

საქართველოს ახალგაზრდა ეკონომისტთა ასოციაცია

ანგარიში

ტრანსპორტის სფეროში

ლიცენზიისა და ნებართვის სისტემის

შესახებ

პროექტი სორციელდება
IRIS Centre-ის და USAID-ის მხარდაჭერით

თბილისი
2004

შინაარსი

შესავალი.....	4
თავი I.....	7
საკანონმდებლო რეგულირება.....	7
1.1 საქართველოს კანონი „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ“.....	8
1.2 „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონი.....	11
1.3 ტრანსპორტის სფეროში გასაცემი ლიცენზიები და ნებართვები, მათი მოსაკრებლის ოდენობა და გამცემი ორგანოები.....	14
ტრანსპორტის სფეროში სალიცენზიო სახეები და მათი მოსაკრებლები...	15
თავი II.....	17
საავტომობილო ტრანსპორტი.....	17
2.1 ნებართვები, რომელსაც გასცემს საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია.....	17
2.2 საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარულ გადაყვანაზე კონკურსის ჩატარების წესი.....	23
2.3 საავტომობილო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესი ²⁷	
2.4 ტრანსპორტისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციის, მომსახურებისა და ტექნიკური მდგომარეობის კონტროლის სისტემა.....	29
2.5 საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის ბრძანება №01 (2003 27.11) საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების საფასურის ოდენობის დადგენისა და გადახდის წესის დამტკიცების შესახებ.....	31
2.6 საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებზე სპეციალური ნებართვა.....	33
2.7 სავალდებულო სერტიფიცირება.....	34
2.8 საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში გაცემული ნებართვები.....	35
2.9 ნებართვები, რომლებსაც გასცემს ადგილობრივი მმართველობის (თვითმმართველობის) ორგანოები.....	36
თბილისში რეგულარულ საავტომობილო გადაზიდვაზე კონკურსის ჩატარების პირობები.....	37
ადგილობრივი რეგულარული გადაზიდვების რეგულირებისათვის გატარებული ღონისძიებები.....	40
ადგილობრივი სატაქსო გადაზიდვები.....	41
თავი III.....	43
სამოქალაქო ავიაცია.....	43
3.1 საკანონმდებლო სირთულეები.....	44
3.2 სალიცენზიო პირობები „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ“ კანონის მიხედვით.....	47
3.3 სამოქალაქო ავიაციის სფეროს რეგულირების საფასური.....	49
3.4 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში გაცემული ლიცენზიები და ნებართვები.....	51
(სტატისტიკური მონაცემები).....	51
თავი IV.....	53

ლიცენზიის/ნებართვის გაცემის საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესი	53
განცხადება ლიცენზიის მისაღებად. სალიცენზიო პირობები.....	53
ლიცენზიის გაცემის წესი.....	54
ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის საფუძვლები.....	64
სალიცენზიო მოწმობის დაკარგვა ან დაზიანება.....	64
ლიცენზიის მოქმედების შეჩერება და განახლება.....	65
ლიცენზიის გაუქმება.....	65
თავი V	68
ნებართვა.....	68
ნებართვის გაცემის წესი.....	68
ნებართვის გაცემაზე უარის თქმის საფუძვლები.....	75
ნებართვის მოქმედების შეჩერება.....	75
ნებართვის გაუქმება.....	76
თავი VI.....	77
სალიცენზიო/სანებართვო რეესტრი, ბასაჩივრების წესი, კონტროლის სისტემა, რეორგანიზაცია, პასუხისმგებლობა.....	77
ბასაჩივრების წესი	77
სასამართლოში გასაჩივრება.....	77
სალიცენზიო-სანებართვო რეესტრი.....	78
ლიცენზიის/ნებართვის მფლობელი საწარმოების რეორგანიზაცია.....	79
კონტროლის სისტემა.....	80
პასუხისმგებლობა.....	84
სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობა	84
თავი VII	85
პრობლემები და რეკომენდაციები.....	85
7.1 პრობლემები ადგილობრივი ტრანსპორტის სფეროში.....	85
7.2 პრობლემები საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო გადაყვანების სფეროში.....	89
7.3 პრობლემები სამოქალაქო ავიაციის სფეროში.....	90
7.4 რეგულირების საფასურთან დაკავშირებული პრობლემები.....	92
რეზიუმე.....	94

შესავალი

ტრანსპორტის სფერო ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკისათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობის მატარებელია, რადგანაც იგი ეხება მთლიანად საზოგადოებრივ ინტერესებს და წარმოადგენს ქვეყნის ინფრასტრუქტურის განუყოფელ ნაწილს, ამასთან კარგად განვითარებული სატრანსპორტო ქსელი ქვეყნის განვითარების ერთ-ერთი ძირითადი მახასიათებელია.

პრაქტიკულად, ყოველი სახელმწიფო დგას პრობლემის წინაშე – უზრუნველყოს საკუთარი მოსახლეობის ქვეყნის ტერიტორიაზე რაც შეიძლება სწრაფი, უსაფრთხო და მოსახერხებელი გადაადგილება და, ამასთან, მაქსიმალურად დაიცვას როგორც თვითონ სახელმწიფოს, ასევე მოსახლეობის ინტერესები. შესაბამისად, დაუშვებელია სატრანსპორტო მეურნეობის განვითარება მხოლოდ საბაზრო ძალებზე დაყრდნობით, რადგანაც:

I – ბაზარი ცვალებადობის მაღალი დონით გამოირჩევა;

II – პირად მოგებაზე დაფუძნებული სისტემა ვერ უზრუნველყოფს საზოგადოებრივი და სახელმწიფო ინტერესების გატარებას.

მოცემულ დარგში თითოეულ ჩავარდნას კი ქვეყნის ეკონომიკისათვის სავალალო შედეგების გამოწვევა შეუძლია. ამიტომაც, ტრანსპორტის სფერო უნდა წარმოადგენდეს სახელმწიფოს განსაკუთრებული რეგულირების საგანს.

საქართველოს ტრანსპორტის სისტემა ხასიათდება მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებებით, რისი ერთ-ერთი მიზეზი არის ის, რომ სახელმწიფოს ზუსტად არ აქვს გაცნობიერებული ტრანსპორტის სფერო სახელმწიფო რეგულირების საგანია, თუ კერძო ბიზნესის. აღსანიშნავია, რომ საბჭოთა კავშირის პერიოდში სატრანსპორტო სისტემა მთლიანად ექვემდებარებოდა სახელმწიფოს ერთიან დაგეგმვას, ძირითადი აქცენტი გადატანილი იყო მომსახურების დაბალ ტარიფებზე, თუმცა, ასევე დაბალი იყო თვითონ მომსახურების ხარისხიც.

დარგზე განსაკუთრებით ნეგატიური გავლენა მოახდინა 90-იანი წლების დასაწყისში განვითარებულმა მოვლენებმა, რაც თან ახლდა საბჭოთა კავშირის ნგრევას. აღნიშნულმა მოვლენებმა, პრაქტიკულად, გამოიწვია არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რღვევა, რამაც ტრანსპორტის საბჭოთა სისტემის დადებითი მხარეების მოსპობაც განაპირობა. სახელმწიფო სტრუქტურების არაეფექტური მოქმედებების გამო ქვეყანაში შეიქმნა ერთგვარი სატრანსპორტო ვაკუუმი. ეს, თავის მხრივ, გარკვეულ სიგნალად იქცა კერძო მეწარმეთათვის დარგში შესასვლელად. თუმცა, კერძო სექტორის დარგში ჩართვა მოხდა არაორგანიზებულად, ქაოტურად, სახელმწიფო ინტერესების გათვალისწინების გარეშე.

ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია საავტომობილო ტრანსპორტში შექმნილი მძიმე მდგომარეობა. მართალია, კერძო სექტორის ხსენებულ დარგში ჩართვამ მოიტანა დადებითი შედეგები, ძირითადად გამოსახული ხარისხობრივ მაჩვენებლებში, როგორცაა მგზავრთა ლოდინის დროის

შემცირება, გადაყვანის სიჩქარის გაზრდა და სხვა. მაგრამ, როგორც აღვნიშნეთ, ეს ხდებოდა სახელმწიფო უწყებებთან შეუთანხმებლად, სახელმწიფო ტრანსპორტის განვითარების რაიმე გეგმის გათვალისწინების გარეშე. იმ ფაქტმა, რომ მარშრუტების ფორმირება ხდებოდა სტიქიურად, საქალაქო და საქალაქთაშორისო მაგისტრალების გამტარუნარიანობის გათვალისწინებლად გამოიწვია ქალაქის ცენტრალურ მაგისტრალებზე ხშირი შეფერხებები. პრაქტიკულად არ ხდებოდა მარშრუტების ურთიერთკოორდინირება, ხშირ შემთხვევებში ირღვეოდა მომხმარებელთა უფლებები, გამოიყენებოდა ამორტიზებული სატრანსპორტო საშუალებები, მძღოლთა არაკვალიფიციურობისდა გამო გახშირდა საგზაო მაგისტრალებზე უბედური შემთხვევები. ამასთან, საავტომობილო ტრანსპორტის სფერო წლების მანძილზე მოქცეული იყო ჩრდილში, წარმოადგენდა რა კორუფციის მნიშვნელოვან წყაროს, რაც სახელმწიფო ბიუჯეტს მილიონობით ლარის ზარალს აყენებდა.

არსებული სიტუაცია მოითხოვდა საკანონმდებლო ჩარჩოში მოქცევასა და სახელმწიფო რეგულირების გაძლიერებას, რაც თავის მხრივ, შესაძლებელი გახდა საქართველოს კანონმა „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების“ შესახებ, რომელმაც სალიცენზიო და სანებართვო საქმიანობის სიაში შეიყვანა ტრანსპორტის დარგში სამეწარმეო საქმიანობა. აღსანიშნავია, რომ ტრანსპორტის სფეროში სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზირება მსოფლიოში მიღებული პრაქტიკაა.

ამჟამად, საქართველოში ფუნქციონირებს ტრანსპორტის შემდეგი სახეობები:

- ✓ საავტომობილო ტრანსპორტი;
- ✓ საზღვაო ტრანსპორტი;
- ✓ საჰაერო ტრანსპორტი;
- ✓ სარკინიგზო ტრანსპორტი;
- ✓ სამდინარო ტრანსპორტი;
- ✓ სპეციალური ტრანსპორტი;
- ✓ მილსადენი ტრანსპორტი.

აქედან, „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების“ შესახებ კანონმა ლიცენზიებისა და ნებართვების დაწესებას დაუქვემდებარა:

- საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში სამეწარმეო საქმიანობა, რადგანაც საავტომობილო ტრანსპორტი წარმოადგენს მოსახლეობის გადაყვანის ძირითად საშუალებას;
- სამოქალაქო ავიაციის (საჰაერო ტრანსპორტის) დარგში სამეწარმეო საქმიანობა, რადგანაც საჰაერო ტრანსპორტი ის სფეროა, სადაც მოქმედებს რამდენიმე ავიაკომპანია, რომელთაც მინიჭებული აქვთ ეროვნული ავიაგადამზიდველების სტატუსი;
- საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში სამეწარმეო საქმიანობა, მიუხედავად იმისა, რომ ეს დარგი დღესდღეობით საქართველოში ერთ-ერთი ყველაზე ნაკლებგანვითარებულია, მას განსაკუთრებული სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნია, იმის გათვალისწინებით, რომ ქვეყანას გააჩნია ზღვაზე ფართო გასასვლელი.

ჩამოთვლილი დარგების გარდა, ქვეყნის ტერიტორიაზე მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთების გადატანის სფეროში აღსანიშნავია რკინიგზის განსაკუთრებული როლი. თუმცა საზოგადოდ რკინიგზა წარმოადგენს ბუნებრივ მონოპოლიას, რომლის აქციების 100%-ს სახელმწიფო ფლობს, და, შესაბამისად, მასზე არ ვრცელდება „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიებისა და ნებართვების გაცემის“ შესახებ კანონი.

ლიცენზია და ნებართვა პრაქტიკულად წარმოადგენს სახელმწიფო კონტროლის მექანიზმს ქვეყნისათვის პრიორიტეტულ სფეროებზე. ტრანსპორტის სფეროში ლიცენზია და ნებართვა შეიძლება განვმარტოთ შემდეგნაირად:

ლიცენზია არის, ადმინისტრაციული აქტის საფუძველზე ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ პირისათვის მინიჭებული უფლება, განუსაზღვრელი ვადით განახორციელოს ამ კანონით გათვალისწინებული სამეწარმეო საქმიანობა კანონით დადგენილი პირობების დაცვით.

✓ **ლიცენზია გაიცემა ერთჯერადად და იგი უზაღოა.**

ნებართვა არის ადმინისტრაციული აქტის საფუძველზე ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ პირისათვის მინიჭებული უფლება, ერთჯერადად ან გარკვეული ვადით განახორციელოს სამეწარმეო საქმიანობა განსაზღვრულ ტერიტორიაზე, კანონით დადგენილი პირობების დაცვით.

✓ **ნებართვა ვადიანია. ტრანსპორტის სფეროში მისი მოქმედების ვადა კონკრეტული სანებართვო საშვიანობის მიხედვით მერყობს ერთი დღიდან ხუთ წლამდე.**

ტრანსპორტის ლიცენზირების სფეროს სპეციფიკურობიდან და სირთულიდან გამომდინარე, ლიცენზიებისა და ნებართვების გაცემის სისტემამ განსაკუთრებით რთული ფორმები მიიღო, რომელიც შორსაა სრულყოფილებისაგან. ამასთან, ქვეყნისათვის ისეთ მნიშვნელოვან სატრანსპორტო სფეროებში, როგორც საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტია, ჯერ არ არის მიღებული „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების“ შესახებ კანონით გათვალისწინებული სრეციალური ხასიათის დოკუმენტი, რომელიც შესაბამის დარგობრივ კანონს ხსენებულ კანონთან შესაბამისობაში მოიყვანს.

ზემოთქმულიდან გამომდინარეობს მოცემული კვლევის მიზანი: ლიცენზიის/ნებართვის ტრანსპორტის სფეროში დანერგვის თავისებურებათა და კანონზომიერებათა გამოვლენა, აღნიშნულთან დაკავშირებით ჩვენი თვალთ დახახული პრობლემებისა და სირთულეების სააშკარაოზე გამოტანა, და მათი გადაჭრის მიზნით კონკრეტული რჩევებისა და რეკომენდაციების შემუშავება.

ჩვენ, რა თქმა უნდა, ვაცნობიერებთ რა სფეროს სირთულესა და კომპლექსურობას, არა გვაქვს ილუზია იმის თაობაზე, რომ ჩვენი კვლევა იქნება იდეალური, დაზღვეული ყოველგვარი შეცდომებისაგან. პირიქით, მოცემული კვლევა წარმოადგენს მხოლოდ მცდელობას ტრანსპორტის სფეროში მოქმედი ლიცენზიებისა და ნებართვების გაცემის პროცესის შესწავლისა, მისი გარკვეულ სისტემაში მოყვანისა და მკითხველთათვის გასაგებ ენაზე ფორმულირებისა.

თაზო I

საკანონმდებლო რეზოლუცია

ტრანსპორტის სფერო გამოირჩევა ნორმატიული აქტების სიმრავლით. სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებიდან უზენაესი ნორმატიული ძალა საქართველოს კანონებს გააჩნია, რომლებსაც ამტკიცებს საქართველოს პარლამენტი. მათ გარდა სფეროში მოქმედებს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს ბრძანებები¹, საჯარო სამართლის იურიდიული პირების – სატრანსპორტო ადმინისტრაციების თავმჯდომარის ბრძანებები, ადგილობრივ ტრანსპორტის სფეროებს კი არეგულირებს შესაბამისი თვითმმართველობის ორგანოების (საკრებულოების) გადაწყვეტილებები. აღსანიშნავია, რომ ყოველი ზემოხსენებული ნორმატიული აქტი დადგენილი უნდა იყოს კანონის საფუძველზე.

კვლევის ფარგლებში განხილულ იქნა შემდეგი ძირითადი ნორმატიული აქტები:

№	დოკუმენტის დასახელება	დოკუმენტის სახე	მიმღები ორგანო	მიღების თარიღი
1	სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ	კანონი	პარლამენტი	04.05.2002
2	ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ	კანონი	პარლამენტი	20.07.2001
3	საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ	კანონი	პარლამენტი	15.04.1995
4	სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ	კანონი	პარლამენტი	15.09.2000
5	საქართველოს კანონი „სალიცენზიო და სანებართვო“ მოსაკრებლების შესახებ	კანონი	პარლამენტი	12.08.2003
6	საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის მისაღებად კონკურსის ჩატარების შესახებ	ბრძანება	ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრი	21.02.2003
7	საქართველოს ტერიტორიაზე სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესის დამტკიცების შესახებ	ბრძანება	ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრი	06.08.2003
8	რეგულარულ მარშრუტზე გადამზიდვის შერჩევის საკონკურსო პირობებისა და ხელშეკრულების ფორმის დამტკიცების შესახებ	გადაწყვეტილება	ქ. თბილისის საკრებულო	07.03.2001
9	სამოქალაქო ავიაციის სფეროს რეგულირების საფასურის დამტკიცების შესახებ	ბრძანება	სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია	25.11.2003
10	საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების საფასურის ოდენობის დადგენისა და გადახდის თანდართული წესი	ბრძანება	საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	27.11.2003

¹ ამჟამინდელი ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტრო.

