**საქართველოს სახელით**

**საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო**

**მ ე ო რ ე კ ო ლ ე გ ი ა**

**გ ა დ ა წ ყ ვ ე ტ ი ლ ე ბ ა**

N 2/1/187-188 თბილისი, 2003 წლის ”10 იანვარი”

**კოლეგიის შემადგენლობა**:

1. ოთარ ბენიძე (თავმჯდომარე);

2. ნიკოლოზ ჩერქეზიშვილი;

3. ლამარა ჩორგოლაშვილი;

4. ზაურ ჯინჯოლავა (მომხსენებელი მოსამართლე).

**სხდომის მდივანი:** ლია ჯალაღონია.

**საქმის დასახელება:** შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ.

**დავის საგანი:** 1) „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის 1-ლი მუხლის „უ“ პუნქტი, მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტი, მე-14 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი და მე-3 პუნქტი, 22-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის სიტყვების: „სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს“ კონსტიტუციურობა საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველ პუნქტთან, 30-ე მუხლის მეორე პუნქტთან და 94-ე მუხლის პირველ და მეორე პუნქტებთან მიმართებით; 2)საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N110 ბრძანების “საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველ პუნქტთან, 30-ე მუხლის მეორე პუნქტთან და 94-ე მუხლის პირველ და მეორე პუნქტებთან მიმართებით; 3) საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანების “სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ავიასაწარმოების საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობისა და გადახდის წესის შესახებ” დებულების დამტკიცების თაობაზე საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველ პუნქტთან, 30-ე მუხლის მეორე პუნქტთან და 94-ე მუხლის პირველ და მეორე პუნქტებთან მიმართებით.

**საქმის განხილვის მონაწილენი:** მოსარჩელე - შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზების“ წარმომადგენლები ნოდარ ფეიქრიშვილი და ლია ხვედელიანი. მოპასუხე – საქართველოს პარლამენტის წარმომადგენელი ლევან ბეჟაშვილი, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წარმომადგენლები ირინა მილორავა და კოტე კუბლაშვილი.

საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2002 წლის 30 მაისს კონსტიტუციური სარჩელებით (რეგისტრაციის ნომერი N187 და N188) მომართა მოსარჩელე შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზებმა“.

2002 წლის 17 ივნისის საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს განმწესრიგებელი სხდომის საოქმო ჩანაწერის თანახმად, კონსტიტუციური სარჩელები გაერთიანდა მათი ერთობლივად განხილვის მიზნით.

ორივე კონსტიტუციური სარჩელის შემოტანის საფუძველია საქართველოს კონსტიტუციის 89-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტი. „საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტი, 39-ე მუხლის პირველი პუნქტი, „საკონსტიტუციო სამართალწარმოების შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის მე-2 პუნქტი.

კონსტიტუციური სარჩელის თანახმად, მოსარჩელეებს მიაჩნიათ, რომ სადავო ნორმატიული აქტებით დაწესებული იქნა გადასახადის ახალი ფორმა „რეგულირების ყოველწლიური საფასურის“ სახით, რომელიც ეწინააღმდეგება საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებს, რომლის თანახმად:

1.„სავალდებულოა გადასახადებისა და მოსაკრებლების გადახდა კანონით დადგენილი ოდენობითა და წესით“;

2. „გადასახადებისა და მოსაკრებლების სტრუქტურას, შემოღების წესს ადგენს მხოლოდ კანონი“.

ვინაიდან საქართველოს კონსტიტუციის აღნიშნული მუხლი ცალსახად მოითხოვს, რომ გადასახადის დაწესება მოხდეს მხოლოდ კანონით და არა ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით, ისინი თვლიან, რომ მინისტრის მიერ დაწესებული გადასახადის ახალი ფორმის შემოღება უკანონოა.

კონსტიტუციურ სარჩელში მოსარჩელეები მიუთითებენ, რომ „საფასური“ თავისი სამართლებრივი დატვირთვით მთლიანად წარმოადგენს გადასახადს, რომელსაც კერძო სამართლის იურიდიული პირები იხდიან საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესანახად და იგი წარმოადგენს დამატებით გადასახადს, რომელიც უნდა დაწესებულიყო მხოლოდ „საგადასახადო კოდექსით“.

მოსარჩელეთა აზრით, ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტრო და მისი ადმინისტრაციები, „აღმასრულებელი ხელისუფლების სტრუქტურისა და საქმიანობის წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად, სახელმწიფო ბიუჯეტიდან უნდა ფინანსდებოდნენ, ვინაიდან ისინი შექმნილი არიან მხოლოდ იმისათვის, რომ კანონით დადგენილი წესით მოახდინონ „სახელმწიფო მართვა და რეგულირება“. სადავო კანონის თანახმად კი, სამინისტრო ფინანსდება იმ კერძო კომპანიების მიერ, რომლებმაც უკვე გადაიხადეს სახელმწიფო ბიუჯეტის გადასახადი. ისინი ასევე მიიჩნევენ, რომ საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შექმნის ძირითად მიზანს არ უნდა წარმოადგენდეს მოქალაქეთა და არც კერძო სამართლის იურიდიულ პირთა მიერ გადახდილი გადასახადებით საკუთარი ბიუჯეტის შევსება.

მოსარჩელეები აღნიშნავენ, რომ ავიაკომპანიები „საფასურს“ იხდიან რამდენიმეჯერ (აეროპორტის მომსახურებისათვის, საავიაციო საწვავის ჩასხმისათვის, კვების ბლოკის მომსახურებისათვის) რომლებსაც „საფასურის“ გადახდას ასევე მომსახურების გადასახადს უმატებენ, ეს კი ნიშნავს, რომ ავიაკომპანიამ თავისი მომსახურება რამდენიმეჯერ უნდა გააძვიროს, რაც საბოლოო ჯამში მომხმარებლის მიერ უნდა იქნეს გადახდილი, ვინაიდან ყველა მომსახურების საფასური აისახება ბილეთის ტარიფში, რაც ზრდის ფასებს და არანაირად არ შედის საწარმოს ინტერესებში და ლახავს მომხმარებლის ინტერესებს, რითაც ირღვევა საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტის ბოლო წინადადება „მომხმარებელთა უფლებები დაცულია კანონით“.

მოსარჩელე მხარეთა მტკიცებით, სადავო ნორმატიული აქტების საფუძველზე, ქართული ავიაკომპანიები არათანაბარ ვითარებაში არიან საქართველოს ავიაბაზარზე მომუშავე უცხოურ კომპანიებთან შედარებით, რადგან „საქართველოს საგადასახადო კოდექსის“ შესაბამისად, ქართული ავიაკომპანიები მთელი თავისი საქმიანობიდან მიღებული შემოსავლებიდან იხდიან გადასახადს. იმ დროს, როდესაც უცხოური კომპანიები გადასახადს იხდიან მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიაზე განხორციელებული გადაზიდვებისათვის, რასაც მიიჩნევენ საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტით მათთვის მინიჭებული კონსტიტუციური უფლების დარღვევად, რომლის შესაბამისად, „სახელმწიფო ვალდებულია ხელი შეუწყოს თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარებას“.

მოსარჩელეები თვლიან, რომ 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანებით დამტკიცებული საფასურის ოდენობა და მისი გადახდის წესი არამართლზომიერი და დისკრიმინაციულია, მიუხედავად იმისა, რომ „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ კანონის მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტით-, საფასური, რომლის ოდენობას და გადახდის წესს ადგენს მინისტრი, უნდა იყოს მართლზომიერი და არადისკრიმინაციული. გარდა ამისა, მათი აზრით, სადავო ნორმით დადგენილი გადასახადი არც ზღვრულია და არც ფიქსირებული, რასაც მოითხოვს ასევე „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ კანონის მე-9 მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი, რომლის თანახმად, ადმინისტრაციის ძირითადი ფუნქციაა სატრანსპორტო სისტემითა და საშუალებებით მომსახურებაზე ზღვრული ან ფიქსირებული ტარიფების შემუშავება და რეგულირება.

კონსტიტუციური სარჩელის თანახმად, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N110 ბრძანება „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების თაობაზე“ უკანონოა, ვინაიდან დებულების პირველივე მუხლის მე-3 პუნქტი ეწინააღმდეგება „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-4 პუნქტს, რომლის მიხედვითაც, ადმინისტრაციის ძირითადი ფუნქციებია ტრანსპორტის სფეროში არსებული ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დაცვის ზედამხედველობა და ტრანსპორტის სფეროში კანონის შესაბამისად ნორმების შესრულებაზე ზედამხედველობა და კონტროლი, მაშინ როდესაც ადმინისტრაციის დებულებით იგი უფლებამოსილია, განახორციელოს სამოქალაქო ავიაციის რეგულირება, ზედამხედველობა და კონტროლი.

მოსარჩელეთა აზრით, ზემოთ დასახელებული ორივე ნორმატიული აქტის მითითებული ნორმები წინააღმდეგობაში მოდიან ერთმანეთთან, ვინაიდან საჯარო სამართლის იურიდიული პირის დებულებაში ლაპარაკია ავიაციის უშუალო კონტროლზე მაშინ როცა კანონით ადმინისტრაციამ მხოლოდ ნორმატიული აქტის შესრულებაზე ზედამხედველობა და კონტროლი უნდა განახორციელოს.

გარდა ამისა, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის მე-3 პუნქტის თანახმად, სახელმწიფო კონტროლისა და ზედამხედველობის უფლების საჯარო სამართლის იურიდიული პირისათვის გადაცემა დაიშვება მხოლოდ კანონით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, რაც მოცემულ შემთხვევაში არ შესრულდა, ვინაიდან უფლებამოსილების გადაცემა მოხდა კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტის საფუძველზე, რასაც მოსარჩელე აშკარა კანონდარღვევად მიიჩნევს.

დასკვნით სიტყვაში მოსარჩელემ გაზარდა სასარჩელო მოთხოვნის საფუძველი და სადავო აქტების კონსტიტუციურობის დადგენა მოითხოვა კონსტიტუციის 21-ე მუხლთან მიმართებით, რომლის პირველი პუნქტის თანახმად, „საკუთრება და მემკვიდრეობის უფლება აღიარებული და უზრუნველყოფილია. დაუშვებელია საკუთრების, მისი შეძენის, გასხვისების ან მემკვიდრეობის მიღების საყოველთაო უფლების გაუქმება“. საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის დარღვევას მოსარჩელე ასაბუთებს იმ გარემოებით, რომ შპს „აირზენას“ მოგება, მის მიერ დივიდენდების განაწილებამდე, წარმოადგენს მის საკუთრებას.

