დამტკიცებულია საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს პლენუმის 2011 წლის 18 აპრილის N81/3 დადგენილებით

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **სარჩელის რეგისტრაციის N \_\_\_\_\_\_\_****მიღების თარიღი: \_\_ /\_\_ /\_\_** |
| კონსტიტუციური სარჩელი |
| საქართველოს კონსტიტუციის მეორე თავით აღიარებულ ადამიანის ძირითად უფლებებთან და თავისუფლებებთან მიმართებით საქართველოს ნორმატიული აქტის შესაბამისობის თაობაზე („საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტი) |
| კონსტიტუციური სარჩელის ფორმასთან დაკავშირებით, კითხვის, შენიშვნის ან რეკომენდაციის არსებობის შემთხვევაში შეგიძლიათ დაგვიკავშირდეთ ნომერზე +995 422-27-00-99 ან მოგვწეროთ ელექტრონული ფოსტის მეშვეობით მისამართზე: const@constcourt.ge; ვებგვერდი: [www.constcourt.ge](http://www.constcourt.ge).  |
| თუ რომელიმე პუნქტის შესავსებად გამოყოფილი ადგილი არ იქნება საკმარისი, შეგიძლიათ ფორმას დამატებითი გვერდი დაურთოთ. ყოველ დამატებით გვერდზე გადაიტანეთ იმ პუნქტის სათაური, რომელსაც ავსებთ. წერის დასრულების შემდეგ ფორმა დანომრეთ. |

|  |
| --- |
| **I. ფორმალური ნაწილი** |
| 1. მხარეთა რეკვიზიტები |  |  |
| **1.1 მოსარჩელე/მოსარჩელეები** |  |  |
| შპს ‘’ჯორჯიან ეარვეისი’’ |  |  |
| სახელი, გვარი/სახელწოდება | პირადი/საიდენტიფიკაციო ნომერი | მისამართი |
|  |  |  |
| ალტერნატიული მისამართი | ტელეფონი | ელექტრონული ფოსტა |

|  |  |
| --- | --- |
| **1.2 მოსარჩელის წარმომადგენელი/წარმომადგენლები** |  |
| ვახტანგ ქანაშვილი |  |  |
| სახელი, გვარი/სახელწოდება | პირადი/საიდენტიფიკაციო ნომერი | მისამართი |
|  |  |  |
| ალტერნატიული მისამართი | ტელეფონი | ელექტრონული ფოსტა |
|  |  |  |
| **1.3. მოპასუხე/მოპასუხეები** |  |  |
| 1. საქართველოს პარლამენტი2. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო | 1. ქ. ქუთაისი, აბაშიძის ქ. 262. ქ, თბილისი, სანაპიროს ქ. N2 | 1. 032 2 28 90 062. (995 32) 299 11 11(995 32) 299 11 05 |
| სახელწოდება | მისამართი | ტელეფონი |

|  |
| --- |
| **2. სადავო ნორმატიული აქტი** |
|  |  |  |
| ა) აქტის დასახელება |
| 1.საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ 2. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანება N 1-1/1025 |
| მიმღების/გამომცემის დასახელება | მიღების/ გამოცემის თარიღი |
| 1.საქართველოს პარლამენტი 2. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი  | 1.30.03,2007*2. 20.04.2012* |
| ბ) სადავო ნორმა/ნორმები **შენიშვნა****1** |
| 1.მე-9 მუხლის მე-3 პუნქტი“3. ”2. მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის ’’ა.გ’’, ‘’ა.დ’’, ‘’ბ.გ’’, ‘’ბ.დ’’, ‘’ბ.ე’’, ‘’გ’’ ‘’ე’’ ‘’გ.ბ’’, ‘’დ’’, ’’ე’’, ’’ე.გ’’, ‘’ე.დ’’, ‘’ვ’’ ‘’ვ.ა’’ ‘’ზ’’, ‘’ზ.ა’’, ‘’თ’’, ‘’თ.ა’’ ‘’ი’’, ‘’ი.ბ’’, ‘’ი.გ’’ ‘’ი.დ’’, ‘’კ’’, ‘’კ.გ’’, ‘’კ.დ’’, ‘’ლ’’, ‘’ლ.გ’’, ‘’ლ.დ’’, ‘’მ’’, ‘’მ.ბ’’, ‘’მ.გ’’, ‘’ნ’’, ‘’ნ.გ’’, ‘’ნ.დ’’ ‘’ო’’, ‘’ო.ბ’’ ‘’ო.გ’’, ‘’პ’’, ‘’პ.ბ’’, ‘’პ.გ’’ ‘’ჟ’’, ‘’ჟ.ა’’, ‘’ჟ.ა.ბ’’, ‘’ჟ.ა.გ’’, ‘’ჟ.ა.დ’’ ‘’ჟ.ა.დ.ა’’, ‘’ჟ.ა.დ.ა.გ’’, ‘’ჟ.ა.დ.ა.დ’’, ‘’ჟ.ა.დ.ბ’’, ‘’ჟ.ა.დ.გ’’, ჟ.ა.დ.დ’’, ‘’ჟ.ბ’’, ‘’რ’’, ‘’ს’’, ‘’ს.ა’’, ‘’ს1’’, ‘’ს1.ა’’, ‘’ს2’’, ‘’ს2.ა’’, ‘’ს3’’, ‘’ს3.ა’’, ‘’ტ’’, ‘’ტ.ა’’, ‘’ტ.ა.ა’’, ‘’ტ.ა.ა.ბ’’, ‘’.ტა.ა.გ’’, ‘’ტ.ბ’’, ‘’ტ.გ’’, ‘’ტ.დ’’, ‘’ტ.დ.ბ’’, ‘’ტ.დ.გ’’, ‘’ტ.ე’’, ‘’ტ.ვ’’, ‘’ტ.ვ.ბ’’, ‘’ტ.ვ.გ’’, ‘’ტ.ზ’’, ‘’ტ.ზ.ა’’, ‘’ტ.მ’’, ‘’ტ.ნ’’, ‘’ტ.ო’’, ‘’ტ.პ’’, ‘’ტ.ჟ’’, ‘’ტ.რ’’, ‘’ტ.ს’’, ‘’ტ.ტ’’, ‘’ტ.უ’’, ‘’ტ.ფ’’, ‘’ტ.ქ’’, ‘’ტ.ღ’’, ‘’ტ.ყ’’, ‘’ტ.ყ.ა’’, ‘’უ.თ’’, ‘’უ.ლ’’, ‘’ფ’’, ‘’ფ.ა’’, ‘’ფ.ბ’’, ‘’ფ.დ’’, ‘’ფ.ე’’, ‘’ფ.ვ’’, ‘’ქ’’, ‘’ქ.ა’’, ‘’ქ.ბ’’, ‘’ქ.დ’’, ‘’ქ.ე’’, ‘’ქ.ვ’’, ‘’ღ’’, ‘’ყ’’, ‘’ყ.ა’’, ‘’ყ.ბ’’, ‘’ყ.გ’’, ‘’ყ.დ’’, ‘’ყ.ე’’, ‘’’ყ.ვ’’, ‘’ყ.ზ’’, ‘’ყ.თ’’, ‘’ჩ’’, ‘’ჩ.ა’’, ‘’ჩ.ბ’’, ‘’ჩ.გ’’, ‘’ჩ.დ’’, ‘’ჩ1’’, ‘’ჩ1 .ა’’, ჩ1.ბ’’, ჩ1.გ’’, ‘’ჩ1.დ’’, ‘’ჩ1.ე’’ ‘’ხ’’, ‘’ხ.ა’’ ‘’ხ.ბ’’, ’’ჯ’’, ‘’ჯ.ა’’, ‘’ჯ.ბ’’ ქვეპუნქტები. |