1.1 საქართველოს კანონი „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ“

ტრანსპორტის დარგის სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების ძირითად საფუძველს განსაზღვრავს „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ კანონი, რომელიც წარმოადგენს საქართველოს ტერიტორიაზე ტრანსპორტის სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების სამართლებრივ და ორგანიზაციულ საფუძვლებს. კანონი მიღებულია 2001 წლის 20 ივლისს.

ამ კანონის მიხედვით დგინდება ტრანსპორტის სფეროში საქმიანობის განხორციელების ძირითადი პრინციპები სფეროში მოღვაწე ფიზიკური და იურიდიული პირებისა და მომხმარებლების მიმართ და შესაბამისად შეიქმნა სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტის დარგების მარეგულირებელი დოკუმენტი. იგი ვრცელდება:

- ტრანსპორტის სფეროში მონაწილე ყველა სუბიექტზე;
- საქართველოს ტერიტორიაზე მყოფ სხვა სატრანსპორტო საშუალებებზე;
- სხვა სახელმწიფოში მყოფ საქართველოს სატრანსპორტო საშუალებებზე.

აღსანიშნავია, რომ ტრანსპორტის სფეროში ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა საქმიანობა უნდა განხორციელდეს შემდეგი პრინციპების საფუძველზე:

- ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა თანასწორუფლებიანობა;
- მონოპოლიური საქმიანობის დაუშვებლობა, გარდა კანონით განსაზღვრული შემთხვევებისა;
- კონკურენტული გარემოს შექმნა;
- უსაფრთხოების უზრუნველყოფა;
- მომსახურების ხარისხის ამაღლება;
- სისტემის გამჭვირვალობის უზრუნველყოფა.

სახელმწიფო საქართველოს ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტრო², წარმოადგენს აღმასრულებელი ხელისუფლების სამთავრობო დაწესებულებას. სამინისტრო თავისი უფლებამოსილების ფარგლებში უზრუნველყოფს ტრანსპორტის სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულებების შემუშავებასა და კანონით დადგენილი წესის დამტკიცების შემდეგ კოორდინაციას უწევს მათ განხორციელებას. აღსანიშნავია, რომ ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტრო არ ახორციელებს მარეგულირებელ და ოპერატიულ-სამეურნეო ფუნქციებს. ტრანსპორტის სფეროში საქმიანობას არეგულირებენ ტრანსპორტის ადმინისტრაციები, აგრეთვე ადგილობრივი თვითმმართველობის (მმართველობის) ორგანოები, რომელთა კომპეტენციაში შედის ადგილობრივი სატრანსპორტო გადაზიდვების რეგულირება.

ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტროს ძირითადი ფუნქციები ტრანსპორტის სფეროში შემოიფარგლება:

1. ტრანსპორტის სისტემის განვითარების მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი სტრატეგიის, პრიორიტეტებისა და მათზე დაფუძნებული

² კანონში მოხსენებულია ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტრო, რომლის სამართალმემკვიდრეს წარმოადგენს ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტრო

პროგრამების შემუშავებით, აგრეთვე მათი განხორციელების ხელშეწყობითა და კონტროლით;

2. ტრანსპორტის სფეროს სამართლებრივი ბაზის შექმნისა და განვითარების უზრუნველყოფით, დარგების ეკონომიკური და საბიუჯეტო შენატანების მონიტორინგით;

3. ტრანსპორტის სფეროში სამეცნიერო კვლევითი, საპროექტო-საკონსტრუქციო და საგანმანათლებლო მიმართულების განვითარების ხელშეწყობით;

4. ტრანსპორტის სისტემის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სტრატეგიის დამტკიცებით.

ტრანსპორტის სფეროს რეგულირება და კოორდინაციას თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში ახორციელებენ შემდეგი ორგანოები:

1. **ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტრო**

2. საჯარო სამართლის იურიდიული პირები – დამოუკიდებელი მარეგულირებელი კომისიები³:

საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია	საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	სარკინიგზო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია
--	-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------

2.1

2.2

2.3

2.4⁴

შენიშვნა: ტრანსპორტის ადმინისტრაციები არ შედიან ინფრასტრუქტურისა და განვითარების სამინისტროს სტრუქტურაში. სამინისტროს ტრანსპორტის სფეროში მხოლოდ პოლიტიკის შემუშავებისა და მონიტორინგის ფუნქცია გააჩნია.

ტრანსპორტის სფეროში შექმნილი დამოუკიდებელი მარეგულირებელი ორგანოებია ადმინისტრაციები, რომლებიც წარმოადგენენ საჯარო სამართლის იურიდიულ პირებს და მათთვის მინიჭებული კომპეტენციის ფარგლებში დამოუკიდებლად ახორციელებენ თავიანთ საქმიანობას. ლიცენზირებასა და ნებართვების გაცემას დაქვემდებარებულ სატრანსპორტო სფეროებში მოქმედებენ შემდეგი ადმინისტრაციები:

- საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია;
- სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია;
- საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია.

ადმინისტრაციის ძირითადი ფუნქციებია:

- სატრანსპორტო საშუალებებით მომსახურებაზე ტარიფების (ზღვრული და ფიქსირებული) შემუშავება;
- დარგში კონკურენტული გარემოს შექმნა;

³ მომზადებულია პროექტი, რომ არსებობდეს კიდევ ერთი დამატებითი ადმინისტრაცია.

⁴ სარკინიგზო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია არ ფუნქციონირებს, არსებობს მხოლოდ მისი ჩამოყალიბების პროექტი.

- ტრანსპორტის სფეროში საქმიანობის ნებართვის/ლიცენზიების პირობებისა და სხვა შესაბამისი ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დაცვის ზედამხედველობა და მათი დარღვევის შემთხვევაში კანონმდებლობით გათვალისწინებული ღონისძიებების გატარება;
- ტრანსპორტის სფეროში შესაბამისი მარეგულირებელი ნორმატიული აქტების შემუშავება;
- ტრანსპორტის სფეროში „მონოპოლიური საქმიანობისა და კონკურენციის შესახებ“ და „მომხმარებელთა უფლებების დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონებით დაწესებული შესაბამისი ნორმების შესრულებაზე ზედამხედველობა და კონტროლი.
- ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზედამხედველობა;
- ტრანსპორტის სფეროში საერთაშორისო ხელშეკრულებების პროექტების შემუშავებაში მონაწილეობა;
- ტრანსპორტის სფეროში მკაცრი აღრიცხვის დარგობრივ-სპეციფიკური ფორმების და დოკუმენტების ბლანკების დამზადებისა და მიწოდების ორგანიზება;
- სატრანსპორტო სისტემებისა და საშუალებების რეგისტრაცია.

ადმინისტრაციას უფლება აქვს შესაბამისი საკანონმდებლო აქტით რეგულირების ზღვრული საფასურის ოდენობის დადგენამდე განსაზღვროს შესაბამისის რეგულირების საფასურის ოდენობა⁵.

ჩვენი კოზიციით, რეგულირების საფასურის (ან/და ზღვრული საფასურის) ოდენობა უნდა დადგინდეს მხოლოდ კანონით, და არ მიიზიარება გამართლებულად ხსენებული უფლებამოსილების, თუნდაც ღრობით, ადმინისტრაციებისათვის გადაცემა.

ადმინისტრაციის დებულებასა და სტრუქტურას ამტკიცებს საქართველოს პრეზიდენტი. ადმინისტრაციის ხელმძღვანელია ადმინისტრაციის თავმჯდომარე, რომელსაც ინფრასტრუქტურისა და განვითარების მინისტრის წარდგინებით ნიშნავს საქართველოს პრეზიდენტი 4 წლის ვადით. ადმინისტრაციის თავმჯდომარე გამოსცემს ნორმატიულ აქტებს – ბრძანებებს. თავმჯდომარის ინდივიდუალური სამართლებრივი აქტია განკარგულება.

ადმინისტრაციას თავისი ფუნქციების განსახორციელებლად ჰყავს აპარატი, რომელთა თანამდებობაზე დანიშნისა და კომპეტენციის საკითხები განისაზღვრება ადმინისტრაციის დებულებით. მხოლოდ ადმინისტრაციის თავმჯდომარეს აქვს უფლება კანონმდებლობით დადგენილი წესით დანიშნოს და გაათავისუფლოს აპარატის თანამშრომლები.

ადმინისტრაცია ვალდებულია ყოველი წლის 1-ლი სექტემბრისთვის გამოაქვეყნოს მომავალი წლის ბიუჯეტი, რომელშიც ასახული უნდა იყოს ადმინისტრაციის ყველა შემოსავალი და ხარჯი.

ტრანსპორტის სფეროში ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოთა ფუნქციებია:

⁵ დამატება აღნიშნულ კანონზე (14.08.03).

- ადგილობრივი გადაზიდვების რეგულირება;
- სატრანსპორტო სისტემის მონაწილე ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა ხელშეწყობა სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის განვითარებაში;
- საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა ფუნქციები.

საერთაშორისო ორგანიზაციებში ტრანსპორტის სფეროსთან დაკავშირებულ საკითხებზე საქართველოს წარმომადგენელ სამინისტრო და თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში შესაბამისი ადმინისტრაციები.

1.2 „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონი

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის სფეროში წლების განმავლობაში ქაოტური სიტუაცია სუფევდა. ამ სფეროს მარეგულირებელი სამართლებრივი ნორმები მიმობნეული იყო უამრავ საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე აქტში, არ არსებობდა საკითხისადმი ერთგვაროვანი მიდგომა, ერთიანი სახელმწიფოებრივი პოლიტიკა. გარდა ამისა, ხშირ შემთხვევაში ეს ნორმები ეწინააღმდეგებოდნენ საქართველოს კონსტიტუციას; მაგ., ლიცენზიისა და ნებართვის გასაცემად მოსაკრებლები დადგენილი იყო შესაბამისი მინისტრის ბრძანებით (ე.წ. პრეისკურანტები), საკუთარ სამინისტროს კომპეტენციაში შემაჯავალ საკითხებზე, მაშინ როცა მოქმედი საქართველოს კონსტიტუციის თანახმად მოსაკრებლები მხოლოდ კანონით უნდა განისაზღვროს.

ლიცენზიებისა და ნებართვების მოპოვებისათვის დადგენილი იყო მეტად ბუნდოვანი და არაერთაზროვანი პირობები და პროცედურები, უზომოდ გართულებული იყო ადმინისტრაციული ბარიერები. ყოველივე ეს კი, ერთის მხრივ, ნოყიერ ნიადაგს ქმნიდა სფეროში კორუფციის აყვავებისათვის, ხოლო მეორეს მხრივ სერიოზულად ამუხრუჭებდა თავისუფალი მეწარმეობის განვითარებას ქვეყანაში. სწორედ ამ პრობლემების აღმოფხვრის აუცილებლობამ, აგრეთვე მსოფლიო ბანკისა და ანტიკორუფციული პროგრამის მოთხოვნებმა განაპირობა საქართველოს პარლამენტის მიერ “სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ” კანონის მიღება (2002 წლის 14 მაისს), რომლის მიზანსაც, წარმომადგენელ ლიცენზირებისა და ნებართვების გაცემის სფეროში კორუფციის აღმოფხვრა და ქვეყანაში მეწარმეობის განვითარებისათვის ხელშემწყობი გარემოს შექმნა.

„სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონმა დაადგინა ის პრინციპები, რასაც უნდა ეყრდნობოდეს და შეესაბამებოდეს ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებით განსაზღვრული კრიტერიუმები, მოთხოვნები, პირობები და პროცედურები, რომელიც შემდეგში მდგომარეობს:

- კანონის წინაშე თანასწორობა;
- ადამიანის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის, მისი საცხოვრებელი გარემოს უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და დაცვა;

- მეწარმეთა ინტერესების დაცვა;
- სახელმწიფო და საზოგადოებრივი უსაფრთხოების დაცვა;
- მომხმარებელთა უფლებებისა და ინტერესების დაცვა.

კანონმა განსაზღვრა ლიცენზიისა და ნებართვას დაქვემდებარებული საქმიანობების ჩამონათვალი. „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლებების შესახებ“ კანონის საფუძველზე აიკრძალა ლიცენზიისა და ნებართვის შემოღება არამართო ამ კანონით გაუთვალისწინებელ საქმიანობაზე, არამედ აიკრძალა სხვა ნებისმიერი პირობის (დოკუმენტის) დაწესება, რომელიც შინაარსობრივად სალიცენზიო ან სანებართვო ხასიათის იქნება.

„სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის მ-4 მუხლის მიხედვით დაუშვებელია ლიცენზიისა და ნებართვის შემოღება ამ კანონით გაუთვალისწინებელ საქმიანობაზე.

კანონის მიზანს სხვა მრავალ მნიშვნელოვან სიახლესთან ერთად, წარმოადგენდა ლიცენზირებისა და ნებართვების სფეროში არსებული ბიუროკრატიის შეზღუდვა და კორუფციის აღმოფხვრა. კანონმა ხაზი გაუსვა იმ გარემოებას, რომ ლიცენზიისა და ნებართვასთან დაკავშირებული საქმიანობა არ არის ჩვეულებრივი სახის საქმიანობა და სახელმწიფოს მხრიდან ცალკეული სახის საქმიანობაზე ლიცენზიის/ნებართვის შემოღება გამოწვეულია მისი საზოგადოებრივი მნიშვნელობით, რაც პირველ რიგში მომხმარებელთა უფლებების დაცვას, მეწარმეობის განვითარებასა და ხელშეწყობას, კანონის წინაშე თანასწორობასა და დემოკრატიულ საზოგადოებაში მიღებულ სხვა პრინციპებს უნდა ემსახურებოდეს.

„სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონმა სისტემაში მოიყვანა და გარკვეულწილად განსაზღვრულ ფარგლებში მოაქცია ლიცენზირებთან და ნებართვებთან დაკავშირებული ურთიერთობები. ამ კანონის მიღება, მიუხედავად გარკვეული ხარვეზებისა, თავისთავად ლიცენზირებისა და სანებართვო ურთიერთობის სრულყოფის მიზნით წინგადადგმული ნაბიჯია, სახელმწიფომ პრაქტიკულად დააფიქსირა განსაკუთრებული მიდგომა და ყურადღება იმ სფეროების მიმართ, რომლებიც ექვემდებარება ლიცენზიის/ნებართვის მიღებას.

კანონმდებლობით ზუსტად განისაზღვრა სალიცენზიო/სანებართვო პირობები, რომელიც 2 სახისაა:

- 1 ლიცენზიის/ნებართვის მისაღებად მხოლოდ და მხოლოდ კანონით დაწესებული მოთხოვნები;
- 2 იმ ნორმებისა და სტანდარტების დაცვა, რომელიც ევალება ლიცენზიის/ნებართვის მფლობელს მისი მიღების შემდეგ, ლიცენზიით გათვალისწინებული საქმიანობის განსახორციელებლად.

დაუშვებელია კანონმდებლარე აქტით რაიმე ისეთი პირობის დაწესება, რომელიც შინაარსობრივად განსხვავებული იქნება კანონით დაწესებული სალიცენზიო/სანებართვო პირობებისაგან.

ლიცენზიის/ნებართვის გამცემ ორგანოს ენიჭება უფლება სალიცენზიო/სანებართვო პირობების განუხრელი დაცვის უზრუნველსაყოფად შეამოწმოს და განახორციელოს მასზე კონტროლი „სამეწარმეო საქმიანობის კონტროლის შესახებ“ კანონის შესაბამისად, იცავს თუ არა მეწარმე აღნიშნულ პირობებს.

ეს უფლება ლიცენზიის/ნებართვის გამცემ ორგანოს ავტომატურად არ ეძლევა. იმისათვის, რომ ლიცენზიის/ნებართვის გამცემმა ორგანომ შეიძინოს მაკონტროლებელი ორგანოს სტატუსი მან უნდა გაიაროს რეგისტრაცია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში, სადაც აღინიშნება მაკონტროლებელი ორგანოს სახელწოდება, სფერო, რომელზედაც ახორციელებს კონტროლს და კანონის შესაბამისი მუხლი, რომელიც მას ანიჭებს კონტროლის უფლების განხორციელებას.

კანონიდან ერთმნიშვნელოვნად იკვეთება, მისი უპირველესი მიზანი: საჯარო ინტერესის დაცვა. თუმცა ჯერჯერობით შეუძლებელია იმის თქმა, თუ რამდენად ზუსტად იქნება ამ კანონების მოთხოვნები დაცული ადმინისტრაციული ორგანოების მხრიდან, მითუმეტეს თუ გავითვალისწინებთ იმ მოუქნელ ბიუროკრატიულ აპარატს, რომელიც საქართველომ საბჭოთა პერიოდიდან მემკვიდრეობით მიიღო და მისი სისტემური შეცვლისათვის უკანასკნელ წლებში არანაირი ნაბიჯი არ გადადგმულა; უწყებრივი მართვის თვალსაზრისით ცალკეულ სამსახურებში განხორციელებული რეფორმები, მართვის საერთო სისტემაში ეფექტს ვერ იძლევა. ჩვენი კვლევის ერთ-ერთ ძირითად მიზანს სწორედ „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის მოთხოვნების რეალური განხორციელებისა და მისი დანერგვის ანალიზი წარმოადგენს.

