879).

2023 წელს ავტობაზრობის მიერ,

წარმოდგენილია შემდეგნაირად:

2023 წელი

ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს გაწეულ საიჯარო ხარჯთან დაკავშირებით, სააგენტო მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ აღნიშნულმა ხარჯმა კომპანიის მიერ დადასტურებული ინფორმაციის მიხედვით ლარი შეადგინა.¹⁵⁸

რაც შეეხება ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს გაწეულ საიჯარო ხარჯს - სააგენტოს პოზიცია უცვლელი და ერთგვაროვანია აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით.

შესაბამისად, ავტობაზრობის ხარჯების დადგენის ნაწილში, 2023 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ გაწეულ ყველა და ნებისმიერი სახის ხარჯს, გარდა საიჯარო ხარჯისა.

ალოკაციის მეთოდის გამოყენების შედეგად, 2023 წელთან მიმართებით, ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიური ხარჯის ოდენობა შემდეგნაირად დგინდება:

- I ეტაპი - კომპანიის ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული „სულ ხარჯი“ მოიცავს რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულებას დამატებული სულ ადმინისტრაციული და სხვა საოპერაციო ხარჯი, რაც 2023 წლის მდგომარეობით ლარს შეადგენს.

¹⁵⁸ ავტობაზრობის წერილი (თარიღი: 26.02.2025; რეგ: N 01/1358).

- II ეტაპი - კომპანიის მიერ გაწეულ პარკირების მომსახურებაზე შემოსავლის ალოკაცია გულისხმობს „სულ ხარჯიდან“ იმ პროცენტის გამოთვლას, რომელიც ასახავს 2023 წელს პარკირების მომსახურებიდან კომპანიის მიერ მიღებული შემოსავლის ოდენობას. მოცემულ შემთხვევაში კალკულაცია შემდეგნაირად გამოიყურება -
ლარი.
- III (ბოლო) ეტაპი - 2023 წელს კომპანიის საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ საშუალო წლიურმა მაჩვენებელმა შეადგინა. 2023 წელს ალოკაციით მიღებული ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთვის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე.¹⁵⁹

მოცემულ შემთხვევაში კალკულაციის შედეგად 2023 წელს ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურმა ხარჯმა 1.05 ლარი შეადგინა.

4. ავტობაზრობა - ერთეული საპარკინგე ადგილის გონივრული მარჟის დღიური ოდენობა

სააგენტომ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის გათვალისწინებით, თითოეულ წელთან მიმართებით (2021, 2022 და 2023 წლები) დაადგინა ავტობაზრობის მიერ გაწეული ხარჯების დღიური ოდენობა ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაანგარიშებით. აღნიშნული მონაცემები შემდეგნაირად გამოიყურებიან: **2021 წელი - თეთრი, 2022 წელი - თეთრი, 2023 წელი - ლარი.**

აღნიშნულის შემდგომ, იმისათვის, რომ დადგინდეს „ხარჯი კლუს მარჟის“ „კლუს“ ელემენტი, საჭიროა სააგენტომ განსაზღვროს ავტობაზრობის ერთეული საპარკინგე ადგილის გონივრული მარჟის დღიური ოდენობა. სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ გონივრული მარჟის დადგენის მეთოდის არჩევას, ის ხელმძღვანელობს უშუალოდ ავტობაზრობის მიერ ფაქტობრივად დაწესებული ფასნამატის შესახებ მონაცემებით.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ავტობაზრობის მხრიდან მოკვლევის ფარგლებში, ინფორმაციის არსებითად დაგვიანებითა და გაუმიჯნავი სახით მოწოდებამ ერთობლიობაში განაპირობა მისი არჩევანი, ამავე კომპანიის მიერ დაწესებული ფასნამატის შესახებ მონაცემით ეხელმძღვანელა. ცხადია, აღნიშნული არ ნიშნავს იმას, რომ გონივრული მარჟის ოდენობის დადგენა მხოლოდ ამ მეთოდის მეშვეობითაა შესაძლებელი. ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლო იცნობს გონივრული მარჟის დადგენის ისეთ მეთოდებს, როგორცაა მაგალითად, ROCE, EBIT, EBITDA, და სხვა. არსებული კონკრეტული

¹⁵⁹ ავტობაზრობის 2023 წლის საპარკინგე ადგილების რაოდენობის შესახებ მონაცემი მოწოდებულია ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ (თარიღი: 07.03.2025; რეგ: N 01/1572).

მოკვლევის ფარგლებში, მხარის მიერ მოსაწოდებელი ინფორმაციის ექსთენიანი დაგვიანებითა და გაუმიჯნავი სახით მოწოდების გამო, სააგენტო გონივრული მარჯის დადგენის მეთოდად¹⁶⁰ ირჩევს ავტობაზრობის მიერ სავარაუდო ჭარბი ფასების დადგენამდე გამოყენებულ ფაქტობრივ ფასნამატს, რომელიც განსაზღვრულია 2022 წლის (მთელი წლის) საშუალო მაჩვენებლის საფუძველზე.

უპირველეს ყოვლისა, სააგენტო მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ გადაწყვეტილების მიღების მომენტისათვის, ქართული კანონმდებლობის ფარგლებში არ დგინდება რაიმე ისეთი სახის ორიენტირის არსებობა, რომელზე დაყრდნობითაც შესაძლებელი იქნებოდა ავტობაზრობისათვის გონივრული მარჯის დადგენა. თავის მხრივ, სააგენტოს მიერ გამოყენებული მარჯის დადგენის მეთოდი აკმაყოფილებს გონივრულობის კრიტერიუმს. კერძოდ, კომპანიის მიერ ერთეულ საპარკინგე ადგილზე დღიური ტარიფის არსებითად გაძვირების (2023 წელს 10 და 15 ლარიანი ტარიფების დადგენა) ეპიზოდების შეფასებისას, სააგენტო ეყრდნობა ავტობაზრობის მიერ წინა - 2022 წელს ყოველთვიურად დადგენილი ფასნამატის საშუალო მონაცემს.

იმ მიზნით, რომ დადგენილ იქნეს კომპანიის გონივრული მარჯა ერთეული საპარკინგე ადგილის ყოველდღიური ოპერირებისათვის, სააგენტო იყენებს შემდეგ მეთოდს - 2023 წელს კომპანიის მიერ გაწეულ ფაქტობრივ ხარჯს უნდა დაემატოს 2022 წლის (გასული წინა წლის) ყოველთვიური ფასნამატის საშუალო პროცენტული ოდენობა. ეს უკანასკნელი მონაცემი, მოცემულ შემთხვევაში შეადგენს %¹-ს, ხოლო კომპანიის მიერ 2023 წელს გაწეულ ხარჯს - 1.05 ლარს დამატებული მისივე %², თავის მხრივ ლარს უტოლდება.

კერძოდ, სააგენტო გონივრული მარჯის დადგენისას ხელმძღვანელობს შემდეგი რელევანტური ფაქტორებით:

1. 2023 წლისათვის ავტობაზრობის მიერ ერთეული საპარკინგე ადგილის ოპერირების მიზნით ფაქტობრივად გაწეული ხარჯების ოდენობა, რაც ლარს შეადგენს.
2. 2022 წელს ე.ი. კომპანიის მიერ ტარიფების არსებით გაძვირებამდე, ყოველთვიურად დადგენილი ფასნამატის საშუალო პროცენტული მონაცემი, რაც %¹-ს შეადგენს.
3. ჯამური მონაცემი - 5.08 ლარი.

¹⁶⁰ შენიშვნა: სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის 2022 წლის მონაცემები გამოყენებულია მხოლოდ 2023 წლის მონაცემებთან შედარების მიზნით, ამ კონკრეტული მოკვლევის ფარგლებში.

სააგენტოს შეფასებით 5.08 ლარი წარმოადგენს ავტობაზრობის „ხარჯი პლუს მარჟის“ ოდენობას 2023 წლისათვის.

5. ავტობაზრობა - ჭარბი სხვაობა ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურ ტარიფსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის

ავტობაზრობის მიერ ოპერირებადი ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურ ტარიფსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის, სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ეპიზოდებში არსებული სხვაობა (თანხობრივი და პროცენტული სახით) შემდეგნაირად გამოიყურება:

- 2023 წელი 01 თებერვალი - საპარკინგე ადგილებზე 1, 3, 5, 12, 15, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი.
- 2023 წელი 01 აგვისტო - საპარკინგე ადგილებზე 1, 3, 5, 7, 8, 9, T3, 11, 12, 15, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი.

ავტობაზრობის მიერ 10 ლარიანი ტარიფით ოპერირებასთან დაკავშირებით, სააგენტო მიუთითებს, რომ შესაბამის პერიოდზე მოქმედ ტარიფსა (10 ლარი) და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს (5.08 ლარი) შორის 4.92 ლარიანი სხვაობა დგინდება.

კალკულაციის შედეგად მიღებული თანხობრივი მონაცემი შეადგენს 97%-იან სხვაობას ავტობაზრობის მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის.

სააგენტოს შეფასებით, 97%-იანი სხვაობა ავტობაზრობის მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის არსებითი და საკმარისად მაღალია, რადგან აღნიშნული მონაცემი აღემატება ევროკომისიის მიერ *Deutsche Post-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (25%-ს) 72%-ით, *Aspen-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (40%-ს) 57%-ით, ხოლო სააპელაციო ტრიბუნალის (CAT) მიერ *Albion Water II-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (46.8%-ს) 50.2%-ით.

- 2023 წელი 01 თებერვალი - საპარკინგე ადგილებზე 7, 8, 9, T3, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი.
- 2023 წელი 24 მარტი - საპარკინგე ადგილზე 10, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი.

- 2023 წელი 26 ივლისი - საპარკინგე ადგილზე 11, შაბათ-კვირას დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი.

ავტობაზრობის მიერ 15 ლარიანი ტარიფით ოპერირებასთან დაკავშირებით, სააგენტო მიუთითებს, რომ შესაბამის პერიოდზე მოქმედ ტარიფსა (15 ლარი) და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს (5.08 ლარი) შორის 9.92 ლარიანი სხვაობა დგინდება.

კალკულაციის შედეგად მიღებული თანხობრივი მონაცემი შეადგენს 195%-იან სხვაობას ავტობაზრობის მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის.

სააგენტოს შეფასებით, 195%-იანი სხვაობა ავტობაზრობის მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის *არსებითი და საკმარისად მაღალია*, რადგან აღნიშნული მონაცემი აღემატება ევროკომისიის მიერ *Deutsche Post-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (25%-ს) 170%-ით, *Aspen-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (40%-ს) 155%-ით, ხოლო სააპელაციო ტრიბუნალის (CAT) მიერ *Albion Water II-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (46.8%-ს) 148.2%-ით.

სააგენტო განმარტავს, რომ ფასის სიჭარბის შეფასება ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ინდივიდუალურად უნდა განხორციელდეს და შესაბამისად, ადრეულ საქმეებზე დადგენილი ფასის სიჭარბის დონეები არ მიიჩნევიან გადამწყვეტ პარამეტრებად სხვა საქმეებისათვის. მიუხედავად აღნიშნულისა, ავტობაზრობის მიერ დადგენილი ფასის სიჭარბის დონეები ზემოთ ხსენებულ საქმეებზე დადგენილ ანალოგიურ მონაცემებთან შედარებით, ერთმნიშვნელოვნად ადასტურებენ დასკვნას იმის თაობაზე, რომ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ 2023 წელს დადგენილი 10 და 15 ლარიანი ტარიფები ჭარბია. კერძოდ, 2023 წელს ავტობაზრობის მიერ დადგენილი 10 და 15 ლარიანი ტარიფებით არსებული პროცენტული სხვაობები „ხარჯი პლუს მარჟასთან“ მიმართებით, აშკარად აღემატებიან ზემოთ ხსენებულ საქმეებზე დადგენილი ჭარბი სხვაობების პროცენტულ მაჩვენებლებს.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტოს მიერ გამოყენებული ტესტის პირველი საფეხურის ფარგლებში დადგინდა შემდეგი გარემოების არსებობა - ავტობაზრობამ 2023 წელს 10 და 15 ლარიანი ტარიფების დადგენის მეშვეობით, ავტომობილების რეალიზაციის მიზნით გაწეულ საპარკინგე მომსახურებაზე ჭარბი ფასები დაადგინა.

6. მიკადო ჯორჯია - ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული ხარჯები

მიმდინარე მოკვლევის ფარგლებში სააგენტოს მიერ დადგინდა, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის - მიკადო ჯორჯიას მხრიდან განხორციელებული სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ქმედება გულისხმობს დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ არასამართლიანად მაღალი ფასების დადგენას, რასაც სააგენტოს დაკვირვებით შესაძლებელია ადგილი ჰქონოდა მოკვლევისათვის რელევანტური შემდეგი პერიოდების მიხედვით:

1. 2023 წელი 01 იანვარი - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 5 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_01_01);
2. 2023 წელი 01 აგვისტო - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 5 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_08_01);
3. 2023 წელის 05 სექტემბერი - საპარკინგე ადგილზე T11 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 5 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_09_05);
4. 2023 წელი 01 იანვარი - საპარკინგე ადგილებზე T1, T2, 2, 4, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_01_01);
5. 2023 წელი 15 მარტი - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_03_15);
6. 2023 წელი 25 მარტი - საპარკინგე ადგილზე T14 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_03_25);
7. 2023 წელი 21 აპრილი - საპარკინგე ადგილებზე T1, T2, 2, 4, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი, ხოლო საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_04_21);
8. 2023 წელი 26 აპრილი - საპარკინგე ადგილებზე T10, T11 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_04_26);
9. 2023 წელი 01 აგვისტო - საპარკინგე ადგილებზე T1, T2, 2, 4, T10, T14, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი (მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_08_01; მიკადო ჯორჯიას ბრძანება N 2023_08_02).

ეკონომიკური აგენტის მიერ შესყიდვის ან გაყიდვის არასამართლიანად მაღალი ფასის ობიექტურად და სათანადოდ შეფასების მიზნებისათვის აუცილებელია, სააგენტო დაეყრდნოს ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკას. მოცემულ შემთხვევაში ამავე პრაქტიკის მიხედვით დადგენილია არასამართლიანად მაღალი ფასის დადგენის/შეფასების ტესტი, რომელიც ცნობილია United Brands-ის სახელწოდებით და ე.წ. ჭარბი ფასის საქმეებზე დღემდე გამოიყენება შესაბამისი ევროპული უწყებების მიერ. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მოცემულ მოკვლევაში სააგენტო მიკადო ჯორჯიას მხრიდან მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) განხორციელებულ სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ქმედებებს შეაფასებს ამავე საქმეზე დადგენილი ორსაფეხუროვანი ტესტის შესაბამისად.

ხსენებული ტესტის პირველი საფეხურის მიზანია გამოკვლეულ და დადგენილ იქნეს დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის ხარჯების შესახებ მონაცემები მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები). კერძოდ, მონაცემები იმ გაწეული ხარჯების თაობაზე, რომელიც უშუალოდ დაკავშირებულია ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებასთან და საჩივრიდან გამომდინარე დავის საგანს წარმოადგენს.

იმისათვის, რომ სააგენტოს დაედგინა მიკადო ჯორჯიას მიერ გაწეული იმ ხარჯების შესახებ არსებული მონაცემები, რომელიც უშუალოდ დაკავშირებული იქნებოდა ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებასთან, მოკვლევის ფარგლებში არაერთხელ იქნა გამოთხოვილი შესაბამისი ინფორმაცია მიკადო ჯორჯიასგან კანონმდებლობით დადგენილი წესის საფუძველზე. მიუხედავად აღნიშნულისა, მიკადო ჯორჯიას დადგენილ ვადაში ინფორმაციის მოუწოდებლობის და ასევე არასრულყოფილი ინფორმაციის მოწოდების გამო ჯამურად დაეკისრა ჯარიმა - 26 000 (ოცდაექვსი ათასი) ლარის ოდენობით. იმის გათვალისწინებით, რომ მოპასუხე ეკონომიკურმა აგენტმა მაინც არ წარმოადგინა სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი ინფორმაცია, მომდევნო ეტაპზე, სააგენტომ ისარგებლა კანონმდებლობით გათვალისწინებული უფლებამოსილებით და კანონის მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის, აგრეთვე საქართველოს ადმინისტრაციული საპროცესო კოდექსის VII¹⁹ თავის საფუძველზე მოცემული ეკონომიკური აგენტისგან ინფორმაციის გამოთხოვის მიზნით შუამდგომლობით მიმართა თბილისის საქალაქო სასამართლოს. სასამართლოს ორი ინსტანციის მიერ დაკმაყოფილდა სააგენტოს მოთხოვნა ეკონომიკური აგენტისგან ინფორმაციის/დოკუმენტაციის გამოთხოვის შესახებ. შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას დაეკისრა გამოთხოვილი ინფორმაციის სასამართლოს მიერ განსაზღვრულ ვადაში მოწოდება.

მიკადო ჯორჯიამ სასამართლოს მიერ განსაზღვრულ ვადაში წარმოადგინა ის დოკუმენტაცია, რომელიც ადასტურებს ამავე კომპანიის მხრიდან მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ხარჯების გაწევის ფაქტს, თუმცა ერთმნიშვნელოვნად ხაზგასასმელია შემდეგი: წარმოდგენილი ინფორმაცია არ არის მოწოდებული სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი ე.წ. გამიჯნული სახით. კერძოდ, წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში მოწოდებული ინფორმაცია მოიცავს არა მხოლოდ საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირებასთან დაკავშირებულ, არამედ სხვა ისეთ ხარჯებსაც, რომელიც ამავე ადგილების ორგანიზება-ოპერირებასთან კავშირში არ იმყოფება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიკადო ჯორჯიას სააგენტოსათვის არ აქვს მოწოდებული ინფორმაცია ამ უკანასკნელის მიერ გამოთხოვილი სახით.

სააგენტო დამატებით ხაზგასმით მიუთითებს შემდეგ გარემოებაზე - მიკადო ჯორჯიას წარმომადგენლებთან გამართულ ინდივიდუალურ ახსნა-განმარტებით შეხვედრაზე, მათი მხრიდან არაერთხელ იქნა დადასტურებული გარემოება იმის თაობაზე, რომ კომპანიას შეეძლო გაემიჯნა სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი მონაცემები ხარჯების შესახებ.¹⁶¹ მართალია, ანალოგიური დადასტურება არ გაჟღერებულა მიკადო ჯორჯიასთან გამართულ ინდივიდუალურ ახსნა-განმარტებით შეხვედრაზე,¹⁶² თუმცა სააგენტოს შეფასებით ერთმნიშვნელოვნად დგინდება, რომ მის მიერ გამოთხოვილი ხარჯების თაობაზე მონაცემების გამიჯვნა კომპანია მიკადო ჯორჯიას შემთხვევაშიც შესაძლებელი იყო. მიუხედავად ამისა, აღნიშნულმა მოპასუხე ეკონომიკურმა აგენტმაც მოკვლევის ყველა ეტაპზე უარი განაცხადა შესაბამისი ინფორმაციის გამიჯვნასა და წარმოდგენაზე.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, იმ მიზნით, რომ სააგენტოს დაედგინა კომპანიის მიერ გაწეული ხარჯების მოცულობა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირების მიმართულებით, გამოყენებულ იქნა ე.წ. ალოკაციის მეთოდი.

უპირველეს ყოვლისა აღსანიშნავია, რომ არასამართლიანად მაღალი ფასის საქმეებზე, დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ გაწეული ხარჯების დადგენის მიზნით, ქართული კანონმდებლობა არ განსაზღვრავს რაიმე კონკრეტული სახის მეთოდოლოგიას. ამ თვალსაზრისით კონკურენციის ორგანოებს გააჩნიათ დისკრეციული უფლებამოსილება აირჩიონ შესაბამისი მეთოდი, რომელსაც ხარჯების დასადგენად გამოიყენებენ.¹⁶³ სააგენტო აღნიშნავს, რომ ხსენებული საკითხი უნდა გადაწყდეს კონკრეტული საქმის ფაქტობრივი გარემოებების (1), ბუღალტრული აღრიცხვის ტექნიკისა (2) და ეკონომიკური შეფასების (3) ურთიერთშეჯერების საფუძველზე.