|  |
| --- |
| **3. საქართველოს კონსტიტუციის დებულება (დებულებანი), რომელსაც ეწინააღმდეგება სადავო ნორმატიული აქტი.** |
|  |
| ა) გთხოვთ, მიუთითოთ კონსტიტუციის შესაბამისი მუხლი, პუნქტი, ქვეპუნქტი ან/და წინადადება. |
|  |
| ბ) იმ შემთხვევაში, თუ სადავო ნორმების შემოწმებას საქართველოს კონსტიტუციის რამდენიმე მუხლთან ითხოვთ, გთხოვთ, დააზუსტოთ, რომელ სადავო ნორმას კონსტიტუციის რომელ მუხლთან, პუნქტთან, ქვეპუნქტთან ან/და წინადადებასთან ხდით სადავოდ. **შენიშვნა 2** |
| **სადავო ნორმატიული აქტი (ნორმა)**  | **საქართველოს კონსტიტუციის დებულება** |
| საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’მე-9 მუხლის მე-3 პუნქტი  | საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველი და 30- ე მუხლის მე-2 პუნქტები |
| საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანება N 1-1/1025 მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის’’ა.გ’’, ‘’ა.დ’’, ‘’ბ.გ’’, ‘’ბ.დ’’, ‘’ბ.ე’’, ‘’გ’’ ‘’ე’’ ‘’გ.ბ’’, ‘’დ’’, ’’ე’’, ’’ე.გ’’, ‘’ე.დ’’, ‘’ვ’’ ‘’ვ.ა’’ ‘’ზ’’, ‘’ზ.ა’’, ‘’თ’’, ‘’თ.ა’’ ‘’ი’’, ‘’ი.ბ’’, ‘’ი.გ’’ ‘’ი.დ’’, ‘’კ’’, ‘’კ.გ’’, ‘’კ.დ’’, ‘’ლ’’, ‘’ლ.გ’’, ‘’ლ.დ’’, ‘’მ’’, ‘’მ.ბ’’, ‘’მ.გ’’, ‘’ნ’’, ‘’ნ.გ’’, ‘’ნ.დ’’ ‘’ო’’, ‘’ო.ბ’’ ‘’ო.გ’’, ‘’პ’’, ‘’პ.ბ’’, ‘’პ.გ’’ ‘’ჟ’’, ‘’ჟ.ა’’, ‘’ჟ.ა.ბ’’, ‘’ჟ.ა.გ’’, ‘’ჟ.ა.დ’’ ‘’ჟ.ა.დ.ა’’, ‘’ჟ.ა.დ.ა.გ’’, ‘’ჟ.ა.დ.ა.დ’’, ‘’ჟ.ა.დ.ბ’’, ‘’ჟ.ა.დ.გ’’, ჟ.ა.დ.დ’’, ‘’ჟ.ბ’’, ‘’რ’’, ‘’ს’’, ‘’ს.ა’’, ‘’ს1’’, ‘’ს1.ა’’, ‘’ს2’’, ‘’ს2.ა’’, ‘’ს3’’, ‘’ს3.ა’’, ‘’ტ’’, ‘’ტ.ა’’, ‘’ტ.ა.ა’’, ‘’ტ.ა.ა.ბ’’, ‘’ტ.ა.ა.გ’’, ‘’ტ.ბ’’, ‘’ტ.გ’’, ‘’ტ.დ’’, ‘’ტ.დ.ბ’’, ‘’ტ.დ.გ’’, ‘’ტ.ე’’, ‘’ტ.ვ’’, ‘’ტ.ვ.ბ’’, ‘’ტ.ვ.გ’’, ‘’ტ.ზ’’, ‘’ტ.ზ.ა’’, ‘’ტ.მ’’, ‘’ტ.ნ’’, ‘’ტ.ო’’, ‘’ტ.პ’’, ‘’ტ.ჟ’’, ‘’ტ.რ’’, ‘’ტ.ს’’, ‘’ტ.ტ’’, ‘’ტ.უ’’, ‘’ტ.ფ’’, ‘’ტ.ქ’’, ‘’ტ.ღ’’, ‘’ტ.ყ’’, ‘’ტ.ყ.ა’’, ‘’უ.თ’’, ‘’უ.ლ’’, ‘’ფ’’, ‘’ფ.ა’’, ‘’ფ.ბ’’, ‘’ფ.დ’’, ‘’ფ.ე’’, ‘’ფ.ვ’’, ‘’ქ’’, ‘’ქ.ა’’, ‘’ქ.ბ’’, ‘’ქ.დ’’, ‘’ქ.ე’’, ‘’ქ.ვ’’, ‘’ღ’’, ‘’ყ’’, ‘’ყ.ა’’, ‘’ყ.ბ’’, ‘’ყ.გ’’, ‘’ყ.დ’’, ‘’ყ.ე’’, ‘’’ყ.ვ’’, ‘’ყ.ზ’’, ‘’ყ.თ’’, ‘’ჩ’’, ‘’ჩ.ა’’, ‘’ჩ.ბ’’, ‘’ჩ.გ’’, ‘’ჩ.დ’’, ‘’ჩ1’’, ‘’ჩ1 .ა’’, ჩ1.ბ’’, ჩ1.გ’’, ‘’ჩ1.დ’’, ‘’ჩ1.ე’’ ‘’ხ’’, ‘’ხ.ა’’ ‘’ხ.ბ’’, ’’ჯ’’, ‘’ჯ.ა’’, ‘’ჯ.ბ ქვეპუნქტები. | საქართველოს კონსტიტუციის 21 მუხლის პირველი და 30- ე მუხლის მე-2 პუნქტები |
|  |  |
|  |  |

|  |
| --- |
| **4.საკონსტიტუციო სასამართლოსადმი მიმართვის სამართლებრივი საფუძვლები: შენიშვნა 3** |
| საქართველოს კონსტიტუციის 42-ე მუხლის პირველი პუნქტი და 89-ე მუხლის პირველი პუნქტის ,,ვ” ქვეპუნქტი, ,,საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ” საქართველოს ორგანული კანონის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის ,,ე” ქვეპუნქტი, აგრეთვე 39-ე მუხლის პირველი პუნქტის ,,ა” ქვეპუნქტი, ,,საკონსტიტუციო სამართალწარმოების შესახებ” საქართველოს კანონის მე-15 და მე-16 მუხლები. |