მოსარჩელემ ასევე მოითხოვა „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტის კონსტიტუციურობის დადგენა.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მოსარჩელეები კონსტიტუციურ სარჩელში მოითხოვენ არაკონსტიტუციურად იქნეს ცნობილი საქართველოს კანონის „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ პირველი მუხლის „უ“ პუნქტი, მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტი, მე-14 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი და მე-3 პუნქტი, 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის სიტყვების: „სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს“, ასევე საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N110 ბრძანების „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების თაობაზე“, აგრეთვე საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანების „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობის დადგენისა და გადახდის წესის შესახებ“ დებულების დამტკიცების თაობაზე კონსტიტუციურობა საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველ პუნქტთან, 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტთან და 94-ე მუხლის მე-2 პუნქტთან მიმართებით.

მოპასუხე მხარე – საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წარმომადგენლები არ ცნობენ კონსტიტუციურ სარჩელს შემდეგ გარემოებათა გამო:

სადავო აქტებით - "ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონითა და მის საფუძველზე გამოცემული “სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ავიასაწარმოების საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობისა და გადახდის წესის შესახებ” საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანებითა და “საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების თაობაზე” საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N110 ბრძანების მე-8 მუხლის პირველი პუნქტის მე-2 წინადადებით, არ მომხდარა არც გადასახადის და არც მოსაკრებლის დაწესება და შესაბამისად, არ დარღვეულა საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლი.

მოპასუხე მიიჩნევს, რომ გადასახადის იურიდიული ბუნება ასახულია საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, რომლის მე-5 მუხლის შესაბამისად, “გადასახადი არის ამ კოდექსის მიხედვით ბიუჯეტებსა და სპეციალურ სახელმწიფო ფონდებში სავალდებულო შენატანი, რომელსაც იხდის გადასახადის გადამხდელი, გადახდის აუცილებელი, არაექვივალენტური და უსასყიდლო ხასიათიდან გამომდინარე”. დასახელებულ ნორმაზე დაყრდნობით, შესაძლებელია, გამოკვეთილ იქნეს გადასახადის, როგორც სამართლებრივ-ეკონომიკური კატეგორიის შემდეგი კონსტიტუტიური ნიშნები: (1) სავალდებულო/აუცილებელი; (2) არაექვივალენტური (3) უსასყიდლო; (4) შეიტანება ბიუჯეტში და სპეციალურ სახელმწიფო ფონდებში; (5) მისი დაწესება და შემოღება შესაძლებელია მხოლოდ კანონით;

მინისტრის სადავო ბრძანებითა და დებულებებით დადგენილი რეგულირების საფასურის შემოღების საკანონმდებლო საფუძველს წარმოადგენს საქართველოს კანონი “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ”. აღნიშნული კანონის პირველი მუხლის “უ” პუნქტის შესაბამისად, სატრანსპორტო საქმიანობის ყოველწლიური საფასური შემდეგნაირად არის განმარტებული - “ამ კანონის საფუძველზე საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს ნორმატიული აქტით განსაზღვრული საფასური, რომელიც სატრანსპორტო ადმინისტრაციის ბიუჯეტის შექმნის ერთ-ერთი ძირითადი წყაროა, დაკავშირებულია საქართველოს კანონმდებლობით ადმინისტრაციისათვის მინიჭებული მარეგულირებელი ფუნქციების შესრულებასთან, მათ შორის სანებართვო და სარეგისატრაციო საქმიანობასთან, ტარიფის შემუშავებასთან, სატრანსპორტო საქმიანობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზედამხედველობისა და კონტროლის განხორციელებასთან და არ წარმოადგენს ეკონომიკური საქმიანობით მიღებულ შემოსავალს”. ხოლო ამავე კანონის მე-9 მუხლის შესაბამისად, “სატრანსპორტო საწარმო ადმინისტრაციას უხდის სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს, რომლის ოდენობა და გადახდის წესი დგინდება საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ნორმატიული აქტით. საფასური უნდა იყოს მართლზომიერი და არადისკრიმინაციული”. დასახელებულ ნორმებზე დაყრდნობით მოპასუხე მიიჩნევს, რომ რეგულირების ყოველწლიური საფასური (ა) სავალდებულოა გადასახდელად; (ბ) შეიტანება სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის ბიუჯეტში; (გ) დაკავშირებულია ადმინისტრაციის მიერ მარეგულირებელი ფუნქციების შესრულებასთან; (დ) გადაიხდება მხოლოდ სატრანსპორტო საწარმოების მიერ;

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წარმომადგენლები ერთმანეთისაგან განასხვავებენ გადასახადისა და რეგულირების საფასურის იურიდიულ ბუნებას, ვინაიდან რეგულირების საფასური, განსხვავებით გადასახადისაგან, არ წარმოადგენს ბიუჯეტში და სახელმწიფო ფონდებში სავალდებულო შენატანს. ხდება რა რეგულირების საფასურით სამოქალაქო ადმინისტრაციის ბიუჯეტის ფორმირება, ამ გზით იგი ემსახურება საჯარო სამართლის იურიდიული პირის მიერ განხორციელებულ საქმიანობასთან დაკავშირებული ხარჯების დაფარვას. ამდენად, მიზნობრივი დანიშნულებით, რეგულირების საფასური განსხვავდება გადასახადისაგან, რომელიც ცალსახად, ბიუჯეტში/სახელმწიფო ფონდში სავალდებულო შენატანს წარმოადგენს. ასევე გადასახადი უსასყიდლო ხასიათს ატარებს.

საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წარმომადგენლები არ ეთანხმებიან მოსარჩელის და სპეციალისტის მოსაზრებას იმის თაობაზე, რომ რეგულირების საფასურის გამოანგარიშების წესი ადასტურებს მის იდენტურობას გადასახადთან, რამდენადაც იგი გამოიანგარიშება ერთობლივი შემოსავლიდან, რომელიც განსაზღვრულია საგადასახადო კოდექსით.

რაც შეეხება მოსაკრებელს, “მოსაკრებლის სისტემის საფუძვლების შესახებ” საქართველოს კანონის პირველი მუხლზე დაყრდნობით, მოპასუხე მხარე აქცენტს აკეთებს მოსაკრებლის იურიდიული ბუნების შემდეგ ნიშნებზე: (ა) აუცილებელი გადასახდელი ბიუჯეტში; (ბ) მისი გადახდა ხდება სახელმწიფო ორგანოების მიერ გაწეული გარკვეული მომსახურებისათვის; (დ) მისი გადახდა ატარებს ერთჯერად ხასიათს. დასახელებული ნიშნებით მოპასუხე განასხვავებს მოსაკრებელს რეგულირების ყოველწლიური საფასურისაგან, ვინაიდან მოსაკრებლის გადახდა უკავშირდება სახელმწიფო ორგანოების მიერ გაწეულ გარკვეულ მომსახურებას, ხოლო რეგულირების საფასურის გადახდა დაკავშირებულია საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – ადმინისტრაციის (რომელიც არ წარმოადგენს სახელმწიფო ორგანოს) მიერ მარეგულირებელი ფუნქციების შესრულებასთან. ამასთანავე, რეგულირების საფასური მიემართება ადმინისტრაციის ბიუჯეტში, ხოლო მოსაკრებელი – სახელმწიფო ბიუჯეტში.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წარმომადგენლები მიიჩნევენ, რომ რეგულირების საფასური არ წარმოადგენს არც გადასახადს და არც მოსაკრებელს და შესაბამისად, იგი არ უკავშირდება საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლს.

მოპასუხეები მიიჩნევენ, რომ კონსტიტუციის დასახელებული მუხლით, გადასახადისა და მოსაკრებლის გადახდის კონსტიტუციური ვალდებულების დადგენის გზით კანონმდებელმა არ გამორიცხა სხვა სახის გადასახდელების დადგენის შესაძლებლობა სახელმწიფოს მიერ, რომელიც შესაძლებელია თავისი სტრუქტურითა და შინაარსით განსხვავდება გადასახადისა და მოსაკრებლისაგან.

მოპასუხე განმარტავს, რომ დამოუკიდებელი მარეგულირებელი ორგანოების შექმნით სახელმწიფო გათავისუფლდა მარეგულირებლის, ოპერატორისა და მესაკუთრის ფუნქციებისაგან და მას დაეკისრა მხოლოდ სახელმწიფო პოლიტიკის შემუშავება რეგულირებად სფეროებში. შესაბამისად, მარეგულირებელი ფუნქციების განხორციელება დაევალათ დამოუკიდებელ იურიდიულ პირებს – ადმინისტრაციებს, რისთვისაც იგი ჩამოყალიბდა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის ორგანიზაციულ-სამართლებრივ ფორმად. “საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის შესაბამისად, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი არის შესაბამისი კანონით, საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებით ან კანონის საფუძველზე სახელმწიფო მმართველობის ორგანოს ადმინისტრაციული აქტით შექმნილი, სახელმწიფო მმართველობის ორგანოებისაგან დამოუკიდებელი ორგანიზაცია, რომელიც სახელმწიფოს კონტროლით დამოუკიდებლად ახორციელებს პოლიტიკურ, სახელმწიფოებრივ, სოციალურ, საგანმანათლებლო, კულტურულ და სხვა საჯარო საქმიანობას. კანონმდებელი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის მიერ კანონით დაკისრებული უფლებამოსილებების ეფექტურად განხორციელების, ასევე ერთის მხრივ ლიცენზიის (ნებართვის) მფლობელთა ინტერესებისა და მეორე მხრივ – მომხმარებელთა ინტერესების სრულად და ობიექტურად დაცვა/დაბალანსების მიზნით, აუცილებლად მიიჩნევს ამგვარი იურიდიული პირის დამოუკიდებლობას მმართველობის ორგანოებისაგან, რისთვისაც აუცილებელია, პირველ რიგში, სათანადო საკანონმდებლო გარანტიით უზრუნველყოფილი ფინანსური დამოუკიდებლობა.

მოპასუხე მხარე, როგორც საქართველოს პარლამენტის, ასევე საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წარმომადგენლები მიიჩნევენ, რომ სადავო აქტებით არ მომხდარა კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების დარღვევა. კონსტიტუციის დასახელებული მუხლის პირველი პუნქტი ატარებს დეკლარაციულ ხასიათს და აღიარებს საკუთრების, როგორც ადამიანის ერთ-ერთ უმთავრეს და უმნიშვნელოვანეს სოციალურ-ეკონომიკურ უფლებას და კრძალავს აღნიშნული საყოველთაო უფლების გაუქმებას. მოპასუხეები მიიჩნევენ, რომ სადავო აქტებით არ მომხდარა საკუთრების უფლების საყოველთაო უფლების გაუქმება და ამდენად, მოსარჩელის მიერ აღნიშნულ პუნქტზე მითითება ყოველგვარ სამართლებრივ საფუძველს მოკლებულია.