¹⁶¹ ავტობიოგრაფია, ინდივიდუალური ახსნა-განმარტების შეხვედრა N5, 38:00, 44:00 და 48:00.

¹⁶² მიკადო ჯორჯია, ინდივიდუალური ახსნა-განმარტების შეხვედრა N6.

¹⁶³ Phenytoin CoA [2020] EWCA Civ 339, paragraph 97 (iii).

კერძოდ, მოცემული მოკვლევის ფარგლებში, სააგენტომ მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტს - მიკადო ჯორჯიას მისცა შესაძლებლობა იმისა, რომ ამ უკანასკნელს წარმოედგინა საკუთარი ხარჯების შესახებ გამოთხოვილი ინფორმაცია გამიჯნული სახით. მიუხედავად აღნიშნულისა, სააგენტომ, ინფორმაციის გამოთხოვიდან - 2024 წლის 23 ივლისიდან 2025 წლის 27 იანვრამდე ვერ მიიღო მხარის მიერ გაწეული ხარჯების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია, ხოლო 2025 წლის 27 იანვარს სააგენტოსათვის მიწოდებული ინფორმაცია გაუმიჯნავი სახით იქნა წარმოდგენილი. აღნიშნულიდან გამომდინარე მოკვლევის მხარემ სააგენტოს მიზანმიმართულად და განზრახ არ მისცა შესაძლებლობა განესაზღვრა ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებისათვის მისაკუთვნიებული ხარჯების ოდენობა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები).

სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ ზემოთ ხსენებული გარემოებების ერთობლიობამ და დამატებით მის მიერ მიღებულმა კანონმდებლობით გათვალისწინებულმა ზომებმა როგორც მიკადო ჯორჯიას არაერთჯერადი სანქციების, აგრეთვე სასამართლოსადმი შუამდგომლობით მიმართვის სახით, განაპირობეს მისთვის, როგორც ადმინისტრაციული ორგანოსთვის საქართველოს კანონმდებლობით მინიჭებული დისკრეციული უფლებამოსილების გამოყენება ალოკაციის მეთოდის არჩევის კუთხით.

სააგენტო მიუთითებს შემდეგზე - მიკადო ჯორჯიას მხრიდან შესაბამისი ხარჯების გამიჯვნის შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნებოდა მოკვლევის მხარის მიერ მოწოდებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით ერთეული საპარკინგე ადგილის ორგანიზება-ოპერირებასთან დაკავშირებული ხარჯების იდენტიფიცირება, თუმცა იმის გათვალისწინებით, რომ მხარემ არ გამიჯნა გამოთხოვილი მონაცემები, შესაბამისად, სააგენტო დაეყრდნო კომპანიის ხარჯების დადგენის განსხვავებულ მეთოდოლოგიას, რაც გულისხმობს ალოკაციის მეთოდის გამოყენებას.

დამატებით აღსანიშნავია, რომ სააგენტომ მიკადო ჯორჯიას მიერ 2021-2023 წლებში გაწეული ხარჯების დადგენის მეთოდოლოგიის არჩევისას გამოიყენა ევროკომისიის მიერ დადგენილი სტანდარტი - კერძოდ, ერთ-ერთი მოკვლევის მხარემ (ჰელსინგბორგის პორტმა, რომელიც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტი იყო) საკუთარი ხარჯების შესახებ რეალური მონაცემები ევროკომისიას არ წარუდგინა, რისი გათვალისწინებითაც გადაწყვეტილების მიმღები ორგანო დაეყრდნო ამავე კომპანიის იმ მონაცემებს, რომელიც აუდიტირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებში იყო ხელმისაწვდომი.¹⁶⁴

¹⁶⁴ Commission Decision Scandlines v Port of Helsingborg COMP/36.568, პარაგრაფი 223.

7. მიკაძო ჯორჯიას ფინანსური მონაცემების ანალიზი წლების მიხედვით

2021 წელს მიკაძო ჯორჯიას მიერ მიღებულ იქნა

შემდეგნაირად გამოიყურება:

2021 წელი

2021 წელს მიკაძო ჯორჯიას მიერ გაწეულ იქნა

წარმოდგენილია შემდეგნაირად:

2021 წელი

¹⁶⁵ **შენიშვნა:** მიკაძო ჯორჯიას მიერ 2021 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალთან დაკავშირებით სააგენტო ეყრდნობა დოქტრინას ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ.

შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას ხარჯების დადგენის ნაწილში, 2021 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ გაწეულ ყველა და ნებისმიერი სახის ხარჯს.

მიკადო ჯორჯიას მიერ 2021 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალთან დაკავშირებით, სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულმა შემოსავალმა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მიხედვით შეადგინა ლარი.¹⁶⁶

რაც შეეხება მიკადო ჯორჯიას მიერ 2021 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალს - სააგენტოს პოზიცია ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ დოქტრინის გამოყენებასთან დაკავშირებით უცვლელი და ერთგვაროვანია. კერძოდ, ავტობაზრობის საიჯარო ხარჯთან დაკავშირებული არგუმენტაცია ძალაშია მიკადო ჯორჯიას 2021 წლის საიჯარო შემოსავლის მონაცემთან მიმართებაშიც. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ დოქტრინის გამოყენებას მიკადო ჯორჯიას საიჯარო შემოსავლის მიმართ შემდეგი ფინანსური ეფექტი გააჩნია - მიკადო ჯორჯიას შემოსავალს საიჯარო მომსახურებიდან (ლარი) უნდა გამოაკლდეს ავტობაზრობის მიერ გადახდილი იჯარის საფასური (ლარი). შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2021 წელს მიღებული შემოსავალი საიჯარო მომსახურებიდან შეადგენს ლარს.

შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას შემოსავლების დადგენის ნაწილში, 2021 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ მიღებულ ყველა და ნებისმიერი სახის, მათ შორის საიჯარო შემოსავალსაც, გარდა ამავე შემოსავლის იმ ნაწილისა, რომელიც გადახდილია ავტობაზრობის მიერ მიკადო ჯორჯიასათვის.

ალოკაციის მეთოდის გამოყენების შედეგად, 2021 წელთან მიმართებით, მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიური ხარჯის ოდენობა შემდეგნაირად დგინდება:

- I ეტაპი - კომპანიის ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული „სულ ხარჯი“ მოიცავს რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულებას დამატებული სულ ადმინისტრაციული და სხვა საოპერაციო ხარჯი, რაც 2021 წლის მდგომარეობით ლარს შეადგენს.
- II ეტაპი - კომპანიის მიერ გაწეულ პარკირების მომსახურებაზე შემოსავლის ალოკაცია გულისხმობს „სულ ხარჯიდან“ იმ პროცენტის გამოთვლას, რომელიც ასახავს 2021 წელს

¹⁶⁶ შპს „მიკადო ჯორჯია“ ფინანსური ანგარიშგება 2021 წლის 01 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18.

პარკირების მომსახურებიდან კომპანიის მიერ მიღებული შემოსავლის ოდენობას. მოცემულ შემთხვევაში კალკულაცია შემდეგნაირად გამოიყურება -
ლარი.

- III (ბოლო) ეტაპი - 2021 წელს კომპანიის საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ საშუალო წლიურმა მაჩვენებელმა შეადგინა. 2021 წელს ალოკაციით მიღებული ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთვის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე.¹⁶⁷

მოცემულ შემთხვევაში კალკულაციის შედეგად 2021 წელს მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურმა ხარჯმა ლარი შეადგინა.

2022 წელს მიკადო ჯორჯიას მიერ მიღებულ იქნა

შემდეგნაირად გამოიყურება:

2022 წელი

2022 წელს მიკადო ჯორჯიას მიერ გაწეულ იქნა

წარმოდგენილია შემდეგნაირად:

¹⁶⁷ მიკადო ჯორჯიას 2021 წლის საპარკინგე ადგილების დატვირთვის შესახებ მონაცემი მოწოდებულია ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ (თარიღი: 26.09.2024; რეგ: N 01/4903).

¹⁶⁸ **შენიშვნა:** მიკაჯო ჯორჯიას მიერ 2022 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალთან დაკავშირებით სააგენტო ეყრდნობა დოქტრინას ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ.

2022 წელი

შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას ხარჯების დადგენის ნაწილში, 2022 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ გაწეულ ყველა და ნებისმიერი სახის ხარჯს.

მიკადო ჯორჯიას მიერ 2022 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალთან დაკავშირებით, სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულმა შემოსავალმა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მიხედვით შეადგინა ლარი.¹⁶⁹

რაც შეეხება მიკადო ჯორჯიას მიერ 2022 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალს - სააგენტოს პოზიცია ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ დოქტრინის გამოყენებასთან დაკავშირებით უცვლელი და ერთგვაროვანია. კერძოდ, ავტობაზრობის საიჯარო ხარჯთან დაკავშირებული არგუმენტაცია ძალაშია მიკადო ჯორჯიას 2022 წლის საიჯარო შემოსავლის მონაცემთან მიმართებაშიც. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ დოქტრინის გამოყენებას მიკადო ჯორჯიას საიჯარო შემოსავლის მიმართ შემდეგი ფინანსური ეფექტი გააჩნია - მიკადო ჯორჯიას შემოსავალს საიჯარო მომსახურებიდან (ლარი) უნდა გამოაკლდეს მიკადო ჯორჯიას მიერ გადახდილი იჯარის საფასური (ლარი). შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2022 წელს მიღებული შემოსავალი საიჯარო მომსახურებიდან შეადგენს ლარს.

შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას შემოსავლების დადგენის ნაწილში, 2022 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ მიღებულ ყველა და ნებისმიერი სახის, მათ შორის საიჯარო შემოსავალსაც, გარდა ამავე შემოსავლის იმ ნაწილისა, რომელიც გადახდილია ავტობაზრობის მიერ მიკადო ჯორჯიასათვის.

¹⁶⁹ შპს „მიკადო ჯორჯია“ ფინანსური ანგარიშგება 2022 წლის 01 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18.

ალოკაციის მეთოდის გამოყენების შედეგად, 2022 წელთან მიმართებით, მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიური ხარჯის ოდენობა შემდეგნაირად დგინდება:

- I ეტაპი - კომპანიის ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული „სულ ხარჯი“ მოიცავს რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულებას დამატებული სულ ადმინისტრაციული და სხვა საოპერაციო ხარჯი, რაც 2022 წლის მდგომარეობით ლარს შეადგენს.
- II ეტაპი - კომპანიის მიერ გაწეულ პარკირების მომსახურებაზე შემოსავლის ალოკაცია გულისხმობს „სულ ხარჯიდან“ იმ პროცენტის გამოთვლას, რომელიც ასახავს 2022 წელს პარკირების მომსახურებიდან კომპანიის მიერ მიღებული შემოსავლის ოდენობას. მოცემულ შემთხვევაში კალკულაცია შემდეგნაირად გამოიყურება - ლარი.
- III (ბოლო) ეტაპი - 2022 წელს კომპანიის საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ საშუალო წლიურმა მაჩვენებელმა შეადგინა. 2022 წელს ალოკაციით მიღებული ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთვის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე.¹⁷⁰

მოცემულ შემთხვევაში კალკულაციის შედეგად 2022 წელს მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურმა ხარჯმა ლარი შეადგინა.

2023 წელს მიკადო ჯორჯიას მიერ მიღებულ იქნა

შემდეგნაირად გამოიყურება:

2023 წელი

¹⁷⁰ მიკადო ჯორჯიას 2022 წლის საპარკინგე ადგილების დატვირთვის შესახებ მონაცემი მოწოდებულია ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ (თარიღი: 26.09.2024; რეგ: N 01/4903).

¹⁷¹ **შენიშვნა:** მიკაჯო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალთან დაკავშირებით სააგენტო ეყრდნობა დოქტრინას ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ.

2023 წელს მიკადო ჯორჯიას მიერ გაწეულ იქნა

წარმოდგენილია შემდეგნაირად:

2023 წელი

შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას ხარჯების დადგენის ნაწილში, 2023 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ გაწეულ ყველა და ნებისმიერი სახის ხარჯს, რომლის ფარგლებშიც არ გაითვალისწინება რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულება.

მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალთან დაკავშირებით, სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულმა შემოსავალმა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მიხედვით შეადგინა ლარი.¹⁷³

რაც შეეხება მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს მიღებულ საიჯარო შემოსავალს - სააგენტოს პოზიცია ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ დოქტრინის გამოყენებასთან დაკავშირებით უცვლელი და ერთგვაროვანია. კერძოდ, ავტობაზრობის საიჯარო ხარჯთან დაკავშირებული არგუმენტაცია ძალაშია მიკადო ჯორჯიას 2023 წლის საიჯარო შემოსავლის მონაცემთან მიმართებაშიც. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის შესახებ დოქტრინის გამოყენებას მიკადო ჯორჯიას საიჯარო შემოსავლის მიმართ

¹⁷² შპს „მიკადო ჯორჯია“ ფინანსური ანგარიშგება 2023 წლის 01 იანვრიდან 2023 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18; მიკადო ჯორჯიას წერილი (თარიღი: 28.02.2025; რეგ: N 01/1417).

¹⁷³ შპს „მიკადო ჯორჯია“ ფინანსური ანგარიშგება 2023 წლის 01 იანვრიდან 2023 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18.

შემდეგი ფინანსური ეფექტი გააჩნია - მიკადო ჯორჯიას შემოსავალს საიჯარო მომსახურებიდან (ლარი) უნდა გამოაკლდეს ავტობაზრობის მიერ გადახდილი იჯარის საფასური (ლარი).¹⁷⁴ შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს მიღებული შემოსავალი საიჯარო მომსახურებიდან შეადგენს ლარს.

შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიას შემოსავლების დადგენის ნაწილში, 2023 წელთან მიმართებით სააგენტო ითვალისწინებს კომპანიის მიერ მიღებულ ყველა და ნებისმიერი სახის, მათ შორის საიჯარო შემოსავალსაც, გარდა ამავე შემოსავლის იმ ნაწილისა, რომელიც გადახდილია ავტობაზრობის მიერ მიკადო ჯორჯიასათვის.

ალოკაციის მეთოდის გამოყენების შედეგად, 2023 წელთან მიმართებით, მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიური ხარჯის ოდენობა შემდეგნაირად დგინდება:

- I ეტაპი - კომპანიის ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაწეული „სულ ხარჯი“ მოიცავს მხოლოდ ადმინისტრაციულ და სხვა საოპერაციო ხარჯებს, რადგან რეალიზებული პროდუქციის თვითღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული პერიოდისთვის მიკადო ჯორჯიას არ აქვს.¹⁷⁵ შესაბამისად, „სულ ხარჯი“ 2023 წლის მდგომარეობით ლარს შეადგენს.
- II ეტაპი - კომპანიის მიერ გაწეულ პარკირების მომსახურებაზე შემოსავლის ალოკაცია გულისხმობს „სულ ხარჯიდან“ იმ პროცენტის გამოთვლას, რომელიც ასახავს 2023 წელს პარკირების მომსახურებიდან კომპანიის მიერ მიღებული შემოსავლის ოდენობას. მოცემულ შემთხვევაში კალკულაცია შემდეგნაირად გამოიყურება -
ლარი.
- III (ბოლო) ეტაპი - 2023 წელს კომპანიის საპარკინგე მოედნების დატვირთულობის შესახებ საშუალო წლიურმა მაჩვენებელმა შეადგინა. 2023 წელს ალოკაციით მიღებული ხარჯი - ლარი უნდა გაიყოს საპარკინგე მოედნების დატვირთვის საშუალო წლიურ მაჩვენებელზე - -ზე და წელიწადში არსებული დღეების რაოდენობაზე - 365-ზე.¹⁷⁶

¹⁷⁴ ავტობაზრობის წერილი (თარიღი: 26.02.2025; რეგ: N 01/1358).

¹⁷⁵ შპს „მიკადო ჯორჯია“ ფინანსური ანგარიშგება 2023 წლის 01 იანვრიდან 2023 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, გვ. 18.

¹⁷⁶ მიკადო ჯორჯიას 2023 წლის საპარკინგე ადგილების დატვირთვის შესახებ მონაცემი მოწოდებულია ამავე ეკონომიკური აგენტის მიერ (თარიღი: 07.03.2024; რეგ: N 01/1573).

მოცემულ შემთხვევაში კალკულაციის შედეგად 2023 წელს მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურმა ხარჯმა ლარი შეადგინა.

8. მიკადო ჯორჯია - ერთეული საპარკინგე ადგილის გონივრული მარჯის დღიური ოდენობა

სააგენტომ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის გათვალისწინებით, თითოეულ წელთან მიმართებით (2021, 2022 და 2023 წლები) დაადგინა მიკადო ჯორჯიას მიერ გაწეული ხარჯების დღიური ოდენობა ერთეულ საპარკინგე ადგილზე გაანგარიშებით. აღნიშნული მონაცემები შემდეგნაირად გამოიყურება: 2021 წელი - ლარი, 2022 წელი - ლარი, 2023 წელი - ლარი.

აღნიშნულის შემდგომ, იმისათვის, რომ დადგინდეს „ხარჯი პლუს მარჯის“ „პლუს“ ელემენტი, საჭიროა სააგენტომ განსაზღვროს მიკადო ჯორჯიას ერთეული საპარკინგე ადგილის გონივრული მარჯის დღიური ოდენობა. სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ გონივრული მარჯის დადგენის მეთოდის არჩევისას, ის ხელმძღვანელობს უშუალოდ მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებული ფასნამატის შესახებ მონაცემებით.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ავტობაზრობის მხრიდან მოკვლევის ფარგლებში, ინფორმაციის არსებითად დაგვიანებითა და გაუმიჯნავი სახით მოწოდებამ ერთობლიობაში განაპირობა მისი არჩევანი, ამავდროულად კომპანიის მიერ დაწესებული ფასნამატის შესახებ მონაცემით ეხელმძღვანელა. ცხადია, აღნიშნული არ ნიშნავს იმას, რომ გონივრული მარჯის ოდენობის დადგენა მხოლოდ ამ მეთოდის მეშვეობითაა შესაძლებელი. ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლო იცნობს გონივრული მარჯის დადგენის ისეთ მეთოდებს, როგორცაა მაგალითად, ROCE, EBIT, EBITDA, და სხვა. არსებული კონკრეტული მოკვლევის ფარგლებში, მხარის მიერ მოსაწოდებელი ინფორმაციის ექსტენიანი დაგვიანებითა და გაუმიჯნავი სახით მოწოდების გამო, სააგენტო გონივრული მარჯის დადგენის მეთოდად¹⁷⁷ ირჩევს ავტობაზრობის მიერ სავარაუდო ჭარბი ფასების დადგენამდე გამოყენებულ ფაქტობრივ ფასნამატს, რომელიც განსაზღვრულია 2022 წლის (მთელი წლის) საშუალო მაჩვენებლის საფუძველზე.

უპირველეს ყოვლისა, სააგენტო მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ გადაწყვეტილების მიღების მომენტისათვის, ქართული კანონმდებლობის ფარგლებში არ დგინდება რაიმე ისეთი სახის ორიენტირის არსებობა, რომელზე დაყრდნობითაც შესაძლებელი იქნებოდა მიკადო ჯორჯიასათვის გონივრული მარჯის დადგენა. თავის მხრივ, სააგენტოს მიერ გამოყენებული ფასნამატის დადგენის მეთოდი აკმაყოფილებს გონივრულობის კრიტერიუმს. კერძოდ, კომპანიის მიერ ერთეულ საპარკინგე ადგილზე დღიური ტარიფის არსებითად

¹⁷⁷ შენიშვნა: სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის 2022 წლის მონაცემები გამოყენებულია მხოლოდ 2023 წლის მონაცემებთან შედარების მიზნით, ამ კონკრეტული მოკვლევის ფარგლებში.