|  |
| --- |
| **II.სარჩელის საფუძვლიანობა, მოთხოვნის არსი და დასაბუთება** |
|  **1.განმარტებები სარჩელის არსებითად განსახილველად მიღებასთან დაკავშირებით** |
| გთხოვთ, დაასაბუთოთ, რომ არ არსებობს თქვენი სარჩელის საკონსტიტუციო სასამართლოში არსებითად განსახილველად არმიღების საფუძვლები. **შენიშვნა 4** |
| ა) სარჩელი ფორმით და შინაარსით შეესაბამება ,,საკონსტიტუციო სამართალწარმოების შესახებ" საქართველოს კანონის მე-16 და მე-18 მუხლებით დადგენილ მოთხოვნებს.შპს ‘’ჯორჯიან ეარვეისი’’ თავისი საქმიანობის განხორციელებისათვის ვალდებულია სსიპ ‘’სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს’’ გაწეული მომსახურებისათვის გადაუხადოს საფასური. ეს ავიაკომპანიას პირდაპირ აყენებს მნიშვნელოვან ზიანს, ვინაიდან კომპანიას უწევს საკმაოდ სოლიდური თანხის გადახდა გაწეულ მომსახურებაში. ამგვარი სახით დადგენილი მომსახურების საფასური წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის დარგში ხელის-შემშლელ გარემოებას სატრანსპორტო საწარმოსთვის. |

