**№1/7/1437 ქ. ბათუმი, 2023 წლის 22 სექტემბერი**

**კოლეგიის შემადგენლობა:**

ვასილ როინიშვილი - სხდომის თავმჯდომარე, მომხსენებელი მოსამართლე;

ევა გოცირიძე - წევრი;

გიორგი კვერენჩხილაძე - წევრი.

**სხდომის მდივანი:** მანანა ლომთათიძე.

**საქმის დასახელება:** „შპს ეპიცენტრი“ საქართველოს მთავრობისა და საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ.

**დავის საგანი:** „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-5 პუნქტის სიტყვების „საფასურები განისაზღვრება“ და „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილების №2 დანართის ვერტიკალურ სვეტში „საფასურები“ მითითებული ყველა მონაცემის (2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქცია) და ხსენებული დანართის შენიშვნის (2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქცია) კონსტიტუციურობა საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებთან მიმართებით.

**საქმის განხილვის მონაწილენი:** მოსარჩელე მხარის წარმომადგენელი - ლევან ალაფიშვილი; მოპასუხის, საქართველოს პარლამენტის წარმომადგენელი - ქრისტინე კუპრავა; მოპასუხის, საქართველოს მთავრობის წარმომადგენლები - საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციის სამართლებრივი უზრუნველყოფის სამმართველოს უფროსი სპეციალისტი გიორგი ლელაძე და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის უფროსის მოადგილე ერეკლე კეჟერაშვილი.

# **Iაღწერილობითი ნაწილი**

1. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2019 წლის 6 აგვისტოს კონსტიტუციური სარჩელით (რეგისტრაციის №1437) მომართა „შპს ეპიცენტრმა“. №1437 კონსტიტუციური სარჩელი საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს პირველ კოლეგიას, არსებითად განსახილველად მიღების საკითხის გადასაწყვეტად, გადმოეცა 2019 წლის 7 აგვისტოს. №1437 კონსტიტუციური სარჩელზე საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს პირველი კოლეგიის განმწესრიგებელი სხდომა, ზეპირი მოსმენის გარეშე, გაიმართა 2019 წლის 7 ნოემბერს. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს პირველი კოლეგიის 2019 წლის 7 ნოემბრის №1/10/1437 საოქმო ჩანაწერით, №1437 კონსტიტუციური სარჩელი ნაწილობრივ იქნა არსებითად განსახილველად მიღებული. №1437 კონსტიტუციური სარჩელის არსებითი განხილვის სხდომა, ზეპირი მოსმენით, გაიმართა 2020 წლის 28 თებერვალს.
2. №1437 კონსტიტუციურ სარჩელში საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოსადმი მომართვის სამართლებრივ საფუძვლებად მითითებულია: საქართველოს კონსტიტუციის 31-ე და 34-ე მუხლები, მე-60 მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი, „საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტი, 31-ე და 311 მუხლები და 39-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი.
3. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-5 პუნქტის თანახმად, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მიმართ მოთხოვნები, მისი პერიოდულობა და საფასურები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით. „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის (შემდეგში „ტექნიკური რეგლამენტი“) №2 დანართით (2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქცია) და ამავე დანართის შენიშვნით (2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქცია) განსაზღვრულია სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების კონკრეტული საფასურები.
4. საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, საკუთრებისა და მემკვიდრეობის უფლება აღიარებული და უზრუნველყოფილია, ხოლო ამავე მუხლის მე-2 პუნქტი ადგენს საზოგადოებრივი საჭიროებისათვის საკუთრების უფლების შეზღუდვის წესს.
5. კონსტიტუციური სარჩელის თანახმად, სადავო აქტებით საქართველოს მთავრობას უფლება აქვს, განსაზღვროს ავტომობილების ტექნიკური ინსპექტირების საფასური ფიქსირებული თანხის ოდენობით. მოსარჩელე განმარტავს, რომ ავტომობილების ტექნიკური ინსპექტირება წარმოადგენს ორ კერძო სუბიექტს შორის არსებულ სახელშეკრულებო ურთიერთობას, შესაბამისად, ამ მომსახურების საფასური უნდა დადგინდეს თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების პრინციპიდან გამომდინარე. მოსარჩელე მხარე მიიჩნევს, რომ სახელმწიფოს არ აქვს უფლება, ჩაერიოს ორ კერძო სუბიექტს შორის არსებულ კერძოსამართლებრივ ურთიერთობაში და დაადგინოს მომსახურების ფიქსირებული საფასური.
6. მოსარჩელის პოზიციით, ავტომობილების ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრს უნდა შეეძლოს, თავად განსაზღვროს მის მიერ გაწეული მომსახურების საფასური განხორციელებული ინვესტიციის, ხარჯების, მოგებისა და შემოსავლის მიხედვით. ამის საპირისპიროდ, სადავო აქტებით საქართველოს მთავრობამ დაადგინა მომსახურების კონკრეტული საფასური, თუმცა გაურკვეველია, თუ რა პრინციპებზე დაყრდნობით ან გათვლით მოხდა ყველა ბიზნეს კომპანიის მიერ გაწეული მომსახურებისათვის ერთი და იმავე საფასურის განსაზღვრა. მოსარჩელე მიიჩნევს, რომ სადავო ნორმები ითვალისწინებს ბიზნესში არალეგიტიმურ და დაუსაბუთებელ ჩარევას, რითაც იზღუდება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრის საკუთრების უფლება.
7. მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი არგუმენტაციით, ზოგადად, ამ სფეროში მომსახურების საფასურის განსაზღვრა არ უნდა ხდებოდეს სახელმწიფოს მიერ, რამდენადაც ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება კანონმდებლობით განსაზღვრული არ არის არც ეკონომიკის რეგულირებად სფეროდ და არც სალიცენზიო ან სანებართვო საქმიანობად. ამასთანავე, მოსარჩელე მიუთითებს, რომ, თუ კანონმდებლობის შესაბამისად, ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება განისაზღვრება როგორც ლიცენზირებადი ან რეგულირებადი სფერო, სახელმწიფოს შეეძლება, შეიმუშაოს შესაბამისი რეგულაციები, მათ შორის, მომსახურების ფასის განსაზღვრის ნაწილშიც. მოსარჩელის განმარტებით, რამდენადაც ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, კანონმდებლობის შესაბამისად, მიჩნეული არ არის რეგულირებად ან ლიცენზირებად სფეროდ, სახელმწიფოს არ გააჩნია ამ მომსახურების ფასის განსაზღვრის უფლებამოსილება. შესაბამისად, მისი პოზიციით, მომსახურების ფასი უნდა განისაზღვრებოდეს ინსპექტირების ცენტრსა და მომხმარებელს შორის დადებული ხელშეკრულებით და არა ნორმატიული აქტით. აქედან გამომდინარე, მოსარჩელე მიიჩნევს, რომ საკუთრების უფლების დარღვევას იწვევს, ერთი მხრივ, ზოგადად, სახელმწიფოს მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის უფლებამოსილება, ხოლო, მეორე მხრივ, ამ მომსახურების საფასურის ფიქსირებული ოდენობის დადგენა.
8. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მოსარჩელე მიუთითებს, რომ სადავო რეგულაციები არღვევს საქართველოს კონსტიტუციის მოთხოვნებს და არაკონსტიტუციურად უნდა იქნეს ცნობილი. მოსარჩელე, საკუთარი არგუმენტაციის გასამყარებლად, მიუთითებს საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს პრაქტიკაზე.
9. მოპასუხის, საქართველოს პარლამენტის წარმომადგენლის პოზიციით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებსა და მოქალაქეებს შორის არსებული ურთიერთობა არ განეკუთვნება კერძო სამართლის სფეროს. მისი განმარტებით, აღნიშნული ურთიერთობის უკან დგას მთელი რიგი საჯაროსამართლებრივი სიკეთეები, რომელთა დაცვის პოზიტიური ვალდებულებაც გააჩნია სახელმწიფოს. სწორედ ამ პოზიტიური ვალდებულების ჭრილში, სახელმწიფომ შეიმუშავა ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პერიოდული დათვალიერების (ინსპექტირების) სისტემა, რომლითაც უზრუნველყო არა მხოლოდ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დაცულობა, არამედ გარემოს დაბინძურებასთან დაკავშირებული საკითხების მოწესრიგებაც. მოპასუხე მხარის მოსაზრებით, მართალია, სადავო ნორმა, საკუთრების უფლებაში ჩარევის მეშვეობით, ადგენს ზოგად უფლებამოსილებას მთავრობის მიმართ, განსაზღვროს ამ სფეროში ტექინსპექტირების ცენტრის აკრედიტაციისთვის შესაბამისი მოთხოვნები, მომსახურების პირობები და კონკრეტული საფასურები, თუმცა აღნიშნული ავტომატურად არ იწვევს საკუთრების უფლების დარღვევას, არამედ სახელმწიფოს მხრიდან თავისი პოზიტიური ვალდებულების ფარგლებში განხორციელებული სამართლებრივი ღონისძიებები, რომლებიც ემსახურება საერთო საზოგადოებრივი ინტერესის მქონე საკითხების დარეგულირებას, გამართლებულია ღირებული საჯარო ლეგიტიმური მიზნის მისაღწევად და აკმაყოფილებს კონსტიტუციით დადგენილი საკუთრების უფლების შეზღუდვის სტანდარტებს. საქართველოს პარლამენტის წარმომადგენლის აზრით, გერმანული კანონმდებლობის მსგავსად, სახელმწიფოს ამგვარი რეგულაციები მიეკუთვნება არაპირდაპირ საჯარო მმართველობის სფეროს.
10. მოპასუხე მხარის, საქართველოს მთავრობის წარმომადგენლები ასევე არ დაეთანხმნენ მოსაზრებას იმასთან დაკავშირებით, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრსა და მოქალაქეს შორის ურთიერთობა წარმოადგენს კერძოსამართლებრივ გარიგებას. მათი პოზიციით, ამ სფეროში მომსახურების მიღება განეკუთვნება არაპირდაპირ საჯარო მმართველობას. ამასთანავე, მოპასუხე მხარის პოზიციით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სისტემის ჩამოყალიბება განაპირობა როგორც საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის, ასევე ატმოსფერულ ჰაერში გამონაბოლქვით დაბინძურების შემცირების მიზანმა. აღნიშნულ რეფორმას საფუძველი ჩაეყარა 2018 წელს და, მათ შორის, მიზნად ისახავდა ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ერთ-ერთი ვალდებულების შესრულებასაც. ამასთანავე, მთავრობის წარმომადგენლების მოსაზრებით, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება წარმოადგენს სახელმწიფოს პოზიტიურ ვალდებულებას, რომლის ფარგლებშიც დაგეგმილი ღონისძიებების აღსრულებით, სახელმწიფომ ეფექტიანი და აქტიური მუშაობის შედეგად, შესაძლებელია თავიდან აიცილოს საგზაო შემთხვევები და გარემოს დაბინძურება. მათი განმარტებით, საგზაო უსაფრთხოების კუთხით არსებობს ღონისძიებების დაგეგმვისა და განხორციელების ორი ძირითადი მიდგომა. ერთი მიმართულებაა სახელმწიფოს მიერ პრევენციული ღონისძიებების განხორციელება, ხოლო მეორე - რეაქტიული ღონისძიებები. სახელმწიფოს მიერ შემუშავებულ პროაქტიულ ანუ პრევენციულ ღონისძიებებს შორის ხვდება პერიოდული ტექინსპექტირება, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გამართულობა და მათი უსაფრთხო გადაადგილება საავტომობილო გზებზე. მოპასუხე მხარის, საქართველოს მთავრობის წარმომადგენელთა არგუმენტაციით, კავშირი საგზაო უსაფრთხოებასთან დასტურდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გაუმართაობის გამო მომხდარი საგზაო შემთხვევების შესახებ ჩატარებული კვლევებით, რომელთა თანახმად, მათი პროცენტული მაჩვენებელი, დაახლოებით, 15%-ია. საფასურების განსაზღვრასთან დაკავშირებით კი, მოპასუხის წარმომადგენელთა აზრით, სახელმწიფო ასევე იცავს მომხმარებელთა ინტერესებს, რათა თავიდან იქნეს აცილებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექინსპექტირების ცენტრების მიერ ხელოვნურად საფასურების გაზრდა/შემცირება საკუთარი ინტერესების სასარგებლოდ. მათი მოსაზრებით, საჯარო მიზანი იმდენად ღირებულია, რომ ამ სფეროში კერძოსამართლებრივი თავისუფლება და სახელმწიფოს როლის აბსოლუტური გამორიცხვა დააზარალებდა მოქალაქეებს და ადგილი ექნებოდა კერძო სუბიექტების პირად ინტერესებზე მორგებული მომსახურების პირობებისა და საფასურის დადგენას, რაც, თავის მხრივ, ნეგატიურად აისახებოდა მომსახურების ხარისხზეც.