კანონით განისაზღვრა ლიცენზიის უვადოდ გაცემის, ხოლო ნებართვების კანონით განსაზღვრული ვადით ან ერთჯერადად გაცემის საკითხი (ზემოთ უკვე აღინიშნა, რომ ამ საკითხებზე სამართლებრივი იერარქიის სხვადასხვა აქტი განსხვავებულ ვადებს ადგენდა). დარეგულირდა სალიცენზიო და სანებართვო პირობების შესრულებაზე კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებასთან დაკავშირებული ურთიერთობები.

შეიძლება ითქვას, რომ ზემოაღნიშნული კანონის მიღებამ და ახალი, პროგრესული ნორმების შემოღებამ სერიოზულად უნდა შეუწყოს ხელი მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარებას, კორუფციის შემცირებასა და საზოგადოების ჩაბმას გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში. მნიშვნელოვნად გაიზარდა საჯაროობის პრინციპის როლი ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის პროცესში; ეს განსაკუთრებით აღსანიშნავია ლიცენზირებასთან დაკავშირებით, რომელიც მიმდინარეობს საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით და სადაც უზრუნველყოფილია ნებისმიერი დაინტერესებული პირის მონაწილეობა, ასევე ნებისმიერ პირს შეუძლია ლიცენზიის გამცემ ორგანოს მიაწოდოს საკუთარი მოსაზრება ისე, რომ არც დაასახელოს თავისი ვინაობა (დარჩეს ანონიმურად).

კანონმა დაადგინა, რომ ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემა სახელმწიფო ორგანოების ის საქმიანობაა, რომელიც მთლიანად ადმინისტრაციული კანონმდებლობით უნდა ხორციელდებოდეს. ეს კი გულისხმობს იმას, რომ ლიცენზირებასა და ნებართვებთან დაკავშირებულ საკითხებზე ვრცელდება

ყველა ის საკანონმდებლო ნოვაცია, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსით. ლიცენზიის გაცემა (შეჩერება, გაუქმება, ცვლილებების შეტანა) ხდება ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსით განსაზღვრული საჯარო ადმინისტრაციული წარმოებით. ლიცენზიის გაცემის პროცედურის საჯაროობის უზრუნველყოფის მიზნით ადმინისტრაციული ორგანო აწესებს 20 დღიან ვადას, რომლის პერიოდშიც ყველა დაინტერესებულ პირს უფლება ექნება გამოთქვას თავისი მოსაზრება ლიცენზიის გაცემა/არგაცემის თაობაზე. ლიცენზიის მაძიებლის მონაწილეობით ჩატარდება ზეპირი მოსმენა – მხარეთა პოზიციების საჯაროდ დაფიქსირებასთან ერთად; ზეპირი მოსმენიდან 10 დღის ვადაში მიღებულ უნდა იქნეს ადმინისტრაციული აქტი ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ.

ძველი კანონმდებლობით ეს პროცედურები არ იყო გაწერილი არც ერთ ნორმატიულ აქტში, რის გამოც სხვადასხვა ორგანო თავის პროცედურებს აწესებდა, ხშირად გაუმართლებელს და კანონსაწინააღმდეგოს. ძველი კანონმდებლობის თანახმად ლიცენზიის გამცემ ადმინისტრაციულ ორგანოს უფლება ჰქონდა არ ეცნობებინა განმცხადებლისთვის განცხადების განხილვის შედეგები. ახალი კანონმდებლობით მეწარმეს დღეების მიხედვით ეცოდინება მისი განცხადების განხილვის სტადიები და მათ შესახებ მიღებული გადაწყვეტილებები, რაც მთავარია ექნება თითოეულ სტადიაზე თავისი პოზიციის დაფიქსირებისა და ინტერესების დაცვის შესაძლებლობა. თავის მხრივ ახალი კანონმდებლობით გათვალისწინებულია ადმინისტრაციული ორგანოების (აგრეთვე საჯარო) ინტერესებიც, კერძოდ თუ ლიცენზიის გამცემი მიიჩნევს, რომ საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე გარემოებათა დასადგენად აუცილებელია ერთ თვეზე მეტი, იგი მიიღებს დასაბუთებულ გადაწყვეტილებას ლიცენზიის გაცემის ვადის არა უმეტეს 3 თვემდე გაგრძელების თაობაზე, რაც თავის მხრივ, უნდა მოხდეს განცხადების რეგისტრაციიდან 7 დღის ვადაში და ამის შესახებ არა უგვიანეს მომდევნო სამუშაო დღისა უნდა ეცნობოს განმცხადებელს.

დარგის სპეციფიკიდან და ბაზრის მოთხოვნის შეზღუდულობიდან გამომდინარე, ტრანსპორტის სფეროში განსაზღვრულ შემთხვევაში შემოღებულ იქნა ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემა კონკურსის წესით.

1.3 ტრანსპორტის სფეროში გასაცემი ლიცენზიები და ნებართვები, მათი მოსაკრებლის ოდენობა და გამცემი ორგანოები

„სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონმა, როგორც აღვნიშნეთ, ლიცენზიებისა და ნებართვების გაცემას დაუქვემდებარა ტრანსპორტის სფეროში სამეწარმეო საქმიანობა, შემდეგ დარგებში:

- ✓ საავტომობილო ტრანსპორტი;
- ✓ საჰაერო ტრანსპორტი;
- ✓ საზღვაო ტრანსპორტი.

სალიცენზიო მოსაკრებლები განისაზღვრება კანონით „სალიცენზიო და სანებართვო მოსაკრებლების შესახებ“.

ტრანსპორტის სფეროში სალიცენზიო სახეები და მათი მოსაკრებლები

ლიცენზიები კონკრეტულად გაიცემა შემდეგი სახის სამეწარმეო საქმიანობაზე:

- რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა – გაიცემა სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის მიერ საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით, ხოლო თუ დანიშნულ ავიაგადამზიდველთა რაოდენობა რომელიმე საჰაერო საზოგადოებაზე შეზღუდულია – კონკურსის წესით.

სალიცენზიო და სანებართვო მოსაკრებლების შესახებ კანონით მოსაკრებლის ოდენობა არ არის განსაზღვრული (ე.ი. ლიცენზიები გაიცემა უფასოდ).

- საზღვაო სამგზავრო გადაყვანა – გაიცემა საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით.

სალიცენზიო მოსაკრებელი შიდაგზავნის 2000 ლარს.

სანებართვო სახეები და მოსაკრებლები

ნებართვები გაიცემა საავტომობილო, საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტის დარგში სამეწარმეო საქმიანობის შემდეგ სახეებზე:

საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში:

№	სანებართვო საქმიანობა	გამცემი ორგანო	მოსაკრებელი	გაცემის წესი	ვადა
1	საერთაშორისო საავტომობილო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	დადგენილი არ არის	მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება	ხელშეკრულებით
2	საერთაშორისო საავტომობილო არარეგულარული სამგზავრო გადაყვანა	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	დადგენილი არ არის	მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება	ხელშეკრულებით
3	საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	დადგენილი არ არის	მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება	ხელშეკრულებით
4	საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა (დადგენილი კვოტის ზევით), რომელიც ხორციელდება უცხო ქვეყნის გადამზიდველის მიერ	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	500 ლარი	მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება	ერთჯერადი
5	საქალაქთაშორისო საავტომობილო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა*	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	დადგენილი არ არის	საჯარო ადმინისტრაციული წარმოება	5 წელი
6	საგარეუბნო საავტომობილო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა*	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	დადგენილი არ არის	საჯარო ადმინისტრაციული წარმოება	5 წელი

7	ადგილობრივი საავტომობილო რეგულარული გადაყვანა*	ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანო ან/და მისი შესაბამისი ადგილობრივი სამსახურის მიერ	50 ლარი (თითოეულ სატრანსპორტო საშუალებაზე თვეში)	საჯარო ადმინისტრაციული წარმოება	5 წელი
8	ადგილობრივი სატაქსო (მსუბუქი ავტომობილით, 7 კაცამდე) გადაყვანა	ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოს ან/და მისი შესაბამისი ადგილობრივი სამსახურის მიერ	1 ლარი (თითოეულ სატრანსპორტო საშუალებაზე თვეში)	მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება	1 თვე
9	სახიფათო ტვირთის საავტომობილო გადაზიდვა	საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია	დადგენილი არ არის	მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება	1 წელი

***შენიშვნა:** ნებართვები საქალაქთაშორისო, საგარეუბნო და ადგილობრივ რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანებზე გაიცემა კონკურსის წესით. კონკურსის წესსა და პირობებს ადგენს შესაბამისი ადმინისტრაციული ორგანო ნორმატიული აქტით.

ნებართვები საჰაერო ტრანსპორტის დარგში:

- საჰაერო ხომალდების სამგზავრო და სატვირთო მოცულობების რეალიზაცია – გაიცემა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის მიერ მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით.
- არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა/გადაზიდვა – გაიცემა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის მიერ მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით.
- საქართველოს ტერიტორიაზე საავიაციო სამუშაოების წარმოება – გაიცემა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის მიერ მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით.

სანაპართვო მოსაპრებლის ოქმობა „მოსაპრებლის შმსახე“ კანონით დადგენილი არ არის.

საზღვაო ტრანსპორტში:

- საზღვაო ბუქსირზიდვა (გარდა სანავსადგურო ბუქსირზიდვისა) – გაიცემა საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით.

✓ სანაპართვო მოსაპრებელი შმაღმენს 1100 ლარს.

თაზო II

საავტომობილო ტრანსპორტი

2.1 ნებართვები, რომელსაც გაცემს საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია

საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში, ინდივიდუალური მეწარმე ან იურიდიული პირი ცალკეული სახის საქმიანობას ახორციელებს ნებართვის საფუძველზე, რომელიც არის ამ საქმიანობის განხორციელების უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტი.

საავტომობილო ტრანსპორტზე ნებართვების გაცემის წესსა და პირობებს ადგენს საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“. მართალია, ხსენებული კანონი მიღებულია ჯერ კიდევ 1995 წლის 4 აპრილს, მაგრამ მასში შეტანილია ცვლილებები 2003 წლის 5 დეკემბერს, რომელთაც იგი შესაბამისობაში მოვიდა საქართველოს კანონთან „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძველების შესახებ“.

ნებართვის მისაღებად ნებართვის მაძიებელმა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციას უნდა წარუდგინოს წერილობითი განცხადება, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე მუხლის მოთხოვნებს.

ადმინისტრაციას დაქვემდებარებულ სანებართვო საქმიანობაზე ნებართვის მისაღებად მაძიებელმა ადმინისტრაციას უნდა მიმართოს განცხადებით.

განცხადება უნდა შეიცავდეს:

- მითითებას თუ რომელი ნებართვის მიღებას მოითხოვს მაძიებელი და ასევე:
 - 1) ფიზიკური პირისთვის – დაბადების ადგილსა და თარიღს, ასევე სამუშაო და საცხოვრებელი ადგილების მისამართებს;
 - 2) იურიდიული პირისთვის და ინდივიდუალური მეწარმისათვის – სამეწარმეო რეესტრის მონაცემებს.

ბანცხადებას თან უნდა ერთვოდეს სანებართვო მოსაკრებლის გადახდის დამადასტურებელი საბუთი⁶.

ამ მონაცემების ცვლილების შემთხვევაში ნებართვის მფლობელი ვალდებულია ნებართვის ბანცხადს წერილობით აცნობოს ამის თაობაზე და წარუდგინოს სათანადო დოკუმენტები შესაბამისი ცვლილების განხორციელებიდან 7 სამუშაო დღის განმავლობაში.

განცხადებასთან ერთად მაძიებელმა უნდა წარადგინოს დამატებითი დოკუმენტები, რომლებიც განსხვავდება საავტომობილო სამეწარმეო საქმიანობის სახის მიხედვით⁷. კერძოდ:

⁶ „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძველების შესახებ“ კანონი, 22-ე მუხლი.

⁷ საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“.

1) საერთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე, საქალაქთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე, ან საგარეუბნო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე ნებართვის მისაღებად მაძიებელმა უნდა წარადგინოს:

- სამეწარმეო რეესტრში რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტების ასლი;

რებისტრაციაში გატარების დადგენილება ან ამონაწერი რემსტრიდან გაცემული რაიონული სასამართლოს მიერ, ხოლო ინფორმულური მმწარმის შემთხვევაში – გაცემული საბადასახადო ინსპექციის მიერ.

- საავტომობილო გადაყვანაზე მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატის ასლი;
- საწარმოში საავტომობილო გადაყვანის ორგანიზებაზე პასუხისმგებელი პირის კომპეტენტურობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი;

მ.ი. ნებართვის მაძიებელს უნდა ბააჩნდეთ პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი, რომელსაც ბასცემს საქართველოს ბანათლების სამინისტროს მიერ აკრედიტირებული სასწავლო დაწესებულება (ცენტრი) „ტრანსმენეჯერო“. სერტიფიკატი ბაიცვამა ორკვირიანი მოსამზადებელი კურსის ბავლისა და შემდეგ. მისი მოქმედების ვადა შეაღბენს 5 წელს. სასწავლო კურსი ფასიანია, კურსის ხანბრძლივობა 2 კვირიაა და ბადასახადო შეაღბენს 140 ებროს ექვივალენტს ლარებში.

- ნებართვის მაძიებლის მფლობელობაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფლობისა და სავალდებულო წლიური დათვალიერების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- დოკუმენტაცია მარშრუტზე განსახორციელებელი საქმიანობის ტექნიკურ-საექსპლუატაციო მაჩვენებლების შესახებ;
- ფინანსთა სამინისტროს საგადასახადო დეპარტამენტის მიერ გაცემული დოკუმენტი სახელმწიფო ბიუჯეტისადმი მაძიებლის საგადასახადო დაგალიანების შესახებ;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი და შესაბამის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე მძღოლად მუშაობის სტაჟის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

მძღოლმა უნდა წარადგინოს ცნობა, სადაც მითითებული იქნება, რომ მას ბააჩნია მძღოლად მუშაობის არანაკლებ 3 წლის ბამოცდილება და შესაბამის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე მძღოლად მუშაობის სულ მცირე 1 წელი.

- ცნობა მძღოლის ჯანმრთელობის შესახებ;
- საერთაშორისო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული დოკუმენტები.

დღესდღეობით ამბვარი ხელშეკრულებები საქართველოს დადებული აქმს 17 ქვეყანასთან.

2) საერთაშორისო არარეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე და საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვაზე ნებართვის მისაღებად მაძიებელმა უნდა წარადგინოს:

⁸ სხენებული სასწავლო ცენტრი მდებარეობს საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის I კორპუსში, კოსტავას 68.

- სამეწარმეო რეესტრში საწარმოს რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტების ასლი;
- ნებართვის მაძიებლის მფლობელობაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფლობისა და სავალდებულო წლიური დათვალიერების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი და შესაბამის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე მძღოლად მუშაობის სტაჟის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- ცნობა მძღოლის ჯანმრთელობის შესახებ;
- საავტომობილო გადაყვანაზე მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატის ასლი;
- საწარმოში საავტომობილო გადაზიდვის ორგანიზებაზე პასუხისმგებელი პირის კვალიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი;
- საერთაშორისო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული დოკუმენტები.

3) საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვაზე საჭიროა:

- სამეწარმეო რეესტრში საწარმოს რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტების ასლი;
- ნებართვის მაძიებლის მფლობელობაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფლობისა და სავალდებულო წლიური დათვალიერების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი;
- ცნობა მძღოლის ჯანმრთელობის შესახებ.

4) საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვაზე (საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულების საფუძველზე დადგენილი კვოტის ზევით), რომელიც ხორციელდება უცხო ქვეყნის გადამზიდვის მიერ, ნებართვის მისაღებად საჭიროა:

- ავტოსატრანსპორტო საშუალების უცხო ქვეყნის სახელმწიფო რეგისტრაციის მოწმობის ასლი;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი;
- საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვაზე სანებართვო მოწმობის ასლი.

5) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ნებართვაზე საჭიროა:

- სამეწარმეო რეესტრში რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტების ასლი;
- ნებართვის მაძიებლის მფლობელობაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფლობისა და სავალდებულო წლიური დათვალიერების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი და შესაბამის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე მძღოლად მუშაობის სტაჟის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- ცნობა მძღოლის ჯანმრთელობის შესახებ;
- საავტომობილო გადაზიდვაზე მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატის ასლი;
- საწარმოში საავტომობილო გადაზიდვის ორგანიზებაზე პასუხისმგებელი პირის კომპეტენტურობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი;
- მძღოლის სპეციალური მომზადების მოწმობის ასლი.

ე.ი. მძღოლს უნდა გააჩნდეს სერტიფიკატი (დიპლომი) საავტომობილო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაზე, რაც დაადასტურებს, რომ მან გაიარა სპეციალური მომზადება საქართველოს ბანათლების სამინისტროს მიერ აკრედიტირებულ დაწესებულებაში. ამგვარ დაწესებულებას დღესდღეობით მხოლოდ სასწავლო ცენტრი „ტრანსმენეჯერი“ წარმოადგენს. სერტიფიკატი ბაიცივმა 5 ან 1 წლის ვალით.