|  |
| --- |
| **2. მოთხოვნის არსი და დასაბუთება შენიშვნა 5** |
| **პრობლემის აღწერა****„ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-2 პუნქტის ‘’ბ’’ ქვეპუნქტის მიხედვით, სააგენტოს (სსიპ- სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო) დაფინანსების ერთ-ერთი წყაროა ‘’საფასური’’.** **„ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით, სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეები, ვადები, საფასურის განაკვეთები, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესები და პირობები განისაზღვრება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ნორმატიული აქტით.****დასახელებული ნორმების საფუძველზე:**საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/1025 ბრძანების ‘’საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს(შემდგომში სააგენტო) მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ ‘’ მე-3 მუხლი განსაზღვრავს სააგენტოს მიერ გაწეულ მომსახურების სახეებს, მომსახურების ვადებსა და საფასურის განაკვეთებს. ბრძანების მიხედვით, ავიაკომპანიებს ეკისრებათ ვალდებულება ფრენისათვის ნებართვების მოსაპოვებლად სააგენტოს გადაუხადონ მომსახურების საფასური. აღნიშნული საფასურის გადახდის შემდგომ სააგენტოს მიერ გაცემული სათანადო ნებართვების საფუძველზე, ავიაკომპანიებს ეძლევათ ოპერირების განხორცილების უფლებამოსილება. ხაზგასასმელია ის გარემოება, რომ იმ შემთხვევაში თუ დადგენილი საფასური საქართველოში რეგისტრირებული მეწარმე ავიაკომპანიების მიერ გადახდილი არ იქნება, ეს ავიაკომპანიები ვერ განახორციელებენ საქმიანობას. ამ ვალდებულებისგან გათავისუფლებულია უცხიეთში რეგისტრირებული (არარეზიდენტი) ავიაკომპანიები, რაც ქმნის არაჯანსაღი კონკურენციის პირობებს.შპს ‘’ჯორჯიან ეარვეისი’’ წარმადგენს საქართველოში რეგისტრირებულ მეწარმე სუბიექტს, რომელიც საქმიანობის შეუფერხებელი განხორციელებისათვის საჭიროებს სააგენტოს მომსახურებას. კომპანიას უწევს საკმაოდ სოლიდური თანხის გადახდა, რომ მოიპოვოს შესაბამისი ნებართვები. (ეს ძალზედ მძიმე ტვირთია კომპანიისათვის) თავის მხრივ, ავიაკომპანია იძულებულია გაზარდოს სამგზავრო ბილეთის ღირებულება, რადგან ბილეთის ღირებულებიდან ამონაგები თანხის მეშვეობით დაფაროს სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების საფასური. მოგეხსენებათ, ავიაკომპანიის შემოსავალი მთლიანად განისაზღვრება გაყიდული ბილეთების ამონაგები თანხიდან. ცალსახაა, რომ ბილეთის ღირებულების ზრდა მგზავრთა ნაკადის შემცირების პირდაპირპროპორციულია. გამომდინარე აქედან, ბრძანებით დადგენილი მომსახურების საფასური პირდაპირ აყენებს ზიანს ავიაკომპანია ჯორჯიან ეარვეისს. კომპანია კარგავს მომხმარებელს და შესაბამისად კარგავს შემოსავალს.მიგვაჩნია, რომ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N1-1/1025 ბრძანების მე-3 მუხლის ის ქვეპუნქტები, რომელთა არაკონსტიტუციურობის საკითხი დავაყენეთ ეწინააღმდეგება საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლი მე-2 და 21 -ე მუხლის პირველ პუნქტებს. კერძოდ: :სახელმწიფო ვალდებულია ხელი შეუწყოს თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარებას.. მომხმარებელთა უფლებები დაცულია კანონით(30-ე მუხლი მე-2 პუნქტი). საკუთრება და მემკვიდრეობის უფლება აღიარებული და ხელშეუვალია. დაუშვებელია საკუთრების, მისი შეძენის, გასხვისების ან მემკვიდრეობით მიღების საყოველთაო უფლების გაუქმება. (21-ე მუხლის პირველის პუნქტი) აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ კონსტიტუციის 30-ე და 21 -ე მუხლთან შესაბამისობის საკითხი დასმულია მათი ერთმანეთთან მჭიდრო კავშირის გამო. კერძოდ, საკონსტიტუციო სასამართლოს შეფასებით ‘’**საკუთრების უფლებას, როგორც ადამიანთა თანაარსებობის ეკონომიკურ ბაზისს, მჭიდროდ უკავშირდება საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტით გარანტირებული მეწარმეობის თავისუფლება** ( საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს გადაწყვეტილება საქმეზე შპს „მადაი” და შპს „პალიასტომი 2004” საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ **–** გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსის წინააღმდეგ, II-3) სასამართლომ საკითხთან დაკავშირებით ძალზედ მნიშვნელოვანი და საყურადღებო განმარტება გააკეთა, როდესაც აღნიშნა, რომ, ‘’ **ხელშეკრულების, საკუთრებისა და მეწარმეობის თავისუფლება წარმოადგენს იმ ერთმანეთთან ორგანულად დაკავშირებულ პრინციპულ ფასეულობებს,** **რაც დამახასიათებელია საბაზრო ეკონომიკის ქვეყნებისათვის**. **ისევე, როგორც საკუთრების უფლება წარმოადგენს საკუთრებითი წესრიგის გამოვლინებას, თავისუფალი მეწარმეობაც შესაძლებელია მხოლოდ სამეწარმეო წესრიგის ფარგლებში**. სახელმწიფო ხელს უნდა უწყობდეს ისეთი ეკონომიკური წესრიგის ჩამოყალიბებას, რომელიც თავისუფალ მეწარმეობასაც ხელს შეუწყობს და ეკონომიკური უსაფრთხოებაც იქნება გარანტირებული. ფასეულობებისადმი ასეთი დამოკიდებულებით სახელმწიფო ახდენს კერძო და საჯარო ინტერესების ერთმანეთისაგან არა გაუცხოებას, არამედ უზრუნველყოფს მათ შორის სამართლიანი ბალანსისა და მშვიდობის დამყარებას. ამით სახელმწიფო ქმნის ისეთ ეკონომიკურ მართლწესრიგს, რომელშიც მეწარმის ინტერესები არა თუ წინააღმდეგობაში მოდის საზოგადოების სამართლებრივად ანგარიშგასაწევ ინტერესებთან, არამედ მათ ემსახურება’’ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2008 წლის 19 დეკემბრის №1/2/411 გადაწყვეტილება საქმეზე შპს „რუსენერგოსერვისი”, შპს „პატარა კახი”, სს „გორგოტა”, გივი აბალაკის ინდივიდუალური საწარმო „ფერმერი” და შპს „ენერგია” საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს ენერგეტიკის სამინისტროს წინააღმდეგ, II-4). მიგვაჩნია, საკუთრების უფლების ჭრილში მნიშვნელოვანია ის გარემოება, რომ საფასური რომლის გადახდაც უწევს ავიაკომპანიას არის არაკონსტიტუციური.( კონკრეტულ არგუმენტებს ქვემოთ მოგახსენებთ) საკონსტიტუციო სასამართლო ერთმნიშვნელოვნად აღნიშნავს, რომ ყოველი უკანონოდ გადახდილი საფასური ასევე ხელყოფს საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლით დაცულ საკუთრების უფლებას. (შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ. 7) სანამ, კონკრეტულ არგუმენტაციას მოვიყვანთ , თუ რატომ მივიჩნევთ „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-3 პუნქტს და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/1025 ბრძანების სარჩელში მითითებულ ქვეპუნქტებს საქართველოს კონსტიტუციის დასახელებულ ნორმებთან შეუსაბამოდ, უმჯობესია თუ ზოგადად საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 და 21 მუხლის პირველი პუნქტებით დაცული უფლებების შესახებ ვისაუბროთ. **საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტი**‘’სახელმწიფო ვალდებულია ხელი შეუწყოს თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარებას. აკრძალულია მონოპოლიური საქმიანობა, გარდა კანონით დაშვებული შემთხვევებისა. მომხმარებელთა უფლებები დაცულია კანონით’’ საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტის დანაწესით, სახელმწიფოში უზრუნველყოფილია თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარება. კონსტიტუცია სახელმწიფოს აკისრებს ვალდებულებას ხელი შეუწყოს მის პროგრესს, უზრუნველყოს მისი სტაბილურობა და დაცვა. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლომ საქმეზე შპს „რუსენერგოსერვისი”, შპს „პატარა კახი”, სს „გორგოტა”, გივი აბალაკის ინდივიდუალური საწარმო „ფერმერი” და შპს „ენერგია” საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს ენერგეტიკის სამინისტროს წინააღმდეგ აღნიშნა, რომ ‘’**მეწარმეობის თავისუფლება წარმოადგენს სამოქალაქო ბრუნვის თავისუფლების მნიშვნელოვან გამოვლინებას, ეკონომიკური მართლწესრიგის, ჯანსაღი და სიცოცხლისუნარიანი საბაზრო ურთიერთობების საფუძველს** ... **მხოლოდ თავისუფალი მეწარმეობის დროსაა შესაძლებელი, მეწარმე სუბიექტი გახდეს კომერციული ურთიერთობის სრულფასოვანი თანამონაწილე და შეძლოს თავისი საქმიანი უნარ-ჩვევების სრულყოფილი გამოვლინება**’’. აღნიშნული გადაწყვეტილების მიხედვით, საკონსტიტუციო სასამართლო ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ საქართველოს კონსტიტუცია **‘’მხარს უჭერს თავისუფალი ეკონომიკის პრინციპს, რომელშიც არა მარტო მეწარმეობის ასპარეზია თავისუფალი ნებისმიერი ქმედუნარიანი სუბიექტისთვის, არამედ, თავად მეწარმეობაა თავისუფალი**’’.სახელმწიფო კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილ ვალდებულებას ახორცილებს ჯეროვნად მოწესრიგებული, მეწარმეობისა და კონკურენციის ხელშემწყობი ნორმატიული აქტების საშუალებით. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ თავისუფალი მეწარმეობა და კონკურენციის განვითარება არ უნდა იყოს მხოლოდ ფორმალურად აღიარებული და მას რეალურად აღსრულებადი ბუნება უნდა გააჩნდეს. საკითხთან დაკავშირებით, საკონსტიტუციო სასამართლო ადგენს შემდეგს. კერძოდ: ‘’ **სახელმწიფო ვალდებულია, შექმნას ისეთი ნორმატიული გარემო, რომელიც წაახალისებს და ბაზრიდან არ განდევნის სიცოცხლისუნარიან სუბიექტებს.** იზრუნებს მათი გაჯანსაღებისათვის. სახელმწიფოს მიერ გაცხადებული ნორმატიული სანდოობა სუბიექტს სამოქალაქო (კომერციული) ბრუნვის მიღმა კი არ ტოვებს, არამედ უძლიერებს მას ამ ბრუნვაში ჩართვის ინტერესს’’(საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2008 წლის 19 დეკემბრის №1/2/411 გადაწყვეტილება საქმეზე შპს „რუსენერგოსერვისი”, შპს „პატარა კახი”, სს “გორგოტა”, გივი აბალაკის ინდივიდუალური საწარმო „ფერმერი” და შპს „ენერგია” საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს ენერგეტიკის სამინისტროს წინააღმდეგ, II-3) უფრო მეტიც, საქმეზე სს ‘’ტელენეტი’’ საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ სასამარლომ აღნიშნა, რომ ‘’**მეწარმეობის თავისუფლებისა და კონკურენციის განვითარების ხელშეწყობა გულისხმობს არა მხოლოდ თავისუფალი ბაზრის მოქმედებაში სახელმწიფოს გაუმართლებელი ჩარევის შეზღუდვას, არამედ, აგრეთვე, მოიცავს სახელმწიფოს მიერ აქტიური საკანონმდებლო თუ აღმასრულებელი ღონისძიებების გატარებას**’’**საქართველოს კონსტიტუციის 21-ე მუხლის პირველი პუნქტი**‘’საკუთრება და მემკვიდრეობის უფლება აღიარებული და ხელშეუვალია. დაუშვებელია საკუთრების, მისი შეძენის, გასხვისების ან მემკვიდრეობით მიღების საყოველთაო უფლების გაუქმება’’.საკუთრების უფლება წარმოადგენს ადამიანის ერთ-ერთ უმთავრეს ძირითად ბუნებით უფლებას. იგი უმნიშვნელოვანესი სოციალურ-ეკონომიკური დანიშნულების უფლებაა, რომელიც პიროვნების ღირსეული არსებობის გარანტიას განაპირობებს. საკუთრების უფლება უნივერსალური ბუნების მატარებელია. სახელმწიფოს უპირობო ვალდებულებაა ხელი შეუწყოს საკუთრების უპრობლემო სარგებლობასა და რეალიზაციას. საკუთრება იმდენად არსებითი და იმანენტური მახასიათებლის მქონე უფლებაა, რომ მისი დაცვის მნიშვნელობა ერთმნიშვნელოვნადაა აღიარებული ისეთ საერთაშორისო სამართლებრივ აქტებში როგორებიცაა: ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია(მუხლი 17), და ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის ევროპული კონვენცია ( პირველი დამატებითი ოქმის პირველი მუხლი)მეტად მნიშვნელოვანია ის გარემოება, რომ საქართველოს კონსტიტუციის მიხედვით ქვეყნის კანონმდებლობა უნდა შეესაბამებოდეს საერთაშორისო სამართლის საყოველთაოდ აღიარებულ პრინციპებსა და ნორმებს. (საქართველოს კონსტიტუციის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტი) ამ ჩანაწერის მიხედვით, კონსტიტუციის დაცული უფლებები და მათ შორის საკუთრების უფლება, საერთაშორისო სამართლით აღიარებულ საყოველთაო პრინციპებთან მიმართებაში უნდა განვიხილოთ.საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს საკუთრების უფლების არსი და მნიშვნელობა სხვადასხვა საქმეების განხილვის შედეგად აქვს გაანალიზებული. სასამართლო ამ უფლების რელევანტურობას ცალსახად აღიარებს და კონსტიტუციაში მის დაცვის ვალდებულებას კითხულობს. სასამართლოს შეფასებით ‘**’ საკუთრების უფლების გარეშე შეუძლებელია დემოკრატიული საზოგადოების არსებობა, ის როგორც უფლება და როგორც ინსტიტუტი, სახელმწიფოს ეკონომიკურ საფუძველს წარმოადგენს.** (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2016 წლის 30 სექტემბრის №1/3/611 გადაწყვეტილება საქმეზე შპს „მადაი” და შპს „პალიასტომი 2004” საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ **–** გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსის წინააღმდეგ, II-2) უფრო მეტიც, სასამართლოს შეფასებით ‘’ **საკუთრების უფლება ადამიანის არა მარტო არსებობის ელემენტარული საფუძველია, არამედ უზრუნველყოფს მის თავისუფლებას, მისი უნარისა და შესაძლებლობების ადეკვატურ რეალიზაციას, ცხოვრების საკუთარი პასუხისმგებლობით წარმართვას. ყოველივე ეს კანონზომიერად განაპირობებს ინდივიდის კერძო ინიციატივებს ეკონომიკურ სფეროში, რაც ხელს უწყობს ეკონომიკური ურთიერთობების, თავისუფალი მეწარმეობის, საბაზრო ეკონომიკის განვითარებას, ნორმალურ, სტაბილურ სამოქალაქო ბრუნვას**’’ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2007 წლის 2 ივლისის №1/2/384 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქეები – დავით ჯიმშელეიშვილი, ტარიელ გვეტაძე და ნელი დალალიშვილი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-5) გარდა ამისა, საკონსტიტუციო სასამართლომ საკუთრების უფლების დაცვა და პატივისცემა დაუკავშირა დემოკრატიული, სამართლებრივი და სოციალური სახელმწიფოს ეკონომიკური სიძლიერეს. კერძოდ სასამართლოს შეფასებით „დემოკრატიული, სამართლებრივი და სოციალური სახელმწიფოს ეკონომიკური სიძლიერე სწორედ საკუთრების უფლების პატივისცემასა და დაცვას ეყრდნობა’’ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2007 წლის 18 მაისის №2/1-370,382,390,402,405 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქეები ზაურ ელაშვილი, სულიკო მაშია, რუსუდან გოგია და სხვები და საქართველოს სახალხო დამცველი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-3) ახლა კი, მოვიყვანთ კონკრეტულ არგუმენტებს, რომლებიც ნათელს მოფენს იმ გარემოებას, რომ „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-3 პუნქტი და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/1025 ბრძანების მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის გასაჩივრებული ქვეპუნქტები არის კონსტიტუციასთან შეუსაბამო და არღვევს მე-2 თავით დადგენილ ძირითად უფლებებსა და თავისუფლებებს. 1. **კორუფციის რეალური საფრთხე**

’ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, სააგენტო წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალ საჯარო სამართლის იურიდიულ პირს. სააგენტო ახორციელებს საჰაერო ტრანსპორტის ტექნიკური სფეროს რეგულირებას. ხოლო ამავე მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისი ქვეპუნქტების ნორმატიული შინაარსის მიხედვით, სააგენტო ახორციელებს საზედამხედველო და მაკონტროლებელ ფუნქციებს. თავის მხრივ, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N1-1/583 ბრძანების მე-2 მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით, სააგენტოს ერთ-ერთი ძირითად ფუნქციას წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის რეგულირება, მუდმივი ზედამხედველობა და კონტროლი. გამომდინარე აქედან, სახეზეა შემთხვევა, როცა მაკონტროლებელი(სააგენტო) კონტროლქვეშ მყოფ სუბიექტს(ავიაკომპანიას) აიძულებს გარკვეული საფასურის გადახდას, რომელიც პირდაპირ მაკონტროლებლის ანგარიშზე მიემართება(საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N1-1/583 ბრძანების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის ‘’გ’’ ქვეპუნქტი). ცალსახაა, რომ ამ დროს ძალზედ დიდია კორუფციის რისკი, რადგან სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო დამოკიდებული ხდება ავიაკომპანიების მიერ გადახდილ საფასურზე. ეს კი მის კანონიერ, ჯეროვან და მიუკერძოებელ საქმიანობას კითხვის ნიშნის ქვეშ აყენებს. საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტი თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარებაში ერთმნიშვნელოვნად გულისხმობს კორუფციის საფრთხეების, რისკების გამორიცხვას და მის პრევენციას. 1. **მომსახურების საფასურის იურიდიული ბუნება**