რაც შეეხება კონსტიტუციის დასახელებული მუხლის მე-2 პუნქტს, იგი დასაშვებად მიიჩნევს საკუთრების უფლების შეზღუდვას მხოლოდ (ა) აუცილებელი საზოგადოებრივი საჭიროებისათვის და მხოლოდ (ბ) კანონით განსაზღვრულ შემთხვევაში და დადგენილი წესით. მოპასუხის აზრით, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ რეგულირების საფასურის დაწესება საკუთრების უფლების შეზღუდვად იქნება მიჩნეული, სახეზეა ორივე აუცილებელი პირობა უფლების შეზღუდვისათვის, აუცილებელ საზოგადოებრივ საჭიროებას განსაზღვრავს ის ფუნქციები და ამოცანები, რომლის შესასრულებლადაც ადმინისტრაცია შეიქმნა. რაც შეეხება მეორე პირობას – რეგულირების საფასურის დაწესება მოხდა “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” კანონით. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საფუძველს მოკლებულია რეგულირების საფასურის დადგენის კონსტიტუციურობაზე მსჯელობა კონსტიტუციის 21-ე მუხლის მე-2 პუნქტთან მიმართებით.

მოპასუხე აქცენტს აკეთებს იმ გარემოებაზე, რომ ავიასაწარმოს მიერ გადახდილი რეგულირების საფასური არ წარმოადგენს საწარმოს ფინანსურ ტვირთს, ვინაიდან “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის “ბ” ქვეპუნქტის შესაბამისად, ტანსპორტის სფეროში სატრანსპორტო სისტემითა და საშუალებებით მომსახურების ტარიფები “მოიცავს მომსახურებისათვის საჭირო, ეკონომიკურად გამართლებულ ყველა დანახარჯს, მათ შორის ... რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს”. ამდენად, რეგულირების საფასურის გადახდა, საბოლო ჯამში, უკავშირდება არა ავიასაწარმოს, არამედ მომხმარებლის საკუთრებას, რომელიც წარმოადგენს ტარიფის საბოლოო გადამხდელს.

მოპასუხე არ იზიარებს მოსარჩელის არგუმენტს, რომ რეგულირების საფასურის შესაბამისად, ტარიფის ზრდით ხდება მომხმარებლის ინტერესების უგულებელყოფა და ირღვევა საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტი, რომლის შესაბამისადაც, მომხმარებელთა უფლებები დაცულია კანონით. მოპასუხე უთითებს “საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ” საქართველოს კანონის 39-ე მუხლზე, რომლის შესაბამისად, მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის კუთხით კონსტიტუციური სარჩელის შეტანა საკონსტიტუციო სასამართლოში წარმოადგენს მომხმარებლის ან საქართველოს სახალხო დამცველის კონსტიტუციურ უფლებას. რაც შეეხება მოსარჩელე მხარეს – შპს “აირზენა საქართველოს ავიახაზებს”, იგი უფლებამოსილია, იდავოს საკონსტიტუციო სასამართლოში მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ დარღვეულია უშუალოდ მისი უფლებები და თავისუფლებები. მისი, როგორც “მომხმარებლის” უფლებების დარღვევის ფაქტს მოსარჩელე ასაბუთებს იმ გარემოებით, რომ იგი იღებს სხვა ავიასაწარმოების – აეროპორტების, საქაერონავიგაციის, საწვავით გასამართი სადგურების და ა.შ მომსახურებას. ვინაიდან “მომხმარებელთა უფლებების დაცვის შესახებ” საქართველოს კანონის შესაბამისად იურიდიული პირი არ წარმოადგენს მომხმარებელს, მოპასუხის აზრით, შპს “აირზენა საქართველოს ავიახაზები” არ არის უფლებამოსილი, იდავოს მომხმარებლის სტატუსით.

მოპასუხე – საქართველოს პარლამენტის წარმომადგენელი არ ცნობს სარჩელს შემდეგ გარემოებათა გამო :

იგი არ ეთანხმება მოსარჩელის მოსაზრებას იმის თაობაზე, რომ საფასური წარმოადგენს გადასახადს. მისი აზრით, გადასახადი, მოსაკრებელი, საფასური თავისი ბუნებით არის შენატანი, რომელიც კომპლექსური კატეგორიაა და გააჩნია როგორც ეკონომიკური, ასევე იურიდიული მნიშვნელობა.

მოპასუხე არ ეთანხება მოსარჩელის მოსაზრებას, რომ გადასახადები და მოსაკრებლები წარმოადგენენ ყველა იმ გადასახდელის კრებსით ცნებას, რომელთაც სახელწიფო უდგენს კერძო სამართლის პირებს და კონსტიტუციაში ვერ აისახებოდა ყველა სავალდებულო გადასახდელის სახელწოდება.

მოპასუხემ აღნიშნა, რომ საქართველოს კანონმდებლობაში ტერმინი “საფასური” დამკვიდრდა ჯერ კიდევ “საბიუჯეტო სისტემისა და საბიუჯეტო უფლებამოსილებათა შესახებ” საქართველოს კანონის 21-ე მუხლის მე-3 პუნქტის “ა” ქვეპუნქტით, რომლის ძალითაც კანონმდებელმა საქართველოს კონსტიტუციით მინიჭებული უფლებამოსილების საფუძველზე, სხვადასხვა სამართლებრივი და ეკონომიკური კატეგორია დაადგინა და განასხვავა ერთმანეთისგან გადასახადის, მოსაკრებლის და საფასურის ინსტიტუტები, რითაც ფაქტობრივად ეს უკანასკნელი გამოიყვანა კონსტიტუციური რეგულირების სფეროდან, ვინაიდან საქართველოს კონსტიტუცია განსაზღვრავს მხოლოდ გადასახადისა და მოსაკრებლის კანონით დადგენის აუცილებლობას და არ ითვალისწინებს საფასურის, ტარიფის (რომელიც ასევე გაწეული მომსახურების ანაზღაურების განმსაზღვრელი ერთ-ერთი ტერმინია) და ა.შ. კანონით დადგენის სავალდებულობას.

მოპასუხის განმარტებით, “საბიუჯეტო სისტემისა და უფლებამისილებების შესახებ” საქართველოს კანონიდან გამომდინარე, რეგულირების საფასური, როგორც საფასურის ერთ-ერთი სახე, განისაზღვრა “ენერგეტიკის შესახებ” საქართველოს 1999 წლის 30 აპრილის კანონის მე-2 მუხლის “პ” ქვეპუნქტით, როგორც ენერგეტიკის მარეგულირებელი ეროვნული კომისიის ბიუჯეტის ფორმირების ერთ-ერთი წყარო. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ “კავშირგაბმულობისა და ფოსტის შესახებ” საქართველოს კანონი და სხვა კანონები რეგულირების ყოველწლიური საფასურის დაწესებისას, დაეფუძნენ ქვეყანაში უკვე არსებული საფასურის საკანონმდებლო რეგულირების პრაქტიკას. ცნება “საფასური” ასევე გვხდება საქართველოს ზოგად ადმინისტრაციულ კოდექსშიც (კოდექსის 38-ე მუხლი).

მოპასუხის აზრით, გადასახადის მხოლოდ კანონის საფუძველზე დაწესება წარმოადგენს მის სავალდებულო ნიშანს. ამდენად, ნებისმიერი გადასახადი, რომელიც არ არის გათვალისწინებული კანონით, არ შეიძლება ჩაითვალოს გადასახადად.

გადასახადები დაწესებულია საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიხედვით, კერძოდ, საგადასახადო კოდექსის მე-5 მუხლი მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ გადასახადი არის მხოლოდ და მხოლოდ საგადასახადო კოდექსის მიხედვით დადგენილი სავალდებულო შესატანი. ასევე, მე-6 მუხლში ამომწურავადაა განსაზღვრული გადასახადის სახეები, რომელთა შორისაც არ ჩანს რეგულირების ყოველწლიური საფასური, როგორც გადასახადის ერთ-ერთი სახე.

მოპასუხე ასევე ასხვავებს გადასახადისა და მოსაკრებლებისაგან საფასურს, რომლის კანონით დადგენის სავალდებულობა კონსტიტუციით, “ნორმატიული აქტების შესახებ” კანონით განსაზღვრული არ არის და მინისტრის მიერ მისი დადგენა ხდება შესაბამისი საკანონმდებლო აქტებით განსაზღვრული აუცილებელი პირობების საფუძველზე. “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტის თანახმად, “რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობა და გადახდის წესი დგინდება საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ნორმატიული აქტით”.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მოპასუხე მხარე თვლის, რომ საფასური და გადასახადი სრულიად განსხვავებული კატეგორიებია, ვინაიდან საფასურის ოდენობა და გადახდის წესი განსაზღვრულია არა კანონით, არამედ კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით.

მოპასუხის განმარტებით, გადასახადი არის ცენტრალური ბიუჯეტის საშემოსავლო გადასახადი. ამაზე მიუთითებს საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლი. გადასახადებზე (ისევე როგორც მოსაკრებლებზე) 94-ე მუხლში საუბარია როგორც სახელმწიფო ბიუჯეტის შევსების წყაროზე.

მოპასუხე მიიჩნევს, რომ საგადასახადო კოდექსის მე-5 მუხლის თანახმად, გადასახადს იხდიან მხოლოდ გადასახადის გადამხდელები, ე.ი. ის სუბიექტები, რომელთა წრე განისაზღვრება საგადასახადო კოდექსის შესაბამისი მუხლებით, სადაც კონკრეტულ გადასახადებზეა საუბარი. რეგულირების ყოველწლიური საფასურის გადამხდელები კი არიან სატრანსპორტო საწარმოები, რომლებიც ადმინისტრაციას უხდიან სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს, რომლის ოდენობას და გადახდის წესს ადგენს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრი შესაბამისი ნორმატიული აქტით. საფასურის განსხვავება გადასახადისგან მდგომარეობს იმაში, რომ მას იხდიან მხოლოდ ის პირები, რომლებიც შესაბამის ორგანოებთან (არასახელმწიფო) შედიან ურთიერთობაში მათგან საჯარო მომსახურების მიღების მიზნით.