გამვირების (2023 წელს 10 და 15 ლარიანი ტარიფების დადგენა) ეპიზოდების შეფასებისას, სააგენტო ეყრდნობა მიკადო ჯორჯიას მიერ წინა - 2022 წელს ყოველთვიურად დადგენილი ფასნამატების საშუალო მონაცემს.

იმ მიზნით, რომ დადგენილ იქნეს კომპანიის გონივრული მარჟა ერთეული საპარკინგე ადგილის ყოველდღიური ოპერირებისათვის, სააგენტო იყენებს შემდეგ მეთოდს - 2023 წელს კომპანიის მიერ გაწეულ ფაქტობრივ ხარჯს უნდა დაემატოს 2022 წლის (გასული წინა წლის) ყოველთვიური ფასნამატის საშუალო პროცენტული ოდენობა. ეს უკანასკნელი მონაცემი, მოცემულ შემთხვევაში შეადგენს % -ს, ხოლო კომპანიის მიერ 2023 წელს გაწეულ ხარჯს - ლარს დამატებული მისივე %, თავის მხრივ 3.48 ლარს უტოლდება.

კერძოდ, სააგენტო გონივრული მარჟის დადგენისას ხელმძღვანელობს შემდეგი რელევანტური ფაქტორებით:

1. 2023 წლისათვის მიკადო ჯორჯიას მიერ ერთეული საპარკინგე ადგილის ოპერირების მიზნით ფაქტობრივად გაწეული ხარჯების ოდენობა, რაც ლარს შეადგენს.
2. 2022 წელს ე.ი. კომპანიის მიერ ტარიფების არსებით გამვირებამდე, ყოველთვიურად დადგენილი ფასნამატის საშუალო პროცენტული მონაცემი, რაც %-ს შეადგენს.
3. ჯამური მონაცემი - 3.48 ლარი.

სააგენტოს შეფასებით 3.48 ლარი წარმოადგენს მიკადო ჯორჯიას „ხარჯი პლუს მარჟის“ ოდენობას 2023 წლისათვის.

9. მიკადო ჯორჯია - ჭარბი სხვაობა ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურ ტარიფსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის

მიკადო ჯორჯიას მიერ ოპერირებადი ერთეული საპარკინგე ადგილის დღიურ ტარიფსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის, სავარაუდო კანონსაწინააღმდეგო ეპიზოდებში არსებული სხვაობა (თანხობრივი და პროცენტული სახით) შემდეგნაირად გამოიყურება:

- 2023 წელი 01 იანვარი - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 5 ლარი.
- 2023 წელი 01 აგვისტო - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 5 ლარი.

- 2023 წელის 05 სექტემბერი - საპარკინგე ადგილზე T11 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 5 ლარი.

მიკადო ჯორჯიას მიერ 5 ლარიანი ტარიფით ოპერირებასთან დაკავშირებით, სააგენტო მიუთითებს, რომ შესაბამის პერიოდზე მოქმედ ტარიფსა (5 ლარი) და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს (3.48 ლარი) შორის 1.52 ლარიანი სხვაობა დგინდება.

კალკულაციის შედეგად მიღებული თანხობრივი მონაცემი შეადგენს 44%-იან სხვაობას მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის.

სააგენტოს შეფასებით, 44%-იანი სხვაობა მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის არსებითი და საკმარისად მაღალია, რადგან აღნიშნული მონაცემი აღემატება ევროკომისიის მიერ *Deutsche Post-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (25%-ს) 19%-ით, *Aspen-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (40%-ს) 4%-ით.

- 2023 წელი 01 იანვარი - საპარკინგე ადგილებზე T1, T2, 2, 4, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი.
- 2023 წელი 15 მარტი - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი.
- 2023 წელი 21 აპრილი - საპარკინგე ადგილებზე 18.1, 18.2, 18.3, 20, 21 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი.
- 2023 წელი 01 აგვისტო - საპარკინგე ადგილებზე T1, T2, 2, 4, T10, T14, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 10 ლარი.

მიკადო ჯორჯიას მიერ 10 ლარიანი ტარიფით ოპერირებასთან დაკავშირებით, სააგენტო მიუთითებს, რომ შესაბამის პერიოდზე მოქმედ ტარიფსა (10 ლარი) და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს (3.48 ლარი) შორის 6.52 ლარიანი სხვაობა დგინდება.

კალკულაციის შედეგად მიღებული თანხობრივი მონაცემი შეადგენს 187%-იან სხვაობას მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის.

სააგენტოს შეფასებით, 187%-იანი სხვაობა მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ბარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის არსებითი და საკმარისად მაღალია, რადგან აღნიშნული მონაცემი აღემატება ევროკომისიის მიერ *Deutsche Post-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (25%-ს) 162%-ით, *Aspen-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (40%-ს) 147%-ით, ხოლო სააპელაციო ტრიბუნალის (CAT) მიერ *Albion Water II-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (46.8%-ს) 140.2%-ით.

- 2023 წელი 25 მარტი - საპარკინგე ადგილზე T14 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი.
- 2023 წელი 21 აპრილი - საპარკინგე ადგილებზე T1, T2, 2, 4, ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი.
- 2023 წელი 26 აპრილი - საპარკინგე ადგილებზე T10, T11 ყოველდღე დღიურმა ტარიფმა შეადგინა 15 ლარი.

მიკადო ჯორჯიას მიერ 15 ლარიანი ტარიფით ოპერირებასთან დაკავშირებით, სააგენტო მიუთითებს, რომ შესაბამის პერიოდზე მოქმედ ტარიფსა (15 ლარი) და „ბარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს (3.48 ლარი) შორის 11.52 ლარიანი სხვაობა დგინდება.

კალკულაციის შედეგად მიღებული თანხობრივი მონაცემი შეადგენს 331%-იან სხვაობას მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ბარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის.

სააგენტოს შეფასებით, 331%-იანი სხვაობა მიკადო ჯორჯიას მიერ ფაქტობრივად დაწესებულ ფასსა და „ბარჯი პლუს მარჟის“ საფუძველზე დადგენილ ტარიფს შორის არსებითი და საკმარისად მაღალია, რადგან აღნიშნული მონაცემი აღემატება ევროკომისიის მიერ *Deutsche Post-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (25%-ს) 306%-ით, *Aspen-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (40%-ს) 291%-ით, ხოლო სააპელაციო ტრიბუნალის (CAT) მიერ *Albion Water II-ის* საქმეზე დადგენილ ზღვრულ ნიშნულს (46.8%-ს) 284.2 %-ით.

სააგენტო განმარტავს, რომ ფასის სიჭარბის შეფასება ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ინდივიდუალურად უნდა განხორციელდეს და შესაბამისად, ადრეულ საქმეებზე დადგენილი ფასის სიჭარბის დონეები არ მიიჩნევიან გადამწყვეტ პარამეტრებად სხვა საქმეებისათვის. მიუხედავად აღნიშნულისა, მიკადო ჯორჯიას მიერ დადგენილი ფასის სიჭარბის დონეები ზემოთ ხსენებულ საქმეებზე დადგენილ ანალოგიურ მონაცემებთან შედარებით, ერთმნიშვნელოვნად ადასტურებენ დასკვნას იმის თაობაზე, რომ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ 2023 წელს დადგენილი 5, 10 და 15 ლარიანი ტარიფები ჭარბია. კერძოდ, 2023 წელს მიკადო ჯორჯიას მიერ დადგენილი 5, 10 და

15 ლარიანი ტარიფებით არსებული პროცენტული სხვაობები „ხარჯი პლუს მარჟასთან“ მიმართებით, ამკარად აღემატებინან ზემოთ ხსენებულ საქმეებზე დადგენილი ჭარბი სხვაობების პროცენტულ მაჩვენებლებს.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტოს მიერ გამოყენებული ტესტის პირველი საფეხურის ფარგლებში დადგინდა შემდეგი გარემოების არსებობა - მიკადო ჯორჯიამ 2023 წელს 5, 10 და 15 ლარიანი ტარიფების დადგენის მეშვეობით, ავტომობილების განბაჟების მიზნით გაწეულ საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებაზე ჭარბი ფასები დაადგინა.

თავი IX. არასამართლიანად მაღალი ფასი

1. ავტობაზრობა - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად

სააგენტო მიუთითებს, რომ ავტობაზრობის შემთხვევაში შესაძლებელია არსებობდეს ხარჯებთან არადაკავშირებული გარკვეული სახის ფაქტორი (*Non-Cost Related Factor*), რომელიც გაზრდიდა მისი მომსახურების ეკონომიკურ ღირებულებას „ხარჯი პლუს მარჟის“ მიღმა. შესაბამისად, სააგენტომ ავტობაზრობის მომსახურების ეკონომიკური ღირებულების შეფასებისას გაითვალისწინა გონივრულად შესაძლო ყველა ფაქტორი, რომელიც დაკავშირებულია ამავე მომსახურების გაწევასთან.

ეკონომიკური ღირებულება შეფასებითი კატეგორიაა, რომლის შინაარსიც უნდა გამომდინარეობდეს კონკრეტულ საქმეზე არსებული ფაქტობრივი გარემოებების ობიექტური შეფასებიდან. მოკვლევის მხარეთა სუბიექტური მოსაზრებები იმასთან დაკავშირებით, თუ რა ჩაითვლება „სამართლიან“ ან „გონივრულ“ ფასად სამართლებრივი შეფასებისთვის არარელევანტურია.

მომსახურების ეკონომიკურმა ღირებულებამ შეიძლება გადააჭარბოს მისსავე „ხარჯი პლუს მარჟას“, იმ შემთხვევაში, თუ ხარჯებთან არადაკავშირებული რაიმე სახის ფაქტორიც იარსებებს, როგორცაა მაგალითად, „დამატებითი ბენეფიტები, რომელიც არ აისახება მიწოდების ხარჯებში“. კერძოდ, განსახილველი მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკური ღირებულების შეფასებისას განსაკუთრებით გასათვალისწინებელია *მოთხოვნის მხარეს* არსებული ასპექტები, რამეთუ მომხმარებლები ხშირად თანახმა არიან გადაიხადონ მეტი იმ პროდუქტსა თუ მომსახურებაში, რომელიც მისთვის დამახასიათებელი სპეციფიკის გათვალისწინებით ღირებულად (ძვირფასად) მიაჩნიათ. აღნიშნული სპეციფიკური მახასიათებელი აუცილებლად არ გამოიხატება მიმწოდებლის მაღალ დანახარჯებში, თუმცა მიუხედავად ამისა, სწორედ ამ თავისებურების გათვალისწინებით, განსახილველი მომსახურება/პროდუქტი ღირებულია როგორც მომხმარებლისთვის, აგრეთვე მიმწოდებლისთვისაც, რის გამოც მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკური ღირებულება

იზრდება.¹⁷⁸ შესაბამისად, პოზიტიური სხვაობა ფასსა და „ბარჯი პლუს მარჟას“ შორის არ ნიშნავს იმას, რომ ფასი არასამართლიანია, თუ ამავე სხვაობას გონივრული კავშირი გააჩნია მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკურ ღირებულებასთან. ასეთ შემთხვევაში, აღნიშნული სხვაობის ოდენობა გონივრულ ახსნას ექვემდებარება განსახილველი მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკური ღირებულების საფუძველზე.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტობაზრობის მიერ გაწეული მომსახურების ტარიფის თავისთავად არასამართლიანად მაღალი ბუნების შეფასებისას, სააგენტო ითვალისწინებს ფაქტობრივი გარემოებების ერთობლიობას. აღნიშნულთან დაკავშირებით ინდივიდუალური შეფასების დონეზე, ქვემოთ წარმოდგენილია სააგენტოს არგუმენტაცია.

- **ინოვაციის არარსებობა**

ავტობაზრობის მიერ ტარიფის გამჭირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი სახის სიახლის (ინოვაციის) დანერგვის ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. ავტორეალიზატორები მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ ადასტურებდნენ რაიმე ისეთი სახის გარემოების/გარემოებების არსებობას ავტობაზრობის საპარკინგე ადგილების ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით, რაც ინოვაციური ხასიათის ცვლილებაზე მიუთითებდა. ანალოგიურად, მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტსაც, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი) მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე ისეთი სახის ინოვაციის არსებობის ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მხარეთა მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველი პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) ინოვაციის არსებობას.

- **გაუმჯობესების არარსებობა**

ავტობაზრობის მიერ ტარიფის გამჭირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი სახის გაუმჯობესების ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. ავტორეალიზატორები მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ ადასტურებდნენ რაიმე ისეთი სახის გარემოების/გარემოებების არსებობას ავტობაზრობის საპარკინგე ადგილების ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით, რაც გაუმჯობესებაზე მიუთითებდა. ანალოგიურად, მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტსაც, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი) მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე ისეთი სახის გაუმჯობესების არსებობა, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

¹⁷⁸ Commission Decision *Scandlines v Port of Helsingborg* COMP/36.568 (“Scandlines”), პარაგრაფები 226-227.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მხარეთა მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველი პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) გაუმჯობესების არსებობას.

- ***ინვესტიციის არარსებობა***

ავტობაზრობის მიერ ტარიფის გაძვირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი სახის ინვესტიციის განხორციელების ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. ავტორეალიზატორები მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ ადასტურებდნენ რაიმე ისეთი სახის გარემოების/გარემოებების არსებობას ავტობაზრობის საპარკინგე ადგილების ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით, რაც ინვესტიციის განხორციელებაზე მიუთითებდა. ანალოგიურად, მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტსაც, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი) მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე ისეთი სახის ინვესტიციის არსებობა, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მხარეთა მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველი პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) ინვესტიციის არსებობას.

- ***განსაკუთრებული კომერციული ხასიათის რისკის არარსებობა***

ავტობაზრობის მიერ ტარიფის გაძვირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი განსაკუთრებული ხასიათის კომერციული რისკის საკუთარ თავზე აღების ფაქტი, რომელიც არ იყო დამახასიათებელი ამავე ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის მთელი პერიოდისათვის (არა მხოლოდ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდისათვის) და გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტს, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი), მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე განსაკუთრებული კომერციული ხასიათის რისკის არსებობის ფაქტი, რომელიც არ იყო დამახასიათებელი ამავე ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის მთელი პერიოდისათვის (არა მხოლოდ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდისათვის) და გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, ავტობაზრობის მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველი პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) ისეთი განსაკუთრებული კომერციული ხასიათის რისკის არსებობას, რომელიც არ იყო დამახასიათებელი ამავე ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის მთელი პერიოდისათვის (არა მხოლოდ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდისათვის).

- **რეგულატორული წნეხის არარსებობა**

სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომლის მიხედვით მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) საქართველოს კანონმდებლობაში არ დგინდება ისეთი სამართლებრივი აქტის/აქტების არსებობა, რომლის საფუძველზეც მოწესრიგებული იქნებოდა ავტობაზრობის სფეროში შეთავაზებული მომსახურების სარეალიზაციო ფასის რაიმე სახით დადგენის საკითხი.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, ქართული კანონმდებლობის მიხედვით, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ავტობაზრობის სფეროში შეთავაზებული მომსახურების სარეალიზაციო ფასის ოდენობის საკითხი დერეგულირებულია, რაც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ ამავე მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებისათვის დამატებით პირობას ჰქმნის.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე არ დგინდება ისეთი გარემოების/გარემოებების არსებობა, რომელიც გაამართლებდა ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს ჭარბი ფასების დადგენას.

აღნიშნული საკმარისი წინაპირობაა იმისათვის, რომ სააგენტომ საბოლოოდ დაადგინოს კანონდარღვევა, თუმცა მტკიცების მაღალი სტანდარტიდან გამომდინარე, მან საკუთარი ინიციატივით გამოიკვლია გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივა.

2. ავტობაზრობა - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი კონკურენტ მომსახურებასთან შედარებით

წინამდებარე თავში განსახორციელებელი შედარების მიზანია დაადგინოს - გამოსაყენებელი ტესტის პირველ საფეხურზე განსაზღვრული ჭარბი ფასები მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის მიერ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების შედეგია თუ შეესაბამებია კონკურენტულ ფასებს და აღნიშნულიდან გამომდინარე მათი დადგენა ლეგიტიმურია.¹⁷⁹ თუმცა როგორც აღინიშნა, გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის დადგენა საკმარისი პირობაა კანონდარღვევის საბოლოოდ დასადგენად და სააგენტო ამავე ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივაზე მსჯელობს მტკიცების მაღალი სტანდარტიდან გამომდინარე.

¹⁷⁹ Commission Decision Case AT.39816 – Upstream Gas Supplies in Central and Eastern Europe, პარაგრაფი 70.

ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე, იდენტიფიცირებულია 6 (ექვსი) მეთოდი, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივა იქნეს გამოკვლეული და შეფასებული. უპირველეს ყოვლისა, სააგენტო ინდივიდუალურ დონეზე ჩამოთვლის აღნიშნულ მეთოდებს და მიუთითებს ყველა იმ მეთოდზე, რომლის გამოყენებაც არსებული მოკვლევის ფარგლებში ობიექტურად შეუძლებელია. კერძოდ:¹⁸⁰

ა) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ იმავე შესაბამისი ბაზრის სხვა მომსახურებაზე დადგენილი ფასი - სააგენტო აღნიშნავს, რომ მოცემული მოკვლევის ფარგლებში ის მოკლებულია შესაძლებლობას აღნიშნული მეთოდი გამოიყენოს, რადგან მოკვლევის განმავლობაში არ დადგინდა ავტობაზრობის მიერ ისეთი მომსახურებით ოპერირების ფაქტი, რომელიც განსახილველი მომსახურების მიმართ ურთიერთჩანაცვლებადი იქნებოდა.

ბ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებული გეოგრაფიული საზღვრის მქონე ბაზარზე, იმავე მომსახურებაზე დადგენილი ფასები - სააგენტო აღნიშნავს, რომ მოცემული მოკვლევის ფარგლებში ის მოკლებულია შესაძლებლობას აღნიშნული მეთოდი გამოიყენოს, რადგან მოკვლევის განმავლობაში არ დადგინდა ავტობაზრობის მიერ ისეთი მომსახურებით ოპერირების ფაქტი, რომელსაც შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვრისგან (ქ. რუსთავისგან) განსხვავებული გეოგრაფიული საზღვარი ექნებოდა.

გ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ სხვა ბაზრებზე გაწეულ ისეთ მომსახურებაზე დადგენილი ფასები, რომელიც განსახილველ მომსახურებასთან დაკავშირებულია - სააგენტო აღნიშნავს, რომ მოცემული მოკვლევის ფარგლებში ის მოკლებულია შესაძლებლობას აღნიშნული მეთოდი გამოიყენოს, რადგან მოკვლევის განმავლობაში არ დადგინდა ავტობაზრობის მიერ ისეთი მომსახურებით ოპერირების ფაქტი, რომელიც მართალია შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებულ ბაზარზე იქნებოდა მომხმარებლებისათვის შეთავაზებული, მაგრამ ასევე დაკავშირებული იქნებოდა გამოსაკვლევ მომსახურებასთან.

დ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით.

ე) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის კონკურენტების მიერ დადგენილი ფასები იმავე შესაბამის ბაზარზე.

ვ) სხვა შესაბამის ბაზრებზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების მიერ მსგავს მომსახურებაზე დადგენილი ფასები.