ცნება ‘’მომსახურება’’ წარმოადგენს კერძოსამართლებრივი ხასიათის ინსტიტუტს. ამგვარი ურთიერთობები წარმოიშობა მხარეთა შეთანხმების საფუძველზე. მინისტრმა კი ისე გამოსცა ბრძანება და ისე დაადგინა მომსახურების სახეები, ვადები და განაკვეთები, რომ ისეთი მსხვილი ავიაკომპანია როგორიც არის ჯორჯიან ეარვეისი, არ გაუფრთხილებია აღნიშნულის თაობაზე. ეს მოხდა **ცალმხრივად, ერთპიროვნულად, ყოველგვარი კონსულტაციების გარეშე.** უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ ავიაკომპანიისათვის საკმაოდ მძიმე ტვირთია აღნიშნული გადასახადი. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო თავის ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში, რომელიც რეგულირების გადასახადის საქართველოს კონსტიტუციის 94-ე, 30(2) და 21(1) მუხლებთან შესაბამისობას შეეხებოდა ( მოცემულ საქმეში დადგინდა რეგულირების საფასურის აღიშნულ მუხლებთან არაკონსტიტუციურობა), აანალიზებს **ანაზღაურებადი მომსახურების არსს.** კერძოდ, საკონსტიტუციო სასამართლოს შეფასებით ‘’ 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.“( შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ. 5) საგულისხმოა ის გარემოება, რომ ზემოთ მოცემულ მსჯელობაში სასამართლო განმარტავს მომსახურების საფასურის იურიდიული ბუნების არსს. სასამართლო მომსახურებასთან დაკავშირებით ერთმნიშვნელოვნად აღნიშნავს, რომ ურთიერთობები სადაც ხორციელდება შეთავაზებული მომსახურება ანაზღაურებით, მხარეთა შორის მიღწეული შეთანხმების საფუძველზე უნდა ხორციელდებოდეს. უფრო მეტიც, საკითხისადმი მეტი განჭვრეტადობის მიზნით, სასამართლო ამავე გადაწყვეტილებაში აგრძელებს მსჯელობას და ცალსახად აცხადებს, შემდეგს რომ ‘’ **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**’’ ხაზგასასმელია ის გარემოება, რომ სასამართლო მსჯელობს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციაზე. ამჟამად, მას საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ჰქვია და სასამართლოს მსჯელობის ადრესატს კვლავ ეს უკანასკნელი წარმოადგენს. აღსანიშნავია, რომ საკონსტიტუციო სასამართლო ამავე გადაწყვეტილებაში არ დაეთანხმა მოპასუხის პოზიციას იმასთან დაკავშირებით, რომ სატრანსპორტო ადმინისტრაციასა (ამჟამად სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო) და ავიასაწარმოს შორის ურთიერთობების რეგულირება შეთანხმების გზით შეუძლებელია. კერძოდ: ‘’ სასამართლო 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**’’......’’**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.’’......’’ 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.’’) (შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ. 5) გვინდა აღვნიშნოთ და ხაზი გავუსვათ იმ გარემოებას, რომ კანონმა და შემდეგ სამინისტროს ნორმატიულმა აქტმა კვლავ არ გამოარკვია სააგენტოსა და სატრანსპორტო საწარმოებს შორის წარმოშობილი ურთიერთობების იურიდიული ბუნება. ამით მოხდა საკონსტიტუციო სასამართლოს მსჯელობის სრული იგნორირება.ჩვენ, ზემოთ მოგახსენეთ, რომ მომსახურების საფასური წარმოადგენს საკმაოდ მნიშვნელოვანი ოდენობის გადასახადს. იგი მძიმე ტვირთად აწევს ავიაკომპანიას. ამასთან, მოგახსენეთ, რომ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მხრიდან, მომსახურების საფასურის სახეების, ვადებისა და განაკვეთების დადგენისას, ავიაკომპანიისათვის არ შეუტყობინებია არავის და შესაბამისად კომპანიის ჩართვა არ მომხდარა ასეთ მნიშვნელოვან პროცესში. როგორც გადაწყვეტილებაში ჩანს, სასამართლო მომსახურების ასპექტში მხარეთა მონაწილეობის გამორიცხვის შემთხვევას ახასიათებს, **როგორც ცალსახად მიღებულ გადაწყვეტილებას, სადაც სატრანსპორტო საწარმოების სრული იგნორირების პირობებში და მათ დაუკითხავად ხორციელდება ასეთი მნიშვნელოვანი საფასურის დაწესება.** მომსახურების ასპექტზე მსჯელობისას, გვინდა აღვნიშნოთ, რომ დასახელებულ საქმეში,(შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ.) მიუხედავად სასამართლო გადაწყვეტილების არგუმენტაციის მიმართებისა რეგულირების ყოველწლიურ გადასახადთან, იქ აღწერილი„ **მომსახურების სამართლებრივი ბუნება ‘’ მომსახურების საფასურის სახეების, ვადებისა და განაკვეთების სამართლებრივი ბუნების იდენტურია. ორივე შემთხვევაში სახეზეა შეთავაზებული მომსახურება ანაზღაურებით.** გამომდინარე აქედან, სასამართლომ ამ საქმეში, კვლავ წინა გადაწყვეტილებისას გამოყენებული არგუმენტაციით უნდა იხელმძღვანელოს. სასამართლომ, მომსახურების არსის სამართლებრივი ბუნება ცალსახად სწორად გაანალიზა და მისი შეცვლა ყოვლად დაუშვებელია. ცალკე აღსანიშნავია, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მიდგომა მომსახურების იურიდიულ ბუნებასთან დაკავშირებით. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ცნება ‘’მომსახურებას’’, მხოლოდ სახელშეკრულებო ურთიერთობებთან მიმართებაში მოიაზრებს. კანონში ვერ ვნახავ ჩანაწერს, სადაც მომსახურების გაწევა დასაშვებია ცალმხრივად, მხარის იგნორირებისა და დაუკითხაობის პირობებში. გამომდინარე აქედან, „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/1025 ბრძანების გასაჩივრებული ნომრები რომლებიც მომსახურების არსისა და მნიშვნელობის სრულ იგნორირებას ახდენს და ცალსახად ეწინააღმდეგება საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს მიერ გაკეთებულ განმარტებას, არაკონსტიტუციურად უნდა იქნეს ცნობილი კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტთან და 21 მუხლის პირველ პუნქტთან მიმართებით. 1. **მომსახურების საფასურის დუბლირება**

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/1025 ბრძანების მე-3 მუხლის მიხედვით, მომსახურების გადასახადის გადამხდელები არიან არა მხოლოდ ავიაკომპანიები არამედ სხვა სუბიექტებიც. კერძოდ: აეროპორტები და საქაერონავიგაცია, ავიაკომპანიები, საწვავით გასამართი კომპანიები, ყველა სხვა ავიასაწარმო (გადაყვანა გადაზიდვების მოცელობების სარეალიზაციო სარეალიზაციო სააგენტოები, საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოები, საბორტო კვების საწარმოები, ავიასაწვავსარეცხები მასალებით გასამართი საწარმოები, სატვირთო გადაზიდვების ტერმინალები, საავიაციო დაწესებულებები, ავიამომსახურების საწარმოები). ისინი იხდიან მომსახურების საფასურს. თავის მხრივ, ავიაკომპანია ჯორჯიან ეარვეისი სტაბილური ოპერირებისათვის მათ მომსახურებას საჭიროებს. შესაბამისად, ავიაკომპანიის მიმართ გაწეულ მომსახურების ტარიფში შედის ასევე მომსახურების გამწევის მიერ გადახდილი მომსახურების საფასური. ირიბი გზით, ავიაკომპანიას უხდება იმ სუბიექტთა მომსახურების საფასურის გადახდაც, რომელ საფასურსაც ისინი სააგენტოს მომსახურების სანაცვლოდ უხდიან. როგორც მოგახსენეთ, დასახელებული სუბიექტები ზრდიან საკუთარი მომსახურების განაკვეთს, რათა თავის მხრივ მათ დაფარონ სააგენტოს მიმართ გადასახდელი მომსახურების საფასური. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლომ საქმეზე შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ’’ რომელიც როგორც მოგახსენეთ რეგულირების საფასურის არაკონსტიტუციურობას შეეხობოდა და რეგულირების საფასურის არსის ერთ-ერთ მთვარ კომპონენტად მომსახურების საფასური დაასახელა აღნიშნა შემდეგი: ‘’ ავიასაწარმოების 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, ავიასაწვავსარეცხები 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. მნიშვნელოვანია ის გარემოება, რომ ამჟამად „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ” საქართველოს კანონის 22-ე მუხლის პირველი პუნქტის ‘’ბ’’ ქვეპუნქტი კანონიდან ამოღებულია, თუმცა შინაარსობრივი თვალსაზრისით მომსახურების საფასურის გადამხდელებს აღნიშნული საფასური კვლავ შეაქვთ თავიანთი მომსახურების საფასურში. სააგენტოსათვის გადასახდელი მომსახურების საფასურს ავიაკომპანია ასახავს ბილეთის ტარიფში და ამ გზით ფარავს ის სააგენტოს მიმართ წარმოშობილ ვალდებულებებს. შესაბამისად, ყოველგვარი აზრი იმის თაობაზე, რომ ავიაკომპანიის ბილეთის ტარიფს მომსახურების საფასური არ ზრდის აზრს მოკლებულია. საკონსტიტუციო სასამართლომ ცალსახად მიუთითა, რომ ავიაკომპანიას აღნიშნული საფასურის გადახდა უწევს ბილეთის ტარიფის მატების გზით. ბილეთის ფასის მატება კი უარყოფითად მოქმედებს ავიაკომპანიის შემოსავალზე, რადგან, ამგვარ პირობებში ბუნებრივია მცირდება მგზავრთა და ტვირთის გამგზავნთა რაოდენობა. ამასთან, სასამართლოს შეფასებით, ამგვარი მიდგომით ილახება მგზავრთა(მომხმარებელთა) ინტერესები, რომელიც ასევეა დაცული საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტით. (შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ 7.) ცალკე უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ მგზავრთა ინტერესების შელახვა პირდაპირ დაკავშირებულია ავიაკომპანიის ინტერესების შელახვასთან, ვინაიდან ავიაკომპანიის ფინანსური სტაბილურობისათვის მომხმარებელთა ნაკადის შემცირებას(ბილეთის ტარიფის მატების გზით) მძიმე ზიანს მოაქვს.მნიშვნელოვანია, რომ სასამართლო ბილეთის ტარიფის მატების ასპექტს რეგულირების ყოველწლიური საფასურის კონტექსტში განიხილავს. თუმცა, სასამართლო თავადვე აღნიშნავს, რომ სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირება გულისხმობს შეთავაზებულ მომსახურებას ანაზღაურებით. უფრო მარტივად რომ ვთქვათ, შეთავაზებული მომსახურება ანაზღაურებით ზრდის ბილეთის ტარიფს. ნათელია, რომ სახეზეა ანალოგიური სიტუაცია, როცა მომსახურების საფასურის დადგენით იზრდება ბილეთის ფასი და შესაბამისად მცირდება მომხმარებელი, ავიაკომპანია კი საგრძნობლად ზარალდება. 1. **დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენება**