გარდა წარმოდგენილი დოკუმენტებისა ნებართვის მისაღებად მაძიებელი ვალდებულია აკმაყოფილებდეს მთელ რიგ სანებართვო პირობებს⁹:

- 1) საერთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე, ან საგარეუბნო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე დადგენილია შემდეგი სანებართვო პირობები:
 - ა) ავტობუსი უნდა აკმაყოფილებდეს გარემოზე დასაშვები ზემოქმედების ნორმებსა და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ უსაფრთხოების მოთხოვნებს;
 - ბ) მარშრუტზე გამოყენებულ უნდა იქნეს მისი სახეობის შესაბამისი ავტობუსი;
 - გ) გადამზიდველს მფლობელობაში უნდა ჰქონდეს ავტობუსების ის რაოდენობა, რომლითაც უზრუნველყოფს განსაზღვრულ რეგულარულ მარშრუტზე შესაბამისი რაოდენობის რეისების განხორციელებას;
 - დ) ავტობუსი ეკიპირებული უნდა იყოს დადგენილი წესით;
 - ე) დაცული უნდა იყოს რეგულარულ მარშრუტზე მოძრაობის განრიგი;
 - ვ) უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მგზავრთა გაბილეთიანება;
 - ზ) საწარმოში საავტომობილო გადაყვანის ორგანიზაციაზე პასუხისმგებელ პირს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი განათლება ან/და კვალიფიკაცია;
 - თ) მძღოლს უნდა ჰქონდეს მძღოლად მუშაობის არანაკლებ 3 წლის გამოცდილება და შესაბამისი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ბოლო ერთი წლის უწყვეტი სტაჟი;
 - ი) უზრუნველყოფილ უნდა იყოს მძღოლის წინასარეისო პერიოდული შემოწმება და დაცული უნდა იყოს მისი შრომისა და დასვენების რეჟიმი;

მძღოლის წინასარეისო პერიოდულ შემოწმებაში იბულისხმება სამედიცინო შემოწმება. რაც შეეხება იმას, რომ დაცული უნდა იყოს მისი შრომისა და დასვენების რეჟიმი აქ იბულისხმება, რომ მძღოლი უნდა სარგებლობდეს შრომის კანონმდებლობით მინიჭებული უფლებებით. დამსაქმებელი ვალდებულია დღე-ღამის განმავლობაში დაიცვას სამუშაო საათები, შესაბამისად მას უნდა ჰქონდეს დასვენების შესაძლებლობა დღის განმავლობაში, ასევე კვირაში ერთი დღე მაინც, რაც უნდა განისაზღვროს მათ შორის დადებული შრომის ხელშეკრულებით. თუ სატრანსპორტო საშუალება მოძრაობს 24 საათიან რეჟიმში, მძღოლს აუცილებლად უნდა ჰქნა დღის შემცვლელი. თუ მძღოლი მუშაობს უძველეს ან დასვენების დღეებში, მას დამატებით უნდა მიეცეს კომპენსაცია.

- კ) მძღოლის ჯანმრთელობის მდგომარეობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ პროფესიისათვის დადგენილ მოთხოვნებს;

ეჭივის მიერ გაცემული ცნობა, მაგრამ კანონში ზუსტად უნდა იყოს მითითებული თუ რა სახის მოთხოვნებია მძღოლის ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესაბამისი.

⁹ საქართველოს კანონი „სავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“.

- ლ) საგზაო სატრანსპორტო დოკუმენტაციის წარმოება უნდა ხორციელდებოდეს დადგენილი წესით;
- მ) მომსახურების ხარისხი უნდა შეესაბამებოდეს კონკურსში მონაწილეობისათვის წარდგენილ დოკუმენტაციაში აღნიშნულ პირობებს.

ამ პირობების ნაწილი („უ“, „ვ“, „ო“, „კ“) შინაარსობრივად არის ნებაართვის მიღების შემდეგ დასაცავი პირობები და არა ნებაართვის მისაღებად საჭირო პირობები. რაღბან შემთხვევაშია წინასწარ (ნებაართვის მიღებამდე) უზრუნველყოფილ იქნეს მათი შესრულება. ამიტომაც, უპირაინი იქნება ისინი ნებაართვის მიღების შემდეგ შესასრულებელ პირობებად გადაკეთდეს.

2) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ნებაართვაზე კი დადგენილია შემდეგი პირობები:

- მძღოლს უნდა ჰქონდეს მძღოლად მუშაობის არანაკლებ 3 წლის გამოცდილება და შესაბამისი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ბოლო ერთი წლის უწყვეტი სტაჟი, აგრეთვე გავლილი უნდა ჰქონდეს სათანადო მომზადება სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაზე;
- მძღოლის ჯანმრთელობის მდგომარეობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ პროფესიისათვის დადგენილ მოთხოვნებს;
- უზრუნველყოფილ უნდა იყოს მძღოლის წინასარეისო პერიოდული შემოწმება და დაცული უნდა იყოს მისი შრომისა და დასვენების რეჟიმი;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალება უნდა აკმაყოფილებდეს გარემოზე დასაშვები ზემოქმედების ნორმებსა და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ უსაფრთხოების მოთხოვნებს;
- სახიფათო ტვირთის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დატვირთვა-გადმოტვირთვის და ტრანსპორტირების პროცესის განხორციელებისას დაცული უნდა იქნეს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესი;

ეს პირობა არ შეიძლება ჩაითვალოს სანებაართვო პირობად. ეს და ზოგიერთი შემთხვევაში ჩამოთვლილი პუნქტი შინაარსობრივად არის ნებაართვის მიღების შემდეგ დასაცავი პირობა.

- ავტოსატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს დამატებითი ნიშნებით, სასიგნალო და სხვა მოწყობილობებით, გადასაზიდი სახიფათო ტვირთის სახეობის შესაბამისად;

„სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებაართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონით განსაზღვრულია, რომ სანებაართვო პირობები უნდა განისაზღვროს მხოლოდ კანონით, ამიტომაც კონკრეტულად უნდა იყოს მითითებული თუ რა სახის დამატებითი ნიშნები და მოწყობილობებით უნდა იყოს აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება.

- საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევაში ტვირთის გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს შესაბამის ორგანოებთან შეთანხმებული სვლაგეზით;
- საგზაო სატრანსპორტო დოკუმენტაციის წარმოება უნდა ხორციელდებოდეს დადგენილი წესით;

- საწარმოში საავტომობილო გადაზიდვის ორგანიზაციაზე პასუხისმგებელ პირს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი განათლება ან/და კვალიფიკაცია.
- 3) საერთაშორისო სატვირთო გადაყვანაზე დადგენილია შემდეგი სანებართვო პირობები:
- ავტოსატრანსპორტო საშუალება უნდა აკმაყოფილებდეს გარემოზე დასაშვები ზემოქმედების ნორმებსა და კანონმდებლობით დადგენილ უსაფრთხოების მოთხოვნებს;
 - მძღოლს უნდა ჰქონდეს მძღოლად მუშაობის არანაკლებ 3 წლის გამოცდილება და შესაბამისი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ბოლო ერთი წლის უწყვეტი სტაჟი;
 - მძღოლის ჯანმრთელობის მდგომარეობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ პროფესიისათვის დადგენილ მოთხოვნებს;
 - უზრუნველყოფილ უნდა იყოს მძღოლის წინასარეისო პერიოდული შემოწმება და დაცული უნდა იყოს მისი შრომისა და დასვენების რეჟიმი;
 - საგზაო სატრანსპორტო დოკუმენტაციის წარმოება უნდა ხორციელდებოდეს დადგენილი წესით;
 - საწარმოში საავტომობილო გადაზიდვის ორგანიზაციაზე პასუხისმგებელ პირს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი განათლება ან/და კვალიფიკაცია.

დამატებითი პირობები საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვაზე ბანისაზღვრება საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით.

ადგილობრივ საავტომობილო რეგულარულ გადაყვანასა და ადგილობრივ სატაქსო გადაყვანაზე სანებართვო პირობებს ადგიან ადგილობრივი მმართველობის ორბანო ან/და მისი შუსაბამისი ადგილობრივი თვითმმართველობის ორბანოს გადაწყვეტილებით.

საქალაქთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე, საგარეუბნო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანასა და ადგილობრივ რეგულარული გადაყვანაზე ნებართვა გაიცემა კონკურსის წესით. ამასთან პირველ ორზე კონკურსის ჩატარების წესსა და პირობებს განსაზღვრავს საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია ნორმატიული აქტით, ხოლო უკანასკნელისა კი განისაზღვრება შესაბამისი ადგილობრივი თვითმმართველობის ორბანოს გადაწყვეტილებით.

საქალაქთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანასა და საგარეუბნო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე კონკურსის ჩატარების პირობები განსაზღვრულია საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანებით.¹⁰ მოცემული ნორმატიული აქტი მოქმედებს "სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ" კანონის 25-ე მუხლის საფუძველზე.

სატრანსპორტო საშუალება, რომელთაც არ გაუფლიათ სავალდებულო სერტიფიკაცია და არ არიან რეგისტრირებული, სამსახურსატაციოდ არ დაიშვებიან.

¹⁰ „საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის მისაღებად კონკურსის ჩატარების შესახებ“. 21 თებერვალი 2003წ.

2.2 საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარულ გადაყვანაზე კონკურსის ჩატარების წესი

საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის კონკურსის წესით გაცემა განსაზღვრულია "სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ" კანონის 24-ე და 19-ე მუხლების საფუძველზე და მისი მიზანია განსაზღვროს ქვეყნის ტერიტორიაზე საქალაქთაშორისო¹¹ და საგარეუბნო¹² რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის მისაღებად კონკურსის ჩატარებისა, კონკურსში მონაწილეთა შეფასებისა და გამარჯვებულის გამოვლენის პირობები. ხსენებული ნებართვა გაცივმა საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით და ამიტომ იგი უნდა აკმაყოფილებდეს "სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზირებისა და ნებართვების გაცემის შესახებ" კანონის მე-10 მუხლისა და ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის მე-9 თავის მოთხოვნებს.

საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის მისაღებად კონკურსის ჩატარების შესახებ გადაწყვეტილებას იღებს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის (შემდგომში ადმინისტრაცია) თავმჯდომარე. კონკურსს კი ატარებს ადგილობრივი საკონკურსო კომისია, რომლის შემადგენლობაც მტკიცდება ადმინისტრაციის თავმჯდომარის გადაწყვეტილებით.

კომისიაში უნდა შედიოდეს არანაკლებ 7 წევრი. კომისიის წევრებად ინიშნებიან ადმინისტრაციის შესაბამისი სტრუქტურული ქვედანაყოფების თანამშრომლები, თავმჯდომარედ კი უნდა აირჩეს ხსენებული ქვედანაყოფის ხელმძღვანელი ან მისი მოადგილე. მათ გარდა კომისიაში სათათბირო ხმის უფლებით შეიძლება მოწვეულ იქნეს ადგილობრივი თვითმმართველობის ან/და მმართველობის ორგანოს წარმომადგენელი, შესაბამისი დარგის სპეციალისტი. კომისიის საქმიანობის ტექნიკური და ორგანიზაციული სამუშაოების შესრულებისთვის ადმინისტრაციის თავმჯდომარე ნიშნავს კომისიის მდივანს, სათათბირო ხმის უფლების გარეშე.

კომისიის წევრი არ შეიძლება იყოს პიროვნება, რომელიც პირადად დაინტერესებულია კონკურსის შედეგით, ან/და კონკურსში მონაწილე საწარმოს ხელმძღვანელი აპარატის წევრის ახლო ნათესავია. მას აგრეთვე არ უნდა ჰქონდეს კონკურსში მონაწილე საწარმოში ხელმძღვანელ აპარატში მუშაობის გამოცდილება. რათა გამოირიცხოს აღნიშნული კატეგორიის პიროვნებათა კომისიის მუშაობაში მონაწილეობა, განცხადების მიღების ვადის დასრულებისთანავე კომისიის ყველა წევრი ვალდებულია წერილობით დაადასტუროს, რომ მისი მონაწილეობა კონკურსის მუშაობაში არ ეწინააღმდეგება დადგენილი პირობებს.

¹¹ საქალაქთაშორისო გადაყვანა – მგზავრების გადაყვანა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ დადგენილი მარშრუტით, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს ორ ან მეტ ქალაქს.

¹² საგარეუბნო გადაყვანა – მგზავრთა გადაყვანა საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ დადგენილი მარშრუტით, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს ორ ან მეტ რაიონს, ან/და რაიონსა და ქალაქს, რომელიც არ შედის რაიონის შემადგენლობაში.

კომისიის სხდომა უფლებამოსილია, თუ მუშაობაში მიიღო მონაწილეობა წევრების ნახევარზე მეტმა. კომისია გადაწყვეტილებას იღებს სიითი შემადგენლობის უმრავლესობით.

კომისია ადმინისტრაციის სახელით აქვეყნებს განცხადებას კონკურსის ჩატარების შესახებ გაზეთში „საქართველოს რესპუბლიკა“, ამ გამოქვეყნების თარიღი ითვლება კონკურსის გამოცხადების თარიღად.

სსენებულ განცხადებაში მითითებული უნდა იქნეს:

- მარშრუტის დასახელება, კონკრეტულ მარშრუტზე გასაცემი ნებართვის ზუსტი დასახელება და რაოდენობა;
- მარშრუტის სიგრძე;
- განცხადების მიღების მისამართი;
- განცხადების მიღების დაწყებისა და დამთავრების თარიღი;
- კომისიის მდივნის კოორდინატები, რომელიც უფლებამოსილია მიიღოს განცხადება და უზრუნველყოს მისი რეგისტრაცია.

✓ **განცხადება კონკურსის ჩატარების შესახებ უნდა გამოთქვამდეს კონკურსის ჩატარებამდე არა უგვიანეს ორი დღით ადრე.**

ნებართვის მისაღებად კონკურსში მონაწილეობის თაობაზე განცხადების მიღება წარმოებს ხუთი სამუშაო დღის განმავლობაში.

ნებართვის მაძიებლის მიერ წარდგენილი განცხადება უნდა შეიცავდეს:

- საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის დასახელებას;
- ნებართვის მაძიებლის საფირმო სახელწოდებას;
- ორგანიზაციულ-სამართლებრივ ფორმას;
- სამეწარმეო რეესტრის მონაცემებს;
- ადგილსამყოფელს, ხელმძღვანელის გვარსა და სახელს;
- მითითებას, თუ რა სახის ნებართვას მოითხოვს მაძიებელი.

განცხადებას თან უნდა დაერთოს შემდეგი დოკუმენტები:

- საწარმოს სახელმწიფო რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი;
- საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატის ასლი;
- საწარმოში გადაზიდვების ორგანიზაციაზე პასუხისმგებელი პირის კომპეტენტურობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი;
- ნებართვის მაძიებლის მფლობელობაში არსებული ავტობუსის საკუთრების ან/და ფლობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი, ლიზინგის ან იჯარის ხელშეკრულების შემთხვევაში – ხელშეკრულება ან დამოწმებული ამონაწერი ამ ხელშეკრულებიდან;
- ნებართვის მაძიებლის საქმიანობის რეგისტრაციის ადგილის მიხედვით საგადასახადო დეპარტამენტის მიერ დადასტურებული დოკუმენტი სახელმწიფო ბიუჯეტისადმი, სოციალური უზრუნველყოფისა და სამედიცინო ფონდებისადმი საგადასახადო დავალიანების არქონის შესახებ;
- დოკუმენტაცია მარშრუტზე განსახორციელებელი საქმიანობის ტექნიკურ-საექსპლუატაციო და სხვა მაჩვენებლების შესახებ, რომელშიც, თავის მხრივ, ასახული უნდა იყოს:

- ✓ მგზავრთა გადაყვანის განსახორციელებლად გამოსაყენებელი ავტობუსის მარკა და წლოვანება;
- ✓ ნებართვის მიღების შემთხვევაში მარშრუტზე განსახორციელებელი რეისების რაოდენობა დღეში;
- ✓ ამ სფეროში მუშაობის გამოცდილება;
- ✓ მგზავრთა მომსახურების პირობები;
- ✓ საწარმოში ავტობუსის მძღოლების სია, მათი პროფესიული გამოცდილებისა და ავტობუსზე მუშაობის სტაჟის დამადასტურებელი დოკუმენტების ასლები.

მაძიებლის განცხადება და თანდართული დოკუმენტები წარდგენილ უნდა იქნეს დალუქული პაკეტით. პაკეტის მიღებასა და რეგისტრაციას (მიღების თარიღის პაკეტზე აღნიშვნით) აწარმოებს კომისიის მდივანი.

მონაწილეობაზე განცხადების მიღება წყდება დადგენილ დღეს, დადგენილ საათზე, რომლის შემდგომ არც ერთი განცხადება არ მიიღება. დაუშვებელია, კონკურსში მონაწილეობის თაობაზე დოკუმენტების ფოსტით მიწოდება. ნებართვის მაძიებელს ნებისმიერ დროს აქვს უფლება უარი თქვას კონკურსში მონაწილეობაზე.

დალუქული პაკეტის გახსნა ხდება ნებართვის მაძიებლის თანდასწრებით, რის შემდეგაც ამოწმებს დოკუმენტების შესაბამისობას ამ კანონით დადგენილ მოთხოვნებთან, ამტკიცებს კონკურსის მონაწილე მაძიებელთა სიას და ადგენს განხილვის ვადებს, რაც უნდა გაფორმდეს სათანადო ოქმით, როგორც კომისიის სხვა ნებისმიერი გადაწყვეტილება.