# **IIსამოტივაციო ნაწილი**

1. განსახილველ საქმეზე მოსარჩელე მხარე სადავო ნორმების არაკონსტიტუციურად ცნობას ითხოვს საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებთან მიმართებით. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო მიზანშეწონილად მიიჩნევს, შეაფასოს, რა სახის სამართლებრივ ურთიერთობასთან არის დაკავშირებული სადავო ნორმების მოქმედება, რამდენად აკმაყოფილებს კონსტიტუციურ მოთხოვნებს საკანონმდებლო ორგანოს მიერ ამგვარი სამართლებრივი ურთიერთობის მომწესრიგებელი რეგულაციების მთავრობისთვის დელეგირების საკითხი და არის თუ არა ეს იმგვარი საფასური, რომელიც აუცილებლად მოითხოვს სახელმწიფოს იზოლირებას მის გამოთვლასა და განსაზღვრაში.

## **სადავო აქტში განხორციელებული რედაქციული ცვლილება**

1. კონსტიტუციური სარჩელით სადავოა, მათ შორის, „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილების №2 დანართის ვერტიკალურ სვეტში „საფასურები“ მითითებული ყველა მონაცემის (2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქცია) და ხსენებული დანართის შენიშვნის (2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქცია) კონსტიტუციურობა საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებთან მიმართებით. „„ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 დეკემბრის №562 დადგენილების პირველი მუხლის მე-2 პუნქტის საფუძველზე, დანართი №2 ჩამოყალიბდა ახალი რედაქციით. აღნიშნული დადგენილება საქართველოს საკანონმდებლო მაცნეში გამოქვეყნდა 2022 წლის 12 დეკემბერს და ამავე დადგენილების მე-2 მუხლის შესაბამისად, დადგენილების შეცვლილი რედაქცია ამოქმედდა 2023 წლის პირველი თებერვლიდან.
2. განხორციელებული ცვლილების შედეგად, მოსარჩელისთვის პრობლემური, შემზღუდავი წესი დარჩა უცვლელი. როგორც ცვლილებამდელი, ასევე დღეს მოქმედი სადავო დანართის ვერტიკალურ სვეტში „საფასურები“ მითითებული ყველა მონაცემი და ხსენებული დანართის შენიშვნა ადგენს სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექინსპექტირების მომსახურების შესაბამის თანხას. ცვლილება შეეხო განმეორებითი ინსპექტირების საფასურს. კერძოდ, 2023 წლის პირველ თებერვლიდან განმეორებითი ინსპექტირება სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის გახდა ფასიანი, რისთვისაც დადგინდა შესაბამისი საფასურები. ამდენად, ცვლილება არ შეხებია მოსარჩელის მხრიდან სადავოდ გამხდარ ოდენობებს.
3. საკონსტიტუციო სასამართლოს დადგენილი პრაქტიკის მიხედვით, „ნორმის ახლებურად ჩამოყალიბება ძველი ნორმის ძალადაკარგულად ცნობას თავისთავად გულისხმობს“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2014 წლის 24 ივნისის №1/3/559 განჩინება საქმეზე „შპს „გამომცემლობა ინტელექტი“, შპს „გამომცემლობა არტანუჯი“, შპს „გამომცემლობა დიოგენე“, შპს „ლოგოს პრესი“, შპს „ბაკურ სულაკაურის გამომცემლობა“, შპს „საგამომცემლო სახლი ტრიასი“ და საქართველოს მოქალაქე ირინა რუხაძე საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების მინისტრის წინააღმდეგ“, II-4). შესაბამისად, დასახელებული დანართი №2 ძალადაკარგულია, თუმცა საყურადღებოა, რომ განხორციელებული რედაქციული ცვლილების შედეგად ჩამოყალიბებული სადავო ვერტიკალურ სვეტში „საფასურები“ მითითებული ყველა მონაცემი აბსოლუტურად იდენტურია 2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქციისა, მათ შორის, იგი არ შეცვლილა არათუ შინაარსობრივი თვალსაზრისით, არამედ სადავო ცვლილება არ შეხებია მის ტექნიკურ მხარესაც. შესაბამისად, ახლად ჩამოყალიბებული რედაქციის ფარგლებში, წინამდებარე სარჩელით სადავო ნორმას რაიმე ფორმით ცვლილება არ შეხებია.
4. საკონსტიტუციო სასამართლოს განმარტებით, „ისეთ შემთხვევებში, როდესაც სადავო ნორმა, ახალი რედაქციის ფარგლებში ყალიბდება იმგვარად, რომ მასში არ შედის არანაირი შინაარსობრივი თუ გრამატიკული ცვლილება, შეუძლებელია იგი საკონსტიტუციო სამართალწარმოების მიზნებისთვის ძალადაკარგულ ნორმად იქნეს მიჩნეული. ხსენებულის დაშვება და, ფორმალურად, ყოველგვარი რედაქციული ცვლილების დროს სადავოდ გამხდარი ნორმის ძალადაკარგულად მიჩნევა, ერთი მხრივ, საფრთხეს შეუქმნიდა საკონსტიტუციო კონტროლის მექანიზმის ეფექტიანობას და წინააღმდეგობაში მოვიდოდა ადამიანის უფლებების დაცვასთან, მეორე მხრივ, კი დააზიანებდა პროცესის ეკონომიურობის უმნიშვნელოვანეს პრინციპს“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2022 წლის 4 ნოემბრის №1/8/926 გადაწყვეტილება საქმეზე „გიორგი ლოგუა საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-7).
5. ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საკითხის გადაწყვეტისას სასამართლო მხედველობაში იღებს, რომ სადავო ნორმას წარმოადგენს „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილების №2 დანართის ვერტიკალურ სვეტში „საფასურები“ მითითებული ყველა მონაცემის კონსტიტუციურობა. გარდა ამისა, მოსარჩელე სადავოდ ხდის ხსენებული დანართის შენიშვნას, რომელშიც ასევე განხორციელდა ცვლილება. შენიშვნის 2023 წლის პირველ თებერვლამდე მოქმედი რედაქციის (რომელიც მოსარჩელემ სადავოდ გახადა) შესაბამისად, M1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც აღჭურვილნი არიან მხოლოდ ელექტროძრავით, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასური განისაზღვრებოდა 48 ლარით და არ არსებობდა განმეორებითი ინსპექტირებისთვის დამატებითი საფასურის გადახდის საჭიროება. განხორციელებული ცვლილების საფუძველზე კი, ზემოხსენებული კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირებისთვის დამატებით საფასურად განისაზღვრა თანხა 15 ლარის ოდენობით. ამდენად, მართალია, განხორციელებული ცვლილების საფუძველზე, სადავო ნორმას დაემატა ახალი მოცემულობა, თუმცა იგი შინაარსობრივად არ ცვლის მოსარჩელის მიერ სადავოდ გამხდარ შინაარსს. შესაბამისად, საკონსტიტუციო სასამართლო მიუთითებს, რომ ხსენებული დანართის შენიშვნის კონსტიტუციურობასთან დაკავშირებით, მხედველობაში მიიღებს „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილების №2 დანართის შენიშვნის პირველ წინადადებას, რომელიც შეეხება M1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის 48 ლარის ოდენობით განსაზღვრას. საკონსტიტუციო სასამართლო მის კონსტიტუციურობას შეაფასებს საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებთან მიმართებით.