როცა ვსაუბრობთ, დომინირებულ მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებაზე, აქცენტს უმთავრესად სამინისტროს პოზიციურ მდგომარეობაზე ვაკეთებთ. კანონისა და შემდეგ მინისტრის ბრძანების მიხედვით, სრული იგნორირების პირობებში ჩვენ ვალდებულები გავხდით მიგვეღო სააგენტოს მხრიდან უპირობო მომსახურება. კანონმდებლობის მიხედვით, სააგენტო ქვეყანაში წარმოადგენს ერთადერთ ორგანოს, რომელიც სამოქალაქო ავიაციის რეგულირებას, მუდმივ ზედამხედველობასა და კონტროლს ახორცილებს.( საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/583 ბრძანების მე-2 მუხლის მე-3 პუნქტის ‘’ა’’ ქვეპუნქტი)სხვა ალტერნატივა არ არსებობს, რაც იმას ნიშნავს, რომ ნებისმიერი ავიაკომპანია, (მათ შორის შპს ‘’ჯორჯიან ეარვეისი’’ რომელსაც სურს საქართველოს საავიაციო ბაზარზე საქმიანობის განხორცილება, ავტომატურად უკავშირდება სააგენტოს კომპეტენციის სფეროს, ვინაიდანსააგენტოს მონაწილეობისა და გაცემული სათანადო ნებართვების გარეშე შპს ‘’ჯორჯიან ეარვეისი’’ ვერ განახორციელებს ოპერირებას. როგორც ზემოთ მოგახსენეთ, საკონსტიტუციო სასამართლომ საქმეში შპს „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“ საქართველოს პარლამენტის და საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს წინააღმდეგ’’ დაადგინა, რომ ანაზღაურებადი მომსახურების განხორცილება შესაძლებელი უნდა იყოს მხოლოდ მხარეთა შეთანხმებით. სასამართლოს შეფასებით, თავიდან უნდა იქნეს აცილებული მომსახურების საფასურის ( განსაკუთრებით ასეთი მნიშვნელოვანი ოდენობის საფასურის, რასაც დღეს ავიაკომპანია იხდის) **ცალმხრივად, დაუკითხავად და სატრანსპორტო საწარმოების სრული იგნორირების პირობებში დაწესება.****სამინისტრომ, საკუთარი დომინირებული მდგომარეობა ბოროტად გამოიყენა, როდესაც დისკრეციულად, ყოველგვარი შეთანხმებისა და შეტყობინების გარეშე, გადაწყვიტა მომსახურების სახეების, ვადებისა და საფასურის განაკვეთების დადგენა.** **საერთაშორისო რეგულაციები დომინირებულ მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებასთან დაკავშირებით**ეგზისტენციალურად მნიშვნელოვანია **ევროკავშირის კონკურენციის პოლიტიკა დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებასთან დაკავშირებით,** ვინაიდანიგისაბაზრო ეკონომიკის ძირეულ საფუძვლებს ეფუძნება. **ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულება,** **(TFEU)** რომელსაც სხვაგვარად ევროკავშირის კონკურენციის სამართალსაც უწოდებენ, არეგულირებს დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების საკითხებს. მოცემული ხელშეკრულების 102-ე  მუხლი ‘’ა’’ და ‘’ბ’’ ქვეპუნქტების თანახმად, დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებად მიიჩნევა: **ა) პირდაპირ ან არაპირდაპირ არასამართლიანი გასაყიდი ან შესაძენი ფასების ან ვაჭრობის სხვა რომელიმე არასამართლიანი პირობის დაწესება;****ბ)მომხმარებლის საზიანოდ წარმოების, ბაზრების ან ტექნიკური განვითარების შეზღუდვა.**‘’ა’’-ევროკავშირის მიერ, პირდაპირი და არასამართლიანი ფასების დაწესებასთან დაკავშირებული დანაწესი, რომ აშკარად დარღვეულია ჩანს იმ გარემოებიდან, რომ მომსახურების სახეები, ვადები და საფასურის განაკვეთების დადგენისას მინისტრი მოქმედებდა ცალმხრივად, ყველასგან დაუკითხავად და სატრანსპორტო საწარმოების სრული იგნორირების პირობებში . **სამართლიანი პირობები მოითხოვს განჭვრეტადობას, სიცხადეს, სიზუსტეს, სამართლებრივი აქტების წყაროებზე ხელმისაწვდომობას და ყოველგვარი გაურკვევლობისა და ეჭვის გამორიცხვას.** როგორც ზემოთ მოგახსენეთ, შესაძენი მომსახურების ფასი ანუ ის ღირებულება, რასაც ავიაკომპანია უხდის სააგენტოს მომსახურებაში, ყოვლად დაუდგენელი და გაურკვეველია. ჩვენ არ გაგვაჩნია ინფორმაცია რა პრინციპებისა და სტანდარტების მიხედვითა არის დადგენილი მომსახურების სახეები, ვადები და განაკვეთები, ვინაიდან სამინისტრომ ამ პროცესში მონაწილეობის შესაძლებლობა არ მოგვცა.‘’ბ’’-ამასთან, ცალსახად ნათელია, რომ ავიაკომპანია ჯორჯიან ეარვესითვის, როგორც სააგენტოს მომხმარებელისთვის, მომსახურების საფასურის ტვირთი შემზღუდველია. ბილეთის ტარიფის ზრდით მცირდება მომხმარებელი და შესაბამისად ხელი ეშლება ავიაკომპანიის განვითარებას. კომპანიის განვითარება ასევე ფერხდება ახალი ბაზრებისა და ტექნიკური განვითარების კუთხით, რადგან ახალი ბაზრების ათვისებას და ტექნიკურ განვითარებას ესაჭიროება დამატებითი სახსრები. ავიაკომპანიის ფინანსური სტაბილურობისათვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია, რომ მის მომსახურებას იყენებდეს რაც შეიძლება მეტი პირი. მომსახურების საფასური კი კომპანიის მომხმარებლების შემცირების უმთავრესი მიზეზია. შესაბამისად, კომპანიას უჭირს ახალი ბაზრების ათვისება და ტექნიკური განვითარება. **ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის,** (შემდგომში ასოცირების შეთანხმება**)** რომელიცსაქართველოსთან მიმართებით ძალაშია 2016 წლის პირველი ივლისიდან, საკითხთან დაკავშირებით ძალზედ მნიშვნელოვან ჩანაწერს შეიცავს. თავდაპირველად, ამის ნათელ მაგალითს ვხვდებით პრეამბულაში, სადაც ჩამოყალიბებულია აქტის მიღების მიზეზები, მისი ძირითადი პრინციპები და მთავარი მიზნები. კერძოდ: მხარეებს’’ სჯერათ რა, რომ წინამდებარე შეთანხმება შექმნის მხარეებს შორის **ეკონომიკური ურთიერთობებისა და უპირველეს ყოვლისა,** **ვაჭრობისა და ინვესტიციების განვითარებისათვის ახალ გარემოს და წაახალისებს კონკურენციას, რაც წარმოადგენს ეკონომიკური რესტრუქტურიზაციისა და მოდერნიზაციისთვის უმნიშვნელოვანეს ფაქტორებს**’’. ცალსახაა, რომ მომსახურების საფასურის დისკრეციულად, ერთპიროვნულად, ყოველგვარი შეთანხმებისა და კონსულტაციების გარეშე დადგენა კი არ ახალისებს ან/და ანვითარებს ვაჭრობას, ინვესტიციებსა და კონკურენციას, არამედ პირიქით ზღუდავს მას. მოგეხსენებათ, პრეამბულაში დასახელებული მიზნების მიღწევას ესაჭიროება თავისუფალი მეწარმეობისა და კონკურენციის განვითარება, დაცული საკუთრება და იმ საფუძვლების პატივისცემა, რასაც აღნიშნული უფლებები ეფუძნება. მეტად მნიშვნელოვანი და სკულპულოზური ჩანაწერია გაკეთებული ასოცირების შეთანხმების 95 -ე მუხლში, რომელიც ლიცენზირებისა და საკვალიფიკაციო პროცედურების საკითხს შეეხება. კერძოდ: ‘’**ლიცენზირებისა და საკვალიფიკაციო პროცედურების, ასევე ფორმალური მხარე უნდა იყოს რაც შეიძლება მარტივი და ზედმეტად არ უნდა გაართულოს ან შეაფერხოს მომსახურების განხორციელება. ნებისმიერი სალიცენზიო მოსაკრებელი​, რომელიც შეიძლება დაეკისროს განმცხადებლებს მათი განაცხადიდან გამომდინარე, უნდა იყოს გონივრული და შესაბამისი ავტორიზაციის პროცედურის ხარჯის პროპორციული**’’. მოცემულ ჩანაწერში მთავარი აქცენტი გადატანილია იმ გარემოებაზე, რომ ლიცენზიის მოპოვებისათვის არსებული ნებისმიერი მოსაკრებელი, რომელიც შესაძლოა დაეკისროს განმცხადებელს უნდა იყოს **გონივრული და ავტორიზაციის პროცედურის ხარჯის პროპორციული.** როგორც მოგახსენეთ, მინისტრმა ისე გამოსცა ბრძანება და ისე დაადგინა მომსახურების სახეები, ვადები და განაკვეთები, რომ ჯორჯიან ეარვეისი არ გააფრთხილა აღნიშნულის თაობაზე. ეს მოხდა **ცალმხრივად, ერთპიროვნულად, ყოველგვარი კონსულტაციების გარეშე.** შესაბამისად, გონივრულობასა და პროპორციულობაზე მსჯელობა საღ აზრს მოკლებულია, ვინაიდან გაურკვეველია რა კრიტერიუმებსა და სტანდარტებს ეფუძნება მომსახურების სახეები, ვადებისა და განაკვეთები. **დასკვნა**ზემოთქმული არგუმენტაციიდან გამომდინარე მივიჩნევთ, რომ „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ’’ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-3 პუქნტისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის N 1-1/1025 ბრძანებით დამტკიცებული დებულების მე-3 მუხლის გასაჩივრებული პუნქტების/ქვეპუნქტების ის ნორმატიული შინაარსი, რომელის მიხედვით დასაშვებია მომსახურების სახეების, ვადების და საფასურის განაკვეთების დადგენა მხარეთა შეთანხმების გარეშე- ქმნის კორუფციის რეალური საფრთხეს, ეწინააღმდეგება მომსახურების არსის იურიდიულ ბუნებას, ახდენს მომსახურების საფასურების დუბლირებას და დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენებას. შესაბამისად, იგი თავისი შინაარსით წარმოადგენს სამოქალაქო ავიაციის დარგში ხელის-შემშლელ გარემოებას სატრანსპორტო საწარმოსთვის და ეწინააღმდეგება საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-2 და 21-ე მუხლის პირველ პუნქტებს.  |