¹⁸⁰ *Hou L., Excessive Prices within EU Competition Law, European Competition Journal, Vol. 7, No. 1, 2011, 26-27.*

დ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით

სააგენტო აღნიშნავს, რომ ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკის დონეზე იდენტიფიცირებულია 3 (სამი) გადაწყვეტილება, რომლის ფარგლებშიც განსახილველი მეთოდი გამოყენებულ იქნა. კერძოდ, საქმე, სადაც ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლომ განსახილველი მეთოდი პირველად გამოიყენა არის *British Leyland*.¹⁸¹ საბოლოო ჯამში, 600%-იანი ფასის ზრდა არ იყო გამართლებული ხარჯების უმნიშვნელო მატებით, რაც ტრანსპორტის მარტივ ადმინისტრაციულ შემოწმებას მოიაზრებდა. თავის მხრივ, ხსენებული მეთოდი გამოყენებულ იქნა საქმეზე - ათენის საერთაშორისო აეროპორტმა გაზარდა უსაფრთხოების ხარჯები. კომისიამ დაადასტურა, რომ ფასების ზრდა განპირობებული იყო უსაფრთხოების ხარჯების მატებით, რაც უსაფრთხოების სამსახურის თანამშრომელთა რაოდენობის გაზრდასა და ყველა შესაბამისი მოწყობილობის განახლებას გულისხმობდა.¹⁸² დამატებით აღსანიშნავია, *Aspen*-ის საქმე - ამავე საქმის ფარგლებში გარკვეულ მედიკამენტებზე დადგინა ხარჯების ზრდა შემდეგი პროცენტულობის მიხედვით - [20-30]%, [30-40]% და [10-20]%, ხოლო შესაბამისმა ფასებმა მოიმატა შემდეგნაირად - 180%-ით, 431%-ით და 227%-ით.¹⁸³ აღნიშნულმა პროცენტულმა განსხვავებებმა ფასებსა და ხარჯებს შორის, ერთმნიშვნელოვნად მიუთითა იმ გარემოებაზე, რომ კომპანიის ფასების ზრდა არაპროპორციული იყო წარმოების დანახარჯებთან მიმართებით.¹⁸⁴

სააგენტო ეყრდნობა ევროკომისიის/ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკას და მიუთითებს შემდეგ გარემოებაზე - ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს გაწეული დღიური ხარჯის ოდენობა ერთეულ საპარკინგე ადგილზე ლარს შეადგენდა, რაც აღემატება 2022 წლის იდენტურ მონაცემს. აღნიშნული სხვაობა პროცენტული სახით შეადგენს %-ს. მიუხედავად ამისა, ავტობაზრობამ 2023 წელს, დროის სხვადასხვა მონაკვეთში, დღიური ტარიფი გაზარდა 5 ლარიდან 10 ლარამდე (100 %-იანი ზრდა) და 10 ლარიდან 15 ლარამდე (დამატებით 50 %-იანი ზრდა).

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, ფასებში 100 %-იანი (დროის გარკვეულ მონაკვეთსა და საპარკინგე ადგილებზე დამატებით 50%-იანი) მატება არაპროპორციულად მაღალია ხარჯებში %-იანი ზრდის გათვალისწინებით.

დამატებით აღსანიშნავია, რომ ავტობაზრობა და მიკადო ჯორჯია ერთიან ეკონომიკურ აგენტს წარმოადგენენ. შესაბამისად, სააგენტო 2023 წელთან მიმართებით

¹⁸¹ Case 226/84 *British Leyland plc v Commission* [1986] ECR 3263.

¹⁸² *Hou L.*, *Excessive Prices within EU Competition Law*, *European Competition Journal*, Vol. 7, No. 1, 2011, 64.

¹⁸³ *Aspen*, პარაგრაფი 179.

¹⁸⁴ *Aspen*, პარაგრაფი 181.

იყენებს ალტერნატიულ მეთოდსაც - კომპანიების საშუალო შეწონილი ფასის გამოთვლის კუთხით. კერძოდ, მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების საშუალო ჯამური ხარჯი ალოკაციის მეთოდის საფუძველზე, 2023 წლისათვის ლარს შეადგენს. აღნიშნული თანხის ოდენობა გაიყოფა ასევე 2023 წლისათვის ამავე კომპანიების საშუალო ჯამურ დატვირთვაზე - ზე, რომელიც დამატებით გაიყოფა წელიწადში დღეების არსებულ რაოდენობაზე - 365-ზე. ამ მეთოდოლოგიის საფუძველზე გამოანგარიშებული ერთიანი ეკონომიკური აგენტის საშუალო ხარჯი 2023 წელს შეადგენდა - ლარს, ხოლო 2022 წელს იდენტური მეთოდის მიხედვით გამოთვლილი საშუალო ხარჯი ასევე ერთიანი ეკონომიკური აგენტისათვის - ლარს შეადგენდა.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, 2023 წელს ერთიანი ეკონომიკური აგენტის საშუალო ხარჯი 2022 წელთან შედარებით შემცირდა. შესაბამისად, ამავე მეთოდის მიხედვით, 2023 წელს ერთიანი ეკონომიკური აგენტისათვის დგინდება ხარჯის შემცირების ფაქტი 2022 წელთან შედარებით, რაც ასევე შეესაბამება ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს მიერ დადგენილ სტანდარტს კომპანიის ხარჯებში არსებულ ცვლილებასთან შედარებით ფასის შეუსაბამო გაძვირების თაობაზე.

ე) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის კონკურენტების მიერ დადგენილი ფასები იმავე შესაბამის ბაზარზე

როგორც აღინიშნა, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) შესაბამის ბაზარზე ავტობაზრობის ერთადერთ კონკურენტად შესაძლებელია განხილულ იქნეს - შპს „კავკასიის ავტოიმპორტი“ (თუმცა ამავე ეკონომიკური აგენტების სხვადასხვა ბაზრებისადმი მიკუთვნების შემთხვევაში, ავტობაზრობა მონოპოლისტია). მოცემულ შემთხვევაშიც სააგენტო ეყრდნობა ევროკომისიის მიერ გაკეთებულ განმარტებას, რომლის თანახმად იმ შემთხვევაში, როდესაც არსებობს განსახილველი მომსახურების ჩამნაცვლებელი (კონკურენტი) იმავე შესაბამის ბაზარზე, მაშინ ხსენებული მომსახურების ფასი შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს განსახილველ ფასთან (ე.ი. ჭარბ ფასთან) შედარების მიზნით.¹⁸⁵ ცხადია, აღნიშნული შედარება არ არის შესაძლებელი იმ შემთხვევაში, როდესაც შესაბამის ბაზარზე ერთადერთი ეკონომიკური აგენტი (მონოპოლისტი) ოპერირებს. მართალია მოკვლევის ფარგლებში განსაზღვრულ შესაბამის ბაზარზე მონოპოლიური მდგომარეობის არსებობა არ დგინდება ერთმნიშვნელოვნად, თუმცა მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში, ამავე ბაზარზე, მხოლოდ 2 (ორი) ეკონომიკური აგენტის ოპერირების შემთხვევაში, სააგენტოს არაგონივრულად მიაჩნია ამავე ეკონომიკურ

¹⁸⁵ Commission Decision *Scandlines v Port of Helsingborg* COMP/36.568, პარაგრაფი 170.

აგენტებს შორის ფასების შედარება. აღნიშნული შემთხვევა დუოპოლიის სახელწოდებითაა ცნობილი.¹⁸⁶

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტო ითვალისწინებს საუკეთესო ევროპულ პრაქტიკას, რომლის თანახმად იმისათვის, რომ დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ დადგენილი ჭარბი ფასი სხვა ფასთან გონივრული შედარების შესაძლებლობას იძლეოდეს, **არსებითი და აუცილებელია**, რომ **შესადარი სხვა ფასი** კონკურენტულ გარემოში (კონკურენტულ ბაზარზე) იყოს ფორმირებული.¹⁸⁷ შესაბამისად, სააგენტო ითვალისწინებს დუოპოლიური ბაზრებისთვის დამახასიათებელ თავისებურებას - კერძოდ, კონკურენციის კანონმდებლობის აღსრულების პროცესში დუოპოლიურ ბაზრებს განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა, რათა არ მოხდეს ბაზრის მონაწილეთა ხელში აკუმულირებული ძალაუფლების ბოროტად გამოყენება.¹⁸⁸ ამავე თავისებურების გათვალისწინებით, სააგენტოს არ მიაჩნია გონივრულად ავტობაზრობის მიერ დადგენილი ჭარბი ფასები შეადაროს შპს „კავკასიის ავტომპორტის“ მიერ დადგენილ ფასს. შესაბამისად, სააგენტოს შეფასებით, ამგვარი ტიპის ბაზრებზე ჯანსაღი კონკურენტული გარემო არ არსებობს, რაც მისი მონაწილეთა მხრიდან ფასების ნორმალურ კონკურენტულ პირობებში დადგენას განაპირობებდა. სააგენტოს მიერ დადგენილი შესაბამისი ბაზარი, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში, გაფართოების მაღალი ბარიერებით გამოირჩევა და სავარაუდო კანონდამრღვევს (ავტობაზრობას) შესაბამისი წლების მიხედვით (2021-2023 წლები) მაღალი საბაზრო წილები გააჩნია, საიდანაც გამომდინარეობს, რომ იმ ბაზრებზე, რომლის ფარგლებშიც სავარაუდო ჭარბი ფასების არსებობა დგინდება, მნიშვნელოვანწილად არ არსებობს ეფექტური კონკურენცია.¹⁸⁹

ვ) სხვა შესაბამის ბაზრებზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების მიერ მსგავს მომსახურებაზე დადგენილი ფასები

წინამდებარე თავის ფარგლებში, სააგენტოს მიერ შესაბამისი მეთოდის გამოყენებისას, ძალაში უნდა დარჩეს უმთავრესი კრიტერიუმები - 1. მომსახურება გონივრულად უნდა იყოს შესადარი განსახილველი მომსახურების მიმართ. 2. ეკონომიკურ აგენტთა მიერ გამოყენებული დარიცხვის მეთოდები უნდა იძლეოდეს ფასებს შორის გონივრული შედარების შესაძლებლობას. აღნიშნული მეთოდის გამოყენება შეესაბამება ევროკომისიის პრეცედენტულ სამართალს.¹⁹⁰

¹⁸⁶ დუოპოლია - ბაზრის სტრუქტურა, სადაც მხოლოდ ორი მიმწოდებელია. დუოპოლია ხშირად მიიჩნევა, როგორც ოლიგოპოლიის გამარტივებული ფორმა. კონკურენციის ტერმინთა განმარტებითი ლექსიკონი, თბილისი, 2019, გვ. 51.

¹⁸⁷ § 38, 40, 41, 44, 46, 50 ECJ AKKA/LAA , § 66 Gazprom , 402, 443 (1) Flynn Pharma Ltd & Anr v CMA 2018, § 19, 36 Nils Wahl AKKA/LAA, § 169 170 Port of Helsingborg.

¹⁸⁸ კონკურენციის ტერმინთა განმარტებითი ლექსიკონი, თბილისი, 2019, გვ. 51.

¹⁸⁹ Hou L., Excessive Prices within EU Competition Law, European Competition Journal, Vol. 7, No. 1, 2011, 30.

¹⁹⁰ Commission Decision Scandlines v Port of Helsingborg COMP/36.568, პარაგრაფი 171.

იმ მიზნით, რომ სააგენტომ შესაძარი, მსგავსი მომსახურების სწორი იდენტიფიცირება მოახდინოს, ის ითვალისწინებს შემდეგ გარემოებას - შესაბამისი ბაზრის მსგავს ბაზრად შეიძლება ჩაითვალოს მხოლოდ ისეთი ბაზარი, რომელიც ან პროდუქციული ან გეოგრაფიული საზღვრის მიხედვით შესაბამისი ბაზრის იდენტურია. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაბამისი ბაზრის მსგავს ბაზრებად მიიჩნევიან:

1. M2 კატეგორიის ავტომობილებისათვის ავტობაზრობის ორგანიზება-ოპერირების ბაზარი, რომელსაც შესაბამისი ბაზრის იდენტური გეოგრაფიული და შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებული, თუმცა გარკვეულწილად მსგავსი პროდუქციული საზღვარი გააჩნია.

პირველ შემთხვევაში, სააგენტოს მიერ იდენტიფიცირებულია ამავე ბაზარზე ოპერირებადი ერთადერთი ეკონომიკური აგენტი - შპს „ატლანტიკ ექსპრესი“. ერთმნიშვნელოვნად ხაზგასასმელია ის გარემოება, რომ ქ. რუსთავში M2 კატეგორიის ავტომობილებისათვის ავტობაზრობის ორგანიზება-ოპერირების მომსახურების ბაზარზე მყოფ კომპანიას - შპს „ატლანტიკ ექსპრესი“, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში, მონოპოლიურ მდგომარეობა ეკავა. კერძოდ, მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ დადგინდა ისეთი ეკონომიკური აგენტის ან აგენტების არსებობა, რომელიც ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე M2 კატეგორიის ავტომობილებისათვის ავტობაზრობის ორგანიზება-ოპერირების მომსახურებას ეწეოდა/ეწეოდნენ. სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ უპირველეს ყოვლისა, სწორედ ეს გარემოება განაპირობებს ამავე კომპანიის მიერ დადგენილი ფასის ავტობაზრობის ფასთან შედარების არაგონივრულ ხასიათს, რამეთუ მონოპოლისტის მიერ დადგენილი ფასი ამ უკანასკნელის საბაზრო ძალაუფლების შედეგად ფორმირდება, რაც გამორიცხავს ამავე ფასის კონკურენტულ პირობებში განსაზღვრას.

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, სააგენტო მიუთითებს ისეთ დამატებით გარემოებებზეც, რომელიც ასევე შეუძლებლად აქცევს შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ მიერ დადგენილი ფასის გონივრულ შესაძარ მონაცემად გამოყენებას - 1. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიის არსებითად მცირე ფართობი ავტობაზრობასთან შედარებით, რომელიც მხოლოდ 400-500 მიკროავტობუსის ზომის ავტომანქანის განთავსების შესაძლებლობას იძლევა.¹⁹¹ 2. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე განთავსებული ავტომობილების ზომებიდან და დანიშნულებიდან გამომდინარე, მათი დგომის საფასური განსხვავებულია ავტობაზრობის ტერიტორიაზე დგომის საფასურისგან.¹⁹² 3. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე ავტომობილის სახეობების მიხედვით განსხვავებულია მათი დგომის ტარიფებიც,¹⁹³ ხოლო ავტობაზრობის ტერიტორიაზე ერთიდაიგივე ტარიფი მოქმედებს ყველა ავტომობილისათვის. 4. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე მომხმარებელმა

¹⁹¹ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 31.10.2023; რეგ: N 01/3689).

¹⁹² შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 10.05.2024; რეგ: N 01/2579).

¹⁹³ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 10.05.2024; რეგ: N 01/2579).

მომსახურების ღირებულება უნდა გადაიხადოს ავტომობილის ტერიტორიიდან გაყვანის დროს,¹⁹⁴ როდესაც ავტობაზრობის ტერიტორიაზე, ჩვეულებრივ, დღიური ტარიფი ყოველდღიურად გადაიხდებინება, თუმცა დავალიანების დაგროვების შემთხვევაში, მისი დაფარვის გარეშე ავტომობილის ტერიტორიიდან გაყვანა დაუშვებელია. 5. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ დირექტორი ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ ამავე კომპანიის საქმიანობა რადიკალურად განსხვავდება ავტობაზრობის საქმიანობისგან, ტარიფებისა და ავტომობილების სახეობების მიხედვით.¹⁹⁵ 6. შპს „ატლანტიკ ექსპრესისა“ და ავტობაზრობის მიერ ოპერირებადი აქტივების ღირებულება (1), მათი შემოსავლების დონე (2) და ხარჯების სიდიდე (3), ერთმანეთისგან არსებითად განსხვავდება.

სააგენტოს შეფასებით, ზემოთ აღნიშნული გარემოებების ერთობლიობა არ იძლევა ეკონომიკური აგენტების მიერ დადგენილი ფასების გონივრული ურთიერთშედარების შესაძლებლობას.

2. სოფელ წეროვანში მდებარე ავტობაზრობა, რომელსაც შესაბამისი ბაზრის იდენტიფიკაციული და შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებული გეოგრაფიული საზღვარი გააჩნია. მოცემულ შემთხვევაში სააგენტოს მიერ იდენტიფიცირებული ერთადერთი ეკონომიკური აგენტი - შპს „ლაიონ ტრანსია“ (ს/ნ 401998889).

სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს შემდეგს - მიუხედავად იმისა, იმყოფება თუ არა შპს „ლაიონ ტრანსია“ ჯანსაღი და ეფექტური კონკურენციის პირობებში, მის მიერ დადგენილი ტარიფებიც არ უნდა იქნეს მიჩნეული გონივრულ შესადარ მონაცემად ავტობაზრობის ჭარბ ფასებთან შედარებით 2 (ორი) არსებითი ფაქტორის გათვალისწინებით: 1. შპს „ლაიონ ტრანსის“ ტერიტორიის არსებითად მცირე ფართობი ავტობაზრობასთან შედარებით, რომელიც მხოლოდ 230 ავტომანქანის განთავსების შესაძლებლობას იძლევა.¹⁹⁶ 2. შპს „ლაიონ ტრანსისა“ და ავტობაზრობის მიერ ოპერირებადი აქტივების ღირებულება (1), მათი შემოსავლების დონე (2) და ხარჯების სიდიდე (3), ერთმანეთისგან არსებითად განსხვავდება.

კერძოდ, სოფელ წეროვანში მდებარე შპს „ლაიონ ტრანსის“ ტერიტორიიდან მიღებული შემოსავლების დონე არსებითად ჩამოუვარდება ავტობაზრობის ანალოგიურ პერიოდზე არსებულ მაჩვენებლებს. მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული კომპანია, ფინანსური ანგარიშგებების პორტალზე განთავსებული ინფორმაციის მიხედვით, მე-2 კატეგორიის საწარმოს განეკუთვნება, ამავე კატეგორიისთვის კომპანიის მიკუთვნება

¹⁹⁴ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 10.05.2024; რეგ: N 01/2579).

¹⁹⁵ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 19.04.2024; რეგ: N 01/2322).

¹⁹⁶ შპს „ლაიონ ტრანსის“ წერილი (თარიღი: 04.06.2024; რეგ: N 01/2935).

დამატებით აღსანიშნავია, რომ შპს „კავკასიის ავტომპორტის“ სხვა ბაზრისადმი მიკუთვნების შემთხვევაში ერთმნიშვნელოვნად განსხვავებულია მისი და ავტობაზრობის დარიცხვის მეთოდები, რაც ფასების გონივრული შედარების შესაძლებლობას არ იძლევა. თუმცა ასეთი შედარების დაშვების შემთხვევაშიც, ავტობაზრობის მიერ განსაზღვრული 10 და 15 ლარიანი ტარიფები, 5-10 ლარით აღემატებიან შპს „კავკასიის ავტომპორტის“ მიერ დადგენილ ლარიან საფასურს.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით, გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივის საფუძველზე, ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს დადგენილი ჭარბი ფასების მიმართ დგინდება გონივრული შედარების მიზნებისათვის შესაბამისი პარამეტრის არსებობის ფაქტი (დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით), რომელზე დაყრდნობითაც ავტობაზრობის მიერ დადგენილი ფასი არასამართლიანად მაღალია.

სააგენტო აღნიშნავს, მიუხედავად იმისა, რომ საკმარისი იყო გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე კანონდარღვევის საბოლოოდ დადგენა, ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს დაწესებული ჭარბი ფასების არასამართლიანად მაღალი ხასიათის არსებობა დადგენილია ტესტის ორივე საფეხურის საფუძველზე, ცალ-ცალკე.