## **სადავო ნორმების კონსტიტუციურობა საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებთან მიმართებით; საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველი და მეორე პუნქტებით დაცული სფერო**

1. საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, „საკუთრების და მემკვიდრეობის უფლება აღიარებული და უზრუნველყოფილია“. დასახელებული კონსტიტუციური დებულება განამტკიცებს საკუთრების უფლებას. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს არაერთხელ აღუნიშნავს, რომ საკუთრების უფლება ადამიანის ბუნებითი უფლებაა, ხოლო მისი როგორც ინსტიტუტის კონსტიტუციურსამართლებრივი გარანტირება და პირისთვის საკუთრების უფლების დაცვის საკმარისი საშუალებების მინიჭება სასიცოცხლოდ აუცილებელია დემოკრატიული, სამართლებრივი და სოციალური სახელმწიფოსთვის (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2012 წლის 26 ივნისის №3/1/512 გადაწყვეტილება საქმეზე „დანიის მოქალაქე ჰეიკე ქრონქვისტი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-32; 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-6 ).
2. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს განმარტებით, „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 დალალაშვილი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-5).
3. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს დადგენილი პრაქტიკის მიხედვით, „საკუთრების კონსტიტუციურსამართლებრივი გარანტია მოიცავს ისეთი საკანონმდებლო ბაზის შექმნის ვალდებულებას, რომელიც უზრუნველყოფს საკუთრებითი უფლების პრაქტიკულ რეალიზებას და შესაძლებელს გახდის საკუთრების შეძენის გზით ქონების დაგროვებას“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2012 წლის 26 ივნისის №3/1/512 გადაწყვეტილება საქმეზე „დანიის მოქალაქე ჰეიკე ქრონქვისტი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-33).
4. სადავო ნორმების შესაბამისად, მთავრობას მიენიჭა ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის უფლება და ამ უფლებამოსილების ფარგლებში მთავრობის მიერ განისაზღვრა ხსენებული მომსახურების კონკრეტული ფიქსირებული საფასურები. სახელმწიფოს მიერ ამა თუ იმ მომსახურებისათვის საფასურის განსაზღვრა ზღუდავს ურთიერთობის მონაწილეთა მიერ ნების გამოვლენის თავისუფლებას და დადგენილისგან განსხვავებულ ფასზე შეთანხმების შესაძლებლობას. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს პრაქტიკის თანახმად, მხარეთა უფლება, თავად განსაზღვრონ ამა თუ იმ მომსახურების საფასური, დაცულია საკუთრების კონსტიტუციური უფლებით (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2017 წლის 29 დეკემბრის №3/7/679 გადაწყვეტილება საქმეზე „„შპს სამაუწყებლო კომპანია რუსთავი 2“ და „შპს ტელეკომპანია საქართველო“ საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-16).
5. ამდენად, სახელმწიფოს ქმედება, რომელიც ზღუდავს პირის თავისუფლებას, ფლობდეს, სარგებლობდეს, განკარგავდეს საკუთარ ქონებას ან/და კერძო პირებისაგან ხელშეკრულების საფუძველზე შეიძინოს საქონელი ან/და მომსახურება *a priori* განიხილება როგორც ჩარევა საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლით დაცულ საკუთრების კონსტიტუციურ უფლებაში და საჭიროებს სათანადო კონსტიტუციურსამართლებრივ გამართლებას.

### **2.1. სადავო ნორმებით გათვალისწინებული შეზღუდვის იდენტიფიცირება**

1. საკუთრების უფლების შეზღუდვის იდენტიფიცირებისათვის აუცილებელია, სადავო ნორმის, მასთან კავშირში მყოფი სხვა ნორმებისა და მოწესრიგებული ურთიერთობის ანალიზი.
2. კონსტიტუციურ სარჩელში საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებთან მიმართებით სადავოდ არის გამხდარი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-5 პუნქტის სიტყვების „საფასურები განისაზღვრება“ და „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილების №2 დანართის ვერტიკალურ სვეტში „საფასურები“ მითითებული ყველა მონაცემის და ხსენებული დანართის შენიშვნის კონსტიტუციურობა. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-5 პუნქტის თანახმად, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მიმართ მოთხოვნები, მისი პერიოდულობა და საფასურები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით. აღნიშნული ნორმა ახდენს საქართველოს მთავრობისათვის გარკვეული უფლებამოსილების დელეგირებას და ქმნის მის მიერ, მათ შორის, ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის სამართლებრივ საფუძველს. ზემოხსენებული დადგენილების №2 დანართით და ამავე დანართის შენიშვნით კი განსაზღვრულია სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების კონკრეტული საფასურები.
3. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარება შესაძლებელია ნებისმიერი ინსპექტირების ცენტრში, ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ადგილის ან პირის იურიდიული მისამართის მიუხედავად, ხოლო მე-3 პუნქტის მიხედვით, ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაცია ხორციელდება აკრედიტაციის ცენტრის მიერ დამტკიცებული აკრედიტაციის სისტემის წესებისა და პროცედურების შესაბამისად. ეს უკანასკნელი ასევე ადგენს, რომ ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით.
4. ამრიგად, საკანონმდებლო ნორმათა ანალიზის საფუძველზე დგინდება, რომ სადავო ნორმების შესაბამისად, მთავრობას მიენიჭა ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის უფლება და ამ უფლებამოსილების ფარგლებში მთავრობის მიერ განისაზღვრა ხსენებული მომსახურების კონკრეტული ფიქსირებული საფასურები. სახელმწიფოს მიერ ამა თუ იმ მომსახურებისათვის საფასურის განსაზღვრა ზღუდავს ურთიერთობის მონაწილეთა მიერ ნების გამოვლენის თავისუფლებას და დადგენილისგან განსხვავებულ ფასზე შეთანხმების შესაძლებლობას.
5. როგორც უკვე აღინიშნა, კერძო პირისაგან ამა თუ იმ მომსახურების შესყიდვის მიზნით სამოქალაქო სამართლებრივ ურთიერთობაში თავისუფლად შესვლა დაცულია საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლით. შესაბამისად, სადავო ნორმის საფუძველზე სახელმწიფოს სასარგებლოდ პირის ფინანსური ვალდებულებების წარმოშობა უკავშირდება საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლით დაცული ქმედების განხორციელებას. ამდენად, სახეზეა საქართველოს კონსტიტუციით დაცული საკუთრების უფლების შეზღუდვა (იხ. *mutatis mutandis* საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2018 წლის 26 ივლისის №2/5/700 გადაწყვეტილება საქმეზე „შპს კოკა-კოლა ბოთლერს ჯორჯია“, „შპს კასტელ ჯორჯია“ და „სს წყალი მარგებელი“ საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს ფინანსთა მინისტრის წინააღმდეგ, II-8).
6. ამდენად, საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო შეაფასებს, რამდენად შეესაბამება სადავო ნორმებით გათვალისწინებული შეზღუდვა საკუთრების უფლებით დადგენილ სტანდარტებს.