მაძიებელს შეიძლება ეთქვას უარი კონკურსში მონაწილეობაზე, თუ:

- მის მიერ დოკუმენტაცია არასრულადაა წარმოდგენილი;
- ნებართვის მაძიებელი მოითხოვს იმ საქმიანობის ნებართვას, რომელიც მას გაუუქმდა და გაუქმებიდან არ გასულა 6 თვე.
- ნებართვის მაძიებელს შეჩერებული აქვს ნებართვის მოქმედება და არ არის აღმოფხვრილი მისი შეჩერების საფუძველი;
- ნებართვის მაძიებელმა ვერ უზრუნველყო დადგენილ ვადებში განცხადების შეტანა კომისიაში;
- წარმოდგენილი მონაცემები აღმოჩნდება ყალბი.

ნებართვის მაძიებელთა კონკურსში დაშვების თაობაზე გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ, კომისიამ მასალების საჯარო განხილვის მიზნით უნდა გამოაქვეყნოს ყველასათვის ხელმისაწვდომ ადგილზე განცხადება, სადაც მითითებული უნდა იყოს:

- რეგულარული საქალაქთაშორისო ან/და საგარეუბნო მარშრუტის დასახელება და მასზე სამგზავრო გადაყვანის ნებართვის მისაღებად კონკურსზე დაშვებულ მაძიებელთა სრული დასახელება;
- ინფორმაცია საკონკურსო გაცნობისათვის წერილობითი შენიშვნებისა და მოსაზრებების წარდგენის ვადის შესახებ;

საკონკურსო დოკუმენტაციის გაცნობისთვის წერილობითი შენიშვნების და მოსაზრებების წარდგენა კომისიაში უნდა მოხდეს 20 კალენდარული დღის ვადაში.

- კონკურსის ჩატარების თარიღი, დრო და მისამართი.

საკონკურსო კომისია ატარებს კონკურსს წერილობითი მოსაზრების ვადის გასვლიდან 5 დღეში და მისი ჩატარებიდან 3 დღის განმავლობაში იღებს გადაწყვეტილებას კონკურსში გამარჯვებულის თაობაზე.

კონკურსში მონაწილეთა შეფასება და გამარჯვებულის გამოვლენა ხდება სამი ასპექტის მიხედვით, რომელთათვისაც განსაზღვრულია პრიორიტეტულობის კოეფიციენტები:

- ტექნიკური (კოეფიციენტი – 0,4);
- პროფესიონალური (კოეფიციენტი – 0,3);
- მომსახურების პირობები (კოეფიციენტი – 0,3).

კომისიის თითოეული წევრი აფასებს მონაწილეთა მიერ წარდგენილ დოკუმენტაციას თითოეული ასპექტის მიხედვით ხუთქულიანი სისტემით. ამასთან, ტექნიკური ასპექტის შეფასებისას კომისია უპირატესობას ანიჭებს ნებართვის მაძიებლის მიერ თანამედროვე, კომფორტული ავტობუსების გამოყენების პირობას; პროფესიული ასპექტის მიხედვით შეფასებისას ითვალისწინებს ნებართვის მაძიებლის გამოცდილებას ხსენებულ სფეროში, ასევე, მომუშავე პერსონალისა და მძღოლების კვალიფიკაციას; მომსახურების პირობების შეფასებისას კი – თუ რა დამატებით მომსახურებებს სთავაზობს ნებართვის მაძიებელი მგზავრებს.

თითოეული ასპექტის მიხედვით კომისიის წევრის მიერ მინიჭებული ქულა მრავლდება შესაბამის პრიორიტეტულობის კოეფიციენტზე, ხოლო მიღებული ნამრავლების დაჯამებით გამოითვლება თითოეული მონაწილის ჯამური შეფასება. კომისიის წევრის მიერ ერთ-ერთი მონაწილისთვის მინიჭებული ყველაზე მაღალი ჯამური შეფასება ითვლება ამ მონაწილისთვის მიცემულ ხმად. თუ ორი ან მეტი მონაწილე მიიღებს ერთნაირ შეფასებას, მაშინ კომისიის წევრი უპირატესობას ანიჭებს იმ მონაწილეს, რომელსაც მეტი ქულა აქვს ტექნიკური ასპექტით შეფასებისას. თუ ამ ასპექტშიც შეფასება იდენტურია, მაშინ კომისიის წევრი საკუთარი შეხედულებისამებრ იღებს გადაწყვეტილებას, თუ რომელს მიანიჭოს უპირატესობა.

კონკურსში გამარჯვებულად გამოცხადდება ნებართვის ის მაძიებელი, რომელსაც უპირატესობას მიანიჭებს კომისიის წევრთა უმრავლესობა. თანაბარი ხმების შემთხვევაში კი გადამწყვეტად ითვლება თავმჯდომარის ხმა. ოქმს, გამარჯვებული მაძიებლის გამოვლენის გადაწყვეტილების შესახებ, თან უნდა დაერთოს კომისიის წევრთა წერილობითი შეფასებები.

გადაწყვეტილება კონკურსში გამარჯვებულის შესახებ ცხადდება საჯაროდ, ყველასთვის ხელმისაწვდომ ადგილას.

თუ ნებართვის მისაღებად კონკურსში მონაწილეობის თაობაზე განცხადება წარადგინა ერთმა ნებართვის მაძიებელმა ან/და კონკურსში მონაწილეობისთვის დაშვებულ იქნა მხოლოდ ერთი ნებართვის მაძიებელი, კომისია იხილავს აკმაყოფილებს თუ არა წარდგენილი დოკუმენტაცია კონკურსის დებულებათა მოთხოვნებს და იღებს გადაწყვეტილებას ნებართვის გაცემის შესაძლებლობის შესახებ.

კონკურსში მონაწილე ნებართვის მაძიებლებს შეუძლიათ გაასაჩივრონ საკონკურსო კომისიის ქმედებები ადმინისტრაციაში ან სასამართლოში, საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

გადაწყვეტილებას სანებართვო მოწმობის გაცემის შესახებ გამოსცემს ადმინისტრაციის თავმჯდომარე შესაბამისი კომისიის საოქმო გადაწყვეტილების მიხედვით. გადაწყვეტილების გამოსცემის შემდეგ 3 დღის ვადაში გაიცემა შესაბამისი სანებართვო მოწმობა, ათი დღის ვადაში კი ადმინისტრაცია აქვეყნებს მონაცემებს ნებართვის გაცემის შესახებ. ადმინისტრაცია აწარმოებს რეესტრს საჯარო ადმინისტრაციული წარმოებისთვის დადგენილი წესით.

კომისია ვალდებულია ყოველი კონკურსის ჩატარებასთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია აკინძოს ერთ საქმედ და ნებართვის გაცემის შემთხვევაში უზრუნველყოს მისი შენახვა ვადის დასრულებიდან სამი წლის განმავლობაში.

2.3 საავტომობილო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესი

საავტომობილო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესი რეგულირდება საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროსა და საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ერთობლივი ბრძანებით „საავტომობილო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესის დამტკიცების შესახებ“.

სახიფათო ტვირთი, ეს არის ტვირთი, რომელიც საერთაშორისო ნორმებით კლასიფიცირებულია, როგორც სახიფათო. საშიშროების მიხედვით სახიფათო ტვირთები იყოფა 9 ძირითად კლასად:

- I. ფეთქებადი ნივთიერებები;
- II. აირები;
- III. ადვილად აალებადი სითხეები;
- IV. აალებადი მყარი ნივთიერებები;
- V. მუანგავი ნივთიერებები და ორგანული პეროქსიდები;
- VI. ტოქსიკური და ინფექციური ნივთიერებები;
- VII. რადიოაქტიური ნივთიერებები;
- VIII. კოროზიული ნივთიერებები;
- IX. სახიფათო ნივთიერებები და ნაკეთობები.

განსაკუთრებით სახიფათო ტვირთებია ფეთქებადი ნივთიერებები და რადიოაქტიური ნივთიერებები.

სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა უნდა ხორციელდებოდეს ტვირთამგზავნსა და გადამზიდველს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე. გადამზიდველს უნდა ჰქონდეს ტვირთამგზავნის მიერ გაცემული ინსტრუქცია მოკლე მითითებით სახიფათო ნივთიერების დასახელების, საშიშროების კლასისა და ხასიათის, ასევე ავარიულ სიტუაციებში სიფრთხილის ზომების მიღების შესახებ. ინსტრუქცია მძღოლისათვის გასაგებ ენაზე უნდა იყოს შედგენილი, მისი ერთი ეგზემპლარი უნდა ინახებოდეს მძღოლთან.

მძღოლებს უნდა ჰქონდეთ სპეციალური მომზადების დამადასტურებელი დოკუმენტი (მოწმობა ან სერტიფიკატი), რომელსაც იღებენ საქართველოს განათლების სამინისტროს მიერ ლიცენზირებულ დაწესებულებაში დადგენილი პროგრამის გავლის შემდეგ.

ამგვარ დაწესებულებას დღესდღეობით მხოლოდ სასწავლო ცენტრი „ტრანსმენჯერი“ წარმოადგენს. მომზადების კურსების ხანგრძლივობა 1 კვირაა და კურსების ბოლოს ტარდება ტესტირება. მომზადების კურსები ფასიანია, გადასახადი 5 წლიანი სმრტიფიკაციისთვის საერთაშორისო გადაზიდვებზე შეადგენს 75 ევროს ექვივალენტ თანხას ლარებში. ადგილობრივი (ქვეყნის ტერიტორიაზე) გადაზიდვებისათვის – 100 ლარს.

ყოველი ტვირთის გადაზიდვაზე უნდა დაინიშნოს პასუხისმგებელი პირი, რომელსაც უნდა გააჩნდეს შესაბამისი ლიცენზირებული დაწესებულების მიერ გაცემული სერტიფიკატი. გადაზიდვაზე პასუხისმგებელი პირი ვალდებულია უზრუნველყოს:

- ტვირთის გაცილება და მისი დაცვა;
- მძღოლისა და დაცვის თანამშრომლების ინსტრუქტაჟი;
- პირადი უსაფრთხოების წესების დაცვა;
- ტვირთის ჩაბარება დანიშნულ ადგილას.

განსაკუთრებით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში:

- უნდა დაინიშნოს გადამზიდველსა და ტვირთგამგზავნს შორის შეთანხმებით სპეციალური პასუხისმგებელი პირი. იგი ვალდებულია სრულყოფილად ფლობდეს ინფორმაციას სახიფათო ტვირთის თვისებებისა და მასთან მოპყრობის შესახებ;
- გადაზიდვა უნდა მოხდეს საგზაო პოლიციისა და საგანგებო სიტუაციების სამოქალაქო თავდაცვის მთავარი სამმართველოს ერთობლივი ჯგუფის თანხლებით.

ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლითაც ხორციელდება სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა, უნდა იყოს აღჭურვილი ნარინჯისფერი ტაბლოთი, სადაც ნარინჯისფერი ფერის ზოლში ჩაწერილი უნდა იყოს შავი ფერის ციფრებით:

1. საშიშროების საიდენტიფიკაციო ნომერი (2-3 ციფრი);
2. გაეროს ნორმები (4 ციფრი).

ავტოსატრანსპორტო კოლონით სახიფათო ტვირთის გადაადგილებისას დაცული უნდა იყოს ავტომობილებს შორის 50 მეტრიანი დისტანცია, ხოლო მთაგორიან მონაკვეთზე დისტანცია უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 300 მეტრს.

სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტი არ უნდა გადიოდეს დასვენების ზონაში, ნაკრძალებსა და მნიშვნელოვან არქიტექტურულ ობიექტებთან ახლოს, ამასთან უნდა იყოს გათვალისწინებული მარშრუტზე საწვავის გამართვის ადგილები.

სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტის შეთანხმება უნდა მოხდეს საგზაო პოლიციის, ეკოლოგიის პოლიციის, საგზაო სიტუაციებისა და სამოქალაქო თავდაცვის მთავარ სამმართველოებთან შემდეგ შემთხვევებში:

- 1) განსაკუთრებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვისას;

- 2) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვისას, რომელიც სრულდება რთულ საგზაო პირობებში (მთავორიან ადგილებში), რთულ მეტეოროლოგიურ პირობებში (ლიპყინული. ზვავი), არასაკმარისი ხილვადობის (ნისლი) პირობებში;
- 3) გადაზიდვისას, რომელიც სრულდება სამზე მეტი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით კოლონის მიერ, გაგზავნის ადგილიდან დანიშნულების ადგილამდე.

სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა უნდა მოხდეს მხოლოდ სპეციალური და ან ამ მიზნებისთვის სპეციალურად აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით. მათ უნდა გააჩნდეთ გამაფრთხილებელი მოციმციმე ნათურები.

სახიფათო ტვირთის მიღება და ჩაბარება ხდება წონის, ტარირებული ტვირთისთვის კი სატვირთო ადგილების მიხედვით. ტვირთების დატვირთვა – გადმოტვირთვა უნდა ხორციელდებოდეს შესაბამისი უსაფრთხოების ნორმების დაცვით. ამასთან, სახიფათო ტვირთის დატვირთვა – გადმოტვირთვის ადგილები უნდა იყოს დაცვილებული საცხოვრებელი ადგილებიდან და სამრეწველო ობიექტებიდან არანაკლებ 150 მეტრით, ხოლო მაგისტრალური გზებისგან – არანაკლებ 50 მეტრით.

- ✓ აპკაალულია უცხო ხალხის ყოფნა იმ ადგილას სადაც ხორციელდება სახიფათო ტვირთის დატვირთვა – გადმოტვირთვა¹³.

2.4 ტრანსპორტისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციის, მომსახურებისა და ტექნიკური მდგომარეობის კონტროლის სისტემა¹⁴

ეს ნორმატიული აქტი წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციის, მომსახურებისა და ტექნიკური მდგომარეობის კონტროლის ერთ-ერთ ფუძემდებლურ დოკუმენტს. იგი ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ მეწარმე გადაამზიდავებზე, რომლებიც ეწევიან მგზავრთა გადაყვანასა და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვას, აგრეთვე მათი საქმიანობის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებულ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე, აგრეთვე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სერვისის საწარმოებზე, ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური დათვალიერების აუცილებელი დიაგნოსტიკური ცენტრების გარდა.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურება იყოფა ოთხ სახეობად:

1. წინასარეისო;
2. საკონტროლო-გამაფრთხილებელი;
3. სრული ინსპექტირების;
4. სეზონური.

¹³ დამატებითი პირობები სახიფათო ტვირთის გადაზიდვისთვის განსაზღვრულია ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრისა და შინაგან საქმეთა მინისტრის ერთობლივი ბრძანებით „საავტომობილო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესის დამტკიცების შესახებ“;

¹⁴ ტრანსპორტის და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანება ტრანსპორტისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციის, მომსახურებისა და ტექნიკური მდგომარეობის კონტროლის სისტემა. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სერვისის წესის დამტკიცების შესახებ”.

(ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურების სამუშაოთა ჩატარების პერიოდულობა განსაზღვრულია სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტის გოსტ 21624-81 „საავტომობილო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების და რემონტის სისტემა. მოთხოვნები საექსპლუატაციო ტექნოლოგიურობისა და სარემონტოდ ვარგისობისადმი” საფუძველზე).

სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტების ე.წ. ბოსტების გამოყენება არ არის გამართლებული იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნული სტანდარტები არ არის ნათარბმნი სახელმწიფო ენაზე – ქართულად.

ავტოსატრანსპორტო საშუალების წინასარეისო მომსახურებისას უნდა მოხდეს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე მოქმედი აგრეგატების, კვანძებისა და სისტემების საკონტროლო დათვალიერება, გარეგანი იერსახის მოწესრიგება, ჩატარდეს შეხეთვა და საწვავით გაწვობის სამუშაოები, სალონის ან ძარის სანიტარულ-ჰიგიენური დამუშავება. წინასარეისო მომსახურებას ატარებს მძღოლი.

საკონტროლო გამაფრთხილებელი და სრული ინსპექტირების სამუშაოების ჩატარებისას ხდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მდგომარეობის განსაზღვრა, დარღვევების გამოვლენა და აღმოფხვრა ავტომობილის ძირითადი ტექნიკური პარამეტრების შენარჩუნებისა და გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირების მიზნით. აღნიშნული სამუშაოები მოიცავს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ძრავას, საჭით მართვისა და სამუხრუჭე სისტემების კაბინისა და ძარის, აკუმულატორების და სხვა კვანძებისა და აგრეგატების საკონტროლო-სარეგულირო ოპერაციებს. აღნიშნული სამუშაოები რეგისტრირდება სერვის წიგნაკში.

სეზონური მომსახურება შეთავსებული უნდა იქნეს საგაზაფხულო და საშემოდგომო პერიოდებში ჩასატარებელ სრული ინსპექტირების სამუშაოებთან.

ავტოსატრანსპორტო საშუალების რემონტი ხორციელდება სერვის საწარმოში საჭიროებისამებრ, მისი შემადგენელი აგრეგატების, კვანძებისა და დეტალების მწვობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში და რეგისტრირდება სერვის წიგნაკში.

სერვის წიგნაკი თავის მხრივ არის დოკუმენტი, რომელშიც ხორციელდება გადამზიდველის ავტოსატრანსპორტო საშუალების საკონტროლო-გამაფრთხილებელი, სრული ინსპექტირებისა და რემონტის სამუშაოებთან დაკავშირებული და სხვა საჭირო მონაცემების რეგისტრაცია. სერვის წიგნაკში უნდა იყოს მოცემული ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მომსახურების სამუშაოთა ჩატარების პერიოდულობის ამსახველი ცხრილი და მათი განზოგადებული ჩამონათვალი.