3. მიკადო ჯორჯია - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი თავისთავად

საქმის მოკვლევის ფარგლებში სააგენტომ დაადგინა, რომ მიკადო ჯორჯიას შემთხვევაში არ არსებობს ხარჯებთან არადაკავშირებული რაიმე სახის ფაქტორი (*Non-Cost Related Factors*), რომელიც გაზრდიდა მისი მომსახურების ეკონომიკურ ღირებულებას

შეფასებიდან. მოკვლევის მხარეთა სუბიექტური მოსაზრებები იმასთან დაკავშირებით, თუ რა ჩაითვლება „სამართლიან“ ან „გონივრულ“ ფასად სამართლებრივი შეფასებისთვის არარელევანტურია.

მომსახურების ეკონომიკურმა ღირებულებამ შეიძლება გადააჭარბოს მისსავე „ხარჯი პლუს მარჟას“, რაც გამოწვეული იქნება იმ შემთხვევაში, თუ ხარჯებთან არადაკავშირებული რაიმე სახის ფაქტორიც იარსებებს, როგორცაა მაგალითად, „დამატებითი ბენეფიტები, რომელიც არ აისახება მიწოდების ხარჯებში“. კერძოდ, განსახილველი მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკური ღირებულების შეფასებისას განსაკუთრებით გასათვალისწინებელია *მოთხოვნის მხარეს* არსებული ასპექტები, რამეთუ მომხმარებლები ხშირად თანახმა არიან გადაიხადონ მეტი იმ პროდუქტსა თუ მომსახურებაში, რომელიც მისთვის დამახასიათებელი სპეციფიკის გათვალისწინებით ღირებულად (ძვირფასად) მიაჩნიათ. აღნიშნული სპეციფიკური მახასიათებელი აუცილებლად არ გამოიხატება მიმწოდებლისათვის არსებულ მაღალ დანახარჯებში, თუმცა მიუხედავად ამისა, სწორედ ამ თავისებურების გათვალისწინებით, განსახილველი მომსახურება/პროდუქტი ღირებულია როგორც მომხმარებლისთვის, აგრეთვე მიმწოდებლისთვისაც, რის გამოც მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკური ღირებულება იზრდება.¹⁹⁷ შესაბამისად, პოზიტიური სხვაობა ფასსა და „ხარჯი პლუს მარჟას“ შორის არ ნიშნავს იმას, რომ ფასი არასამართლიანია, თუ ამავე სხვაობას გონივრული კავშირი გააჩნია მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკურ ღირებულებასთან. ასეთ შემთხვევაში აღნიშნული სხვაობის ოდენობა განსახილველი მომსახურების/პროდუქტის ეკონომიკური ღირებულების საფუძველზე გონივრულ ახსნას ექვემდებარება.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიკადო ჯორჯიას მიერ გაწეული მომსახურების ტარიფის თავისთავად არასამართლიანად მაღალი ბუნების შეფასებისას, სააგენტო ითვალისწინებს ფაქტობრივი გარემოებების ერთობლიობას. აღნიშნულთან დაკავშირებით ინდივიდუალური შეფასების დონეზე, ქვემოთ წარმოდგენილია სააგენტოს არგუმენტაცია.

- **ინოვაციის არარსებობა**

მიკადო ჯორჯიას მიერ ტარიფის გამვირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი სახის სიახლის (ინოვაციის) დანერგვის ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. ავტორეალიზატორები მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ ადასტურებდნენ რაიმე ისეთი სახის გარემოების/გარემოებების არსებობას მიკადო ჯორჯიას საპარკინგე ადგილების ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით, რაც ინოვაციური ხასიათის ცვლილებაზე მიუთითებდა. ანალოგიურად, მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტსაც, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი) მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე ისეთი სახის ინოვაციის არსებობის ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მხარეთა მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველი პერიოდის განმავლობაში (2022-2023 წლები) ინოვაციის არსებობას.

¹⁹⁷ Commission Decision *Scandlines v Port of Helsingborg* COMP/36.568 (“Scandlines”), პარაგრაფები 226-227.

- **გაუმჯობესების არარსებობა**

მიკადო ჯორჯიას მიერ ტარიფის გამვირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი სახის გაუმჯობესების ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. ავტორეალიზატორები მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ ადასტურებდნენ რაიმე ისეთი სახის გარემოების/გარემოებების არსებობას მიკადო ჯორჯიას საპარკინგე ადგილების ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით, რაც გაუმჯობესებაზე მიუთითებდა. ანალოგიურად, მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტსაც, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი) მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე ისეთი სახის გაუმჯობესების არსებობა, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მხარეთა მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველ პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) გაუმჯობესების არსებობას.

- **ინვესტიციის არარსებობა**

მიკადო ჯორჯიას მიერ ტარიფის გამვირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი სახის ინვესტიციის განხორციელების ფაქტი, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. ავტორეალიზატორები მოკვლევის მთელი პერიოდის განმავლობაში არ ადასტურებდნენ რაიმე ისეთი სახის გარემოების/გარემოებების არსებობას მიკადო ჯორჯიას საპარკინგე ადგილების ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით, რაც ინვესტიციის განხორციელებაზე მიუთითებდა. ანალოგიურად, მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტსაც, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი) მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე ისეთი სახის ინვესტიციის არსებობა, რომელიც გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მხარეთა მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველ პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) ინვესტიციის არსებობას.

- **განსაკუთრებული კომერციული ხასიათის რისკის არარსებობა**

მიკადო ჯორჯიას მიერ ტარიფის გამვირების პერიოდში, 2023 წლის განმავლობაში, ამავე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან არ დგინდება საპარკინგე ადგილების ორგანიზება-ოპერირების ნაწილში რაიმე ისეთი განსაკუთრებული ხასიათის კომერციული რისკის საკუთარ თავზე აღების ფაქტი, რომელიც არ იყო დამახასიათებელი ამავე

ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის მთელი პერიოდისათვის (არა მხოლოდ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდისათვის) და გაამართლებდა ტარიფების ზრდას. მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტს, განსახილველ პერიოდთან მიმართებით (2023 წელი), მოკვლევის მთელი პერიოდის მანძილზე არ დაუდასტურებია რაიმე განსაკუთრებული კომერციული ხასიათის რისკის არსებობის ფაქტი, რომელიც არ იყო დამახასიათებელი ამავე ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის მთელი პერიოდისათვის (არა მხოლოდ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდისათვის) და გაამართლებდა ტარიფების ზრდას.

გარდა ზეპირსიტყვიერი ან/და წერილობითი დადასტურების არარსებობისა, მიკადო ჯორჯიას მიერ ასევე არ არის წარმოდგენილი ისეთი სახის მტკიცებულება/მტკიცებულებები, რომელიც რაიმე სახით დაადგენდა განსახილველ პერიოდის განმავლობაში (2023 წელი) ისეთი განსაკუთრებული კომერციული ხასიათის რისკის არსებობას, რომელიც არ იყო დამახასიათებელი ამავე ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის მთელი პერიოდისათვის (არა მხოლოდ მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდისათვის).

- **რეგულატორული წნეხის არარსებობა**

სააგენტო ადასტურებს იმ გარემოებას, რომლის მიხედვით მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) საქართველოს კანონმდებლობაში არ დგინდება ისეთი სამართლებრივი აქტის/აქტების არსებობა, რომლის საფუძველზეც მოწესრიგებული იქნებოდა ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო სფეროში შეთავაზებული მომსახურების სარეალიზაციო ფასის რაიმე სახით დადგენის საკითხი.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, ქართული კანონმდებლობის მიხედვით, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო სფეროში შეთავაზებული მომსახურების სარეალიზაციო ფასის ოდენობის საკითხი დერეგულირებულია, რაც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ ამავე მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებისათვის დამატებით პირობას ჰქმნის.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, გამოსაყენებელი ტექსტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე არ დგინდება ისეთი გარემოების/გარემოებების არსებობა, რომელიც გაამართლებდა მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს ჭარბი ფასების დადგენას.

აღნიშნული საკმარისი წინაპირობაა იმისათვის, რომ სააგენტომ საბოლოოდ დაადგინოს კანონდარღვევა, თუმცა მტკიცების მაღალი სტანდარტიდან გამომდინარე, მან საკუთარი ინიციატივით გამოიკვლია გამოსაყენებელი ტექსტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივა.

4. მიკადო ჯორჯია - ფასის არასამართლიანად მაღალი ხასიათი კონკურენტ მომსახურებასთან შედარებით

წინამდებარე თავში განსახორციელებელი შედარების მიზანია დაადგინოს - გამოსაყენებელი ტესტის პირველ საფეხურზე განსაზღვრული ჭარბი ფასები მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის მიერ დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების შედეგია თუ შეესაბამებინ კონკურენტულ ფასებს და აღნიშნულიდან გამომდინარე მათი დადგენა ლეგიტიმურია.¹⁹⁸

ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე, იდენტიფიცირებულია 6 (ექვსი) მეთოდი, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივა იქნეს გამოკვლეული და შეფასებული. უპირველეს ყოვლისა, სააგენტო ინდივიდუალურ დონეზე ჩამოთვლის აღნიშნულ მეთოდებს და მიუთითებს ყველა იმ მეთოდზე, რომლის გამოყენებაც არსებული მოკვლევის ფარგლებში ობიექტურად შეუძლებელია. კერძოდ:¹⁹⁹

ა) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ იმავე შესაბამისი ბაზრის სხვა მომსახურებაზე დადგენილი ფასი - სააგენტო აღნიშნავს, რომ მოცემული მოკვლევის ფარგლებში ის მოკლებულია შესაძლებლობას აღნიშნული მეთოდი გამოიყენოს, რადგან მოკვლევის განმავლობაში არ დადგინდა მიკადო ჯორჯიას მიერ ისეთი მომსახურებით ოპერირების ფაქტი, რომელიც განსახილველი მომსახურების მიმართ ურთიერთჩანაცვლებადი იქნებოდა.

ბ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებული გეოგრაფიული საზღვრის მქონე ბაზარზე, იმავე მომსახურებაზე დადგენილი ფასები - სააგენტო აღნიშნავს, რომ მოცემული მოკვლევის ფარგლებში ის მოკლებულია შესაძლებლობას აღნიშნული მეთოდი გამოიყენოს, რადგან მოკვლევის განმავლობაში არ დადგინდა მიკადო ჯორჯიას მიერ ისეთი მომსახურებით ოპერირების ფაქტი, რომელსაც შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვრისგან (ქ. რუსთავისგან) განსხვავებული გეოგრაფიული საზღვარი ექნებოდა.

გ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ სხვა ბაზრებზე გაწეულ ისეთ მომსახურებაზე დადგენილი ფასები, რომელიც განსახილველ მომსახურებასთან დაკავშირებულია - სააგენტო აღნიშნავს, რომ მოცემული მოკვლევის ფარგლებში ის მოკლებულია შესაძლებლობას აღნიშნული მეთოდი გამოიყენოს, რადგან მოკვლევის განმავლობაში არ დადგინდა მიკადო ჯორჯიას მიერ ისეთი მომსახურებით ოპერირების ფაქტი, რომელიც მართალია შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებულ ბაზარზე იქნებოდა მომხმარებლებისათვის შეთავაზებული, მაგრამ ასევე დაკავშირებული იქნებოდა გამოსაკვლევ მომსახურებასთან.

¹⁹⁸ Commission Decision Case AT.39816 – Upstream Gas Supplies in Central and Eastern Europe, პარაგრაფი 70.

¹⁹⁹ *Hou L.*, Excessive Prices within EU Competition Law, European Competition Journal, Vol. 7, No. 1, 2011, 26-27.

დ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით.

ე) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის კონკურენტების მიერ დადგენილი ფასები იმავე შესაბამის ბაზარზე.

ვ) სხვა შესაბამის ბაზრებზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების მიერ მსგავს მომსახურებაზე დადგენილი ფასები.

დ) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით

სააგენტო აღნიშნავს, რომ ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკის დონეზე იდენტიფიცირებულია 3 (სამი) გადაწყვეტილება, რომლის ფარგლებშიც განსახილველი მეთოდი გამოყენებულ იქნა. კერძოდ, საქმე, სადაც ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლომ განსახილველი მეთოდი პირველად გამოიყენა არის *British Layland*.²⁰⁰ საბოლოო ჯამში, 600%-იანი ფასის ზრდა არ იყო გამართლებული ხარჯების უმნიშვნელო მატებით, რაც ტრანსპორტის მარტივ ადმინისტრაციულ შემოწმებას მოიაზრებდა. თავის მხრივ, ხსენებული მეთოდი გამოყენებულ იქნა სხვა საქმეზეც - კომისიამ დაადასტურა, რომ ათენის საერთაშორისო აეროპორტის მიერ უსაფრთხოების ხარჯების გაზრდა განპირობებული იყო შესაბამისი ხარჯების მატებით, რაც უსაფრთხოების სამსახურის თანამშრომელთა რაოდენობის გაზრდასა და მათთვის მოწყობილობის განახლებას გულისხმობდა.²⁰¹ დამატებით აღსანიშნავია, *Aspen*-ის საქმე - ამავე საქმის ფარგლებში გარკვეულ მედიკამენტებზე დადგინდა ხარჯების ზრდა შემდეგი პროცენტულობის მიხედვით - [20-30]%, [30-40]% და [10-20]%, ხოლო შესაბამისმა ფასებმა მოიმატა შემდეგნაირად - 180%-ით, 431%-ით და 227%-ით.²⁰² აღნიშნულმა პროცენტულმა განსხვავებებმა ფასებსა და ხარჯებს შორის, მიუთითა იმ გარემოებაზე, რომ კომპანიის ფასების ზრდა არაპროპორციული იყო წარმოების დანახარჯებთან მიმართებით.²⁰³

სააგენტო ეყრდნობა ევროკომისიის/ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს პრაქტიკას და მიუთითებს შემდეგ გარემოებაზე - მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს გაწეული დღიური ხარჯის ოდენობა ერთეულ საპარკინგე ადგილზე ლარს შეადგენდა, რაც ჩამოუვარდება 2022 წლის იდენტურ მონაცემს. აღნიშნული სხვაობა პროცენტული სახით შეადგენს %-ს. მიუხედავად ამისა, მიკადო ჯორჯიამ 2023 წელს,

²⁰⁰ Case 226/84 *British Leyland plc v Commission* [1986] ECR 3263.

²⁰¹ *Hou L.*, *Excessive Prices within EU Competition Law*, *European Competition Journal*, Vol. 7, No. 1, 2011, 64.

²⁰² *Aspen*, პარაგრაფი 179.

²⁰³ *Aspen*, პარაგრაფი 181.

დროის სხვადასხვა მონაკვეთში, დღიური ტარიფი გაზარდა 5 ლარიდან 10 ლარამდე (100 %-იანი ზრდა) და 10 ლარიდან 15 ლარამდე (დამატებით 50 %-იანი ზრდა).

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, ფასებში 100 %-იანი (გარკვეულ მონაკვეთსა და საპარკინგე ადგილებზე დამატებით 50%-იანი) მატება ეწინააღმდეგება კომპანიის ხარჯებში არსებულ ცვლილებას იმის გათვალისწინებით, რომ ამ უკანასკნელმა შემცირება განიცადა.

დამატებით აღსანიშნავია, რომ ავტობაზრობა და მიკადო ჯორჯია ერთიან ეკონომიკურ აგენტს წარმოადგენენ. შესაბამისად, სააგენტო 2023 წელთან მიმართებით იყენებს ალტერნატიულ მეთოდსაც - კომპანიების საშუალო შეწონილი ფასის გამოთვლის კუთხით. კერძოდ, მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების საშუალო ჯამური ხარჯი ალოკაციის მეთოდის საფუძველზე, 2023 წლისათვის ლარს შეადგენს. აღნიშნული თანხის ოდენობა გაიყოფა ასევე 2023 წლისათვის ამავე კომპანიების საშუალო ჯამურ დატვირთვაზე - ზე, რომელიც დამატებით გაიყოფა წელიწადში დღეების არსებულ რაოდენობაზე - 365-ზე. ამ მეთოდოლოგიის საფუძველზე გამოანგარიშებული ერთიანი ეკონომიკური აგენტის საშუალო ხარჯი 2023 წელს შეადგენდა - ლარს, ხოლო 2022 წელს იდენტური მეთოდის მიხედვით გამოთვლილი საშუალო ხარჯი ასევე ერთიანი ეკონომიკური აგენტისათვის - ლარს შეადგენდა.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, 2023 წელს ერთიანი ეკონომიკური აგენტის საშუალო ხარჯი 2022 წელთან შედარებით შემცირდა. შესაბამისად, ამავე მეთოდის მიხედვით, 2023 წელს ერთიანი ეკონომიკური აგენტისათვის დგინდება ხარჯის შემცირების ფაქტი 2022 წელთან შედარებით, რაც ასევე შეესაბამება ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს მიერ დადგენილ სტანდარტს კომპანიის ხარჯებში არსებულ ცვლილებასთან შედარებით ფასის შეუსაბამო გამვირების თაობაზე.

ე) დომინანტი ეკონომიკური აგენტის კონკურენტების მიერ დადგენილი ფასები იმავე შესაბამის ბაზარზე

როგორც აღინიშნა, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში (2021-2023 წლები) შესაბამის ბაზარზე ავტობაზრობის ერთადერთ კონკურენტად შესაძლებელია განხილულ იქნეს - შპს „კავკასიის ავტოიმპორტი“. მიკადო ჯორჯიას შემთხვევაშიც აღსანიშნავია, რომ შპს „კავკასიის ავტოიმპორტი“ ეწევა ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებას. თუმცა დამატებით, ქ. რუსთავში ავტომობილების საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების ბაზარზე 2023 წლის სექტემბრის, ხოლო ამავე წლის ნოემბრის თვიდან შემდეგმა ეკონომიკურმა აგენტებმა დაიწყეს ოპერირება - 1. შპს „ტერმინალ ჯორჯია“ (ს/ნ 416376914) და 2. შპს „ქარ პარკ“ (ს/ნ 406378478).

შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ შემთხვევაში სააგენტოს პოზიციით, ძალაში რჩება მის მიმართ არსებული ის არგუმენტაცია, რომელიც წარმოდგენილია ავტობაზრობასთან დაკავშირებული მსჯელობის ნაწილში. რაც შეეხება 2023 წლის სექტემბერი-ნოემბრის

თვეებიდან შესაბამის ბაზარზე ახალი სუბიექტების შესვლას - უპირველეს ყოვლისა გასათვალისწინებელია, რომ აღნიშნული სუბიექტები, როგორც შესაბამისი ბაზრის ახალი მოთამაშეები, მომხმარებლების მოზიდვის მიზნით, საქმიანობის საწყის ეტაპზე მომსახურების დაბალ ფასებს აწესებენ. თავის მხრივ, შესაბამის ბაზარზე კონკურენციის გასაწევად არსებული მაღალი ბარიერები, მნიშვნელოვანწილად გამოწვეულია მიკადო ჯორჯიას დომინანტური მდგომარეობით, რაც ახალ სუბიექტებს არ აძლევს შესაძლებლობას მნიშვნელოვანი კონკურენცია გაუწიონ ამავე ეკონომიკურ აგენტს. გარდა აღნიშნულისა, სააგენტო მიუთითებს შემდეგ გარემოებებზე: 1. შპს „ტერმინალ ჯორჯიას“ ტერიტორიის არსებითად მცირე ფართობი მიკადო ჯორჯიასთან შედარებით, რომელიც მხოლოდ 270 ავტომანქანის განთავსების შესაძლებლობას იძლევა.²⁰⁴ აგრეთვე, აღნიშნული კომპანიის ტერიტორიაზე დაყრილია ხრეში, განსხვავებით მიკადო ჯორჯიას ტერიტორიისგან, რომელზეც ბეტონია დასხმული. შპს „ქარ პარკის“ საბაჟო-სატერმინალ ტერიტორია გათვლილია 945 საპარკინგე ადგილზე,²⁰⁵ რაც ამავე კომპანიის მიკადო ჯორჯიასთან შედარებით მცირე ფართობზე მიუთითებს. 2. ინდივიდუალურად, ორივე კომპანიის შემთხვევაში ოპერირებადი აქტივების ღირებულება (1), მათი შემოსავლების დონე (2) და ხარჯების სიდიდე (3), ერთმანეთისგან არსებითად განსხვავდება მიკადო ჯორჯიას ანალოგიური მონაცემებისგან.