მოპასუხე აგრეთვე ასხვავებს მოსაკრებელსა და რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს, “მოსაკრებლების სისტემის საფუძვლების შესახებ” საქართველოს 1998 წლის 6 თებერვლის კანონის პირველი მუხლის თანახმად, “მოსაკრებელი არის აუცილებელი გადასახდელი ბიუჯეტში, რომელსაც იხდიან ფიზიკური და იურიდიული პირები სახელმწიფოს მიერ მათთვის კანონით განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელების და/ან სარგებლობის უფლების მინიჭებისათვის, აგრეთვე სახელმწიფო ორგანოების მიერ გაწეული გარკვეული მომსახურებისათვის”.

მითითებული ნორმიდან გამომდინარე, მოსაკრებელი სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლის წყაროა, რეგულირების ყოველწლიური საფასური კი “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის თანახმად, ირიცხება ადმინისტრაციის ბიუჯეტში.

ამასთანავე, როგორც მოსაკრებლის განმარტებიდან ჩანს, მოსაკრებელს იხდიან ფიზიკური ან იურიდიული პირები სახელმწიფოს მიერ მათთვის კანონით განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელების და/ან სარგებლობის უფლების მინიჭებისათვის. რაც შეეხება რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს, იგი დაკავშირებულია ადმინისტრაციისათვის კანონმდებლობით მინიჭებული ფუნქციების შესრულებასთან.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მოპასუხე თვლის, რომ გადასახადი და მოსაკრებელი, სამართლებრივი ბუნებისა და გადახდის წესის მიხედვით, რადიკალურად განსხვავდება რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ცნებისაგან. თავად რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ნორმატიული ბაზა კი სრულ შესაბამისობაშია საქართველოს კონსტიტუციასთან.

მოპასუხე ასევე არ ეთანხმება იმ მოსაზრებას, რომ რეგულირების საფასურის დაწესება წინააღმდეგობაშია საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტთან, რადგან “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის პირველი მუხლის თანახმად, რეგულირების ყოველწლიური საფასური წარმოადგენს სატრანსპორტო ადმინისტრაციის ბიუჯეტის შექმნის ერთ-ერთ ძირითად წყაროს.

სპეციალისტის მიერ გამოთქმული მეორე მოსაზრება იმის თაობაზე, რომ რეგულირების საფასური არის იგივე ადმინისტრაციული მოსაკრებელი, მოპასუხეს არ მიაჩნია სწორად, ვინაიდან ეწინააღმდეგება მის მიერვე გამოთქმულ აზრს, რომ საფასური - ანუ მისივე სიტყვებით მოსაკრებელი, არის მომხმარებელთა უფლებების დარღვევა და ხელს უშლის საკონკურენციო გარემოს ჩამოყალიბებას.

მოპასუხის განმარტებით, არ შეიძლება ადმინისტრაციასა და ავიასაწარმოს შორის ურთიერთობა იყოს რეგულირებული ხელშეკრულებით. იმიტომ რომ 1. ადმინისტრაცია არის საჯარო სამართლის იურიდიული პირი და ახორციელებს საჯარო საქმიანობას. 2. ხელშეკრულება ნიშნავს მხარეთა ნების თავისუფალ გამოვლინებას. ამდენად, ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ კანონით განსაზღვრული საჯარო ფუნქციის შესრულება არ შეიძლება იყოს დამოკიდებული მხარეთა ნებელობით დამოკიდებულებაზე. 3. ადმინისტრაციულ ორგანოს უნდა ჰქონდეს დადგენილი თამაშის ერთიანი წესები (შესაბამისი ადმინისტრაციულ სამართლებრივის აქტით) და მის ან დაინტერესებული მხარეების ნება-სურვილზე არ უნდა იყოს დამოკიდებული.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მოპასუხეს მიაჩნია, რომ არ უნდა დაკმაყოფილდეს შპს “აირზენა საქართველოს ავიახაზების” კონსტიტუციური სარჩელი.

საქმეზე სპეციალისტად მოწვეულმა საქართველოს ფინანსების სამეცნიერო–კვლევითი ინსტიტუტის დირექტორმა, ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორმა, პროფესორმა იაკობ მესხიამ აღნიშნა, რომ „რეგულირების საფასური“ გადასახადიცაა და მოსაკრებელიც, ვინაიდან მასში ორივე კატეგორიის ნიშნებია ინტეგრირებული და საბოლოო ჯამში „საფასური“ არის ბეგარა, რომლის გადახდას „კანონი“ ავალდებულებს ავიასაწარმოებს, ვინაიდან „გადასახადი“ და „მოსაკრებელი“ წარმოადგენს „საგადასახადო ტვირთს“, ორივეს გადახდა ზრდის წარმოების ხარჯებს და ამცირებს მისი მოგების იმ ნაწილს, რომელიც რჩებათ საკუთრივ სამეურნეო სუბიექტებს.

მისი აზრით, დღეისათვის მოქმედი საგადასახადო კანონმდებლობა საკმარისი იყო იმისათვის, რომ ავიაციის სფეროდან მიღებული საგადასახადო და არასაგადასახადო შემოსავლებით უზრუნველყოფილიყო ე.წ. სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მომსახურების (რეგულირების) ხარჯების დაფარვა. იგი მიიჩნევს, რომ თუ ავიასაწარმოები ხსენებული „რეგულირების საფასურის“ პარალელურად იხდიან სალიცენზიო, სარეგისტრაციო და სხვა მოსაკრებლებს, მაშინ იგი ამას თვლის „სახელმწიფო რეკეტად“.

სპეციალისტის აზრით, „სატრანსპორტო ადმინისტრაციების“ რეგულირების ფუნქციები აღრეულია და არ ასახავს მის პირდაპირ შინაარსს. მაგალითად, სანებართვო და სარეგისტრაციო ფუნქცია ყველა ქვეყანაში რეალიზდება მოსაკრებლებით, რამეთუ მათი მიდგომის მომენტი ერთჯერადია და ერთი და იმავე საწარმოსათვის ყოველდღიურად არ შეიძლება დადგეს. ტარიფის შემუშავება კი უფრო იშვიათი პროცესია. რაც შეეხება „სატრანსპორტო ადმინისტრაციების“ ბოლო მთავარ ფუნქციას – სატრანსპორტო უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზედამხედველობისა და კონტროლის ფუნქციას – იგი უწყვეტი პროცესია და ყოველდღიურ საქმიანობასთანაა დაკავშირებული. მისი განმარტებით, რეგულირების ზემოხსენებული ორი ფუნქცია მომსახურებაა და იგი უნდა ანაზღაურდეს (მოსაკრებლის სახით). მესამე, ტარიფები სახელმწიფოს უშუალო ფუნქციაა და იგი, უპირველეს ყოვლისა, პოლიტიკაა, ამიტომ იგი სამინისტროს უშუალო ფუნქციაა და ბოლოს, უსაფრთხოება და კონტროლი, მისი დელეგირება და აღებ-მიცემობით მოდელზე დაფუძნება ნიშნავს გასაკონტროლებლის მიერ ფულის გადახდას მაკონტროლებელ ორგანოზე, რაც მსოფლიო პრაქტიკით დაუშვებელია და მრავალი სამართალდარღვევის (მათ შორის კორუფციის) წყაროა. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, იგი თვლის, რომ არ არსებობს იმის აუცილებლობა, რომ სამინისტრომ საწარმოებსა და მას შუა ჩააყენოს ახალი სტრუქტურა - საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სატრანსპორტო ადმინისტრაციის სახით და თუ მაინც და მაინც აუცილებელი იყო ადმინისტრაციის შექმნა, როგორც დამოუკიდებელი საჯარო სამართლის იურიდიული პირისა, მას ფუნქციონირება უნდა წარემართა სამეურნეო ანგარიშიანობის საყოველთაოდ მიღებული და აპრობირებული მოდელით. ორმხრივი ხელშეკრულებების საფუძველზე გაწეულ მომსახურებაზე საფასურის მიღება საკუთარ ანგარიშზე.

და ბოლოს, იგი აღნიშნავს, რომ „რეგულირების საფასური“ შენიღბული ბეგარაა და იგი ზრდის წარმოების ხარჯებს, ის არაპირდაპირი გადასახად-მოსაკრებელია, რაც საბოლოო ჯამში იწვევს ავიასაწარმოების „პროდუქციის“ ფასის ზრდას, შესაბამისად არღვევს მომხმარებელთა უფლებებს.

საქმეზე მოწმედ მოწვეულმა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის უფროსმა, ბატონმა ზურაბ ჭანკოტაძემ სასამართლო სხდომაზე ისაუბრა სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების ზოგიერთი თავისებურებების, მისი მართვისა და რეგულირების ზოგადი პრინციპების შესახებ. მან აღნიშნა, რომ დარგში განხორციელდა და ამჟამადაც ხორციელდება რიგი ინსტიტუციონალური ცვლილებები, შეიცვალა ორგანიზაციული სტრუქტურა, გაიმიჯნა სახელმწიფო და სამეურნეო ფუნქციები, იქმნება ნორმატიული და მატერიალური ბაზა და მრავალი სხვა.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციამ, საერთაშორისო ორგანიზაციის ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციასთან მიერთებით ცნო და დააკანონა ის პრინციპები და ნორმები, რომლითაც სამოქალაქო ავიაცია უნდა ვითარდებოდეს უსაფრთხოდ და მოწესრიგებული ფორმით.

მოწმის აზრით, მოწესრიგებული ფორმით სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირება ითვალისწინებს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს შექმნას, რომელსაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა ქვეყნის ძირითადი საავიაციო კანონის, საჰაერო კოდექსის, საერთაშორისო საავიაციო სტანდარტების შესრულების ზედამხედველობა და მთელი საავიაციო საქმიანობის რეგულირება. ბუნებრივია, ასეთ ორგანოს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი საორგანიზაციო სტრუქტურა და უფლებამოსილება, ჰყავდეს კვალიფიციური პერსონალი, ჰქონდეს ფუნქციონირების შესაძლებლობა.

საქართველოს კანონმა „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ განსაზღვრა ასეთი ორგანოს შექმნის აუცილებლობა, მიანიჭა მას ფუნქციები, მოვალეობები და უფლებები.

მოწმემ აღნიშნა, რომ ამ ფუნქციათა შორის უმთავრესია ის, რომ იგი ქმნის რეზიდენტი და არარეზიდენტი საავიაციო საწარმოებისთვის საქართველოს ტერიტორიაზე ფუნქციონირების პირობებს, ემსახურება მათ თავიანთი კომერციული მიზნების განსახორციელებლად, რისთვისაც აწარმოებს:

1. სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკურ რეგულირებას;

2. სამოქალაქო ავიაციის ეკონომიკურ რეგულირებას.