|  |
| --- |
| **III. შუამდგომლობები შენიშვნა 6** |
|   |
| ა. შუამდგომლობა (შუამდგომლობები) მოწმის, ექსპერტის ან/და სპეციალისტის მოწვევის თაობაზე. **შენიშვნა 7** |
|  |
| ბ. შუამდგომლობა სადავო ნორმის მოქმედების შეჩერების თაობაზე. **შენიშვნა 8** |
|  |
| გ. კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა სახის შუამდგომლობები. **შენიშვნა 9** |
|  |

|  |
| --- |
| **IV.თანდართული დოკუმენტების სია** |
|  |
| ა. *დოკუმენტები, რომლებიც სავალდებულოა ერთვოდეს სარჩელს (გთხოვთ, მონიშნოთ შესაბამისი უჯრა)* |
| 1. სადავო ნორმატიული აქტის ტექსტი.  | X |
| 2. მოსარჩელის წარმომადგენლის (წარმომადგენელთა) უფლებამოსილების დამადასტურებელი დოკუმენტი.  | X  |
| 3. სახელმწიფო ბაჟის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი.  | X  |
| 4. კონსტიტუციური სარჩელის ელექტრონული ვერსია.  | X |
|  |
| *ბ. სხვა დოკუმენტები:* |
|  |
| 1.2. |

|  |
| --- |
| **საკონსტიტუციო სამართალწარმოების მონაწილენი მოვალენი არიან, კეთილსინდისიერად გამოიყენონ თავიანთი უფლებები. საკონსტიტუციო სასამართლოსათვის წინასწარი შეცნობით ყალბი ცნობების მიწოდება იწვევს კანონით გათვალისწინებულ პასუხისმგებლობას („საკონსტიტუციო სამართალწარმოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე–14 მუხლი)** |
| მოსარჩელის ხელმოწერა: | თარიღი:  |