შესაბამისად, ზემოთ აღნიშნული კომპანიების მიერ დადგენილი ტარიფები, სააგენტოს შეფასებით, არ იძლევიან მიკადო ჯორჯიას მხრიდან 2023 წელს დაწესებულ ჭარბ ფასებთან გონივრული შედარების შესაძლებლობას.

ვ) სხვა შესაბამის ბაზრებზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების მიერ მსგავს მომსახურებაზე დადგენილი ფასები

წინამდებარე თავის ფარგლებში, სააგენტოს მიერ შესაბამისი მეთოდის გამოყენებისას, ძალაში უნდა დარჩეს უმთავრესი კრიტერიუმები - 1. მომსახურება გონივრულად უნდა იყოს შესადარი განსახილველი მომსახურების მიმართ. 2. კომპანიათა მიერ გამოყენებული დარიცხვის მეთოდები უნდა იძლეოდეს ფასებს შორის გონივრული შედარების შესაძლებლობას. აღნიშნული მეთოდის გამოყენება შეესაბამება ევროკომისიის პრეცედენტულ სამართალს.²⁰⁶

იმ მიზნით, რომ სააგენტომ შესადარი, მსგავსი მომსახურების სწორი იდენტიფიცირება მოახდინოს, ის ითვალისწინებს შემდეგ გარემოებას - შესაბამისი ბაზრის მსგავს ბაზრად შეიძლება ჩაითვალოს მხოლოდ ისეთი ბაზარი, რომელიც სულ მცირე ან

²⁰⁴ შპს „ტერმინალ ჯორჯიას“ წერილი (თარიღი: 25.12.2023; რეგ: N 01/4461).

²⁰⁵ შპს „ქარ პარკ“, საკონსულტაციო შეხვედრის ოქმი N6, 11:24-12:23.

²⁰⁶ *Commission Decision Scandlines v Port of Helsingborg* COMP/36.568, პარაგრაფი 171.

პროდუქციული ან გეოგრაფიული საზღვრის მიხედვით შესაბამისი ბაზრის იდენტიფიკაცია. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესაბამისი ბაზრის მსგავს ბაზრებად მიიჩნევიან:

1. M2 კატეგორიის ავტომობილებისათვის ავტობაზრობის ორგანიზება-ოპერირების ბაზარი, რომელსაც შესაბამისი ბაზრის იდენტიფიკაციის გეოგრაფიული და შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებული, თუმცა გარკვეულწილად მსგავსი პროდუქციული საზღვარი გააჩნია.

პირველ შემთხვევაში, სააგენტოს მიერ იდენტიფიცირებულია ამავე ბაზარზე ოპერირებადი ერთადერთი ეკონომიკური აგენტი - შპს „ატლანტიკ ექსპრესი“. ერთმნიშვნელოვნად ხაზგასასმელია ის გარემოება, რომ ქ. რუსთაველაში M2 კატეგორიის ავტომობილებისათვის ავტობაზრობის ორგანიზება-ოპერირების მომსახურების ბაზარზე მყოფ კომპანიას - შპს „ატლანტიკ ექსპრესი“, მოკვლევისათვის რელევანტური პერიოდის განმავლობაში, მონოპოლიურ მდგომარეობა ეკავა. სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ უპირველეს ყოვლისა, სწორედ ეს გარემოება განაპირობებს ამავე კომპანიის მიერ დადგენილი ფასის მიკადაო ჯორჯიას ფასთან შედარების არაგონივრულ ხასიათს, რამეთუ მონოპოლისტის მიერ დადგენილი ფასი ამ უკანასკნელის საბაზრო ძალაუფლების შედეგად ფორმირდება, რაც გამორიცხავს ამავე ფასის კონკურენტულ პირობებში განსაზღვრას.

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, სააგენტო მიუთითებს ისეთ დამატებით გარემოებებზეც, რომელიც ასევე შეუძლებლად აქცევს შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ მიერ დადგენილი ფასის გონივრულ შესადარ მონაცემად გამოყენებას - 1. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიის არსებითად მცირე ფართობი მიკადაო ჯორჯიასთან შედარებით, რომელიც მხოლოდ 400-500 მიკროავტობუსის ზომის ავტომანქანის განთავსების შესაძლებლობას იძლევა.²⁰⁷ 2. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე განთავსებული ავტომობილების ზომებიდან და დანიშნულებიდან გამომდინარე, მათი დგომის საფასური განსხვავებულია მიკადაო ჯორჯიას ტერიტორიაზე დგომის საფასურისგან.²⁰⁸ 3. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე ავტომობილის სახეობების მიხედვით განსხვავებულია მათი დგომის ტარიფებიც,²⁰⁹ ხოლო მიკადაო ჯორჯიას ტერიტორიაზე ერთიდაიგივე ტარიფი მოქმედებს. 4. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ ტერიტორიაზე მომხმარებელმა მომსახურების ღირებულება უნდა გადაიხადოს ავტომობილის ტერიტორიიდან გაყვანის დროს,²¹⁰ როდესაც მიკადაო ჯორჯიას ტერიტორიაზე, ჩვეულებრივ, დღიური ტარიფი ყოველდღიურად გადაიხდებოდა, თუმცა დავალიანების დაგროვების შემთხვევაში, მისი დაფარვის გარეშე ავტომობილის ტერიტორიიდან გაყვანა დაუშვებელია. 5. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ დირექტორი ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ ამავე კომპანიის საქმიანობა რადიკალურად განსხვავდება მიკადაო ჯორჯიას საქმიანობისგან, ტარიფებისა და ავტომობილების სახეობების

²⁰⁷ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 31.10.2023; რეგ: N 01/3689).

²⁰⁸ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 10.05.2024; რეგ: N 01/2579).

²⁰⁹ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 10.05.2024; რეგ: N 01/2579).

²¹⁰ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 10.05.2024; რეგ: N 01/2579).

მიხედვით.²¹¹ 6. შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ და მიკალო ჯორჯიას მიერ ოპერირებადი აქტივების ღირებულება (1), მათი შემოსავლების დონე (2) და ხარჯების სიდიდე (3), ერთმანეთისგან არსებითად განსხვავდება.

სააგენტოს შეფასებით, ზემოთ აღნიშნული გარემოებების ერთობლიობა არ იძლევა ეკონომიკური აგენტების მიერ დადგენილი ფასების გონივრული ურთიერთშედარების შესაძლებლობას.

2. სოფელ წეროვანში მდებარე ავტობაზრობა, რომელსაც შესაბამისი ბაზრის იდენტიფიკაციის პროდუქციული და შესაბამისი ბაზრისგან განსხვავებული გეოგრაფიული საზღვარი გააჩნია. მოცემულ შემთხვევაში სააგენტოს მიერ იდენტიფიცირებული ერთადერთი ეკონომიკური აგენტი - შპს „ლაიონ ტრანსია“.

სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს შემდეგს - მიუხედავად იმისა, იმყოფება თუ არა შპს „ლაიონ ტრანსია“ ჯანსაღი და ეფექტური კონკურენციის პირობებში, მის მიერ დადგენილი ტარიფებიც არ უნდა იქნეს მიჩნეული გონივრულ შესადარ მონაცემად მიკალო ჯორჯიას ჭარბ ფასებთან შედარებით 2 (ორი) არსებითი ფაქტორის გათვალისწინებით: 1. შპს „ლაიონ ტრანსის“ ტერიტორიის არსებითად მცირე ფართობი მიკალო ჯორჯიასთან შედარებით, რომელიც მხოლოდ 442 ავტომანქანის განთავსების შესაძლებლობას იძლევა.²¹² 2. შპს „ლაიონ ტრანსისა“ და მიკალო ჯორჯიას მიერ ოპერირებადი აქტივების ღირებულება (1), მათი შემოსავლების დონე (2) და ხარჯების სიდიდე (3), ერთმანეთისგან არსებითად განსხვავდება.

დამატებით აღსანიშნავია, რომ შპს „კავკასიის ავტოიმპორტის“ სხვა ბაზრისადმი მიკუთვნების შემთხვევაში ერთმნიშვნელოვნად განსხვავებულია მისი და მიკალო ჯორჯიას

²¹¹ შპს „ატლანტიკ ექსპრესის“ წერილი (თარიღი: 19.04.2024; რეგ: N 01/2322).

²¹² შპს „ლაიონ ტრანსის“ წერილი (თარიღი: 04.06.2024; რეგ: N 01/2935).

დარიცხვის მეთოდები, რაც ფასების გონივრული შედარების შესაძლებლობას არ იძლევა. თუმცა ასეთი შედარების დაშვების შემთხვევაშიც, მიკადო ჯორჯიას მიერ განსაზღვრული 10 და 15 ლარიანი ტარიფები, 5-10 ლარით აღემატებიან შპს „კავკასიის ავტომპორტის“ მიერ დადგენილ ლარიან საფასურს.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით, გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივის საფუძველზე, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს დადგენილი ჭარბი ფასების მიმართ დგინდება გონივრული შედარების მიზნებისათვის შესაბამისი პარამეტრის არსებობის ფაქტი (დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით), რომელზე დაყრდნობითაც მიკადო ჯორჯიას მიერ დადგენილი ფასი არასამართლიანად მაღალია.

სააგენტო აღნიშნავს, მიუხედავად იმისა, რომ საკმარისი იყო გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე კანონდარღვევის საბოლოოდ დადგენა, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს დაწესებული ჭარბი ფასების არასამართლიანად მაღალი ხასიათის არსებობა დადგენილია ტესტის ორივე საფეხურის საფუძველზე, ცალ-ცალკე.

თავი X. შემაჯამებელი სხდომა

სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 28 ოქტომბრის ბრძანებით დამტკიცებული „საქმის მოკვლევის წესისა და პროცედურის“ 28-ე მუხლის შესაბამისად, 2025 წლის 02 მაისს სააგენტოში გაიმართა შემაჯამებელი სხდომა. სხდომას ესწრებოდნენ მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების - შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ და შპს „მიკადო ჯორჯიას“ წარმომადგენლები.

სხდომაზე მოკვლევის ჯგუფის ხელმძღვანელმა კიდევ ერთხელ გააცნო მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების წარმომადგენლებს გადაწყვეტილების პროექტის ძირითადი ასპექტები, შეფასებები და სარეზოლუციო ნაწილი. ასევე, მიმოიხილა მოპასუხეების მიერ წარმოდგენილი პოზიციები²¹³ და სააგენტოს მოსაზრებები მათზე.²¹⁴

შემაჯამებელ სხდომაზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების მხრიდან გაჟღერდა მოსაზრებები, რომლებიც იმეორებდა სააგენტოს გადაწყვეტილების პროექტთან დაკავშირებით წარმოდგენილ პოზიციებს დომინანტური მდგომარეობის დადგენის, შესაბამისი ბაზრის განსაზღვრის, არასამართლიანად მაღალი ფასის დადგენისა და ჯარიმის ნაწილში.

²¹³ სააგენტოში შემოსული N01/2645 წერილი (28.04.2025).

²¹⁴ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 09:00-38:20.

შემაჯამებელ სხდომაზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების მხრიდან კიდევ ერთხელ აღინიშნა, რომ ისინი არ იზიარებდნენ სააგენტოს მიდგომას შესაბამისი ბაზრის პროდუქციულ და გეოგრაფიულ საზღვრებთან დაკავშირებით. სააგენტოს მხრიდან განიმარტა, რომ მოპასუხეები შესაბამისი ბაზრის პროდუქციულ საზღვარს აფასებენ საბოლოო მომხმარებლის პერსპექტივიდან, რაც მოცემული შემთხვევის სპეციფიკას არ შეესაბამება. აღნიშნულ საქმეში დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება გამოიხატება ავტობაზრობის ტერიტორიაზე არასამართლიანად მაღალი ფასის დაწესებაში, რის შედეგადაც ზიანი ადგება არა ავტომობილის საბოლოო მომხმარებელს, არამედ უშუალოდ ავტორეალიზატორს. აქედან გამომდინარე, შესაბამისი ბაზრის პროდუქციული საზღვრის სწორად განსაზღვრისთვის პრინციპული მნიშვნელობა ენიჭება ავტორეალიზატორის პერსპექტივას.

მოპასუხეების მითითებით, ისინი არ ეთანხმებიან გეოგრაფიული ფარგლების დადგენას მომსახურების გაწევის ადგილის მიხედვით.²¹⁵ სააგენტოს შეფასებით, მოპასუხეთა პოზიცია, რომ შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვარი ქალაქ რუსთავით არ უნდა შემოიფარგლოს იმის გამო, რომ ავტობაზრობის ტერიტორიაზე ავტომობილის რეალიზაციით დაინტერესებული პირები მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნიდან ჩამოდიან, ვერ იქნება გაზიარებული. სააგენტო განმარტავს, რომ შესაბამისი ბაზრის გეოგრაფიული საზღვარი განისაზღვრება მომსახურების გაწევის ადგილის მიხედვით და არა მომსახურების მიმღებთა წარმომავლობით. მართალია, მომსახურებით სარგებლობენ როგორც ადგილობრივი, ისე უცხო ქვეყნის მოქალაქეები, თუმცა ეს ფაქტი არ ცვლის არსებით გარემოებას – ნებისმიერ შემთხვევაში მომსახურების გაწევის ადგილი საბოლოოდ ქალაქი რუსთავია.²¹⁶

მოპასუხე კომპანიებმა არ გაიზიარეს სააგენტოს შეფასება დომინანტური მდგომარეობის დადგენასთან დაკავშირებით და აღნიშნეს, რომ დომინანტური მდგომარეობის დადგენისას აუცილებელია შეფასდეს ეკონომიკური აგენტის ქმედებები. სააგენტომ მოპასუხეებს განუმარტა, რომ „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად, დომინანტური მდგომარეობა განისაზღვრება როგორც ისეთი მდგომარეობა, რომელიც საშუალებას აძლევს ეკონომიკურ აგენტს/აგენტებს, იმოქმედოს/იმოქმედონ კონკურენტი ეკონომიკური აგენტებისგან, მიმწოდებლებისგან, კლიენტებისა და საბოლოო მომხმარებლებისგან დამოუკიდებლად, არსებითი გავლენა მოახდინოს/მოახდინონ შესაბამის ბაზარზე საქონლის მიმოქცევის საერთო პირობებზე და შეზღუდოს/შეზღუდონ კონკურენცია. შესაბამისად, დომინანტობის დადგენის ეტაპზე, მითითებული ქმედებების განხორციელების და კონკურენციის შეზღუდვის ფაქტის დადასტურება არ წარმოადგენს დომინანტური მდგომარეობის არსებობის განსაზღვრის კრიტერიუმს და, შესაბამისად, არ არის რელევანტური.²¹⁷

²¹⁵ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 40:50-42:15.

²¹⁶ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 43:00-48:50.

²¹⁷ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 54:20-55:30.

მოპასუხე ეკონომიკური აგენტები არ იზიარებდნენ სააგენტოს პოზიციას შესაბამის ბაზარზე შესვლის ბარიერებთან დაკავშირებით, მათ შორის, სააგენტოს იმ განმარტებას, რომლის მიხედვითაც ერთ-ერთ ბარიერს წარმოადგენდა მოპასუხე კომპანიების ცნობადობა და მათგან მომდინარე კონკურენტული წნეხი. სააგენტოს მხრიდან აღნიშნა, რომ კომპანიის ცნობადობას ადასტურებდა თავად მოპასუხე კომპანიების მიერ წარმოდგენილი მონაცემები 2021-2023 წლების საშუალო დატვირთვის შესახებ, რომლებიც ასახავდა აღნიშნულ პერიოდზე დატვირთულობის ზრდის ტენდენციას. გარდა ამისა, სააგენტომ აღნიშნა, რომ მიუხედავად ერთეულ საპარკინგე ადგილზე ფასის ზრდისა, დატვირთულობის მაჩვენებელი არ შემცირებულა, რაც დამატებით მიუთითებს ბრენდის ცნობადობაზე.²¹⁸

მოპასუხეთა მითითებით, წარმოდგენილი კომპანიები, როგორც ბრენდი, არ ხასიათდებიან მაღალი ცნობადობით. სააგენტოს შეფასებით, მოპასუხეთა აღნიშნული განცხადება ურთიერთსაწინააღმდეგო იყო, რადგან ისინი თავად მიუთითებდნენ, რომ რუსთავის ავტობაზრობა წარმოადგენს გეოგრაფიულ არეალს, რომელიც ფარავს მთელი საქართველოს ტერიტორიას და ავტომობილის გაყიდვის მიზნით მათ მომხმარებლებს წარმოადგენენ ქვეყნის სხვადასხვა რეგიონიდან ჩამოსული პირები.²¹⁹ სააგენტოს წარმომადგენლებმა აღნიშნეს, რომ ავტობაზრობის მაღალ ცნობადობაზე მიუთითებდა თავად მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების ვებგვერდის შინაარსიც, სადაც აღნიშნულია, რომ რუსთავის ავტობაზრობა წარმოადგენს ყველაზე დიდ და თანამედროვე კომპლექსს კავკასიაში. შესაბამისად, სააგენტომ მიიჩნია, რომ მოპასუხეები, საკუთარი განმარტებებით, თავადვე ადასტურებდნენ ეროვნულ დონეზე არსებულ საბაზრო ძალაუფლებას, რის საფუძველზეც მათი პოზიცია კომპანიის ცნობადობის ნაკლებობასთან დაკავშირებით შეფასდა ურთიერთსაწინააღმდეგოდ.²²⁰

მოპასუხე ეკონომიკური აგენტებმა სააგენტოს გადაწყვეტილება ჯარიმის დაკისრების შესახებ უსამართლოდ მიიჩნიეს და აღნიშნეს, რომ შესაძლებელი იყო მხოლოდ გაფრთხილებით შემოფარგვლა. პასუხად, სააგენტომ განმარტა, რომ კონკურენციის მოქმედი კანონმდებლობა გაფრთხილებას საერთოდ არ განიხილავს სანქციის სახედ.

ამასთან, მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის წარმომადგენელი გამოეხმაურა სხდომის დასაწყისში სააგენტოს მხრიდან გაკეთებულ მითითებას იმასთან დაკავშირებით, რომ მიკადო ჯორჯიას წარმომადგენლებთან გამართულ ინდივიდუალურ ახსნა-განმარტებით შეხვედრაზე, მათი მხრიდან არაერთხელ იქნა დადასტურებული გარემოება იმის თაობაზე, რომ კომპანიას შეეძლო გაემიჯნა სააგენტოს მიერ გამოთხოვილი მონაცემები ხარჯების

²¹⁸ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 57:40-59:30.

²¹⁹ სააგენტოს N01/2645 წერილი (28.04.2025).

²²⁰ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 56:30-01:11:30.