### **2.2. შეზღუდვის კონსტიტუციურობის შეფასება**

#### **2.2.1. შეფასების ტესტი**

1. საკონსტიტუციო სასამართლოს პრაქტიკის თანახმად, საკუთრების უფლება მისი მაღალი კონსტიტუციური მნიშვნელობის მიუხედავად, არ არის აბსოლუტური ხასიათის. საქართველოს კონსტიტუცია არ ადგენს იმგვარ საკუთრებით წესრიგს, რომელშიც მესაკუთრის კერძო ინტერესი საჯარო ინტერესებთან მიმართებით აბსოლუტური, უპირობო უპირატესობით სარგებლობს (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-8). ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, სამოქალაქოსამართლებრივი წესრიგის შექმნისას აუცილებელია, მიღწეულ იქნეს სწორი ბალანსი საკუთრების უფლებასა და სხვა უფლებებს/საჯარო ინტერესებს შორის. აუცილებელია, „მესაკუთრემ გაითავისოს, რომ არა მხოლოდ მას აქვს ინტერესები, არამედ იმყოფება სხვა ინტერესთა გარემოცვაში, რომელთაგანაც ის იზოლირებული არ არის და სადაც აუცილებელია ინტერესთა გონივრული ბალანსის დაცვა. ამ ფონზე კანონმდებელი უფლებამოსილია, კონსტიტუციურსამართლებრივი ნორმებისა და პრინციპების დაცვით, დაადგინოს ნორმები, რომლებიც განსაზღვრავენ საკუთრების შინაარსსა და ფარგლებს“ (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-8). შესაბამისად, საკუთრების უფლების რეგულირებისას უნდა მოხდეს, ერთი მხრივ, ძირითადი უფლებიდან მომდინარე, ხოლო, მეორე მხრივ, საპირისპიროდ არსებული საჯარო ინტერესების სამართლიანი დაბალანსება.
2. საკანონმდებლო ხელისუფლების კონსტიტუციურსამართლებრივი შეზღუდვა გულისხმობს, რომ ნებისმიერი საკანონმდებლო აქტი უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კონსტიტუციის მოთხოვნებს როგორც ფორმალური, ისე მატერიალური თვალსაზრისით (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2018 წლის 14 დეკემბრის №3/2/767,1272 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქეები - ჯიმშერ ცხადაძე და მამუკა ჭანტურია საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-12). საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტი ადგენს საკუთრების უფლების შეზღუდვის ფორმალურ და მატერიალურ საფუძვლებს. დასახელებული კონსტიტუციური დებულების მიხედვით, საკუთრების უფლების შეზღუდვის ფორმალური მოთხოვნა არის, რომ უფლების შეზღუდვა რეგლამენტირებულ იქნეს კანონით. განსახილველ შემთხვევაში ეჭვქვეშ არ დგას სადავო ნორმის კონსტიტუციასთან ფორმალური შესაბამისობა, ვინაიდან იგი კანონის ფორმით არის მიღებული.
3. განსახილველ შემთხვევაში, სადავო ნორმებით, ერთი მხრივ, დადგენილია დელეგირებული უფლებამოსილება საქართველოს მთავრობის მიმართ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექინსპექტირებისთვის შესაბამისი მომსახურების საფასურის განსაზღვრის თაობაზე, ხოლო, მეორე მხრივ, დადგენილია მომსახურებისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა კატეგორიისთვის შესაბამისი კონკრეტული საფასურები. ამრიგად, საკუთრების უფლების შეზღუდვა დადგენილია საკანონმდებლო აქტით - „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონითა და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით - საქართველოს მთავრობის დადგენილებით. შესაბამისად, დაკმაყოფილებულია საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი ფორმალური მოთხოვნა.
4. ამავდროულად, საკუთრების უფლების შეზღუდვის კონსტიტუციურსამართლებრივი ლეგიტიმაციისათვის მხოლოდ საჯარო ინტერესის არსებობა საკმარისი არ არის. საკონსტიტუციო სასამართლოს განმარტებით, „კონსტიტუციური უფლებების, მათ შორის, საკუთრების უფლების შეზღუდვის შეფასების საზომი თანაზომიერების პრინციპია. აღნიშნული პრინციპი წარმოადგენს ადამიანის უფლების შეზღუდვისას კანონმდებლის შებოჭვის მექანიზმს და, შესაბამისად, კონსტიტუციური კონტროლის ელემენტს. თანაზომიერების პრინციპის მოთხოვნაა, რომ უფლების მზღუდავი საკანონმდებლო რეგულირება უნდა წარმოადგენდეს ღირებული საჯარო (ლეგიტიმური) მიზნის მიღწევის გამოსადეგ და აუცილებელ საშუალებას. ამავე დროს, უფლების შეზღუდვის ინტენსივობა მისაღწევი საჯარო მიზნის პროპორციული, მისი თანაზომიერი უნდა იყოს. დაუშვებელია ლეგიტიმური მიზნის მიღწევა განხორციელდეს ადამიანის უფლების მომეტებული შეზღუდვის ხარჯზე“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2012 წლის 26 ივნისის №3/1/512 გადაწყვეტილება საქმეზე „დანიის მოქალაქე ჰეიკე ქრონქვისტი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-60). ამდენად, საკონსტიტუციო სასამართლომ უნდა შეაფასოს სადავო ნორმების შესაბამისობა თანაზომიერების პრინციპის მოთხოვნებთან.

#### **2.2.2. ლეგიტიმური საჯარო მიზანი**

1. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს დადგენილი პრაქტიკის შესაბამისად, იმისათვის, რათა გასაჩივრებული საკანონმდებლო ღონისძიება შეესაბამებოდეს თანაზომიერების პრინციპის მოთხოვნებს, უპირველეს ყოვლისა, აუცილებელია, იგი ემსახურებოდეს ღირებული საჯარო ლეგიტიმური მიზნის მიღწევას. „თუ არ არსებობს შესაფერისი ღირებული მიზანი, ზედმეტია იმ საშუალებების შეფასება, რითიც ეს მიზანი მიიღწევა ან რამდენად აღმატებულია მიზნიდან გამომდინარე სიკეთე იმ ნეგატიურ ეფექტზე, რომელიც შეზღუდული უფლებიდან გამომდინარეობს“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2016 წლის 4 აგვისტოს №2/4/570 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქე ნუგზარ ჯაყელი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-17).
2. №1437 კონსტიტუციური სარჩელის არსებითად განხილვის სხდომაზე მოპასუხის, საქართველოს პარლამენტის წარმომადგენელმა სადავო ნორმების ლეგიტიმურ საჯარო მიზნად დაასახელა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.
3. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო განმარტავს, რომ, საზოგადოდ, საქართველოს კონსტიტუციის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტის თანახმად, საქართველოს უმაღლეს სახელმწიფო ორგანოთა განსაკუთრებულ გამგებლობას, მათ შორის, მიეკუთვნება საავტომობილო გზებიც. საგულისხმოა, რომ ზემოხსენებული დანაწესი საჭიროებს ფართო განმარტებას, ვინაიდან მისი ავტონომიური მნიშვნელობით გამოყენების შემთხვევაში, სახელმწიფო ამოწურავდა თავის პოზიტიურ ვალდებულებებს საავტომობილო გზებისა და მაგისტრალების გაყვანა-მშენებლობით. საავტომობილო გზების სახელმწიფო ორგანოთა განსაკუთრებულ გამგებლობაში მოქცევით კი, სახელმწიფო ასევე კისრულობს პოზიტიურ ვალდებულებას, ზოგადი საჯარო მიზნის - საზოგადოებრივი უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის, მათ შორის, დაიცვას საავტომობილო გზებთან დაკავშირებული უსაფრთხოებაც.
4. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, აღნიშნული კანონის რეგულირების სფეროც ზემოხსენებული პოზიტიური ვალდებულების უზრუნველყოფის ფარგლებშია დადგენილი. კერძოდ, „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონი განსაზღვრავს საქართველოს ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის ორგანიზებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სამართლებრივ საფუძვლებს, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს, სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოების უფლება-მოვალეობებს, საგზაო მოძრაობის წესებსა და პირობებს, საგზაო ნიშნებსა და საგზაო მონიშვნებს, საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უფლება-მოვალეობებს, სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მინიჭებისა და სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ზოგად მოთხოვნებს.
5. ამავე კანონის მე-5 მუხლის 63-ე პუნქტით კი განმარტებულია საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რომლის თანახმად, აღნიშნულს წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის გამომწვევი მიზეზებისა და მისი მძიმე შედეგების თავიდან აცილებისაკენ მიმართული საქმიანობა. აღსანიშნავია, რომ ზემოხსენებული პრევენციული ღონისძიებების განხორციელების ვალდებულება, თავის მხრივ, ემსახურება საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფას. იმავდროულად, საყურადღებოა, რომ სახელმწიფომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური დათვალიერების სისტემის გამართვა დაუკავშირა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, როგორც ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის გამართულობის, ისე ატმოსფერულ ჰაერში გამოფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემადგენლობის შემცირების გათვალისწინებით. შედეგად, არსებული ტექნიკური დათვალიერების სისტემის ლეგიტიმურ მიზნად განისაზღვრა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რაც, უდავოდ, ღირებული საჯარო ლეგიტიმური მიზანია საკუთრების უფლების შესაზღუდად. სწორედ ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენციისა და გამონაბოლქვით ჰაერის დაბინძურების მაჩვენებლის შემცირების მიზნით, დაევალა საქართველოს მთავრობას, როგორც აღმასრულებელ ხელისუფლებას, განახორციელოს ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პერიოდული სავალდებულო დათვალიერება/ინსპექტირება, მათ შორის, დაადგინოს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მიმართ მოთხოვნები, მისი პერიოდულობა და საფასურები.