სერვისის წიგნაკი გაიცემა სერტიფიკაციის ორგანოს მიერ სერტიფიცირებულ მეწარმე-გადამზიდველზე, რომელიც აკმაყოფილებს სერტიფიკაციის პირობებს. სერვისის წიგნაკის დაზიანების, დაკარგვის ან შესავსები გრაფების ამოწურვის შემთხვევაში შესაძლებელია გაიცეს ახალი სერვისის წიგნაკი იმავე ორგანოს მიერ, რეგისტრაციის შესაბამისი პროცედურის გასვლის შემდეგ.

**ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურების პერიოდულობა
გარბენის მიხედვით (კმ-ში)**

ავტოსატრანსპორტო საშუალება	საკონტროლო გამაფორმებელი	სრული ინსპექტირების
მსუბუქი ¹⁵	5000	20000
ავტობუსი ¹⁶	5000	20000
სატვირთო ¹⁷	4000	16000

**2.5 საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის
ბრძანება №01 (2003 27.11) საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში
სატრანსპორტო საქმიანობის რეგულირების საფასურის ოდენობის
დადგენისა და გადახდის წესის დამტკიცების შესახებ¹⁸**

რეგულირების გადასახადი არის გადასახადი, რომელიც სატრანსპორტო საწარმომ უნდა გადაუხადოს ადმინისტრაციას, მისთვის კანონმდებლობით მინიჭებული მარეგულირებელი ფუნქციების შესრულებისთვის, მათ შორის სანებართვო, სატარიფო, დავების გადაწყვეტის, სატრანსპორტო საგზაო ბარათის ბლანკებით უზრუნველყოფისა და სხვა უფლებამოსილების განხორციელებასთან დაკავშირებული ხარჯების დასაფარავად.

რეგულირების საფასურის, როგორც სამართლებრივი კატეგორიის, გუნება არამართმინიშნებელია განსაზღვრული საქართველოს კანონმდებლობით. კერძოდ, მიუხედავად იმისა, რომ რეგულირების საფასურის შემოღებას და მისი ოდენობის განსაზღვრას არამართმინიშნებს შემსაბამისი კანონი და კანონმდებლობაში აქტი, საკონსტიტუციო სამართლის 2003 წლის აპრილში მიღებული გადაწყვეტილებით აღნიშნული ნორმები გაუქმდა, რის შედეგადაც დარგში სერიოზული საკანონმდებლო ვაკუუმი შეიქმნა და, შესაბამისად გაუზარდა ვარაუდობა ვარაუდობა ვაკუუმი. მდგომარეობას იხილ ამომავს, რომ საკონსტიტუციო სასამართლოს გადაწყვეტილებით რეგულირების საფასურზე უნდა გავრცელდეს საქართველოს კონსტიტუციით დადგენილი სამართლებრივი რეჟიმი, რაც იმას ნიშნავს, რომ რეგულირების საფასურის სტრუქტურა და ოდენობა უნდა განისაზღვროს კანონით. პარლამენტს ამის თაობაზე კანონი ჯერ არ მიუღია, რაც დარგში არსებულ ვაკუუმს კიდევ უფრო აძრავს.

ყველა სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც ეწევა ან აპირებს საქმიანობის დაწყებას საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის უფლებამოსილების სფეროში, ვალდებულია გადაიხადოს რეგულირების საფასური. რეგულირების საფასური შეიტანება სატრანსპორტო საწარმოების მიერ გაწეული მომსახურების თვითღირებულებაში.

ადმინისტრაციის რეგულირების სუბიექტები არიან:

¹⁵ მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლის დასაჯდომი ადგილების რაოდენობა არ აღემატება 8-ს და რომლის ნებადართული მაქსიმალური მასა არ აღემატება 3500 კგ-ს.

¹⁶ მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილით.

¹⁷ ტვირთის გადასატანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასით.

¹⁸ კომენტარები რეგულირების საფასურთან მიმართებაში იხ. თავი VII, რეგულირების საფასურთან დაკავშირებული პრობლემები.

- სატრანსპორტო საწარმოები, რომლებიც განახორციელებენ ქვეყნის შიდა სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვას;
- სატრანსპორტო საწარმოები, რომლებიც განახორციელებენ მგზავრთა ადგილობრივ და/ან ერთიან საავტომობილო გადაყვანას;
- სატრანსპორტო საწარმოები, რომლებიც განახორციელებენ საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვას და/ან მგზავრთა გადაყვანას;
- უცხო ქვეყნის სატრანსპორტო საწარმოები, რომლებიც ახორციელებენ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანას საქართველოს ტერიტორიაზე.

რეგულირების საფასური დიფერენცირებულია საწარმთა საქმიანობის მიხედვით:

№	სატრანსპორტო საქმიანობის სახე	რეგულირების საფასური
1	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს მგზავრთა ერთიან რეგულარულ გადაყვანას	1,0 ლარი ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
2	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს მგზავრთა ადგილობრივ საგარეუბნო რეგულარულ საავტომობილო გადაყვანას	0,5 ლარი ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
3	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს მგზავრთა საქალაქო რეგულარული საავტომობილო გადაყვანას	0.05 ლარი (17 ადგილზე მეტი) 0.25 ლარი (17 ადგილამდე) ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
4	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს მგზავრთა ქვეყნის შიდა არარეგულარულ საავტომობილო გადაყვანას	1,5 ლარი ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
5	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს მსუბუქი ავტომობილით მგზავრთა გადაყვანას	0,15 ლარი ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
6	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს ქვეყნის შიდა სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვას	0,3 ლარი ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
7	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს ქვეყნის შიდა დამოუკიდებელ სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვას	0,2 ლარი ყოველ შესრულებულ ავტომობილზე დღეში
8	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვას ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონცეფციის მრავალმხრივი ნებართვების საფუძველზე	530 აშშ დოლარის ეკვივალენტი შესაბამისი კურსით ლარებში თითოეულ ნებართვაზე*
9	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვას კვოტების ფარგლებში და/ან მგზავრთა არარეგულარულ საავტომობილო გადაყვანას ერთჯერადი ნებართვის საფუძველზე	25 აშშ დოლარის ეკვივალენტი შესაბამისი კურსით ლარებში თითოეულ ნებართვაზე*
10	უცხო ქვეყნის სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს საერთაშორისო	თითოეულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე 25

	სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვას საქართველოს ტერიტორიიდან კვოტირებული ნებართვის გარეშე	აშშ დოლარის ეკვივალენტი შესაბამისი კურსით ლარებში
11	უცხო ქვეყნის სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვას საქართველოს ტერიტორიიდან კვოტირებული ნებართვის გარეშე	20 ლარი თითოეულ ნებართვაზე
12	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს მგზავრთა საერთაშორისო რეგულარულ საავტომობილო გადაყვანას	0.01 ლარი თითოეულ კილომეტრზე
13	სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც განახორციელებს სახიფათო ტვირთის საავტომობილო გადაზიდვას	120 ლარი თითოეულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე

***შენიშვნა:** რეგულირების საფასურის უცხო ქვეყნის ვალუტებში (აშშ დოლარებში) დადგენით ირღვევა საქართველოს კანონი „ლარის შესახებ“.

2.6 საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებზე სპეციალური ნებართვა

საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის¹⁹ №52 ბრძანებით დამტკიცდა წესი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებზე სპეციალური ნებართვის გაცემისა და გამოყენების შესახებ.

ეს წესი ვრცელდება მხოლოდ იმ შემთხვევის გადამზიდველებისთვის, რომელთაც საქართველოს დადებული აქვს საერთაშორისო ხელშეკრულება „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ“ და გამომდინარეობს საქართველოს ტერიტორიაზე კვოტის ზეშეღობით შემოსულ გადამზიდველებზე, რომლებიც ახორციელებენ შემთხვევის ტერიტორიაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალების დატვირთვას.

კვოტა არის საერთაშორისო ხელშეკრულების მონაწილე მხარის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ ყოველწლიურად გაცემული ნებართვების რაოდენობა.

სპეციალური ნებართვა არის დოკუმენტი, რომელიც უფლებას აძლევს გადამზიდველს საქართველოს ტერიტორიიდან; განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვა. სპეციალურ ნებართვას გასცემს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციაში შექმნილი კომისია. იგი ვალდებულია 2 დღის განმავლობაში მიიღოს გადაწყვეტილება ნებართვის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ.

სპეციალური ნებართვის მისაღებად ნებართვის მაძიებელმა უნდა წარადგინოს:

- ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით ტვირთგამგზავნისა და გადამზიდველის განცხადება, სადაც უნდა იქნეს მითითებული მათი დასახელება და მისამართი, ტვირთის დასახელება და რაოდენობა, დატვირთვის და გადმოტვირთვის ადგილები;
- სატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური პასპორტი;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი;

¹⁹ ამჟამინდელი ინფრასტრუქტურისა და განვითარების მინისტრი

- საქართველოს ტერიტორიაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შემოსვლის ნებართვის ქსეროასლი.

სპეციალური ნებართვა გაიცემა კონკრეტულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე ერთი რეისის შესასრულებლად და მოქმედებს იმ წლის განმავლობაში, რომელიც აღნიშნულია მასში.

სპეციალური ნებართვის გადაცემა სხვა პირისთვის აკრძალულია.

- ✓ **სამცხალური ნებართვის დაზიანების ან დაკარგვის შემთხვევაში დუბლიკატი არ ბაიცივა.**

2.7 სავალდებულო სერტიფიცირება

მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატი საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვებზე ერთ-ერთ სანებართვო პირობას წარმოადგენს, შესაბამის საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში სამეწარმეო საქმიანობის განხორციელების უფლების მოსაპოვებლად აუცილებელია ხსენებული დოკუმენტის ქონა.

სერტიფიკატი არის დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს დადგენილ მოთხოვნებთან სერტიფიცირებული მომსახურების შესაბამისობას.

- ✓ **შესაბამისობის სერტიფიკატი ბაიცივა სერტიფიკაციის სისტემის წესების შესაბამისად.**

მომსახურების სავალდებულო სერტიფიცირება ნიშნავს სასერტიფიკაციო ორგანოს მიერ უცილობელ აღიარებას, რომ მეწარმე-სუბიექტებს შესწევთ უნარი განახორციელონ საქმიანობა მომსახურების ხარისხის, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების ნორმების მოთხოვნათა შესაბამისად.

საავტომობილო ტრანსპორტზე მომსახურების სავალდებულო სერტიფიკაციის შემოღება განაპირობებს ადგილობრივი სამეზავრო გადაზიდვებისათვის განკუთვნილი მოძრავი შემადგენლობის სათანადო ოდენობის ფორმირებასა და საქმიანობის ოპტიმიზაციას.

მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატი მოიცავს მთლიანად სატრანსპორტო მომსახურებას და არა მის ცალკეულ ნაწილებს, ე.ი. სერტიფიკაციის ორგანო დადგენილ ნორმატივებთან (სტანდარტებთან) ამოწმებს მომსახურების ისეთი შემადგენელი ნაწილების შესაბამისობას, როგორცაა ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მდგომარეობა, სალონში სავარძლების რაოდენობა, ტექნიკური ბაზის მდგომარეობა და ბადაზიფვის სპეციფიკური მოდანი ბამოზინაჰ მომსახურების სხვა პირობები.

თუმცა პირითადი პროლემა სერტიფიკაციის წესთან დაკავშირებით მდგომარეობს იმაში, რომ ამგვარი სტანდარტები ხშირ შემთხვევაში არ არის მიღებული და სერტიფიკაციის ორგანოები ხელმძღვანელობენ სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტებით, ე.წ. ბოსტაბით, რომლებიც არ არიან ნათარბმნი ქართულ ენაზე და შესაბამისად, საქართველოს კონსტიტუციის მიხედვით, მათ არ შეიძლება ბააჩნდეს ნორმატიული ძალა.

ტრანსპორტის სფეროში მომსახურების სავალდებულო სერტიფიცირების წესს ამტკიცებს საქართველოს სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიისა და სერტიფიკაციის სახელმწიფო დეპარტამენტი.

**საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში სერტიფიკაციის სისტემის
ცენტრალური ორგანო საავტომობილო ტრანსპორტის
აღმინისტრაცია.**

განმცხადებელს უფლება აქვს სავალდებულო სერტიფიკაციის ორგანოსგან მოითხოვოს და მიიღოს აუცილებელი ინფორმაცია პროდუქციის სერტიფიკაციის წესების შესახებ (ანუ საჯაროობა).

სავალდებულო სერტიფიცირებას ექვემდებარება შემდეგი სახის სატრანსპორტო მომსახურება:

საქალაქო და საგარეუბნო სამგზავრო რეგულარული გადაყვანა, სარკინიგზოს გარდა
საქალაქთაშორისო (საერთაშორისო) სამგზავრო გადაყვანა, სარკინიგზოს გარდა
ავტოსაგზაო სატვირთო გადაზიდვებით მომსახურება სპეციალიზებული სატრანსპორტო საშუალებებით
ავტოსაგზაო სატვირთო გადაზიდვები არასპეციალიზებული სატრანსპორტო საშუალებით
მძღოლიანი კომერციული სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებების იჯარით მომსახურება.

შესაბამისობის სერტიფიკატებს ვასცემენ, დადგენილი წესით, სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიისა და სერტიფიკაციის სახელმწიფო დეპარტამენტის მიერ აკრედიტირებული სერტიფიკაციის ორგანოები.

**2.8 საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში გაცემული ნებართვები
(სტატისტიკური მონაცემები)**

საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ნებართვები გაცემულია მხოლოდ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაზე (საერთო ჯამში 21274) და სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაზე (22 ნებართვა).

აღსანიშნავია, რომ საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარული სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანის ნებართვების ბაცემვა ჯერ არ დაწყებულა, როგორც აღმინისტრაციაში განხილვებულ, ამის მიზეზი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში გვიან მიღებული ცვლილებებია (5 დეკემბერი 2003წ.). ამჟამად მიმდინარეობს კონსულტაციის ჩატარების მოსამზადებელი სამუშაოები. როგორც აღმინისტრაციაში განხილვებულ კონკრეტულ კონსულტაციის ჩატარება მათის ბოლოსათვის მარშრუტზე ახალქალაქი-თბილისი.

როგორც აღვნიშნეთ, გაცემული ნებართვების აბსოლუტური უმრავლესობა მოდის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვაზე. აქედან გაცემულია ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვით გათვალისწინებული 862 მრავალმხრივი ნებართვა, გაუქმებულია 2 ამავე სახის ნებართვა.

საერთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე მხოლოდ 44 ნებართვაა გაცემული.

საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვის (კვოტების ფარგლებში) გაცემული ერთჯერადი ნებართვების რაოდენობა 7518-ს შეადგენს.

გარდა ამისა, გაცემულია კვოტის ზევით უცხო ქვეყნის გადამზიდველების მიერ საქართველოს ტერიტორიაზე:

- საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვის ერთჯერადი 11076 ნებართვა;
- საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის 1744 ერთჯერადი ნებართვა.

სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაზე კი, როგორც აღინიშნა, 22 ნებართვაა გაცემული, თუმცა ეს რიცხვი არც ისე უმნიშვნელოდ გამოიყურება თუ გავითვალისწინებთ, რომ აღნიშნული ნებართვის გაცემა დაიწყო 2003 წლის დეკემბრიდან, „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ კანონში ცვლილებებისა და დამატებების შეტანის შემდეგ. აღსანიშნავია, რომ არც ერთი ნებართვა არაა გაუქმებული ან შეჩერებული.

სანებართვო საქმიანობის კატეგორია	გაცემული ნებართვების რაოდენობა	გაუქმებული ნებართვების რაოდენობა
საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვით გათვალისწინებული მრავალმხრივი ნებართვა	862	2
საერთაშორისო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა	44	–
საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვა (კვოტების ფარგლებში)	7518	–
კვოტის ზევით საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა	11076	–
კვოტის ზევით საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვა	1744	–
სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა	22	–

2.9 ნებართვები, რომლებსაც გასცემს ადგილობრივი მმართველობის (თვითმმართველობის) ორგანოები

ადგილობრივი საავტომობილო ტრანსპორტის ქვეშ იგულისხმება ტრანსპორტის ის სახეობები, რომლებიც ახორციელებენ შიდა საქალაქო და შიდა საგარეუბნო საავტომობილო გადაზიდვებს, ე.ი. გადაზიდვებს რომელიც ხორციელდება ერთი რაიონის ტერიტორიის ფარგლებში, აგრეთვე მსუბუქი (7 კაცამდე) სატაქსო ავტომობილები. ადგილობრივი გადაზიდვების სანებართვო პირობებსა და გაცემის წესს ადგენს შესაბამისი ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანო – საკრებულო.

ადგილობრივი გადახიდვები ერთ-ერთი ყველაზე მოუწესრიგებელი სფეროა საავტომობილო გადახიდვების სისტემაში. რაიონებზე რომ არაფერი ვთქვათ, ქ. თბილისშიც ჯერჯერობით ბუნდოვანი სიტუაციაა. პრაქტიკულად არ არსებობს ადგილობრივ რეგულარულ გადახიდვებზე ნებართვები და გადახიდვის უფლება განისაზღვრება გადამხიდავსა და თბილისის საქალაქო მართვისა და ორგანიზების სამსახურსა და იმ გადამხიდავს შორის დადებული ხელშეკრულებით, რომლებმაც გაიმარჯვეს შესაბამის კონკურსში. თუმცა, ადგილობრივ საავტომობილო გადაყვანების სფეროში არსებულ პრობლემებს მოგვიანებით მივუბრუნდებით.

„სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზირებისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონმა განსაზღვრა ადგილობრივ რეგულარულ გადაყვანა-გადახიდვებზე კონკურსის ჩატარების წესი. კონკურსის წესისა და პირობების დადგენა ხდება თვითმმართველობის ორგანოს – ქალაქ თბილისის საკრებულოს გადაწყვეტილებით.

თბილისში რეგულარულ საავტომობილო გადახიდვაზე კონკურსის ჩატარების პირობები

ქალაქ თბილისში რეგულარულ საავტომობილო მარშრუტების უფლების მოსაპოვებლად გადამხიდავის შესარჩევი კონკურსის წესი დადგინდა ქალაქ თბილისის საკრებულოს 2001 წლის 7 მარტის გადაწყვეტილებით „რეგულარულ მარშრუტზე გადამხიდავის შერჩევის საკონკურსო პირობებისა და ხელშეკრულების ფორმის დამტკიცების შესახებ“.

კონკურსის ორგანიზატორია ქალაქ თბილისის მთავრობა, რომელიც ამტკიცებს საკონკურსო კომისიას, განსაზღვრავს მისი მოქმედების წესს, უფლებამოსილებებსა და ვალდებულებებს. საკონკურსო კომისია ვალდებულია არანაკლებ ერთი თვით ადრე გამოაქვეყნოს განცხადება კონკურსის ჩატარების შესახებ მასობრივი ინფორმაციის საშუალებით. კონკურსის ჩატარების პერიოდულობა განისაზღვრა პირველ ეტაპზე 2 წლით.

კონკურსში მონაწილეობის უფლება აქვს ყველა იურიდიულ პირს (ფირმას, შემდგომში გადამხიდავი), რომელსაც გააჩნია მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატი. გადამხიდავი უნდა ფლობდეს საჭირო რაოდენობის სერტიფიცირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს და ამასთან, უნდა გააჩნდეს სერტიფიცირებული ავტომომსახურების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა (საკუთარი, ან ხელშეკრულებით გაფორმებული).

კონკურსის ყველა მონაწილე სარგებლობს თანაბარი უფლებით. ამასთან გადამხიდავს აქვს უფლება მიიღოს მონაწილეობა ერთდროულად რამდენიმე მარშრუტის კონკურსში თუ იგი ფლობს ან განკარგავს სათანადო რაოდენობის სატრანსპორტო საშუალებებს.

- ✓ თითოეულ მარშრუტზე სამზავრო-სატრანსპორტო გადახიდვების განხორციელების უფლება აქვს მხოლოდ ერთ გადამხიდავს, რომელიც ბაიმაჯავებს წინამდებარე კონკურსში.

კონკურსში მონაწილეობამდე გადამზიდავმა თითოეულ სატრანსპორტო საშუალებაზე უნდა გადაიხადოს 10 ლარი საკონკურსო კომისიის ორგანიზაციული და ტექნიკური ხარჯების დასაფარად.

✓ **გადახდილი თანხა კონკურსში მონაწილე გადახდილას უბან არ უბრუნდება.**

გადამზიდავმა საკონკურსო კომისიას უნდა წარუდგინოს კონკურსის გამოცხადების მომენტამდე ბოლო 6 თვის პერიოდისათვის საგადასახადო მოსაკრებლის გადახდის, მათ შორის ფირმებში გაერთიანებამდე ინდმეწარმეების მიერ ბიუჯეტთან ანგარიშსწორების საბუთები. წინააღმდეგ შემთხვევაში გადამზიდავები კონკურსზე არ დაიშვებიან.

✓ **საბაღასახალო მოსაკრებელი არ არსებობს!**

თუ ახალი მარშრუტები კომპლექტდება ახალი სატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებსაც არ უმუშავიათ საქალაქო გადაზიდვებზე, გადამზიდავი თავისუფლდება ამ მარშრუტზე საბიუჯეტო ანგარიშსწორების საბუთების წარდგენისაგან.

კონკურსის ჩატარების შესახებ ქვეყნდება განცხადება, რომელშიც აისახება:

- საკონკურსოდ გათვალისწინებული მიკროავტობუსების რეგულარული მარშრუტის მოძრაობის სქემები, ხაზზე მომუშავე მანქანების რაოდენობა და ტარიფი;
- კონკურსის ჩატარების ადგილი, თარიღი და დრო;
- კონკურსში მონაწილეობისათვის საჭირო დოკუმენტების ჩამონათვალი;
- განცხადების მიღების ბოლო დღე;
- კონკურსში მონაწილეობისთვის საფასურის გადახდის ქვითარი;
- საკონკურსო კომისიის სრული მისამართი.

კონკურსში გამარჯვებული გამოვლინდება შემდეგი კრიტერიუმების მეშვეობით:

1. გადამზიდავის თითოეულ სატრანსპორტო საშუალებათა გარე იერსახე, სალონის მდგომარეობა (სავარძლების განლაგება, კომფორტი) – ფასდება 1-დან 5 ქულამდე;
2. კონკურსის მონაწილის სატრანსპორტო საშუალებათა ხნოვანება – ფასდება:
 - 5 წლამდე – 10 ქულა;
 - 5-დან 10 წლამდე – 9 ქულა;
 - 10-დან 15 წლამდე – 6 ქულა;
 - 15-დან 20 წლამდე – 4 ქულა;
 - 20 წელზე ზევით – 0 ქულა.
3. ავტომომსახურების ბაზის მდგომარეობა (სიმძლავრე, პროფილი, ექსპრესდიაგნოსტიკა) – 1-დან 5 ქულამდე.

✓ **ბაზა მსპრმსდიაგნოსტიკის პოსტის არსებობისას დეპულოვს მასშიმალურ ჟულას.**

კონკურსის შედეგები ჯამდება შემდეგი მეთოდით: პირველი და მეორე პუნქტების საშუალო არითმეტიკულს უმატებენ მესამე პუნქტის ქულათა რაოდენობას. ქულათა რაოდენობა ფორმდება ოქმით, რომელსაც ხელს აწერს კომისიის ყველა წევრი.

გამარჯვებულად ითვლება ის გადამზიდავი, რომელიც კონკურსში მეტ ქულას დააგროვებს. თანაბარი ქულების დაგროვების შემთხვევაში უპირატესობა ენიჭება მომსახურების გამოცდილებას, ბიუჯეტთან ანგარიშსწორებას და იმ გადამზიდავებს, რომლებიც უფასოდ მოემსახურებიან 12 წლამდე ბავშვებს.

საბაზრო ეკონომიკის პირობებში უფასო საქონელი და მომსახურება პრაქტიკულად არ არსებობს, ყოველი უფასო მომსახურება უნდა ფინანსდებოდეს შესაბამისი სახელმწიფო თუ კერძო პროგრამის მეშვეობით. ამიტომაც მიზანშეწონილი არაა ყოველგვარი სახელმწიფო პროგრამის ბაზრზე გადამზიდავმა ფირმებმა იკისრონ 12 წლამდე ბავშვების უფასოდ მომსახურების ვალდებულება.

მარშრუტებზე კონკურსი ჩაშლილად ჩაითვლება იმ შემთხვევაში, თუ:

- არც ერთმა გადამზიდავმა არ შეიტანა განაცხადი კონკურსში მონაწილეობაზე;
- კონკურსში მონაწილე გადამზიდავები ვერ აკმაყოფილებენ მარშრუტის მომსახურებისთვის წაყენებულ პირობებს.

კონკურსის შედეგები ცხადდება საჯაროდ. კონკურსში გამარჯვებულთან ფორმდება ხელშეკრულება, რომლითაც განისაზღვრება გადამზიდავის უფლებამოსილება მარშრუტის მომსახურებაზე და საქმიანობის პირობები. მას აგრეთვე ეძლევა მარშრუტის პასპორტი.

კონკურსში გამარჯვებული გადამზიდავი ვალდებულია იმუშაოს უფლებამინიჭებულ მარშრუტზე სახელშეკრულებო პირობებით და აღრიცხვაზე დადგეს მოსაკრებლების საქალაქო სამსახურში.

ხელშეკრულება, როგორც აღინიშნა, „სამეწარმეო საქმიანობის ღირებულებისა და ნებაართვის ბაცემის საფუძველზე შესახებ“ კანონის მიხედვით შეიცვალა ნებაართვით, ამიტომაც მომავალ კონკურსში უნდა გაუქმდეს ხელშეკრულება და გადამზიდავს გადამცემს ნებაართვა, შესაბამისად ყველა პირობები რაც იყო ბათვალისწინებული ხელშეკრულებით უნდა ჩაიღოს სანებაართვო პირობებში ანდა საერთოდ ამოღებულ იქნეს.

შენიშვნა: როგორც ჩვენ ქ. თბილისის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურში განგვიმარტეს, მზადდება ახალი კანონპროექტი, რომელიც შეცვლის აღნიშნული კონკურსის წესსა და პირობებს, შესაბამისად და ახალი კონკურსი ახალი საკონკურსო პირობების მიხედვით ჩატარდება. თუმცა ჩვენი ინფორმაციით ახალი საკონკურსო პირობების შესამუშავებლად აქტიური მუშაობა ჯერ არ დაწყებულა. მიუხედავად ამისა, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ახალი საკონკურსო პირობები ადგილობრივ რეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვაზე შემუშავდება საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო გადაყვანა გადაზიდვაზე კონკურსის ჩატარების წესის შესაბამისად.

ადგილობრივი რეგულარული გადაზიდვების რეგულირებისათვის გატარებული ღონისძიებები

დედაქალაქში სამარშრუტო ტაქსების ექსპლუატაციაში არსებული ქაოსური მდგომარეობის დარეგულირების მიზნით ქ. თბილისის საკრებულომ დაამტკიცა:

- საკონკურსო პირობები მიკროავტობუსების საქალაქო სამარშრუტო ქსელში გადაზიდვების შესარჩევად და ხელშეკრულების ფორმა თითოეული მარშრუტის გადამზიდავსა და ქ. თბილისის მერიის საქალაქო ტრანსპორტის რეგულირებისა და მართვის საქალაქო სამსახურს შორის ხელშეკრულების გასაფორმებლად (2001 წლის 7 მარტის გადაწყვეტილება №2-6);
- მიკროავტობუსებით ერთი მგზავრის ერთ კილომეტრზე გადაყვანის (ანუ ერთი მგზავრკილომეტრის) ზღვრული ტარიფი 4,81 თეთრის ოდენობით. (გადაწყვეტილება №3-13,2.03.2000წ.);
- საქალაქო სამარშრუტო ქსელში მიკროავტობუსების 223 რეგულარული მარშრუტი, თითოეულ მარშრუტზე მიკროავტობუსების რაოდენობა:
 - ✓ სიობრივი – 4441 ერთეული;
 - ✓ სამუშაო დღეს – 3261 ერთეული;
 - ✓ არასამუშაო დღეს – 2655 ერთეული.
- მოძრაობის ინტერვალი თითოეულ მარშრუტზე წუთებში: მინიმალური და მაქსიმალური;
- თითოეული მარშრუტის კიდურა პუნქტში რეკომენდირებული მიკროავტობუსების დგომის ადგილი;
- ყველა მარშრუტის საერთო სიგრძე, თითოეულ მარშრუტზე ერთი ბრუნის გათვალისწინებით (შეადგენს 5091.1 კმ-ს) (გადაწყვეტილება №1-3 17.01.2001წ.);
- თითოეული კონკრეტული მარშრუტისთვის რეისის სიგრძის, მგზავრთა გადაყვანის საშუალო მანძილისა და ერთი მგზავრკილომეტრის ზღვრული ტარიფის მიხედვით, ერთჯერადი მგზავრობის ტარიფები: 10 თეთრიდან 50 თეთრის ჩათვლით (გადაწყვეტილება №5-3, 27.04.2001წ.).

კონკურსის მოსაწყობად თბილისში შეიქმნა საკონკურსო კომისია, რომელსაც დაევალა კონკურსის ორგანიზება და ჩატარება.

კონკურსი დაიწყო 2001 წლის 7 აგვისტოს და დამთავრდა 21 სექტემბერს. კონკურსში მონაწილეობა მიიღო 66 გადამზიდავმა საწარმომ, რომლებმაც საკონკურსოდ წარმოადგინეს 4805 მიკროავტობუსი. კონკურსის შედეგებით 223 მარშრუტზე გაიმარჯვა 64-მა გადამზიდავმა ფირმამ 4460 სიობრივი მიკროავტობუსით, საიდანაც განისაზღვრა სამუშაო დღეებში მარშრუტებზე მუშაობისათვის 3196 ერთეული, ხოლო არასამუშაო დღეებში 2605 ერთეული.

კონკურსის შედეგები გამოქვეყნდა გაზეთ „საქართველოს რესპუბლიკის“ 2001 წლის 11 ნოემბრის ნომერში.

თბილისის მერიის საქალაქო ტრანსპორტის რეგულირებისა და მართვის საქალაქო სამსახურისა და თითოეული მარშრუტის გადამზიდავს შორის გაფორმებული ხელშეკრულებების მიხედვით გათვალისწინებულია:

- დღის მანძილზე მარშრუტის მუშაობის ხანგრძლივობა, მუშაობის დაწყებისა და დამთავრების დროის ჩვენებით;

- მარშრუტის ერთი ბრუნის სიგრძე;
- მარშრუტზე მიმაგრებული მიკროავტობუსების სიობრივი რაოდენობა: სამუშაო დღეებში და არასამუშაო დღეებში;
- მარშრუტზე მოძრაობის ინტერვალი წუთებში სამუშაო და არასამუშაო დღეებში;
- მარშრუტზე ერთჯერადი მგზავრობის ტარიფი.

აღნიშნული მაჩვენებლებიდან გამომდინარე, გადამზიდავი საწარმო კანონმდებლობის გათვალისწინებით, საზღვრავს:

- მარშრუტზე მძღოლის შესვენების რეჟიმს;
- შესვენების რეჟიმის გათვალისწინებით მარშრუტზე მძღოლთან ერთად მიკროავტობუსის ყოველდღიური მუშაობის ხანგრძლივობას;
- მარშრუტზე ორ მოძრავე შემადგენლობას შორის დისტანციას;
- მოძრაობის ინტერვალისა და დისტანციის გათვალისწინებით, მარშრუტზე მანქანის მოძრაობის საშუალო საექსპლუატაციო სიჩქარეს;
- მარშრუტზე შესასრულებელი ბრუნების რაოდენობას დღეში, თვეში, კვარტალში და წლის მანძილზე.

ქ. თბილისის მერიის საქალაქო ტრანსპორტის რეგულირებისა და მართვის საქალაქო სამსახური მიკროავტობუსების ექსპლუატაციისათვის საჭირო სატრანსპორტო საგზაო ბარათის ბლანკებს, როგორც მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტს, იღებს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაციისაგან და გასცემს გადამზიდავ ფირმაზე იმ შემთხვევაში, თუ მათ გადახდილი აქვთ ყოველთვიური ადგილობრივი მოსაკრებელი სამგზავრო გადაზიდვების ნებართვისთვის.

საგზაო სატრანსპორტო ბარათის ქონა სავალდებულოა როგორც რეგულარული ადგილობრივი გადაყვანა-გადაზიდვების განმხორციელებელ მიკროავტობუსებზე, ასევე სატაქსო გადაყვანების განმხორციელებელ ავტომობილებზე. სსბ წარმოადგენს მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტს – ბლანკს, სადაც მითითებულია გადამზიდავი საშუალებების ძირითადი რეკვიზიტები. სსბ გაიცემა თითოეულ სატრანსპორტო საშუალებაზე და იგი რეგულარული სამარშრუტო გადაზიდვის შემსრულებლებმა უნდა აიღოს ყოველდღიურად სატაქსო გადაზიდვის შემსრულებელმა კი თვეში ერთხელ. თითოეულ ბარათზე გადასახადი თბილისის საკრებულოს გადაწყვეტილებით შეადგენს 25 თეთრს.

ადგილობრივი სატაქსო გადაზიდვები

თბილისში დაწყებულია იმ მსუბუქი ავტომობილების განებართვიანება, რომლებიც ეწევიან სატაქსო გადაყვანა-გადაზიდვებს.

ადგილობრივ სატაქსო (მსუბუქი ავტომობილებით) გადაზიდვაზე ნებართვების გაცემა დაწყებულია 2003 წლის აგვისტოდან.

„სამეზარეულო საქმიანობის ლიცენზირებისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების შესახებ კანონის“ მიხედვით სატაქსო გადაზიდვებზე ნებართვების გაცემა უნდა დაწყებულიყო 2004 წლის იანვრიდან. შესაბამისად სახელმწიფო ორბანოებს არ ჰქონდათ უფლება ნებართვების

**გაცემა დაეწყო 6 თვით აღრმ, რაღბანაც ეს შაქტი ხსენებული კანონის
აშპარა ღარღვებაა.**

აღსანიშნავია, რომ ტაქსის ნებართვა არის ერთთვიანი, რაც იმას ნიშნავს, რომ მეწარმე-მძღოლებმა, რომლებიც ახორციელებენ გადაყვანა-გადაზიდვას, თავიანთი ნებართვა ყოველ თვეს უნდა განაახლონ. სანებართვო გადასახადი აღნიშნული სახის გადაზიდვაზე განისაზღვრება ყოველთვიურად და შეადგენს თვეში 1 ლარს. პრაქტიკულად ერთადერთ სანებართვო პირობას წარმოადგენს მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატი ქონა, რომელსაც გასცემენ სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიისა და სერტიფიკაციის დეპარტამენტის მიერ აკრედიტირებული სერტიფიკაციის ორგანოები.