შესახებ.²²¹ წარმომადგენელმა აღნიშნა, რომ ბუღალტრულად და აუდიტის დახმარებით ტექნიკურად შესაძლებელია ხარჯების გამიჯვნა, თუმცა ეს არ უნდა იქნეს ინტერპრეტირებული ისე, თითქოს კომპანიას ჰქონდა ვალდებულება აღნიშნული ფორმით ეწარმოებინა და წარედგინა მონაცემები. მისივე თქმით, კომპანია საბუღალტრო ჩანაწერებს აწარმოებდა იმ ფორმატით, რაც სააგენტოს წარუდგინა და აღნიშნულთან დაკავშირებით არც ერთ სხვა საჯარო უწყებას მანამდე პრეტენზია არ გამოუთქვამს. სააგენტოს წარმომადგენლებმა მოპასუხე მხარის წარმომადგენელს დაუსვეს კითხვა, რის საფუძველზე მიაჩნდა, რომ მას არ ჰქონდა ვალდებულება წარმოედგინა ინფორმაცია სააგენტოს მიერ მოთხოვნილი ფორმატით, და თვლიდა თუ არა, რომ აღნიშნული ვალდებულება არ წარმოშობილა არც მას შემდეგ, რაც სააგენტოს შესაბამისი წერილი ჩაბარდა. მოპასუხის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ მოთხოვნილი ფორმატით ინფორმაციის წარდგენა საჭიროებდა კომპანიის მხრიდან დამატებითი საბუღალტრო სერვისების გამოყენებას, რაც ზედმეტ ფინანსურ ხარჯებთან იყო დაკავშირებული. აქედან გამომდინარე, ის არ თვლიდა თავს ვალდებულად გაეწია აღნიშნული ხარჯები. პასუხად, სააგენტოს წარმომადგენლებმა მიუთითეს, რომ იმ წერილში, რომელშიც მოპასუხე მხარემ ხარჯების შესახებ მონაცემების წარმოდგენისთვის განსაზღვრული ვადის გაგრძელება მოითხოვა²²², არ იყო აღნიშნული, რომ შეუძლებელი იყო ინფორმაციის ახალ ფორმატში დამუშავება, რაზეც მოპასუხე კომპანიის წარმომადგენელმა განაცხადა რომ არ თვლიდა თავს ვალდებულად „რომელიღაცა კონკურენტის სააგენტოსთვის“ მიეწოდებინა მის მიერ მოთხოვნილი ფორმატით ინფორმაცია.²²³ აღნიშნული განცხადება მკაფიოდ მიუთითებს მოპასუხეების დაუდევარ და უპასუხისმგებლო დამოკიდებულებაზე და კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ მათი მხრიდან არ არსებობდა მზაობა სააგენტოსთან თანამშრომლობაზე.

²²¹ ავტობიოგრაფია, ინდივიდუალური ახსნა-განმარტების შეხვედრა N5, 38:00, 44:00 და 48:00.

²²² სააგენტოში შემოსული N01/4417 წერილი (30.08.2024).

²²³ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 1:27:00-1:31:00.

გარდა ამისა, სააგენტომ მკაფიოდ განმარტა, რომ ჯარიმის ოდენობა განისაზღვრა შემოსავლების სამსახურის მიერ წარდგენილი მონაცემების საფუძველზე და შეადგენს მოპასუხე კომპანიების ფინანსური წლის ერთობლივი შემოსავლის %-ს. ასევე აღნიშნულ იქნა, რომ იმ შემთხვევაში, თუ მოპასუხეები 2025 წლის 8 მაისის ჩათვლით წარადგენდნენ 2024 წლის განმავლობაში შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ მიერ შპს „მიკადო ჯორჯიასთავის“ საიჯარო თანხების გადახდის დამადასტურებელ მტკიცებულებებს (საბანკო ამონაწერებს), ამ თანხების გამოქვითვის შედეგად, შესაძლოა შემცირებულიყო ჯარიმის მოცულობა. თუმცა, პროცენტული მაჩვენებელი უცვლელი დარჩებოდა.²²⁵

ამასთან, სააგენტომ ყურადღება გაამახვილა პროპორციულობის პრინციპის დაცვაზე და აღნიშნა, რომ სანქციის დადგენისას გათვალისწინებულ იქნა ის გარემოებაც, რომ ჯარიმის ოდენობამ საფრთხე არ უნდა შეუქმნას ეკონომიკური აგენტების ბიზნეს მდგრადობას და ბაზარზე მათ არსებობას.²²⁶

შემაჯამებელი სხდომის ოქმი შესაბამის აუდიო ჩანაწერთან ერთად გაგზავნილ იქნა მოპასუხე ეკონომიკურ აგენტებთან.²²⁷

თავი XI. დასკვნა

- **ავტობაზრობის ნაწილში:**

ა) მოკვლევის ფარგლებში დადგინდა, რომ ქ. რუსთავში M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საპარკინგე მომსახურების მიწოდების ბაზარზე 2021, 2022 და 2023 წლების მიხედვით, ავტობაზრობას დომინანტური მდგომარეობა უკავია, რაც დადასტურებულია ამავე პერიოდის განმავლობაში მისი მაღალი საბაზრო წილის (40%-იან ნიშნულზე მეტი) და შესაბამის ბაზარზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტისადმი კონკურენციის გაწევის მაღალი ბარიერის არსებობით.

ბ) მოკვლევის ფარგლებში დადგინდა, რომ სააგენტოს მიერ გამოყენებული ტესტის პირველი საფეხურის შესაბამისად, ავტობაზრობამ 2023 წელს 10 და 15 ლარიანი

²²⁴ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 01:31:00-01:33:00.

²²⁵ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 32:12-37:20, 1:36:00-1:40:00.

²²⁶ შემაჯამებელი სხდომის აუდიო ჩანაწერი 01:21:00-01:42:00.

²²⁷ სააგენტოს N02/2078 და N02/2077 წერილები (02.05.2025).

ტარიფების დადგენის მეშვეობით, ავტომობილების რეალიზაციის მიზნით გაწეულ საპარკინგე მომსახურებაზე ჭარბი ფასები დაადგინა.

გ) გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე (არასამართლიანად მაღალი ფასი თავისთავად) არ დგინდება ისეთი გარემოების/გარემოებების არსებობა, რომელიც გაამართლებდა ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს ჭარბი ფასების დადგენას. აღნიშნული საკმარისი წინაპირობაა იმისათვის, რომ სააგენტომ საბოლოოდ დაადგინოს კანონდარღვევა, თუმცა მტკიცების მაღალი სტანდარტიდან გამომდინარე, მან საკუთარი ინიციატივით გამოიკვლია გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივაც.

დ) გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივის საფუძველზე, ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს დადგენილი ჭარბი ფასების მიმართ დგინდება გონივრული შედარების მიზნებისათვის შესაბამისი პარამეტრის არსებობის ფაქტი (დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით), რომელზე დაყრდნობითაც ეკონომიკური აგენტის მიერ დადგენილი ფასი არასამართლიანად მაღალია.

ე) სააგენტო აღნიშნავს, მიუხედავად იმისა, რომ საკმარისი იყო გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე კანონდარღვევის საბოლოოდ დადგენა, ავტობაზრობის მიერ 2023 წელს დაწესებული ჭარბი ფასების არასამართლიანად მაღალი ხასიათის არსებობა დადგენილია ტესტის ორივე საფეხურის საფუძველზე, ცალ-ცალკე.

ვ) მოკვლევის ფარგლებში დადგინდა, რომ შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ მხრიდან 2023 წელს არასამართლიანად მაღალი ფასების დაწესება წარმოადგენს „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევას, რაც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ გაყიდვის არასამართლიანი ფასის პირდაპირ დადგენას (ფიქსირებას) გულისხმობს.

- **მიკადო ჯორჯიას ნაწილში:**

ა) მოკვლევის ფარგლებში დადგინდა, რომ ქ. რუსთავში M1 კატეგორიის ავტომობილის შემდგომი რეალიზაციის მიზნით საბაჟო-სატერმინალო მომსახურების მიწოდების ბაზარზე 2021, 2022 და 2023 წლების მიხედვით მიკადო ჯორჯიას დომინანტური მდგომარეობა უკავია, რაც დადასტურებულია ამავე პერიოდის განმავლობაში მისი მაღალი საბაზრო წილის (40%-იან ნიშნულზე მეტი) და შესაბამის ბაზარზე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტისადმი კონკურენციის გაწევის მაღალი ბარიერის არსებობით.

ბ) მოკვლევის ფარგლებში დადგინდა, რომ სააგენტოს მიერ გამოყენებული ტესტის პირველი საფეხურის შესაბამისად, მიკადო ჯორჯიამ 2023 წელს 5, 10 და 15 ლარიანი ტარიფების დადგენის მეშვეობით, ავტომობილების განბაჟების მიზნით გაწეულ საბაჟო-სატერმინალო მომსახურებაზე ჭარბი ფასები დაადგინა.

გ) გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე (არასამართლიანად მაღალი ფასი თავისთავად) არ დგინდება ისეთი გარემოების/გარემოებების არსებობა, რომელიც გაამართლებდა მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს ჭარბი ფასების დადგენას. აღნიშნული საკმარისი წინაპირობაა იმისათვის, რომ სააგენტომ საბოლოოდ დაადგინოს კანონდარღვევა, თუმცა მტკიცების მაღალი სტანდარტიდან გამომდინარე, მან საკუთარი ინიციატივით გამოიკვლია გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივაც.

დ) გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის მე-2 ალტერნატივის საფუძველზე, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს დადგენილი ჭარბი ფასების მიმართ დგინდება გონივრული შედარების მიზნებისათვის შესაბამისი პარამეტრის არსებობის ფაქტი (დომინანტი ეკონომიკური აგენტის მიერ წარსულ პერიოდზე დადგენილი ფასები გამოსაკვლევ მომსახურებასთან მიმართებით), რომელზე დაყრდნობითაც ეკონომიკური აგენტის მიერ დადგენილი ფასი არასამართლიანად მაღალია.

ე) სააგენტო აღნიშნავს, მიუხედავად იმისა, რომ საკმარისი იყო გამოსაყენებელი ტესტის მე-2 საფეხურის პირველი ალტერნატივის საფუძველზე კანონდარღვევის საბოლოოდ დადგენა, მიკადო ჯორჯიას მიერ 2023 წელს დადგენილი ჭარბი ფასების არასამართლიანად მაღალი ხასიათის არსებობა დადგენილია ტესტის ორივე საფეხურის საფუძველზე, ცალ-ცალკე.

ვ) მოკვლევის ფარგლებში დადგინდა, რომ შპს „მიკადო ჯორჯიას“ მხრიდან 2023 წელს არასამართლიანად მაღალი ფასების დაწესება წარმოადგენს „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევას, რაც დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ გაყიდვის არასამართლიანი ფასის პირდაპირ დადგენას (ფიქსირებას) გულისხმობს.

თავი XII. სანქცია

კონკურენციის სამართლისა და პოლიტიკის უმთავრესი მიზანია ხელი შეუწყოს ეკონომიკურ აგენტებს შორის კონკურენციის ხარისხის ზრდას, რათა მოხდეს ისეთი ბაზრების არსებობის გარანტირება, რომელიც შესაბამისობაში იქნება მომხმარებლის ინტერესებთან, უზრუნველყოფს ეკონომიკაში რესურსების ეფექტიან გადანაწილებასა და ინოვაციებზე ორიენტირებული წარმოების გაუმჯობესებას. ამასთანავე, კონკურენციის კანონმდებლობა მიზნად ისახავს ბაზარზე კონკურენციის, როგორც მომხმარებელთა კეთილდღეობის გაუმჯობესებისა და რესურსების ეფექტურად განაწილების ხელშეწყობას. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად, კანონი ითვალისწინებს კონკურენციის კანონმდებლობისა და კონკურენციის პოლიტიკის აღსრულების გარკვეულ მექანიზმებს. ამ კუთხით მნიშვნელოვანია აღინიშნოს ის გარემოება, რომ აღსრულების კონკრეტული ღონისძიებების უმთავრეს მიზანს წარმოადგენს კონკურენციის ეფექტიანი პოლიტიკის განხორციელება, კონკურენციის შემზღვეველი შეთანხმებებისა და კონკურენციისთვის მომეტებული საფრთხის შემცველი საბაზრო ძალაუფლების ბოროტად გამოყენების ფაქტების პრევენცია და თავიდან აცილება, რათა დაცულ იქნეს საერთო საზოგადოებრივი ინტერესები.

საქართველოს კონკურენციის კანონმდებლობის აღსრულების ერთ-ერთ მექანიზმს წარმოადგენს „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ჯარიმა. სანქციის აღნიშნული მექანიზმის გამოყენება ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, უპირველეს ყოვლისა, უნდა მოხდეს აღსრულების ამ ღონისძიების მიზნებისა და ფუნქციების გათვალისწინებით. კერძოდ, ჯარიმის დაკისრებას გააჩნია კონკურენციის დარღვევის აღმოფხვრის ფუნქცია, ვინაიდან დაკისრებული სანქცია, რომელიც გამოითვლება დარღვევის სიმძიმის, ხანგრძლივობის და სხვა კრიტერიუმების მიხედვით, ერთგვარი კომპენსაციაა ჯანსაღი კონკურენტული გარემოსა და მომხმარებლის კეთილდღეობისათვის მიყენებული ზიანის საპირწონედ. გარდა ამისა, ჯარიმა, განიხილება, როგორც კონკურენციის პოტენციური შემზღვეველი ქმედებების შემაკავებელი ბერკეტი, ვინაიდან იგი ეკონომიკურ აგენტებში ქმნის დასჯის რეალური საფრთხის განცდას. ამდენად, კონკრეტული დარღვევისათვის ეკონომიკური აგენტისთვის დაკისრებულ ჯარიმას უნდა ჰქონდეს საკმარისად შემაკავებელი ეფექტი, არა მხოლოდ კანონდამრღვევი ეკონომიკური აგენტის/აგენტების მიმართ („specific deterrence“), არამედ სხვა ეკონომიკური აგენტების მიმართაც, არ ჩაერთონ ან არ გააგრძელონ კონკურენციის შემზღვეველი ქმედებები („general deterrence“).²²⁸ შესაბამისად, ჯარიმის ოდენობაც ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში აღნიშნული ფუნქციებისა და მიზნების შესაბამისად უნდა დადგინდეს.

²²⁸ Guidelines on the method of setting fines imposed pursuant to Article 23(2)(a) of Regulation No 1/2003 (2006/C 210/02), § 4, ხელმისაწვდომია: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006XC0901\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006XC0901(01))

როგორც უკვე აღინიშნა, მოცემულ შემთხვევაში დადგინდა მოპასუხე ეკონომიკური აგენტების - შპს „რუსთავის ავტობაზრობისა“ და შპს „მიკადო ჯორჯიას“ მიერ კანონის მე-6 მუხლის დარღვევა (დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება). აღნიშნული კანონდარღვევისთვის საქართველოს კონკურენციის კანონმდებლობა სანქციის სახედ ითვალისწინებს ჯარიმას. კერძოდ, კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, „ამ კანონის მე-6 ან მე-7 მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევაში მხარეს დაეკისრება ჯარიმა, რომლის ოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს წინა ფინანსური წლის განმავლობაში მისი ერთობლივი შემოსავლის 5%-ს.“ „წინა ფინანსურ წელში“ იგულისხმება სააგენტოს მიერ ეკონომიკური აგენტისთვის/აგენტებისათვის ჯარიმის დაკისრების შესახებ გადაწყვეტილების მიღების წლის წინა ფინანსური წელი,²²⁹ რაც ემსახურება იმ მიზანს, რომ დადგენილ იქნას ეკონომიკური აგენტის აქტუალური ფინანსური შესაძლებლობები, რაც უნდა იყოს ჯარიმის საკმარისად პრევენციული ოდენობის განსაზღვრის საფუძველი.

შესაბამისად, ვინაიდან მიმდინარე მოკვლევის ფარგლებში სააგენტოს საბოლოო გადაწყვეტილების მიღება ხდება 2025 წელს, ჯარიმის განსაზღვრა უნდა მოხდეს შესაბამისი ეკონომიკური აგენტების 2024 წლის ერთობლივი შემოსავლიდან. საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მე-100 მუხლის მიხედვით, საქართველოს რეზიდენტი ეკონომიკური აგენტის ერთობლივი შემოსავალი შედგება საქართველოში არსებული წყაროდან და საქართველოს ფარგლების გარეთ მიღებული შემოსავლებისაგან. ამავდროულად, ჯარიმის მაქსიმალური ოდენობის დადგენის მიზნებისათვის მხედველობაში მიიღება ეკონომიკური აგენტის სრული ერთობლივი და არა მის მიერ კანონდარღვევის შედეგად რეალიზებული საქონლის ან/და მომსახურების ოდენობიდან მიღებული შემოსავალი. აღნიშნულ ერთობლივ შემოსავალში შედის, როგორც საქართველოში, ასევე მის ფარგლებს გარეთ მიღებული შემოსავალიც.²³⁰

საქართველოს კანონმდებლობით მისთვის მინიჭებული დისკრეციული უფლებამოსილების ფარგლებში, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, სანქციის ოდენობის განსაზღვრისას, სააგენტო მხედველობაში იღებს შესაბამისი საქმის რელევანტურ დეტალებს, აფასებს დამამძიმებელ და შემამსუბუქებელ გარემოებებს და სანქციის მიზნების გათვალისწინებით ადგენს ჯარიმის კონკრეტულ ოდენობას. ამასთან, ჯარიმის ოდენობის განსაზღვრისას სააგენტო ხელმძღვანელობს მის მიერ მიღებული ჯარიმის ოდენობის დადგენის სახელმძღვანელო პრინციპებით²³¹ (შემდგომში - „სახელმძღვანელო პრინციპები“).

აქვე აღსანიშნავია, რომ გარდა ზემოაღნიშნულისა, ჯარიმის ოდენობის განსაზღვრის პროცესში სააგენტო მოქმედებს „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიზნების დასაცავად და ითვალისწინებს მხარეთა ინტერესებს. კერძოდ, უზრუნველყოფს, რომ მის

²²⁹ სახელმძღვანელო პრინციპების მეორე თავის 1.1. პუნქტი.

²³⁰ სახელმძღვანელო პრინციპების მეორე თავის 1.1. პუნქტი.

²³¹ ხელმისაწვდომია: https://gcca.gov.ge/uploads_script/legislation/tmp/0dc9ce2ac3304600b1af11ffffac206b.pdf

მიერ გამოყენებული ჯარიმა იყოს სამართლიანი, პროპორციული და პრევენციული ხასიათის.

მოკვლევების ფარგლებში, ერთობლივი შემოსავლის შესახებ ინფორმაცია მიღებულ იქნა სსიპ შემოსავლების სამსახურის ბაზიდან. სააგენტოს მიერ მოპოვებული ინფორმაციის მიხედვით, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის - შპს „რუსთავის ავტობაზრობისა“ და შპს „მიკადო ჯორჯიას“ 2024 წლის ჯამური ერთობლივი შემოსავალი შეადგენს

ლარს.²³² ამასთან,

სააგენტოში 2025 წლის 07 მაისს შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ მიერ წარმოდგენილ იქნა²³³ საიჯარო თანხების გადახდის დამადასტურებელი საბანკო ამონაწერები. შესაბამისად, ჯარიმის საბოლოო მოცულობის განსაზღვრისას, შემოსავლების სამსახურის ბაზიდან აღებული ერთობლივი შემოსავლის მოცულობას უნდა გამოაკლდეს ერთობლივი ეკონომიკური სუბიექტის მიერ ერთმანეთისთვის გადახდილი იჯარის თანხის მოცულობა.²³⁴ ამგვარად, ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის 2024 წლის ერთობლივი შემოსავალი (იჯარის თანხის გამოკლებით) შეადგენს -

ლარს.

შესაბამისად, კანონის მე-6 მუხლის დარღვევისათვის სწორედ აღნიშნული თანხის ფარგლებში უნდა მოხდეს მოპასუხე ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტისათვის დასაკისრებელი ჯარიმის ინდივიდუალური ოდენობის განსაზღვრა.