#### **2.2.3. გამოსადეგობა და აუცილებლობა**

1. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს დამკვიდრებული პრაქტიკის მიხედვით, უფლების შეზღუდვის გამართლებისათვის ლეგიტიმურ მიზანზე მითითება საკმარისი არ არის. სხვა პირობებთან ერთად, ასევე აუცილებელია, დაკმაყოფილებული იყოს გამოსადეგობის მოთხოვნაც. თავის მხრივ, ღონისძიების გამოსადეგობაზე მსჯელობისას „საკონსტიტუციო სასამართლომ უნდა დაადგინოს, რამდენად არსებობს ლოგიკური კავშირი საქართველოს პარლამენტის მიერ დასახელებულ ლეგიტიმურ მიზანსა და სადავო ნორმებით დადგენილ უფლების შეზღუდვის ფორმას შორის – რამდენად იძლევა სადავო ნორმები დასახელებული ლეგიტიმური მიზნის მიღწევის შესაძლებლობას“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2017 წლის 17 მაისის №3/3/600 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქე კახა კუკავა საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-48).
2. პროპორციულობის პრინციპის მოთხოვნათა დასაკმაყოფილებლად კი, „გამოსადეგობასთან ერთად შემზღუდველი ღონისძიება უნდა წარმოადგენდეს შეზღუდვის აუცილებელ (ყველაზე ნაკლებად მზღუდველ) საშუალებას“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2017 წლის 17 ოქტომბრის №3/4/550 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქე ნოდარ დვალი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-26). თანაზომიერების პრინციპის საწინააღმდეგოა ნებისმიერი ღონისძიება, რომელიც იმაზე მეტად ზღუდავს უფლებას, ვიდრე ეს ლეგიტიმური მიზნის მისაღწევად არის აუცილებელი. აუცილებლობის მოთხოვნა დაკმაყოფილებულად ჩაითვლება იმ შემთხვევაში, თუ დასახელებული ლეგიტიმური მიზანი იმავე ეფექტურობით ვერ მიიღწევა სხვა, ნაკლებად მზღუდველი საშუალებით. შესაბამისად, საკონსტიტუციო სასამართლო, წინამდებარე გადაწყვეტილებით ერთობლივად შეაფასებს, აკმაყოფილებს თუ არა სადავო ღონისძიება გამოსადეგობისა და აუცილებლობის მოთხოვნებს.
3. მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი არგუმენტაციით, ზოგადად, ამ სფეროში მომსახურების საფასურის განსაზღვრა არ უნდა ხდებოდეს სახელმწიფოს მიერ, რამდენადაც ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება კანონმდებლობით განსაზღვრული არ არის არც ეკონომიკის რეგულირებად სფეროდ და არც სალიცენზიო ან სანებართვო საქმიანობად. ამასთანავე, მოსარჩელე მიუთითებს, რომ, თუ კანონმდებლობის შესაბამისად, ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება განისაზღვრება როგორც ლიცენზირებადი ან რეგულირებადი სფერო, სახელმწიფოს შეეძლება, შეიმუშაოს შესაბამისი რეგულაციები, მათ შორის, მომსახურების ფასის განსაზღვრის ნაწილშიც. მოსარჩელის განმარტებით, რამდენადაც ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, კანონმდებლობის შესაბამისად, მიჩნეული არ არის რეგულირებად ან ლიცენზირებად სფეროდ, სახელმწიფოს არ გააჩნია ამ მომსახურების ფასის განსაზღვრის უფლებამოსილება. შესაბამისად, მისი პოზიციით, მომსახურების ფასი უნდა განისაზღვრებოდეს ინსპექტირების ცენტრსა და მომხმარებელს შორის დადებული ხელშეკრულებით და არა ნორმატიული აქტით. აქედან გამომდინარე, მოსარჩელე მიიჩნევს, რომ საკუთრების უფლების დარღვევას იწვევს, ერთი მხრივ, ზოგადად, სახელმწიფოს მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის უფლებამოსილება, ხოლო, მეორე მხრივ, ამ მომსახურების საფასურის ფიქსირებული ოდენობის დადგენა.
4. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო, უპირველესად, აღნიშნავს, რომ განსახილველ შემთხვევაში მოსარჩელის მიერ დასახელებული საკითხი შეეხება ორ ერთმანეთისგან განსხვავებულ მოცემულობას. ერთი მხრივ, მნიშვნელოვანია, დადგინდეს, თუ რამდენად კონსტიტუციურად გადაეცა საქართველოს მთავრობას ამ სფეროში მომსახურების მოთხოვნების, პერიოდულობისა და საფასურების განსაზღვრის უფლებამოსილება, ხოლო, მეორე მხრივ, საინტერესოა, აღნიშნულ სფეროში ორ კერძო პირს შორის მომსახურებისთვის სამართლებრივი ურთიერთობის ხასიათის განსაზღვრა, კერძოდ, კერძოსამართლებრივი ურთიერთობაა სახეზე, რომელშიც სახელმწიფო გაუმართლებლად ზღუდავს პირის საკუთრების უფლებას, თუ სახეზეა ისეთი მომსახურება, რომელიც საზოგადოებრივ ინტერესს ემსახურება და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას ისახავს მიზნად. ამ უკანასკნელის არსებობის შემთხვევაში, ბუნებრივია, სახელმწიფო აღჭურვილი იქნებოდა ფართო უფლებამოსილებით, კონსტიტუციურსამართლებრივ ფარგლებში დაედგინა კონკრეტული სამართალურთიერთობისთვის სათანადო პირობები.
5. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს მიერ დადგენილი პრაქტიკის თანახმად, საკანონმდებლო ორგანო უფლებამოსილია, საქართველოს კონსტიტუციის ფორმალურ მოთხოვნათა დაცვით, აღმასრულებელ ხელისუფლებას გადასცეს სხვადასხვა საზოგადოებრივი ურთიერთობის მოწესრიგების შესაძლებლობა. კანონით მოსაწესრიგებელ საკითხზე პარლამენტის მიერ უფლებამოსილების სხვა ორგანოზე დელეგირება, თავისთავად, პირის ძირითადი უფლების შეზღუდვას და საქართველოს კონსტიტუციის დარღვევას არ იწვევს (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2018 წლის 26 ივლისის №2/5/700 გადაწყვეტილება საქმეზე „„შპს კოკა-კოლა ბოთლერს ჯორჯია“, „შპს კასტელ ჯორჯია“ და „სს წყალი მარგებელი“ საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს ფინანსთა მინისტრის წინააღმდეგ“, II-13).
6. ხსენებულთან დაკავშირებით, საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო მიუთითებს, რომ კონსტიტუციური უფლების გაუმართლებლად შეზღუდვის არსებობისა და სახელმწიფოს მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის დადგენის უფლებამოსილების არაკონსტიტუციურობის დასადგენად, აუცილებელია, განიმარტოს, კანონთან შეუსაბამობის მიღმა, კონკრეტულად, რით გამოიხატება სადავო ნორმიდან გამომდინარე საკუთრების უფლების დარღვევა. ამ მხრივ, მოსარჩელე მხარისათვის ასევე პრობლემურია მომსახურების საფასურის ფიქსირებული ოდენობით დადგენა, რამდენადაც მომხმარებელს ერთმევა შესაძლებლობა, ნორმატიული აქტით განსაზღვრულზე უფრო ნაკლებ ფასად მიიღოს ანალოგიური მომსახურება. აღსანიშნავია, რომ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-5 პუნქტის შინაარსი შემოიფარგლება მხოლოდ საქართველოს მთავრობისათვის კონკრეტული უფლებამოსილების დელეგირებით და არ განსაზღვრავს თავად ამ უფლებამოსილების განხორციელებასთან დაკავშირებით რაიმე სხვა რეგულაციას. №1437 კონსტიტუციური სარჩელის არსებითად განხილვის სხდომაზე მოპასუხე მხარის, საქართველოს პარლამენტისა და მთავრობის წარმომადგენლებმა განმარტეს, რომ სადავო ნორმა საქართველოს მთავრობას ანიჭებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის ზოგად უფლებამოსილებას. კერძოდ, უფლებამოსილების ამგვარი დელეგირების ფარგლებში საქართველოს მთავრობას შეეძლო განესაზღვრა ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის ზედა ან ქვედა ზღვარი ან დაეწესებინა კონკრეტული, ფიქსირებული საფასური. საფასურის განსაზღვრის ზოგადი უფლებამოსილების დელეგირება ავტომატურად არ გულისხმობს, რომ ყველა შემთხვევაში უნდა მოხდეს საფასურის კონკრეტული, ფიქსირებული ოდენობით განსაზღვრა. ამ მხრივ, საქართველოს მთავრობას შეეძლო, დაეწესებინა მხოლოდ მომსახურების საფასურის ზედა ზღვარი, რომელიც ხელს არ შეუშლიდა ურთიერთობის მონაწილე მხარეებს, ამ ზღვრის ფარგლებში თავად განესაზღვრათ საფასურის კონკრეტული ოდენობა. შესაბამისად, სადავო წესის ფარგლებში უფლებამოსილების დელეგირებისას საქართველოს მთავრობას მიენიჭა უფლება, თავად გადაეწყვიტა ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის განსაზღვრის რომელ მოდელს და საშუალებას აირჩევდა იგი.