მოწმე ზურაბ ჭანკოტაძემ მოკლედ ისაუბრა თითოეული ამ ფუნქციის დეტალებზე და აღნიშნა, რომ სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკური რეგულირება წარმოადგენს ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, რომლითაც სახელმწიფო ეფექტურად ახორციელებს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო კონვენციებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის აუცილებელ პროცედურებს. მოწმის აზრით, არანაკლებ მნიშვნელოვანია სამოქალაქო ავიაციის ეკონომიკური რეგულირება. მან აღნიშნა, რომ გაიმიჯნა ფუნქციები და დღეს სამოქალაქო ადმინისტრაცია ახორციელებს არა სამეურნეო, არამედ სახელმწიფო მარეგულირებელ ფუნქციებს.

მოწმის განმარტებით, სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის ფუნქციას წარმოადგენს ეროვნულ ავიაკომპანიებზე სათანადო ნებართვის გაცემა, მათი ინტერესების დაცვა უცხო ქვეყნის ავიაკომპანიებთან თანაბარუფლებიანი და თანაბარშესაძლებლობიანი პირობების შექმნით, ავიასაწარმოების სერტიფიცირება, საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეგისტრაცია.

მოწმემ აღნიშნა, რომ სადავო კანონი არეგულირებს ყველა პრობლემას და მის საფუძველზე სატრანსპორტო დარგის ადმინისტრაციები ჩამოყალიბდნენ, როგორც საჯარო სამართლის იურიდიული პირები – მარეგულირებელი ადმინისტრაციები და გამოვიდნენ საბიუჯეტო დაფინანსებიდან, რაც ნიშნავს, რომ ეს ადმინისტრაციები არ მიიღებენ სახელმწიფო ბიუჯეტიდან არანაირ სახსრებს და მათი დაფინანსების წყაროა რეგულირების ყოველწლიური საფასური.

და ბოლოს, მოწმემ განმარტა, რომ უკვე მეოთხე წელია მსოფლიო ბანკის ტექნიკური დახმარების პროექტის ფარგლებში ხორციელდება სამოქალაქო ავიაციის რესტრუქტურიზაცია, რაც მისი აზრით, შეიძლება გახდეს სამაგალითო ქვეყნის სხვა ეკონომიკური სტრუქტურებისათვის.

მოწმედ მოწვეულმა მსოფლიო ბანკის ტრანსპორტისა და რესტრუქტურირების პროექტის აღმასრულებელი ორგანიზაციის ხელმძღვანელმა, ბატონმა გიორგი ცაგარელმა სასამართლოს მოახსენა, რომ პროექტი, რომელიც გულისხმობდა სამინისტროს რესტრუქტურირებას უკვე სამი წელიწადია მიმდინარეობს და კრედიტის შესახებ ხელშეკრულება სრულიად ცალსახად განსაზღვრავს საქართველოს მხარის ვალდებულებას, განახორციელოს სამინისტროს რესტრუქტურირება და შექმნას დამოუკიდებელი სატრანსპორტო სააგენტოები. ეს საქართველოს მხარის ვალდებულებაა საკრედიტო ხელშეკრულებაში, რომელიც რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის მიერ.

მისი თქმით, ამ პროექტის ერთ-ერთი ძირითადი მიზანია, განახორციელოს სამინისტროს რესტრუქტურირება საბაზრო რეფორმების გათვალისწინებით, რადგან ძირითადმა მიზანმა - სამინისტროს რესტრუქტურირებამ დამოუკიდებელი სატრანსპორტო მარეგულირებელი ადმინისტრაციების შექმნამ შესაძლებელი გახადოს მომავალში საქართველოს უმტკივნეულო ინტეგრირება დასავლურ ანალოგიურ სატრანსპორტო სისტემებში, შესაძლებელი უნდა გახადოს დასავლური და ქართული კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია სატრანსპორტო სისტემის განვითარების თვალსაზრისით.

მან ასევე აღნიშნა, რომ ასეთ დამოუკიდებელ მარეგულირებელ კომისიებს დადებით მხარეებთან ერთად აქვთ უარყოფითიც, რომელიც გულისხმობს მარეგულირებელი სააგენტოებისა და კომისიების საქმიანობის დაქვემდებარებას სახელმწიფო კონტროლისათვის, რაც სამწუხაროდ, სრულად ვერ ითვალისწინებს სახელმწიფო ინტერესებს და არ არის სოციალურად ორიენტირებული. სახელმწიფო კონტროლს დაქვემდებარებული სააგენტოების ამ სახით მარეგულირებელი ადმინისტრაციების ფორმირებას მსოფლიო ბანკი ცალსახად მხარს უჭერდა, მაგრამ, სამწუხაროდ, იმის გამო, რომ საქართველოში აბსოლუტურად განსხვავებული საფინანსო ინსტიტუტები ახორციელებდნენ როგორც კანონმდებლობის, ასევე ინსტიტუციური მშენებლობის დაფინანსებას, ამდენად, განსხვავებული მოდელი შეიქმნა საქართველოში.

მოწმის აზრით, სამინისტროს ფუნქციას წარმოადგენს, თვალი ადევნოს ყოველთვიურად და ყოველკვარტალურად ბიზნეს-გეგმის შესრულებასა და მის შეუსრულებლობას.

საქმეზე მოწმედ მოწვეულმა ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრმა, ბატონმა მერაბ ადეიშვილმა სასამართლო სხდომაზე აღნიშნა, რომ სახელმწიფო სტრუქტურებში ფუნქციათა გამიჯვნა არ იყო სწორად განსაზღვრული, რამაც გამოიწვია ზოგ შემთხვევაში მარეგულირებელი ფუნქციის გატანა სახელმწიფოს გარეთ, პოლიტიკისაგან მოგლეჯით, ხოლო ზოგ შემთხვევაში ის აკუმულირებულ იქნა პოლიტიკასთან ერთად და შესაბამისად, აღრეულ იქნა ერთმანეთთან, რადგან საქართველოში არსებობს ორივე, ე.ი. მარეგულირებელი კომისიები ცალკე და მარეგულირებელი კომისიები შიგნით. მისი განმარტებით, მათ გააკეთეს ერთგვარი კომბინაცია. გაკეთდა ის მოდელი, რაც ევროპულ მოდელებს ემსგავსება, მოხდა სამინისტროს შიგნით მარეგულირებელი და პოლიტიკური ფუნქციათა გამიჯვნა. მარეგულირებელებს მიეცათ დამოუკიდებლობის უმაღლესი ხარისხი, მაგრამ არ მოეხსნათ სახელმწიფო ზედამხედველობა ამ ფუნქციაზე, იმიტომ, რომ მთლიანობაში ორივე მუშაობს პოლიტიკაზე, ეს არის დარგის პოლიტიკა. მისი თქმით, ისინი ვერ გაექცევიან პოლიტიკას დარგის, საეთაშორისო ხელშეკრულებებში მონაწილეობის და ასევე ელემენტარულად ნორმატიული ბაზის შექმნის გარეშე.

ბატონმა მერაბ ადეიშვილმა აღნიშნა, რომ მარეგულირებელი ადმინისტრაცია გადაიყვანეს რეგულირების საფასურის დაფინანსებაზე და შესაბამისად გაათავისუფლეს სახელმწიფო ბიუჯეტი.

საქმეზე მოწმედ მოწვეულმა შპს “აირზენა საქართველოს ავიახაზების” პრეზიდენტმა ბატონმა თამაზ გაიაშვილმა აღნიშნა, რომ ის იხდის საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებულ ყველა სახის გადასახადს და რეგულირების საფასური მისთვის გაურკვეველი და მიუღებელია. ამასთანავე მან აღნიშნა, რომ ადმინისტრაცია აუცილებელია და უნდა არსებობდეს იმისათვის, რომ სახელმწიფომ დაიცვას მოქალაქეების უფლებები და მათი უსაფრთხოება, მაგრამ იგი სახელმწიფომ ბიუჯეტიდან უნდა დააფინანსოს.

მან ასევე აღნიშნა, რომ სადავო ბრძანების საფუძველზე ხდება ავიაკომპანიის მთელი შემოსავლის დაბეგვრა, რაც მძიმე ტვირთად აწვება მათ, შედეგად კი ეს საწარმოები მოგებაზე ვერ იმუშავებენ და გაკოტრების რეალური საფრთხის წინაშე დადგებიან.

მოწმედ მოწვეულმა შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზების“ ვიცე პრეზიდენტმა ზურაბ ფერიშვილმა სასამართლოს განუმარტა, რომ აღნიშნული დავა წარმოქმნა მისმა არაკანონიერებამ. მისი შეხედულებით აღნიშნული თანხა, რომელსაც ითხოვს ტრანსპორტის სამინისტრო მეწარმისაგან, არ არის გათვალისწინებული საგადასახადო კოდექსით. საფასური არის ზედმეტი გადასახადი, რომელიც თავისი შინაარსით წარმოადგენს გადასახადს. მეწარმეები თავის გადასახადს იხდიან სახელმწიფო ბიუჯეტში და სწორედ ამ ბიუჯეტიდან უნდა ხდებოდეს ადმინისტრაციის დაფინანსება.

მისი განმარტებით, იმ დროს, როდესაც მიმდინარეობდა სადავო ბრძანებების შემუშავება, იგი სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარედ მუშაობდა და იცის, რომ არცერთ ავიაკომპანიას არ მიუღია მონაწილეობა მათ შემუშავებაში, ხოლო თვითონ კი ღებულობდა მონაწილეობას, მაგრამ ასეთ გარდაქმნას არ ეთანხმებოდა, რის გამოც დარჩა უმუშევარი.

საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს მეორე კოლეგიამ, საქმის არსებითად განხილვის შედეგად, კონსტიტუციური სარჩელისა და მხარეთა მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტების გაანალიზების, მოწმეთა ჩვენებების, სპეციალისტის დასკვნისა და სასამართლო სხდომაზე მოსარჩელის და მოპასუხე მხარის წარმომადგენლების განმარტებათა საფუძველზე გამოარკვია გადაწყვეტილების მისაღებად საჭირო გარემოებანი:

1. საქართველოს კონსტიტუციის მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის „ი“ ქვეპუნქტი საერთო-სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აეროპორტებს და აეროდრომებს, აგრეთვე საჰაერო სივრცის, ტრანზიტისა და საჰაერო ტრანსპორტის რეგისტრაციას მხოლოდ საქართველოს უმაღლეს სახელმწიფო ორგანოთა გამგებლობას მიაკუთვნებს. სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის მართვას სახელმწიფო ახორციელებს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს მეშვეობით.

„ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის თანახმად, სამინისტროს დაეკისრა ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულებების შემუშავება და მათი განხორციელების კოორდინაცია და იგი განთავისუფლდა მარეგულირებელი და ოპერატიულ-სამეურნეო ფუნქციებისაგან, რაც იმავე კანონის მე-5 მუხლის შესაბამისად საჰაერო ავიაციის დარგში – სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციას დაეკისრა, რომელიც ამ მიზნით შეიქმნა სამინისტროს მიერ, როგორც საჯარო სამართლის იურიდიული პირი.

„საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის თანახმად, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი სახელმწიფო მმართველობის ორგანოებისაგან განცალკევებული ორგანიზაციაა, რომელიც დამოუკიდებლად ახორციელებს საჯარო საქმიანობას. სასამართლოს მიაჩნია, რომ, მართალია, კანონი სამინისტროს მართვის ფუნქციას აკისრებს, ხოლო ადმინისტრაციას – „რეგულირების“, მაგრამ იგი არ იძლევა „სახელმწიფო მართვასა“ და „საქმიანობის რეგულირებას“ შორის ზუსტ გამიჯვნას. სასამართლო ეთანხმება მოწვეული სპეციალისტის, პროფესორ მესხიას დასკვნას, რომ „მართვა“ და „რეგულირება“ ერთიანი პროცესია და რეგულირება მართვის მთავარი ფუნქციაა. სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირება ადმინისტრაციის ფუნქციონალურ ვალდებულებას მოიცავს და გულისხმობს შეთავაზებულ მომსახურებას სათანადო ანაზღაურებით. სამინისტრო ზოგადად პოლიტიკის გამტარებელია და ამისათვის მან უნდა უზრუნველყოს მართვაც და რეგულირებაც. ტრანსპორტის სამინისტრომ სატრანსპორტო პოლიტიკის გასატარებლად მართვა დაიტოვა საკუთრივ გამგებლობაში, ხოლო რეგულირების ფუნქციის დელეგირება მოახდინა სატრანსპორტო ადმინისტრაციებზე, რაშიც თავისთავად საგანგაშო არაფერია, მაგრამ რეგულირების საფასურის შემოღება სამეურნეო სუბიექტების საზიანოდ მოხდა, - მიაჩნია სპეციალისტს.

2. სასამართლო თვლის, რომ კანონში არ არის გადაწყვეტილი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის, როგორც განცალკევებული ორგანიზაციისა და მისი დამოუკიდებლობის ხარისხი. ამ საკითხში კანონი ურთიერთსაწინააღმდეგო ნორმებს შეიცავს. დაშვებულია ადმინისტრაციის ფუნქციის კვლავ სამინისტროსათვის დაკისრება. საქართველოს კანონის „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ მე-19 მუხლის მე-5 პუნქტის მიხედვით, სატრანსპორტო საქმიანობის უსაფრთხოებაზე სახელმწიფო ზედამხედველობას სამინისტრო ახორციელებს ადმინისტრაციის მეშვეობით, ხოლო ამავე კანონის პირველი მუხლის „ყ“ ქვეპუნქტში სატრანსპორტო საქმიანობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზედამხედველობისა და კონტროლის განხორციელება განმარტებულია, როგორც სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მიერ განხორციელებულ ღონისძიებათა კომპლექსი.

3. საკონსტიტუციო სასამართლო ვერ გაიზიარებს მოპასუხის მოსაზრებას იმის თაობაზე, რომ ადმინისტრაცია დამოუკიდებელი საჯარო სამართლის იურიდიულ პირს წარმოადგენს. კერძოდ, ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N110-ე ბრძანების „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების თაობაზე“ პირველი მუხლის მე-3 პუნქტით, მასზე დაკისრებულ მოვალეობათა შესრულებაზე ადმინისტრაცია ანგარიშვალდებულია საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის წინაშე; ამავე მუხლის მე-6 პუნქტის მიხედვით, ადმინისტრაციის დებულებას ამტკიცებს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრი; ადმინისტრაციის თავმჯდომარეს თანამდებობაზე ნიშნავს მინისტრი (მე-7 მუხლის პირველი პუნქტი); ადმინისტრაციის ბიუჯეტი მტკიცდება ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის წარდგინებით საქართველოს ფინანსთა მინისტრის მიერ (მე-8 მუხლის მე-3 პუნქტი); მასში ცვლილებების შეტანის უფლებამოსილება მხოლოდ მინისტრს გააჩნია (მე-8 მუხლის მე-4 პუნქტი); ასევე, ადმინისტრაციის დებულებაში ცვლილებებისა და დამატებების შეტანა ხორციელდება საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანებით (მე-11 მუხლის პირველი პუნქტი). სხვა დარგებში მოქმედი მარეგულირებელი კომისიებისაგან განსხვავებით, სატრანსპორტო ადმინისტრაციას არა აქვს ნორმადამდგენი უფლებამოსილება, რაც ხელს უშლის მათთვის მინიჭებული ფუნქციების დამოუკიდებლად განხორციელებაში. შედარებისათვის შეიძლება მოვიყვანოთ საქართველოს სათბობ-ენერგეტიკის სამინისტროსა და ენერგეტიკის მარეგულირებელი ეროვნული კომისიის საქმიანობა ენერგეტიკის დარგში. „ელექტროენერგეტიკისა და ბუნებრივი გაზის შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად, ტრანსპორტის სფეროს მსგავსად განხორციელდა ფუნქციონალური გამიჯვნა. კერძოდ, სათბობ-ენერგეტიკის სამინისტროს დაეკისრა „სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულებების შემუშავება“ და იგი განთავისუფლდა „მესაკუთრის, ოპერატიულ-სამეურნეო და მარეგულირებელი ფუნქციებისაგან, რადგან ეს ფუნქციები გადაეცა ენერგეტიკის მარეგულირებელ ეროვნულ კომისიას. თუმცა, სატრანსპორტო ადმინისტრაციისაგან განსხვავებით, ენერგეტიკის მარეგულირებელი ეროვნული კომისია უფლებამოსილია, გამოსცეს ნორმატიული აქტები და თვითონ დაადგინოს სხვადასხვა სახის ტარიფი.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ სადავო ნორმატიული აქტები ვერ უზრუნველყოფენ სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მიერ მათთვის მინიჭებული ფუნქციების დამოუკიდებლად განხორციელებას, რადგან არ არის უზრუნველყოფილი:

ა. აღმასრულებელი ხელისუფლებისაგან ფუნქციონალური გამიჯვნა;

ბ. სატრანსპორტო ადმინისტრაციების მიერ მათზე დაკისრებული ამოცანების დამოუკიდებლად განხორციელება;

გ. მათ უფლებამოსილებაში შემავალ საკითხებზე ნორმატიული აქტების გამოცემა;

გარდა ტრანსპორტის სფეროსი, დამოუკიდებელი მარეგულირებელი ორგანოები შექმნილია ენერგეტიკის, კომუნიკაციების, ნავთობისა და გაზის სფეროში, მაგრამ სატრანსპორტო ადმინისტრაციები და დანარჩენი მარეგულირებელი ორგანოების სამართლებრივი სტატუსი აშკარად განსხვავდება ერთმანეთისაგან და უპირველეს ყოვლისა კი დამოუკიდებლობისა და სახელმწიფო კონტროლის ხარისხით. ამის შესახებ თვით მოპასუხემაც მიუთითა დასკვნით სიტყვაში.

ყოველივე ზემოთქმული ნათელი დადასტურებაა იმისა, რომ სამოქალაქო ადმინისტრაცია არ შეიძლება განხილულ იქნეს როგორც დამოუკიდებელი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი. ის წარმოადგენს აღმასრულებელი ხელისუფლების – ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისრტოს მიერ შექმნილ ორგანოს, რათა ეფექტურად იქნეს გატარებული ის პოლიტიკა, რომელიც ამ დარგში ხელისუფლების ორგანოსათვის დაკისრებულ ვალდებულებას წარმოადგენს. სამინისტრომ, როგორც ზოგადი პოლიტიკის გამტარებელმა, უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი დარგის მართვაც და რეგულირებაც, რადგანაც ორივე ერთიან პროცესს წარმოადგენს და მათი განცალკევება პირობითია.

4. საკონსტიტუციო სასამართლო ვერ დაეთანხმება მოპასუხის მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ რეგულირების საფასურის შემოღებით არ მომხდარა გადასახადის დაწესება და არ უკავშირდება საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლს. „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტით, შემოღებულ იქნა სატრანსპორტო საწარმოს მიერ ადმინისტრაციისათვის სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირებისათვის ყოველწლიური საფასურის გადახდის ვალდებულება. ამავე მუხლით, საფასურის ოდენობის და გადახდის წესის დადგენა საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის პრეროგატივას წარმოადგენს. „საფასური უნდა იყოს მართლზომიერი და არადისკრიმინაციული“, - მითითებულია კანონში.

ვინაიდან ამ კანონის საფუძველზე ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტრომ შემდგომში მიღებული დებულებებით რეგულირების საფასურის ოდენობისა და გადახდის წესი დაადგინა, რომელსაც მოსარჩელე არ ეთანხმება, კონსტიტუციურ სარჩელში იგი როგორც კანონის, ასევე დებულებების შესაბამისი მუხლების არაკონსტიტუციურად ცნობას მოითხოვს.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ კანონში გარკვეული არ არის „რეგულირების საფასურის“ სამართლებრივი ბუნება, ვის კომპეტენციაში შედიოდა მისი შემოღება და რა სახის გადასახდელს წარმოადგენს იგი.

სასამართლომ გამოარკვია რომ:

ა. სადავო კანონის პირველი მუხლის „უ“ პუნქტით განმარტებულია „სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასური – ამ კანონის საფუძველზე საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს ნორმატიული აქტით განსაზღვრული საფასური, რომელიც სატრანსპორტო ადმინისტრაციის ბიუჯეტის შექმნის ერთ-ერთი ძირითადი წყაროა, დაკავშირებულია მარეგულირებელი ფუნქციების შესრულებასთან, მათ შორის სანებართვო და სარეგისტრაციო საქმიანობასთან, ტარიფის შემუშავებასთან, სატრანსპორტო საქმიანობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზედამხედველობისა და კონტროლის განხორციელებასთან და არ წარმოადგენს ეკონომიკური საქმიანობით მიღებულ შემოსავალს“.

საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლი გადასახდელის ორ სახეს იცნობს: გადასახადი და მოსაკრებელი.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მე-5 მუხლის თანახმად: „გადასახადი არის ბიუჯეტებისა და სპეციალურ სახელმწიფო ფონდებში სავალდებულო შენატანი, რომელსაც იხდის გადასახადის გადამხდელი, გადასახადის აუცილებელი, არაექვივალენტური და უსასყიდლო ხასიათიდან გამომდინარე“. მაშასადამე, რეგულირების საფასური ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, ისე როგორც გადასახადი, სავალდებულო შენატანია, მაგრამ, თუ გადასახადი ბიუჯეტში შედის, საფასური – ადმინისტრაციის ანგარიშზე. უნდა დავეთანხმოთ მოპასუხეს, რომელიც მიიჩნევს, რომ გადასახადისაგან განსხვავებით, საფასური სასყიდლიანია, მომსახურების ფულადი ეკვივალენტია.

რეგულირების საფასური მოსაკრებლის ნიშნებსაც ატარებს. “მოსაკრებლის სისტემის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის შესაბამისად, „მოსაკრებელი არის აუცილებელი გადასახადი ბიუჯეტში, რომელსაც იხდიან ფიზიკური და იურიდიული პირები სახელმწიფოს მიერ მათთვის კანონით განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელების ანდა სარგებლობის უფლების მინიჭებისათვის, აგრეთვე სახელმწიფო ორგანოების მიერ გაწეული გარკვეული მომსახურებისათვის“. აქედან გამომდინარე, ვინაიდან საფასურის გადახდა ადმინისტრაციის მომსახურებისათვის ხდება, იგი ატარებს მოსაკრებლის ნიშნებს, იმ განსხვავებით, რომ საფასური ადმინისტრაციის ანგარიშზე შეიტანება, ხოლო მოსაკრებელი სახელმწიფო ან ადგილობრივ ბიუჯეტში.

სასამართლო იზიარებს მოწვეული სპეციალისტის, პროფესორ მესხიას დასკვნას, რომ „რეგულირების საფასური“ ატარებს როგორც გადასახადის, ისე მოსაკრებელის ნიშნებს, მასში ორივე კატეგორიის ნიშნებია ინტეგრირებული და საბოლოო ჯამში „საფასური“ უფრო ბეგარაა, რომლის გადახდას კანონი ავალდებულებს ავიასაწარმოებს.

მნიშვნელოვანია, რომ საფასურის ოდენობა იანგარიშება საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული გადასახადების ანალოგიურად, სახელდობრ, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის N109 ბრძანებით დამტკიცებული დებულებით „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ავიასაწარმოების საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობისა და წესის შესახებ“, საფასურის ოდენობა განისაზღვრა ყოველწლიური შემოსავლიდან. შემოსავლებს განეკუთვნება, როგორც ფულადი, ასევე სხვა ფორმით მიღებული შემოსავალი, ამასთან, საფასურის ოდენობა გამოიანგარიშება ნაზარდი ჯამით წლის დასაწყისიდან ყოველი საანგარიშო პერიოდისათვის ფაქტობრივად მიღებული შემოსავლებიდან გამომდინარე;

ბ. სასამართლო ითვალისწინებს „საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 26-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნას, რომ „ნორმატიული აქტის შემოწმებისას საკონსტიტუციო სასამართლო მხედველობაში იღებს სადავო ნორმის არა მარტო სიტყვა-სიტყვით მნიშვნელობას, არამედ მასში გამოხატული ნამდვილი აზრისა და მისი გამოყენების პრაქტიკას, აგრეთვე შესაბამისი კონსტიტუციური ნორმის არსს“ და ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე მიიჩნევს, რომ რეგულირების საფასურზე საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლით გადასახადებისა და მოსაკრებლების სტრუქტურისა და შემოღებისათვის დადგენილი წესები უნდა იქნეს გავრცელებული.

საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, „სავალდებულოა გადასახადებისა და მოსაკრებლების გადახდა კანონით დადგენილი ოდენობითა და წესით", ხოლო იმავე მუხლის მეორე პუნქტი იმპერატიულად მიუთითებს, რომ გადასახადებისა და მოსაკრებლების სტრუქტურას და შემოღების წესს ადგენს მხოლოდ კანონი“.

სასამართლო თვლის, რომ გადასახადების და მოსაკრებლების სტრუქტურასა და შემოღების წესში მოიაზრება გადასახადის ოდენობა, გადამხდელი, ვადა, რა ფორმით და საფუძვლით უნდა მოხდეს მისი დადგენა, რისი დადგენის უფლებამოსილება მხოლოდ კანონს აქვს და „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვის და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონს უნდა დაედგინა არა მარტო გადასახადის სახელი, არამედ მისი სტრუქტურაც. სასამართლო ვერ დაეთანხმება პარლამენტის განსახილველი საკითხების დელეგირებას აღმასრულებელ ხელისუფლებაზე, როგორც ეს კანონის მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტშია მითითებული.

საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლთან შეუსაბამობამ, რომელსაც რეგულირების საფასურის (არაპირდაპირი გადასახად – მოსაკრებლის) შემოღება მოჰყვა, საბოლოო ჯამში გაზარდა წარმოების ხარჯები, გამოიწვია ავიასაწარმოების მომსახურების ფასების ზრდა და შესაბამისად, მომხმარებელთა უფლებების დარღვევა. სატრანსპორტო საწარმოს ეკონომიკაზე მძიმედ აისახება საფასურის სადავო ნორმატიული აქტებით დაწესებული რეჟიმი და საბოლოოდ ილახება იურიდიული პირის საკუთრების უფლებაც. ამიტომ სასამართლო ვერ დაეთანხმება მოპასუხეების მოსაზრებას სადავო აქტების საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლთან და 30-ე მუხლის მეორე პუნქტთან შეუსაბამობის თაობაზე მოსარჩელის მიერ სარჩელის აღძვრის უსაფუძვლობის შესახებ. სასამართლო თვლის, რომ რეგულირების საფასურის განსაზღვრა ყოველწლიური შემოსავლიდან, რასაც მოწვეული სპეციალისტი შენიღბულ ბეგარას უწოდებს, აზარალებს თვით სახელმწიფოსაც. როდესაც საფასურის თანხები ბიუჯეტის ნაცვლად სატრანსპორტო ადმინისტრაციაში აკუმულირდება და ადმინისტრაციის და სამინისტროს შემოსავლები დაბეგვრის გარეშე რჩება.

საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N112 ბრძანებით დამტკიცებული „საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობის დადგენისა და გადახდის წესის შესახებ“ და N114 ბრძანებით „საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობის დადგენისა და გადახდის წესის შესახებ“ დებულებები საფასურის ოდენობის დადგენისა და გადახდის სადავო აქტებისაგან სრულიად განსხვავებულ წესს ადგენენ.

5. სასამართლო ასევე ვერ დაეთანხმება მოპასუხის აზრს იმის თაობაზე, რომ სატრანსპორტო ადმინისტრაციასა და ავიასაწარმოს შორის ურთიერთობის რეგულირება შეუძლებელია ხელშეკრულებით. სასამართლოს მიაჩნია, რომ ჯერ კანონმა და შემდეგ სამინისტროს დებულებებმა არ გამოარკვია სატრანსპორტო ადმინისტრაციასა და სატრანსპორტო საწარმოებს შორის წარმოშობილი ურთიერთობების იურიდიული ბუნება.

სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირება გულისხმობს შეთავაზებულ მომსახურებას ანაზღაურებით, რომელიც წარმოადგენს თავისი ფუნქციების განხორციელებისას ადმინისტრაციის მიერ გაწეული საქმიანობის საფასურს. ასეთი ურთიერთობები წარმოიშობა მხარეთა შორის მიღწეული შეთანხმების საფუძველზე და ახლოსაა ხელშეკრულების საფუძველზე შესრულებული სამუშაოდან მიღებულ შემოსავალთან, რასაც ითვალისწინებს „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-13 მუხლის „დ“ ქვეპუნქტი, რომლის თანახმად, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის დაფინანსების წყარო შეიძლება იყოს ხელშეკრულების საფუძველზე შესრულებული სამუშაოდან შემოსავალი“, ხოლო „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფოს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-14 მუხლის მე-2 პუნქტი ადმინისტრაციის ბიუჯეტის ერთ-ერთ წყაროდ სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს მიიჩნევს.

რა თქმა უნდა, მოსარჩელე ვერ განახორციელებს თავის ფუნქციონირებას სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მხრიდან მომსახურების გარეშე, მაგრამ თავისი ნებაყოფლობითი ხასიათით, მომსახურების სფერო, თუნდაც ის ერთი მხარისათვის იყოს აუცილებელი, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ერთი მხარე კერძო სამართლის იურიდიული პირია, მხარეებს შორის შეთანხმებით უნდა წესრიგდებოდეს.

ამასთან, მომსახურების ამა თუ იმ სახეს თავისი ფიქსირებული ტარიფი უნდა ჰქონდეს, როგორც ეს დაადგინა “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის 22-ე მუხლმა.

სასამართლო ვერ დაეთანხმება მოპასუხის იმ მოსაზრებასაც, რომ ადმინისტრაციასა და ავიასაწარმოს შორის სახელშეკრულებო ურთიერთობის დამყარება შეუძლებელია, ვინაიდან ადმინისტრაცია საჯარო სამართლის იურიდიული პირია და ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ კანონით განსაზღვრული საჯარო ფუნქციის შესრულება არ შეიძლება მხარეთა მიერ ნების გამოხატვაზე იყოს დამოკიდებული.

ის გარემოება, რომ საქართველოს კონსტიტუციის მე-3 მუხლის შესაბამისად, საჰაერო სივრცის რეგულირება სახელმწიფო ორგანოთა გამგებლობას განეკუთვნება და ხორციელდება ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ საჯარო ფუნქციის შესრულებით, არ გამორიცხავს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის მიერ სხვა იურიდიულ პირებთან (მათ შორის კერძო სამართლის იურიდიულ პირთან) შეთანხმებას მომსახურების პირობების და წესების, ვადების, ტარიფებისა და სხვა გადასახდელების, ხელშეკრულების სხვა არსებითი მნიშვნელობის მქონე საკითხებზე.

მხარეთა შეთანხმებით, მომსახურების პირობების განსაზღვრით გადაწყდება თვით გადასახდელის იურიდიული ბუნების საკითხი, რაც დღეს გაურკვეველია. სახელდობრ, „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის „უ“ ქვეპუნქტის საწინააღმდეგოდ, იგი ეკონომიკური საქმიანობით მიღებულ შემოსავლად იქნება მიჩნეული და საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, დაექვემდებარება დაბეგვრას, როგორც ხელშეკრულების საფუძველზე მომსახურების გაწევით მიღებული შემოსავალი.