ამასთანავე, სააგენტო ყურადღებას ამახვილებს იმ გარემოებაზე, რომ მიმდინარე მოკვლევების ფარგლებში, როგორც უკვე არაერთხელ აღინიშნა ქმედების „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლთან შეფასების ნაწილში შპს „რუსთავის ავტობაზრობა“ და შპს „მიკადო ჯორჯია“ მიჩნეულნი არიან, როგორც ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტი. შესაბამისად, 2024 წლის ერთობლივი შემოსავლის გამოთვლის პროცესში, აღნიშნული ორი კომპანიის ერთობლივი შემოსავალი განიხილება ერთიანი სახით, დაჯამებულად.²³⁵

²³² სააგენტოს 2025 წლის 13 მარტის N03/304 მოხსენებითი ბარათი

²³³ სააგენტოში შემოსული N01/2869 წერილი (07.05.2025)

²³⁴ 2024 წლის განმავლობაში შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ მიერ შპს „მიკადო ჯორჯიასთვის“ გადახდილი იჯარის თანხები

²³⁵ ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის სანქცირების მიზნებისათვის ერთობლივი შემოსავლის ერთიანი დაჯამებული სახით განსაზღვრასთან დაკავშირებით, იხ: საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს თავმჯდომარის 2023 წლის 29 დეკემბრის N 04/1031 ბრძანებით დამტკიცებული გადაწყვეტილება „კინოთეატრის ბილეთების ონლაინ რეალიზაციის საქმე“, გვ.167, იხ: საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტოს თავმჯდომარის 2022 წლის 5 დეკემბრის N 04/266 ბრძანებით დამტკიცებული გადაწყვეტილება „დელტა დეველოპმენტ გრუპის“ საქმე, გვ.146.

სააგენტო ყურადღებას აგრეთვე ამახვილებს სახელმძღვანელო პრინციპების მეორე თავის 1.2. ქვეთავზე და განმარტავს, რომ სანქციის შეფარდების პროცესში არ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს წინასწარ ფიქსირებული საპროცენტო განაკვეთები და რეგულაციები, რომლებიც შემთხვევათა განზოგადებისკენ არის მიმართული. ამასთან, დაუშვებელია ცალკეული შემამსუბუქებელი ან დამამძიმებელი გარემოებებისთვის ფიქსირებული პროცენტული მაჩვენებლის მინიჭება ჯარიმის ოდენობასთან მიმართებით.²³⁶ აღსანიშნავია, რომ არასამართლიანად მაღალი ფასის, როგორც კონკურენციის შეზღუდვის ფასისმიერი ქმედების შეფასება განსაკუთრებული სირთულით ხასიათდება, რამეთუ ამ შემთხვევაში, საჭიროა კომპლექსური ეკონომიკური ანალიზი, რაც თავის მხრივ, მოითხოვს აუცილებლად საჭირო ფინანსური, საგადასახადო, საბუღალტრო და სხვა სახის ინფორმაციასა თუ დოკუმენტაციაზე წვდომას, რამეთუ კონკურენციის აღმასრულებელმა უწყებამ აღნიშნულის საფუძველზე უნდა შეისწავლოს, გააანალიზოს გარემოებები და შესაბამისი განხილვის შედეგად გამოიტანოს დასკვნები. ხშირ შემთხვევაში კი ასეთი ტიპის დოკუმენტაცია მხოლოდ მხარის მფლობელობაშია ან მას მიუწვდება ხელი შესაბამის მონაცემებზე. ასეთ დროს, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია თუ როგორ შეასრულებს ეკონომიკური აგენტი მისთვის დაკისრებულ კანონისმიერ ვალდებულებას, ადმინისტრაციულ ორგანოს მიაწოდოს მოკვლევის სრულყოფილად წარმოებისათვის საჭირო დოკუმენტაცია/ინფორმაცია.

სააგენტო განმარტავს, რომ ჯარიმის ინდივიდუალური ოდენობის გამოთვლისას ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გარემოებას წარმოადგენს სამართალდარღვევის შედეგად დამდგარი ზიანისა და ეკონომიკური აგენტის მიერ მიღებული ეკონომიკური სარგებლის მოცულობა. აღნიშნულის გათვალისწინება მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც აუცილებელია, სანქციას გააჩნდეს საკმარისი სადამსჯელო/პრევენციული ეფექტი (ეკონომიკური აგენტისთვის ჯარიმის დაკისრების შემდეგ, საერთო ჯამში, სარგებლის მომტანი არ უნდა იყოს კონკურენციის კანონმდებლობის დარღვევა). გამომდინარე იქიდან, რომ თითოეული მოკვლევა მიმდინარეობს კონკრეტული სუბიექტის/სუბიექტების მიმართ, აუცილებელია, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ერთობლიობაში შეფასდეს კანონდარღვევის სიმძიმე, ხანგრძლივობა და დარღვევით გამოწვეული ზიანი, ქმედების დამამძიმებელი ან/და შემამსუბუქებელი გარემოებები. ჯარიმის კონკრეტული ოდენობის გამოთვლის მიზნებისათვის გადამწყვეტი მნიშვნელობისაა სამართალდარღვევის სიმძიმის შეფასება. სახელმძღვანელო პრინციპების მიხედვით, დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების ქმედებების სიმძიმე ფასდება იმ მოცულობის ფარგლებში, რა მოცულობითაც მოხდა თავისუფალი, ჯანსაღი კონკურენციის შეზღუდვა. ამასთან, უნდა შეფასდეს კანონდარღვევის შედეგად დამდგარი ზიანი, განისაზღვროს შესაბამის ბაზარზე კონკურენციის შეზღუდვის ხარისხი (მაგალითად, სამართალდარღვევაში მონაწილე ეკონომიკური აგენტების რაოდენობა, შემზღუდველი ქმედებების შინაარსობრივი

²³⁶ სახელმძღვანელო პრინციპების მეორე თავის პირველი პუნქტი.

მასშტაბები და სხვ.). ჯარიმის ოდენობის განსაზღვრისათვის ასევე მნიშვნელოვანია ეკონომიკური აგენტის ფინანსური მდგომარეობა.

აქვე აღსანიშნავია, რომ სააგენტო არ წარმოადგენს კონკრეტული სუბიექტისათვის მიყენებული მატერიალური ზიანის ზუსტი ოდენობის დადგენაზე უფლებამოსილ ორგანოს. კანონდარღვევით გამოწვეული ზიანის დადგენა არ ხორციელდება ზუსტი რიცხვით, არამედ უნდა შეფასდეს რა სახის ზიანი გამოიწვია კონკურენციის დარღვევამ, რა ფარგლებში და რა მასშტაბით.

მოცემულ შემთხვევაში 2023 წელთან მიმართებით სააგენტომ ორივე მოპასუხე ეკონომიკური აგენტის დონეზე განსაზღვრა ზიანის დაახლოებითი დონე, რომელიც ავტორეალიზატორებმა შესაბამის ბაზრებზე განიცადეს.

კერძოდ, 2023 წლის 01 აგვისტოდან 31 დეკემბრამდე პერიოდის განმავლობაში, იმ შემთხვევაში, თუ ავტობაზრობა შეინარჩუნებდა 5 ლარიან ტარიფს და არ დაადგენდა ჭარბ ფასებს, მის მიერ მისაღები შემოსავალი შეადგენდა _____ ლარს, ხოლო ჭარბი ფასებით ოპერირების პირობებში - _____ ლარი შეადგინა, რაც სხვაობის (ზიანის) სახით ლარს უტოლდება. სააგენტო ხაზგასმით მიუთითებს, რომ აღნიშნული თანხა წარმოადგენს ზიანის დაახლოებით ოდენობას, რამეთუ ავტობაზრობა ჭარბი ფასებით მთელი 2023 წლის განმავლობაში ოპერირებდა.

მიკადო ჯორჯიას შემთხვევაში - თუ კომპანია მთელი 2023 წლის განმავლობაში შეინარჩუნებდა 2022 წლის მდგომარეობით არსებულ 5 ლარიან ტარიფს, მაშინ მის მიერ მისაღები შემოსავალი შეადგენდა _____ ლარს, ხოლო იმის გათვალისწინებით, რომ 2023 წელს მოპასუხე ეკონომიკური აგენტი ჭარბი ფასებით ოპერირებდა, მის მიერ მიღებულმა შემოსავალმა _____ ლარი შეადგინა. შესაბამისად, სხვაობის (ზიანის) სახით თანხის ოდენობა _____ ლარს გაუტოლდა. სააგენტო ხაზგასმით მიუთითებს, რომ აღნიშნული თანხა წარმოადგენს ზიანის დაახლოებით ოდენობას. რაც შეეხება ჯამურ ზიანს, ის შეადგენს - _____ ლარს.

გასათვალისწინებელია ისიც, რომ ჯარიმის ოდენობამ საფრთხე არ უნდა შეუქმნას ეკონომიკური აგენტის არსებობას.²³⁷ აქედან გამომდინარე, მისი ოდენობა შესაბამისობაში უნდა იყოს ეკონომიკური აგენტის ეკონომიკურ და ფინანსურ შესაძლებლობებთან. ამასთან, დაკისრებული ჯარიმა არ უნდა გახდეს ეკონომიკური აგენტის საქმიანობის შეწყვეტის საფუძველი.²³⁸ სააგენტო მიუთითებს, რომ მიზანშეწონილია დაწესებული სანქცია, ერთი მხრივ, ემსახურებოდეს კანონდარღვევის პრევენციის მიზანს, ხოლო მეორე მხრივ, მნიშვნელოვნად არ იყოს აცდენილი სამართალდამრღვევი სუბიექტების მიერ შესაბამისი

²³⁷ სახელმძღვანელო პრინციპების, მეორე თავის 1.2. პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტი.

²³⁸ იქვე.

ბაზრის კონკურენტული გარემოსათვის მიყენებულ ზიანს. სააგენტო ასევე მხედველობაში იღებს, სახელმძღვანელო პრინციპებს, რომლის მიხედვითაც, ჯარიმის ოდენობის განსაზღვრისას, მოკვლევის პროცესში მჭიდრო თანამშრომლობა შეიძლება განხილულ იქნეს შემამსუბუქებელ გარემოებად.

მოპასუხე ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის მიერ მოკვლევის პროცესში სააგენტოსთან თანამშრომლობასთან დაკავშირებით აღსანიშნავია, რომ მოკვლევის განმავლობაში, საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე ფაქტობრივი გარემოებების გამოვლენისა და დაზუსტების მიზნით სააგენტო მოპასუხე მხარეებისაგან პერიოდულად ითხოვდა მათ ხელთ არსებული ინფორმაციისა და დამატებითი განმარტებების წარმოდგენას, რომელიც ხელს შეუწყობდა საქმისათვის მნიშვნელოვანი გარემოებების დადგენას. აღსანიშნავია, რომ მოპასუხე ეკონომიკურმა აგენტებმა მოკვლევის გარდამტეხ ფაზაში, უმეტესად ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში (2024 წლის 23 ივლისიდან 2025 წლის 27 იანვრამდე) არ ითანამშრომლეს სააგენტოსთან, დადგენილ ვადებში არ აწვდიდნენ საქმის შესწავლისა და გადაწყვეტისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე მოთხოვნილ ინფორმაციასა და შესაბამის დოკუმენტაციას, რამაც გამოიწვია მოკვლევის პროცესის შეფერხება და ადმინისტრაციული წარმოებისათვის ხელის შეშლა. შესაბამისად, სააგენტოს მოუწია გამოეყენებინა დამატებითი ბერკეტი, კერძოდ, საქართველოს ადმინისტრაციული საპროცესო კოდექსით გათვალისწინებული საკანონმდებლო მექანიზმი, სასამართლოს მეშვეობით, დამატებითი დროითი და ადმინისტრაციული რესურსის ხარჯზე მიეღო უფლებამოსილების განხორციელებისათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე ინფორმაცია/დოკუმენტაცია.

აქვე, სააგენტოს შეფასებით, მიმდინარე მოკვლევის პროცესში არ იკვეთება ქმედების შემამსუბუქებელი გარემოება ან გარემოებები, რომელთაც, შეეძლოთ გავლენა მოეხდინათ სანქციის ოდენობის განსაზღვრის ნაწილში, ხოლო ამის საპირისპიროდ, შესაბამისი ანალიზის საფუძველზე, სააგენტო ხაზგასმით მიუთითებს, რომ მოპასუხე ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის მიერ გამოწვეული ზიანის მასშტაბი არის შეუსაბამოდ მაღალი.

ყოველი აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტო მხედველობაში იღებს მხარეთა ფინანსურ შესაძლებლობებს, ზემოთ მოყვანილ რელევანტურ გარემოებებს და მიიჩნევს, რომ ჯარიმის განსაზღვრა უნდა მოხდეს შემდეგნაირად:

ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტის წინა ფინანსური წლის ერთობლივი შემოსავლის 848 276 (რვაას ორმოცდარვა ათას ორას სამოცდათექვსმეტი) ლარი.

სარეზოლუციო ნაწილი

„კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის, 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის, 17¹ მუხლის მე-4 პუნქტის, მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ და „ზ“ ქვეპუნქტების, 25-ე მუხლის პირველი და მეორე პუნქტების, „საქმის მოკვლევის წესის და პროცედურის დამტკიცების თაობაზე“ კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 2020 წლის 28 ოქტომბრის №40 ბრძანებით დამტკიცებული პროცედურის მე-6 მუხლის პირველი, მეორე პუნქტების, 29-ე მუხლის შესაბამისად, სააგენტომ

გადაწყვიტა:

1. დადასტურდეს შპს „რუსთავის ავტობაზრობის“ (ს/ნ 416289377) მიერ „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევის ფაქტი.
2. დადასტურდეს შპს „მიკადო ჯორჯიას“ (ს/ნ 202393551) მიერ „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევის ფაქტი.
3. ერთიან ეკონომიკურ სუბიექტს დაეკისროს ჯარიმა 848 276 (რვაას ორმოცდარვა ათას ორას სამოცდათექვსმეტი) ლარის ოდენობით.
4. საქმის მოკვლევის ფარგლებში დადგენილ, აგრეთვე სხვა შესაბამის ბაზრებზე ოპერირებად და პოტენციურ ეკონომიკურ აგენტებს წარედგინოთ განსახილველად სავალდებულო რეკომენდაცია კონკურენტული გარემოს გაუმჯობესებისა და დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების თავიდან აცილების უზრუნველსაყოფად.

რეკომენდაცია

საქართველოს კონკურენციისა და მომხმარებლის დაცვის სააგენტო, როგორც საქართველოში კონკურენციის პოლიტიკის განმახორციელებელი ორგანო, მიმდინარე მოკვლევის ფარგლებში საქართველოს კონკურენციის კანონმდებლობის აღსრულების მიზნებისათვის, მიზანშეწონილად მიიჩნევს ყურადღება გამახვილდეს ქვეყნის სასაქონლო და მომსახურების ბაზრებზე კონკურენციის საწინააღმდეგო რისკების შემცველ ქმედებებზე, რომელთაც გააჩნიათ რეალური ან პოტენციური შესაძლებლობა შეზღუდოს ჯანსაღი კონკურენცია ბაზარზე.

ბაზარზე კონკურენტული გარემოს გაუმჯობესების მიზნით, რომელიც ხელს შეუწყობს შესაბამის ბაზარზე კონკურენტული გარემოს უზრუნველყოფასა და ამ სფეროში ოპერირებადი ან პოტენციური ეკონომიკური აგენტების კანონიერი ინტერესების დაცვას, აგრეთვე, დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ ამავე მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების თავიდან აცილების უზრუნველსაყოფად, სააგენტო უფლებამოსილია „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „ზ²“ ქვეპუნქტის მიხედვით, „ეკონომიკურ აგენტს წარუდგინოს განსახილველად სავალდებულო რეკომენდაციები“.

განსახილველად სავალდებულო რეკომენდაციის ფარგლებში, სააგენტო განმარტავს, რომ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ დადგენილი ფასის სიჭარბის შეფასება ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ინდივიდუალურად უნდა განხორციელდეს და შესაბამისად, წინა საქმეებზე დადგენილი ფასის სიჭარბის დონეები არ მიიჩნევიან გადამწყვეტ პარამეტრებად სხვა საქმეებისათვის. მიუხედავად აღნიშნულისა, სააგენტო არასამართლიანად მაღალი ფასის თაობაზე საქმის განხილვისას, უპირველეს ყოვლისა ითვალისწინებს ევროკომისიისა და ევროპის მართლმსაჯულების სასამართლოს შესაბამის პრაქტიკას. აღნიშნული პრაქტიკის გათვალისწინებით, დღეის მდგომარეობით დადგენილი მინიმალური სხვაობა (ფასის სიჭარბის დონე), სადავოდ გამხდარ ფასსა და „*ბარჯი პლუს მარჯას*“ შორის, 25%-ს შეადგენს. შესაბამისად, უპირველეს ყოვლისა, არასამართლიანად მაღალი ფასის საქმეებზე სააგენტო ითვალისწინებს სწორედ აღნიშნულ მინიმალურ ზღვრულ ნიშნულს დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ გამოყენებული ფასის სიჭარბის დადგენის მიმართულებით. თუმცა სააგენტო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ ფაქტობრივად გამოყენებულ ფასსა და „*ბარჯი პლუს მარჯას*“ შორის არსებული სხვაობა შესაძლებელია მაინც ჩაითვალოს ჭარბად იმ შემთხვევაშიც, თუ ის ჩამოუვარდება ზემოთხსენებულ 25%-იან ზღვარს, თუმცადა შესაბამისი სხვაობა *არსებითი და საკმარისად მაღალია*.

დამატებით აღსანიშნავია, რომ დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მიერ ჭარბი ფასის დადგენა თავისთავად არ წარმოადგენს კანონდარღვევას -

კერძოდ, იმისათვის, რომ ჭარბი ფასის დადგენით ადგილი ჰქონდეს ეკონომიკური აგენტის მხრიდან დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას, აუცილებელია აღნიშნული ფასი არასამართლიანად მაღალიც იყოს. ამ უკანასკნელი გარემოების შეფასებისას, სააგენტო ითვალისწინებს განსახილველი ფასის არასამართლიანად მაღალ ხასიათს თავისთავად ან/და კონკურენტი პროდუქტის/მომსახურების ფასთან შედარებით. ნებისმიერი ერთ-ერთი მათგანის არსებობა საკმარისი პირობაა კანონდარღვევის დასადგენად, თუმცა სააგენტო საკუთარ პრაქტიკაში არ არის შეზღუდული ორივე გარემოება საკუთარი ინიციატივის საფუძველზე გამოიკვლიოს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში, სააგენტო მიზანშეწონილად მიიჩნევს მოკვლევის ფარგლებში დადგენილ, აგრეთვე სხვა შესაბამის ბაზრებზე ოპერირებად და პოტენციურ ეკონომიკურ აგენტებს წარედგინოთ განსახილველად სავალდებულო რეკომენდაცია:

ეკონომიკური საქმიანობის განახორციელებისას, შესაბამის ბაზარზე მომსახურების/პროდუქციის საფასო პოლიტიკა აწარმოონ იმგვარად, რომ ფასის დადგენამდე შეაფასონ და გაითვალისწინონ კონკურენციის საწინააღმდეგო რისკები წინამდებარე გადაწყვეტილების სამოტივაციო ნაწილისა და აღნიშნულ რეკომენდაციაში ფასის სიჭარბის შესახებ განმარტების შესაბამისად. ამასთან, ჭარბი ფასის გამოყენებისას (რომელიც თავისთავად არ წარმოადგენს კანონდარღვევას) დომინანტური მდგომარეობის მქონე ეკონომიკური აგენტის მხრიდან უნდა შეფასდეს რისკი იმის თაობაზე, რომ ჭარბი ფასი არასამართლიანად მაღალი არ იყოს. ამ უკანასკნელი გარემოების შეფასებისას, სააგენტო ითვალისწინებს განსახილველი ფასის არასამართლიანად მაღალ ხასიათს თავისთავად ან/და კონკურენტი პროდუქტის/მომსახურების ფასთან შედარებით. ნებისმიერი ერთ-ერთი მათგანის არსებობა საკმარისი პირობაა კანონდარღვევის დასადგენად. არასამართლიანად მაღალი ფასის შესახებ გონივრული ეჭვის წარმოშობის შემთხვევაში, სააგენტომ შესაძლოა, დაიწყოს საქმის მოკვლევა შესაბამისი ეკონომიკური აგენტის/აგენტების წინააღმდეგ.