7. საკონსტიტუციო სასამართლო იმეორებს რა მის მიერ დადგენილ სტანდარტებს, კვლავ მიუთითებს, რომ ასევე განსაზღვრულია ის პირობები, რომელთა არსებობისას დაუშვებელია უფლებამოსილების დელეგირება. „პარლამენტის მიერ უფლებამოსილების დელეგირებამ შეიძლება კონსტიტუციის დარღვევა გამოიწვიოს იმ შემთხვევებში, როდესაც მას საქართველოს კონსტიტუცია პირდაპირ კრძალავს ... ან/და, როდესაც დადგინდება, რომ გარკვეული უფლებამოსილების დელეგირებით საქართველოს პარლამენტი თავისი კონსტიტუციური უფლებამოსილების განხორციელებაზე ამბობს უარს. აღნიშნული სახეზე იქნება, მაგალითად, ისეთ შემთხვევაში, როდესაც კონსტიტუცია აკეთებს კონკრეტულ მითითებას საკითხის მოწესრიგებასთან დაკავშირებით (მაგალითად, საქართველოს კონსტიტუციის 50-ე მუხლის პირველი პუნქტი (2018 წლის 16 დეკემბრამდე მოქმედი რედაქცია) ცალსახად უთითებს, რომ არჩევნებში მონაწილეობისათვის წარსადგენ მხარდამჭერთა ხელმოწერების რაოდენობა უნდა განისაზღვროს ორგანული კანონით) ან/და საქართველოს პარლამენტი ახდენს მისი უფლებამოსილების ფუნდამენტურად მნიშვნელოვანი ნაწილის დელეგირებას (მაგალითად, საერთოდ არ იღებს საარჩევნო კოდექსს და ა. შ.)“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2016 წლის 20 ივლისის №3/3/763 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს პარლამენტის წევრთა ჯგუფი (დავით ბაქრაძე, სერგო რატიანი, როლანდ ახალაია, გიორგი ბარამიძე და სხვები, სულ 42 დეპუტატი) საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-78).
8. საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლი აკეთებს ზოგად მითითებას საკუთრების უფლების შეზღუდვის საფუძვლებისა და წესის კანონით განსაზღვრის შესახებ. შესაბამისად, საქართველოს კონსტიტუციის მიზანს არ წარმოადგენს საკუთრების უფლების რეგულირებასთან დაკავშირებული ყველა, მათ შორის, ტექნიკური საკითხების კანონით მოწესრიგება. საკითხის ბუნებიდან გამომდინარე, პარლამენტს აქვს შესაძლებლობა, გარკვეულ შემთხვევაში, მისი მოწესრიგების უფლებამოსილების სხვა ორგანოზე დელეგირება მოახდინოს (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2018 წლის 26 ივლისის №2/5/700 გადაწყვეტილება საქმეზე „„შპს კოკა-კოლა ბოთლერს ჯორჯია“, „შპს კასტელ ჯორჯია“ და „სს წყალი მარგებელი“ საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს ფინანსთა მინისტრის წინააღმდეგ“, II-15).
9. განსახილველ შემთხვევაში მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, დისკრეციული უფლებამოსილების არსებობის მიუხედავად, საქართველოს მთავრობა ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ინსპექტირებისთვის საფასურებს განსაზღვრავს საჭიროებიდან გამომდინარე. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, საქართველოს ტერიტორიაზე ექსპლუატაციაში არსებული და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება ექვემდებარება პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას საჯარო სამართლის იურიდიული პირის − აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის (შემდგომ – აკრედიტაციის ცენტრი) მიერ შესაბამის სფეროში აკრედიტებულ ინსპექტირების ცენტრებში (შემდგომ – ინსპექტირების ცენტრი). შესაბამისად, ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებს აღნიშნული საქმიანობის განხორციელებისათვის ესაჭიროებათ აკრედიტაცია, რომელიც გაიცემა აკრედიტაციის ცენტრის მიერ. ამდენად, თვალსაჩინოა კანონმდებლობით დადგენილი ვალდებულება, რომ მთავრობამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ინსპექტირების საფასურები საგზაო მოძრაობის ერთიანი გამართული სისტემის საჭიროებიდან გამომდინარე უნდა განსაზღვროს.
10. ამავდროულად, საკონსტიტუციო სასამართლოს მიზანშეწონილად ესახება, განმარტოს, რომ იმდენად, რამდენადაც უკვე დადგინდა, რომ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს მნიშვნელოვან და ღირებულ საჯარო ლეგიტიმურ მიზანს, ასევე გამართლებულად უნდა იქნეს მიჩნეული სახელმწიფოს მონაწილეობაც საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში, როგორც საჯარო ურთიერთობის სამართლებრივი საფუძვლებისა და საგზაო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულების განმსაზღვრელის, ასევე ამ სფეროში სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოთა უფლება-მოვალეობების მარეგულირებელი სუბიექტისა. ამ მხრივ, სახელმწიფოს პოზიტიური როლი, მათ შორის, იკვეთება იმ ღონისძიების განხორციელებაშიც, რომ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევად გამოაცხადა პირის მიერ იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება. შესაბამისად, უნდა აღინიშნოს, რომ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სისტემის გამართული ფუნქციონირების საჭიროება სწორედ საჯარო სიკეთის დაცვიდან მომდინარეობს, რაც, თავის მხრივ, მოითხოვს ამ სისტემის სფეროში მოქმედი სუბიექტებისთვის სახელმწიფოს მხრიდან სათანადო პირობების, მოთხოვნებისა და მომსახურების საფასურების განსაზღვრას.
11. ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით და ასევე იმ პირობებში, როდესაც მოსარჩელე მხარეს საქმის არსებითი განხილვის სხდომაზე არ წარმოუდგენია დამატებითი ინფორმაცია ან მტკიცებულება სხვა ნაკლებად მზღუდავი საშუალების არსებობის თაობაზე, უფრო მეტიც, არ დაუსახელებია სათანადო არგუმენტაცია, თუ რატომ შეიძლება წარმოადგენდეს ტექინსპექტირების სააგენტოსა და მოქალაქეს შორის გაწეული მომსახურებისთვის მათ შორის ინდივიდუალურად შეთანხმებული კონკრეტული საფასურის ოდენობა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ლეგიტიმური მიზნის მისაღწევად ყველაზე ნაკლებად მზღუდველ საშუალებას, საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ როგორც ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პერიოდული ტექინსპექტირების პირობების დადგენისა და საფასურების განსაზღვრის უფლებამოსილების დელეგირების, ისე კონკრეტული საფასურების განსაზღვრის სამართლებრივი მექანიზმი ემსახურება საერთო საზოგადოებრივ ინტერესს, დაცული იყოს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება. შესაბამისად, მომსახურების ამ სფეროში ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური დათვალიერების სისტემის გამართული ფუნქციონირებისთვის სათანადო პირობებისა და შესაბამისი მომსახურების საფასურის დადგენა, რომელიც, საბოლოო ჯამში, მიმართულია საერთო საზოგადოებრივი კეთილდღეობის უზრუნველყოფისა და, საკუთრივ, მოქალაქეთა უფლებების ჯეროვანი დაცვისკენ, უნდა ჩაითვალოს გამოსადეგ, ეფექტიან და ყველაზე ნაკლებად მზღუდავ ღონისძიებად, რომელიც დასაშვებია პირთა კონსტიტუციით დადგენილი საკუთრების უფლების შესაზღუდად.