მოწვეულ სპეციალისტს, პროფესორ მესხიას მიაჩნია, რომ ადმინისტრაციას “ფუნქციონირება უნდა წარემართა სამეურნეო ანგარიშსწორების საყოველთაოდ მიღებული და აპრობირებული მოდელით. ორმხრივი ხელშეკრულებების საფუძველზე გაწეულ მომსახურებაზე საფასურის (ამ სიტყვის პირდაპირი მნიშვნელობით – გაწეული მომსახურების ფასის) მიღება საკუთარ ანგარიშზე. მუდმივი – ყოველწლიური საფასური არ არსებობს. საფასური არის “ფასის” კატეგორიიდან წარმოებული და ნიშნავს საქონლის, მომსახურების ფასს სტატიკაში (და არა დინამიკაში).”

სასამართლო თვლის, რომ საკითხის ასე გადაწყვეტით შეიძლება თავიდან იქნეს აცილებული ისეთი შემთხვევების განმეორება, როდესაც ასეთი მნიშვნელოვანი ოდენობის გადასახდელი დაწესებული იქნა ცალმხრივად, სატრანსპორტო საწარმოების სრული იგნორირების პირობებში და მათ დაუკითხავად. მოპასუხემ ვერ წარმოადგინა მტკიცებულება, რომ მოსარჩელე მონაწილეობას ღებულობდა სატრანსპორტო რეფორმის ამ მიმართულებით განხორციელებაში.

6. სასამართლო ასევე ვერ გაიზიარებს მოპასუხის მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ რეგულირების საფასურის შესაბამისად, ტარიფის ზრდით და ორმაგი დაბეგვრით არ ირღვევა საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტი, რომლის შესაბამისადაც, მომხმარებელთა უფლებები დაცულია კანონით.

სასამართლო მიუთითებს, რომ “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ” კანონის პირველი მუხლის “უ” პუნქტში ნათქვამია, რომ “სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასური დაკავშირებულია საქართველოს კანონმდებლობით ადმინისტრაციისათვის მინიჭებული მარეგულირებელი ფუნქციების შესრულებასთან, მათ შორის, სანებართვო და სარეგისტრაციო საქმიანობასთან, ტარიფის შემუშავებასთან, სატრანსპორტო საქმიანობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზედამხედველობისა და კონტროლის განხორციელებასთან” ე. ი. “რეგულირების ყოველწლიური საფასურის” გადახდევინება ხდება ასევე სატრანსპორტო ადმინისტრაციათა მიერ სანებართვო და სარეგისტრაციო საქმიანობის განხორციელებისათვის, მაშინ როდესაც ამგვარი ნებართვების გაცემისა და რეგისტრაციის განხორციელებისათვის, ასევე ცალკე საფასურია დადგენილი. თავის დასკვნით სიტყვაში მოპასუხე აღიარებს, რომ ავიაკომპანია აეროპორტს, საქაერონავიგაციას, საწვავით გასამართ სადგურებს და სხვას უხდის შესაბამისი მომსახურების საფასურს.

ამიტომ სასამართლოს მიაჩნია, რომ სადავო ნორმატიული აქტებით ირღვევა საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტი, რომლის მიხედვითაც, სახელმწიფო ვალდებულია, ხელი შეუწყოს თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარებას.

7. სასამართლო ასევე ვერ დაეთანხმება მოპასუხის მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ სადავო ნორმატიული აქტებით არ ირღვევა საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის მოთხოვნები იმის შესახებ, რომ 1. “საკუთრება და მემკვიდრეობის უფლება აღიარებული და უზრუნველყოფილია. დაუშვებელია საკუთრების, მისი შეძენის, გასხვისების ან მემკვიდრეობით მიღების საყოველთაო უფლების გაუქმება”. 2. “აუცილებელი საზოგადოებრივი საჭიროებისათვის დასაშვებია პირველ პუნქტში აღნიშნულ უფლებათა შეზღუდვა კანონით განსაზღვრულ შემთხვევებში და დადგენილი წესით.”

სასამართლო განმარტავს, ჯერ ერთი, “სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ავიასაწარმოების საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობისა და გადახდის წესის შესახებ” საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანების მე-3 მუხლის შესაბამისად “ავიასაწარმოების საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის გადამხდელები არიან: ა) აეროპორტები და “საქაერონავიგაცია”; ბ) ავიაკომპანიები; გ) საწვავით გასამართი კომპანიები; დ) ყველა სხვა ავიასაწარმო (გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობების სარეალიზაციო სააგენტოები, საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოები, საბორტო კვების საწარმოები, ავიასაწვავსაცხები მასალებით გასამართი საწარმოები, სატვირთო გადაზიდვების ტერმინალები, საავიაციო დაწესებულებები, ავიამომსახურების საწარმოები)”. “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს 2001 წლის 20 ივლისის კანონის 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის “ბ” ქვეპუნქტის შესაბამისად “რეგულირების ყოველწლიური საფასურის” გადამხდელებს აღნიშნული საფასური შეაქვთ თავიანთი მომსახურების საფასურში, ხოლო შპს ავიაკომპანია “აირზენა საქართველოს ავიახაზები” (მოსარჩელე) თითქმის ყველა იმ სუბიექტის მომსახურებას საჭიროებს, რომლებიც სადავო აქტების თანახმად, “რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს” იხდიან. ანუ, მის მიმართ გაწეული მომსახურების ტარიფში შედის ასევე მომსახურების გამწევის მიერ გადახდილი “რეგულირების საფასური”. მეორე – ავიაკომპანია შპს “აირზენა საქართველოს ავიახაზები” თავად წარმოადგენს სხვა ავიასაწარმოთა მომხმარებელს, რადგან ყიდულობს საწვავს, იყენებს აეროპორტისა და “საქაერონავიგაციის” მომსახურებას. ყიდულობს საბორტო კვების პროდუქციას, ესაჭიროება ტექნიკური მომსახურების საწარმოთა მომსახურება და ა.შ. მესამე - შპს “აირზენა საქართველოს ავიახაზების” მოგება, დივიდენდების სახით განაწილებამდე, წარმოადგენს მის საკუთრებას. შემოსავალი მოგებად გადაიქცევა მას შემდეგ, რაც გადახდილი იქნება ყველა სახელმწიფო გადასახადი. ბუნებრივია, დამატებით რეგულირების საფასურის გადახდა გარკვეულ გავლენას ახდენს მის საკუთრების უფლებაზე.

ამასთანავე სასამართლო მიუთითებს, რომ ავიაკომპანიათა მომსახურების ტარიფის გადიდება “რეგულირების ყოველწლიური საფასურით”, ლახავს არა მარტო მგზავრთა ინტერესებს, არამედ უარყოფითად მოქმედებს ავიაკომპანიათა შემოსავალზე, რადგან ბილეთის ფასის მატება, ბუნებრივია, ამცირებს მგზავრთა და ტვირთის გამგზავნთა რაოდენობას.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სასამართლო თვლის, რომ “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის და ამ კანონის საფუძველზე გამოცემული საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანებით დამტკიცებული დებულება და 2001 წლის 28 დეკემბრის N110 ბრძანებით დამტკიცებული დებულების შესაბამისი მუხლები თავისი შინაარსით წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის დარგში ხელისშემშლელ გარემოებას სატრანსპორტო საწარმოებისათვის, რაც ეწინააღმდეგება საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტს – “სახელმწიფო ვალდებულია ხელი შეუწყოს თავისუფალ მეწარმეობას...”, ასევე, საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე მუხლს, რომლის დარღვევამ გამოიწვია “აირზენა საქართველოს ავიახაზების”, როგორც იურიდიული პირის, საქართველოს კონსტიტუციის მე-2 თავით აღიარებული უფლების შელახვა. სასამართლო აღნიშნავს, რომ ყოველი უკანონოდ გადახდილი საფასური ასევე ხელყოფს საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლით დაცულ საკუთრების უფლებას.

იხელმძღვანელა რა საქართველოს კონსტიტუციის 89-ე მუხლის პირველი პუნქტის “ვ” ქვეპუნქტით, “საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ” ორგანული კანონის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის “ე” ქვეპუნქტით, 21-ე მუხლის მე-2 პუნქტით, 25-ე მუხლით, 39-ე მუხლით, 43-ე მუხლის მე-8 პუნქტით, “საკონსტიტუციო სამართალწარმოების შესახებ” საქართველოს კანონის 32-ე და 33-ე მუხლებით,

**საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო**

**ა დ გ ე ნ ს :**

1. დაკმაყოფილდეს მოსარჩელეთა მოთხოვნა, არაკონსტიტუციურად იქნეს ცნობილი “ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის პირველი მუხლის “უ” პუნქტი, მე-9 მუხლის მე-5 პუნქტი, მე-14 მუხლის მე-2 პუნქტის “ა” ქვეპუნქტი და მე-3 პუნქტი, 22-ე მუხლის “ბ” ქვეპუნქტის სიტყვები: “სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიურ საფასურს”.

2. დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ მოსარჩელეთა მოთხოვნა, არაკონსტიტუციურად იქნეს ცნობილი ა). საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N110 ბრძანებით დამტკიცებული „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების“ მე-8 მუხლის პირველი პუნქტის სიტყვები: „განსაზღვრული სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასური“. ბ). საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 28 დეკემბრის N109 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ავიასაწარმოების საქმიანობის რეგულირების ყოველწლიური საფასურის ოდენობისა და გადახდის წესის შესახებ“ დებულების პირველი მუხლის მე-2 პუნქტი, მეორე მუხლის „ბ“ პუნქტი, მესამე მუხლის „ბ“ პუნქტი, მეოთხე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტი, მე-3, მე-4 და მე-5 პუნქტები;

3. გადაწყვეტილების აღსრულება გადაიდოს 2003 წლის 1 აპრილამდე;

4. გადაწყვეტილება საბოლოოა და გასაჩივრებას ან გადასინჯვას არ ექვემდებარება;

5. გადაწყვეტილების პირები გაეგზავნოთ მხარეებს, საქართველოს პრეზიდენტს, საქართველოს პარლამენტს და საქართველოს უზენაეს სასამართლოს;

6. გადაწყვეტილება ოფიციალურ ბეჭდვით ორგანოში გამოქვეყნდეს 7 დღის ვადაში.

კოლეგიის წევრები:

***1.ოთარ ბენიძე;***

***2.ნიკოლოზ ჩერქეზიშვილი;***

***3.ლამარა ჩორგოლაშვილი;***

***4.ზაურ ჯინჯოლავა.***