#### **2.2.4. პროპორციულობა ვიწრო გაგებით აღმასრულებელი ხელისუფლებისთვის უფლებამოსილების დელეგირებისა და საჯაროსამართლებრივი ურთიერთობის მოწესრიგების შუქზე**

1. საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს დამკვიდრებული პრაქტიკის თანახმად, თანაზომიერების პრინციპი ასევე მოითხოვს, რომ დაცული იყოს პროპორციულობა ვიწრო გაგებით (*stricto sensu*). თანაზომიერების პრინციპის აღნიშნული ელემენტის მოთხოვნაა, რომ „უფლების შეზღუდვისას კანონმდებელმა დაადგინოს სამართლიანი ბალანსი შეზღუდულ და დაცულ ინტერესებს შორის“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2017 წლის 17 ოქტომბრის №3/4/550 გადაწყვეტილება საქმეზე „საქართველოს მოქალაქე ნოდარ დვალი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-43). სადავო ნორმით დადგენილი ბალანსის სამართლიანობის შესაფასებლად უნდა გაირკვეს, რომელი კერძო და საჯარო ინტერესების დაბალანსება ხდება სადავო ღონისძიებით. განსახილველ შემთხვევაში ერთმანეთს უპირისპირდება, ერთი მხრივ, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ლეგიტიმური საჯარო ინტერესი, ხოლო, მეორე მხრივ, საკუთრების უფლებით შეუზღუდავი სარგებლობის ინტერესი, რომელიც, მოსარჩელის აზრით, გამოიხატება კერძოსამართლებრივ ურთიერთობებში ხარისხიანი მომსახურების შესრულებით და ამ მომსახურებისთვის შესაბამისი პირობებისა და საფასურის კერძო სუბიექტის მიერ დამოუკიდებლად განსაზღვრით.
2. მოსარჩელე მხარე საკუთრების უფლებასთან მიმართებით სადავოდ ხდის სადავო ნორმებით გათვალისწინებულ ორ ერთმანეთისგან განსხვავებულ შემთხვევას. კერძოდ, მას მიაჩნია, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექინსპექტირებისთვის გაწეული მომსახურება სრულად წარმოადგენს ტექინსპექტირების ცენტრსა და მოქალაქეს შორის წმინდა კერძოსამართლებრივ გარიგებას, ხოლო ამ გარიგების ფარგლებში სახელმწიფოს მიერ მომსახურების საფასურის კონკრეტული ოდენობის განსაზღვრა არ შეესაბამება საკუთრების უფლებით დადგენილ მოთხოვნებს საკანონმდებლო ორგანოს მიერ აღმასრულებელი ხელისუფლებისთვის უფლებამოსილების დელეგირების მეშვეობით.
3. საკონსტიტუციო სასამართლო განმარტავს, რომ სადავო ნორმებით გათვალისწინებული შეზღუდვის გამოსადეგობისა და აუცილებლობის შეფასების ფარგლებში, უკვე დადგინდა ის, თუ რამდენად სავალდებულო ღონისძიებას წარმოადგენდა სახელმწიფოს მიერ თავისი პოზიტიური ვალდებულების ფარგლებში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, შეემუშავებინა საკანონმდებლო ჩარჩო ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა გამართულობის მონიტორინგისათვის. ამასთანავე, სასამართლომ მიუთითა, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების სისტემის დანერგვა მოქმედი სამართლებრივი სივრცისთვის სიახლეს წარმოადგენდა, რომელიც, თავის მხრივ, გულისხმობდა სახელმწიფოს მხრიდან საკითხის იმგვარად დარეგულირებას, რომ დაცული ყოფილიყო, ერთი მხრივ, საჯარო ინტერესი, თავიდან ყოფილიყო აცილებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ინსპექტირების ცენტრების მიერ მომსახურების ფასების ხელოვნური გაზრდა, რაც ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელთათვის მძიმე ტვირთს წარმოადგენდა და რაც, საბოლოო ჯამში, უზრუნველყოფდა საერთო საჯარო სიკეთის (საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების) დაცულობას, ხოლო, მეორე მხრივ, პირის (მომსახურების ცენტრის) კერძო ინტერესი, შეუფერხებლად ესარგებლა საკუთრების უფლებით.
4. ამ ინტერესთა ურთიერთშეპირისპირებისას, გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რა მოხდებოდა იმ შემთხვევაში, თუ კანონმდებელი, ერთი მხრივ, დაადგენდა ტექნიკური დათვალიერების გავლის ვალდებულებას, ხოლო, მეორე მხრივ, არ განახორციელებდა აღმასრულებელი ხელისუფლებისთვის უფლებამოსილების დელეგირებას და ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებს ექნებოდათ შესაძლებლობა საკუთარი მიზანშეწონილობის ფარგლებში დაედგინათ მომსახურების შესაბამისი პირობები და საფასური. შედეგად, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელი გადაიხდიდა დაუსაბუთებლად გაზრდილ ფასს, ვინაიდან საგულისხმოა, რომ ამ სფეროში ძალაუფლების ბოროტად გამოყენების რისკი დიდია მეწარმე სუბიექტების მხრიდან. მოცემულ შემთხვევაში, უდავოა, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელი და ტექინსპექტირების ცენტრი არ არიან თანაბარი საბაზრო ძალაუფლების მქონე სუბიექტები. სწორედ ამიტომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელები იძულებულნი იქნებოდნენ, დათანხმებულიყვნენ ტექინსპექტირების ცენტრის მიერ შეთავაზებულ მაღალ ფასსაც.
5. ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებით, საკონსტიტუციო სასამართლო იმეორებს მის მიერ დადგენილ პრაქტიკას შრომით ურთიერთობებთან მიმართებით და შედარებისთვის განმარტავს, რომ „...შრომითი პროცესი, თავისი ბუნებიდან გამომდინარე, დაკავშირებულია დამსაქმებლის დავალების ფარგლებში არაერთჯერადად სამუშაოს შესრულებასთან. იგი მართალია ხორციელდება ორ სამართლებრივად თანასწორ პირს შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, თუმცა ამავე დროს ახასიათებს დაქვემდებარებული ხასიათი. შრომითი ხელშეკრულების დადებისას მხარეები მოქმედებენ საკუთარი ნების შესაბამისად, თუმცა აშკარაა, რომ დამსაქმებელს უფრო მეტი საბაზრო ძალაუფლება და შრომითი ხელშეკრულების პირობებზე მეტი გავლენის მოხდენა შეუძლია დასაქმებულთან შედარებით. ადამიანის ღირსეული ცხოვრება ხშირ შემთხვევაში მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული სამუშაოს შესრულებასა და ამ სამუშაოსათვის ანაზღაურების მიღებაზე, შესაბამისად, შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტიდან მომდინარე რისკები ხშირ შემთხვევაში უფრო მტკივნეულად აისახება დასაქმებულზე, მისი კეთილდღეობა შეიძლება დიდწილად დამოკიდებულიც იყოს სამუშაოს შესრულებიდან მიღებულ ანაზღაურებაზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საკანონმდებლო რეგულირების არარსებობის და შრომითი ურთიერთობის ფარგლებში სრული სახელშეკრულებო თავისუფლების დადგენამ შეიძლება მნიშვნელოვნად შეუშალოს ხელი დასაქმებულის მიერ შრომის თავისუფლების უფლების განხორციელებას“ (საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს 2016 წლის 19 აპრილის გადაწყვეტილება №2/2/565 საქმეზე „საქართველოს მოქალაქეები - ილია ლეჟავა და ლევან როსტომაშვილი საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“, II-32). აღნიშნული ძალაუფლების პირობებში, ისეთ არაპირდაპირ საჯაროსამართლებრივ ურთიერთობებშიც კი, როდესაც მხარეთა მთავარი მიზანი საერთო საჯარო ინტერესის უზრუნველყოფაა, სწორედ რომ გამართლებულია სახელმწიფოს მიდგომა, დაიცვას მოქალაქის ინტერესი მეტწილად, ვიდრე ტექინსპექტირების ცენტრის საკუთრების უფლება. საკონსტიტუციო სასამართლო მიუთითებს, რომ სახელმწიფო მოცემულ შემთხვევაში სამართლიანი ბალანსის დაცვის გზით ზღუდავს მოქალაქისთვის ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის გაზრდის შესაძლებლობას ტექინსპექტირების ცენტრის საკუთრების უფლების შეზღუდვის ხარჯზე, კერძოდ, ყველა ტექინსპექტირების ცენტრის მიერ გაწეული მომსახურებისთვის თანაბარი ფასის დაწესებით, შექმნილია სამართლიანი საბაზრო მდგომარეობა მომხმარებლისთვის, რაც კიდევ უფრო უწყობს ხელს ხარისხიანი და ხელმისაწვდომი მომსახურების მიღებას.
6. ამავდროულად, სახელმწიფო უზრუნველყოფს ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში მონოპოლიის პრევენციასაც. კერძოდ, საგულისხმოა, რომ არსებობს საფრთხე, რომ ძლიერმა მეწარმე სუბიექტებმა საკუთარი ძალაუფლება ბოროტად გამოიყენონ. შესაბამისად, სახელმწიფომ ტექნიკური დათვალიერების საფასურის არც ქვედა ზღვრის დაწესებით არ შექმნა არაერთგვაროვანი გარიგებების დადების პოტენციური სივრცე. წინააღმდეგ შემთხვევაში ტექინსპექტირების ცენტრები, კონკურენციის თვალსაზრისით, მით უფრო არათანაბარ პირობებში აღმოჩნდებოდნენ.
7. საკონსტიტუციო სასამართლო კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს იმ გარემოებას, რომ მოცემულ შემთხვევაში სახეზეა არა კერძოსამართლებრივი ურთიერთობა, არამედ არაპირდაპირი საჯაროსამართლებრივი გარიგება, რომლის ფარგლებშიც, თუ მომსახურების საფასურის განსაზღვრა იქნება ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრის ფართო დისკრეცია როგორც, ჩვეულებისამებრ, კერძოსამართლებრივ ურთიერთობაში მომსახურების ხელშეკრულების ფასის განსაზღვრისას, აკრედიტაციის მიმღები სუბიექტი მომავალში ორიენტირებული იქნება უფლებამოსილი ორგანოსთვის აკრედიტაციის მოპოვების მიზნით შეთავაზებული თანხის ანაზღაურების სანაცვლოდ, აღნიშნულის ლავირება მოახდინოს ფიზიკური პირებისგან, რაც გამოიწვევს მათი მხრიდან გაზრდილი მომსახურების საფასურის დაწესებას და ცალსახად დაარღვევს მოქალაქის საქართველოს კონსტიტუციით აღიარებულ საყოველთაოდ ცნობილ ადამიანის უფლებებსა და ძირითად თავისუფლებებს, ვინაიდან ამ შემთხვევაში, ფიზიკური პირი, რომელსაც სურს განახორციელოს მის მფლობელობაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო ტექნიკური დათვალიერება, არ მოქმედებს კერძო სამართლისთვის დამახასიათებელი ნების ავტონომიის პრინციპის ფარგლებში, არამედ იგი მხოლოდ, მისი ნებიდან გამომდინარე, სარგებლობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებით, რომელიც მას აქცევს კომფორტის ზონაში, ხოლო ამისთვის კი ვალდებულია, სხვადასხვა საჯარო/საზოგადოებრივი მიზნების უზრუნველსაყოფად, დაიცვას სახელმწიფოს მიერ დადგენილი შესასრულებლად სავალდებულო მოთხოვნები. შესაბამისად, ასეთ შემთხვევაში, ფიზიკური პირი სახელმწიფოსგან უნდა იყოს დაცული, რათა მის მიმართ არ მოხდეს კერძო სამართლის იურიდიული პირების მიერ ფიზიკური პირის მიმართ შესასრულებლად სავალდებულო ვალდებულებისთვის (რომელიც საჯარო ინტერესის საგანს წარმოადგენს) მომსახურების ისეთი საფასურის დადგენა, რომელიც დამატებით შეზღუდავდა ამ პირთა საკუთრების, გადაადგილებისა თუ პიროვნების თავისუფალი განვითარების უფლებებს.
8. მნიშვნელოვანია, აღინიშნოს, რომ მოსარჩელე მხარეს, დამატებით, არ წარმოუდგენია შესაბამისი მტკიცებულებები, რომლებიც მიუთითებდა, რომ მთავრობის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ინსპექტირების მომსახურების საფასურები განსაზღვრულია საგზაო მოძრაობის ერთიანი გამართული სისტემის (აკრედიტაციისა და ტექნიკური დათვალიერების სისტემის) საჭიროების არსებობის გარეშე. მოსარჩელემ ასევე ვერ დაასაბუთა, რომ მთავრობის მოქმედების შედეგად, ტექნიკური დათვალიერების განხორციელებას იმაზე ნაკლები ფინანსური რესურსი სჭირდება, ვიდრე ამას ობიექტური საჭიროება მოითხოვს. ამასთან ერთად, მოსარჩელეს არ მიუთითებია, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ინსპექტირებისთვის საფასურების განსაზღვრის თვალსაზრისით, სადავო ნორმა ადგენს არასაჭირო ხარჯების გადახდის ვალდებულებას. უფრო მეტიც, მოსარჩელეს არც კი წარმოუდგენია სათანადო არგუმენტაცია იმასთან დაკავშირებით, რომ საქართველოს კონსტიტუციის მე-19 მუხლით გათვალისწინებული საკუთრების უფლება იცავს პირის უპირობო შესაძლებლობას, ტექნიკური დათვალიერებისთვის მომსახურება თვითღირებულებაზე ნაკლებ ფასად შეისყიდონ.
9. ამდენად, საკონსტიტუციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ იმ პირობებში, როდესაც აღმასრულებელი ხელისუფლება აღნიშნულ სფეროში მომსახურების საფასურს კანონმდებლობის საფუძველზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ინსპექტირების ერთიანი, გამართული სისტემის საჭიროებიდან გამომდინარე განსაზღვრავს, თავისთავად, მხოლოდ გარკვეული დისკრეციის არსებობის ფაქტი არ გამოდგება სადავო ნორმის არაკონსტიტუციურობის სამტკიცებლად.
10. ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს მიაჩნია, რომ სადავო ნორმებით დაცულია სამართლიანი ბალანსი კერძო და საჯარო ინტერესებს შორის, რის გამოც №1437 კონსტიტუციური სარჩელი არ უნდა დაკმაყოფილდეს.

# **IIIსარეზოლუციო ნაწილი**

საქართველოს კონსტიტუციის მე-60 მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტისა და მე-5 პუნქტის, „საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის, 21-ე მუხლის მე-2, მე-5, მე-8 და მე-11 პუნქტების, 25-ე მუხლის პირველი, მე-3 და მე-6 პუნქტების, 27-ე მუხლის მე-5 პუნქტის, 39-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტისა და 43-ე და 45-ე მუხლების საფუძველზე,

**საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლო
ა დ გ ე ნ ს:**

1. არ დაკმაყოფილდეს №1437 კონსტიტუციური სარჩელი („„შპს ეპიცენტრი“ საქართველოს მთავრობისა და საქართველოს პარლამენტის წინააღმდეგ“).
2. გადაწყვეტილება ძალაშია საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს ვებგვერდზე გამოქვეყნების მომენტიდან.
3. გადაწყვეტილება საბოლოოა და გასაჩივრებას ან გადასინჯვას არ ექვემდებარება.
4. გადაწყვეტილების ასლი გაეგზავნოს მხარეებს, საქართველოს პრეზიდენტსა და საქართველოს უზენაეს სასამართლოს.
5. გადაწყვეტილება დაუყოვნებლივ გამოქვეყნდეს საქართველოს საკონსტიტუციო სასამართლოს ვებგვერდზე და გაეგზავნოს „საქართველოს საკანონმდებლო მაცნეს“.

**კოლეგიის შემადგენლობა:**

ვასილ როინიშვილი

ევა გოცირიძე

გიორგი კვერენჩხილაძე