**ტაქსის ნებართვა არის ერთთვიანი და სანებართვო მოსაკრებელი
შეადგენს თვეში 1 ლარს.**

ნებართვების გაცემა დაიწყო 15 აგვისტოდან, და თვის ბოლოსთვის გაცემული იყო 525 ნებართვა. სექტემბრის თვეში გაიცა 1162 ნებართვა, ოქტომბერს გაცემულ ნებართვათა რაოდენობა გაიზარდა 1973 ნებართვამდე, თუმცა ნოემბერში ნებართვების რაოდენობამ მცირედით იკლო – გაიცა 1713 ნებართვა. დეკემბერი, თებერვალი და მარტი ნებართვების გაცემის მეტნაკლებად მყარი დინამიკით გამოირჩეოდნენ – შესაბამისად 2039, 1713 და 2361 ნებართვა, თუმცა მარტის თვეში მკვეთრად აიწია განებართვიანებულ მსუბუქ ავტომობილთა რაოდენობამ – განებართვიანდა თითქმის 2-ჯერ მეტი 4072 სატაქსო ავტომობილი. აპრილის თვის მონაცემებით კი ადგილობრივი სატაქსო გადაზიდვების ნებართვა 4547 მსუბუქ ავტომობილს გააჩნია.

თვე	სატაქსო გადაზიდვებზე გაცემული ნებართვების რაოდენობა
აგვისტო	525
სექტემბერი	1162
ოქტომბერი	1973
ნოემბერი	1713
დეკემბერი	2039
იანვარი	1713
თებერვალი	2361
მარტი	4072
აპრილი	4547

თაზო III

სამოქალაქო აზიაციის

საჭაერო ტრანსპორტი შორეულ მანძილზე გადაადგილების ყველაზე სწრაფი და ეფექტური საშუალებაა და ამასთან იგი ყველაზე პროგრესირებადი დარგია ტრანსპორტის სფეროში. საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარი ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკისათვის მკაცრი რეგულირების ობიექტს წარმოადგენს, რაც უპირველეს ყოვლისა გამოწვეულია იმით, რომ საჭაერო სივრცე არ არის თავისუფალი, ექვემდებარება რა შესაბამისი სახელმწიფოს მკაცრ კონტროლს. ამასთან, აღნიშნული სფერო ტრანსპორტის დარგში ყველაზე პრობლემატურია როგორც მგზავრთა, ისევე მთლიანად საზოგადოების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მხრივ. და ბოლოს, საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარს ტრადიციულად რამდენიმე მსხვილი ავიაკომპანია აკონტროლებს, რომელთაგანაც სირთულეს არ წარმოადგენს მომხმარებელთა ინტერესების საწინააღმდეგოდ მაღალი ფასების დაწესებით მოგების მიღება. ეს კი, თავის მხრივ, სფეროს სახელმწიფო რეგულირების აუცილებლობის დამატებითი სტიმულია.

ნებისმიერი სახის საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვას სჭირდება იმ ქვეყნის ლიცენზია (ნებართვა), სადაც იგი არის რეგისტრირებული, თუმცა საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის წარმოებისთვის მხოლოდ ეს არ არის საკმარისი, ამისთვის მას ესაჭიროება საზღვარგარეთ მიმოსვლის მარეგულირებელი სამართლებრივი ბაზა, რომელიც, თავის მხრივ, სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებით დგინდება. საერთაშორისო პრაქტიკაში საჭაერო მიმოსვლის შესახებ მოლაპარაკებები ეყრდნობა ე.წ. „ჭაერის თავისუფლების“ ფორმებს. განსახვავებენ ჭაერის თავისუფლების 9 კლასს. პირველი თავისუფლება მოიცავს მხოლოდ გადაფრენის უფლებას დაჯდომის გარეშე. მომდევნო ეტაპებზე უცხო ქვეყნის გადამზიდვის უფლებები თანდათან ფართოვდება.

საქართველოს ავიაციის ბაზარს ამჟამად იყოფს 7 ავიაკომპანია, რომელთაც მინიჭებული აქვთ ეროვნული ავიაგადამზიდველის სტატუსი და ახორციელებენ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებს. ამათგან ერთ ავიაკომპანიას – კომპანია „აირზენა–საქართველოს ავიახაზებს“ მინიჭებული აქვს საქართველოს ფლაგმანური ავიაგადამზიდვის სტატუსი, რომელიც განსაზღვრულია საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებით. ფლაგმანურ ავიაგადამზიდველს გააჩნია მთელი რიგი უპირატესობები სხვა ავიაგადამზიდველებთან შედარებით. მას უფლება აქვს საქართველოსა და უცხო სახელმწიფოს შორის საჭაერო მიმოსვლის შესახებ არსებული სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმების მოთხოვნების შესაბამისად იყოს დანიშნული ავიაგადამზიდველად „პირველი უარის უფლებით“.

ავიაკომპანიები რეგულარულ რეისებთან ერთად, ახორციელებენ ჩარტერულ, ე.ი. კლიენტის დაკვეთით განხორციელებულ არარეგულარულ გადაზიდვებსა და საავიაციო სამუშაოებს.

ეროვნულ ავიაგადამზიდებებთან ერთად სფეროში მოქმედებენ უცხოური ავიაკომპანიები, რომელთა საქმიანობის საფუძვლები განისაზღვრება სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმებებით და დაფუძნებულია ჰაერის თავისუფლების ფორმებზე. აღსანიშნავია, რომ “სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ კანონმა” უცხოელ ავიაკომპანიებსაც დააკისრა ლიცენზიებისა და ნებართვების აღების ვალდებულება.

გარდა მსხვილი ავიაკომპანიებისა სფეროში სამეწარმეო საქმიანობას ეწევიან სააგენტოები, რომლებიც, მართალია უშუალოდ გადაყვანა-გადაზიდვებს არ აწარმოებენ, თუმცა ახორციელებენ სამგზავრო და სატვირთო მოცულობების რეალიზაციას. ხსენებული სააგენტოები ახდენენ სამგზავრო/სატვირთო მოცულობების დაჯავშნასა და დაჯავშნული ადგილების რეალიზაციას. ამგვარ სააგენტოთა უმრავლესობა ტურისტული პროფილისაა.

3.1 საკანონმდებლო სირთულეები

საქართველოში სამოქალაქო ავიაციის სფეროში სალიცენზიო და სანებართვო სახეობები, გაცემის წესი და ზოგადი პირობები – დადგინდა საქართველოს კანონით „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“. უშუალოდ დარგში სალიცენზიო/სანებართვო პირობებს ადგენს საქართველოს კანონი „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ“.

ზემოაღნიშნული კანონი მიღებულ იქნა 2000 წლის 15 სექტემბერს, სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების შესახებ” (შემდგომში საფუძვლების შესახებ) კანონის მიღებამდე დაახლოებით წლინახევრით ადრე, და შესაბამისად შეუსაბამობაში იმყოფება საფუძვლების შესახებ კანონთან, რაც სფეროში მნიშვნელოვან იურიდიულ სირთულეებს ქმნის.

სანამ უშუალოდ წინააღმდეგობების განხილვაზე გადავალთ, უნდა აღვნიშნოთ, რომ საფუძვლების შესახებ კანონის დასკვნით დებულებებში ჩადებულია პუნქტი²⁰, რომელიც ავალდებულებს შესაბამის სამთავრობო დაწესებულებას უზრუნველყოს საქართველოს პარლამენტისთვის 2003 წლის 1 თებერვლამდე პროექტის წარდგენა “სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ” საქართველოს კანონში ცვლილებებისა და დამატებების შეტანის თაობაზე. თუმცა, პროექტი დღეისათვის მიღებული არ არის, მიუხედავად იმისა, რომ ამგვარი დოკუმენტი პარლამენტისთვის წარდგენილია.

„სამოქალაქო ავიაციის ლიცენზირების შესახებ” (დარგობრივ კანონს) კანონსა და „საფუძვლების შესახებ” კანონს შორის მთავარი

²⁰ კანონი „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვების გაცემის შესახებ”, მუხლი 39, მე-2 პუნქტის „კ” ქვეპუნქტი.

კონცეპტუალური წინააღმდეგობა უკვე თვითონ ტერმინ „ლიცენზიისა“ და „ნებართვის“ განმარტებაში დევს: ლიცენზია, დარგობრივ კანონში განმარტებულია როგორც სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის მიერ გაცემული ნებართვა, რომელიც მფლობელს აძლევს უფლებას განსაზღვრული პირობების დაცვით განახორციელოს საავიაციო საქმიანობა. ე.ი. არ ხდება ტერმინების „ლიცენზიისა“ და „ნებართვის“ გამიჯვნა და ეს ორი ტერმინი პრაქტიკულად ერთი და იგივე შინაარსის მატარებლები არიან.

„საფუძვლების შესახებ“ კანონი კი მკვეთრად მიჯნავს ტერმინ „ნებართვას“ ტერმინ „ლიცენზიისაგან“, მართალია როგორც ლიცენზია, ასევე ნებართვა თავიანთი არსით წარმოადგენენ სახელმწიფო უწყების მიერ პირისათვის მინიჭებულ უფლებას გარკვეული სამეწარმეო საქმიანობის განსახორციელებლად, მაგრამ ძირითადი განსხვავება მათ შორის არის ის, რომ ლიცენზია მეწარმეს ამგვარ უფლებას ანიჭებს განუსაზღვრელი ვადით (ე.ი. უვადოა), ნებართვის მოქმედება კი ვადაში შეზღუდულია და გარკვეული პერიოდის შემდეგ საჭიროებს განახლებას. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ“ კანონში გათვალისწინებული სალიცენზიო სფერო მოიცავს „საფუძვლების შესახებ“ კანონით გათვალისწინებულ როგორც სალიცენზიო, ისევე სანებართვო სფეროს.

ამასთან, დარგობრივი კანონის მიხედვით, ლიცენზიას საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაზე გააჩნია სააღრიცხვო სერია ქართული და ინგლისური ასოებით „რ“ („R“), ხოლო არარეგულარულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაზე – „ჩ“ („CH“). ამიტომ, შეგვიძლია მოვახდინოთ ასეთი ფორმულირება: ლიცენზიები, რომელთა სააღრიცხვო სერია, დარგობრივი კანონით, განისაზღვრება „რ“ ასოთი, „საფუძვლების შესახებ“ კანონის შესაბამისად დარჩა ლიცენზიებად; ლიცენზიები, რომელთა სააღრიცხვო სერია, დარგობრივი კანონით, განისაზღვრება „ჩ“ ასოთი, შეიცვალა ნებართვებით.

ერთი უხედავით შეიძლება შევხვედნას წარმოდგენა, რომ ზემოაღნიშნული შეუსაბამობა უბრალო ბიუროკრატიულ სიტუაციას წარმოადგენს – საკმარისია რა სახელმწიფო შეცვლა ყველაფერი თავის ადგილზე დალაგდება. თუმცა საჭმე არც მთლად მასე მართივანაა, ჯერ ერთი, რომ კანონი, რაც არ უნდა იყოს, მაინც კანონია და არ შეიძლება ერთი წავიკითხოთ და მეორე ვიბულისხმეთ, და მეორე მეორე მხოლოდ მოცემული შესწორება არ კმარა შეუსაბამობის აღმოსაფხვრელად.

დარგობრივი კანონის მიხედვით უცხო ქვეყნაში რეგისტრირებულ ავიაგადამზიდველებზე ლიცენზიის ნაცვლად გაიცემა სპეციალური ნებართვა, რომელიც მათ უფლებას აძლევს განახორციელოს საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებსა და აეროდრომებში კომერციული საერთაშორისო და შიგა გადაყვანა-გადაზიდვები და საავიაციო სამუშაოები. „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონი კი სპეციალური ნებართვების გაცემას არ ითვალისწინებს, ამიტომაც უცხო ქვეყნის ავიაკომპანიათა საქმიანობა შესაბამისად, ექვემდებარება ჩვეულებრივი წესით ლიცენზირებასა და ნებართვების გაცემას.

საფუძვლების შესახებ კანონმა დარგობრივი კანონით გათვალისწინებულ სანებართვო სახეობებს დაუმატა დამატებითი სანებართვო სახეობები – სამგზავრო და სატვირთო მოცულობების რეალიზაცია. აღსანიშნავია, რომ სამგზავრო მოცულობებს რეალიზაცია საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანებით „ავიაგადამზიდველთა სამგზავრო და სატვირთო მოცულობების სარეალიზაციო სააგენტოების ფუნქციონირების წესის შესახებ,” რომლის მიხედვითაც ეს სფერო ექვემდებარება სერტიფიცირებას. ამასთან გასათვალისწინებელია, რომ სალიცენზიო/სანებართვო პირობების დადგენა შესაძლებელია მხოლოდ კანონით, სადაც არ არის მოხსენიებული სამგზავრო-სატვირთო მოცულობების რეალიზაციის ნებართვის მისაღებად განსაზღვრული პირობები, ამიტომ იურიდიულად ამ ნებართვის გასაცემად ადმინისტრაცია მხოლოდ საფუძვლების შესახებ კანონით გათვალისწინებული ზოგადი სანებართვო პირობებით უნდა დაკმაყოფილდეს.

გარდა ამ ძირითადი შეუსაბამობებისა, „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ” კანონში არის რიგი სხვა შეუსაბამობები, რომლებიც ძირითადად პროცედურულ ნორმებთანაა დაკავშირებული. ასე მაგალითად, მნიშვნელოვანი შეუსაბამობაა საფუძვლების შესახებ კანონსა და დარგობრივ კანონს შორის ლიცენზიის გაუქმების წესთან დაკავშირებით. დარგობრივი კანონის მიხედვით, თუ ლიცენზიის გაუქმების საფუძველი არაა ლიცენზიის მფლობელის მოთხოვნა ანდა მისი ლიკვიდაცია, მაშინ გადაწყვეტილებას ლიცენზიის გაუქმების შესახებ იღებს შესაბამისი სასამართლო ლიცენზიის გამცემი ორგანოს განცხადების საფუძველზე და არა თვითონ გამცემი ორგანო, როგორც ეს საფუძვლების შესახებ კანონშია მოცემული. აგრეთვე დარგობრივ კანონში განსაზღვრულია მოსაკრებლის გადახდის პირობები, თუმცა საქართველოს კანონში „სალიცენზიო და სანებართვო მოსაკრებლების შესახებ” ხსენებულ სფეროში მოსაკრებლების ოდენობა დადგენილი არაა.

ზემომოყვანილი მაგალითები ალბათ საკმარისია, რათა ამ ორი კანონის თანაარსებობა ჩავთვალოთ სხვა არაფრად, თუ არა მნიშვნელოვან იურიდიულ კოლიზიად.

ჩვენი რეკომენდაციას რაც შეეძლება სწრაფად მოხდეს სფეროში ახალი კანონის მიღება რათა აღმოიფხვრას იურიდიული შეუსაბამობები.

ზემოთქმულის გათვალისწინებით ჩვენ დავდებთ სირთულის წინაშე თუ როგორ მოვახდინოთ სალიცენზიო/სანებართვო პირობების ფორმულირება „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ” კანონის მიხედვით, რომელიც სავარაუდოდ დღე დღეზე შეიცვლება. აქვე გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციას სამართლებრივი ბაზის მოუწესრიგებლობის გამო პრაქტიკულად უწევს სალიცენზიო/სანებართვო პირობების თვითნებური დაწესება, რაც გამოიხატება საფუძვლების შესახებ და დარგობრივი კანონის გარკვეული კიბრიდული ვარიანტის შემუშავებაში. ეს კი, რა თქმა უნდა, სფეროში არსებულ გაურკვეველობებს ზრდის. ამიტომ მიზანშეწონილად არ ჩავთვალეთ არსებული, მოძველებული კანონის დეტალური განმარტება, განვიხილავთ რა მხოლოდ ძირითად სანებართვო

პირობებს. სანებართვო სახეობები კი განსაზღვრულია საფუძვლების შესახებ კანონით (იხ. ცხრილი).

საავიაციო სფეროში სალიცენზიო სანებართვო საქმიანობა „ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის მიხედვით

№	სალიცენზიო/სანებართვო საქმიანობა	გამცემი ორგანო	დოკუმენტის სახე	მოსაკრებელი	ვადა
1	რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა	სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია	ლიცენზია	ნულოვანი	განუსაზღვრელი
2	არარეგულარული (ჩარტერული) ერთჯერადი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა	სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია	ნებართვა	ნულოვანი	ის ვადა, რა ვადაშიც უნდა განხორციელდეს ეს გადაყვანა-გადაზიდვა
3	არარეგულარული (ჩარტერული) მრავალჯერადი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა	სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია	ნებართვა	ნულოვანი	3 თვემდე ვადა
4	საჰაერო ხომალდის სამგზავრო (სატვირთო) ტვირთის რეალიზაცია	სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია	ნებართვა	ნულოვანი	2 წელი

3.2 სალიცენზიო პირობები „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ლიცენზირების შესახებ“ კანონის მიხედვით.

ლიცენზიის მაძიებელმა უნდა წარუდგინოს გამცემ ორგანოს წერილობითი განცხადება, რომელიც უნდა შეიცავდეს სამეწარმეო რეესტრის მონაცემებს, აგრეთვე:

- მითითებას, თუ რომელ საჰაერო ხაზზე (გეოგრაფიულ რეგიონში) მოითხოვს მაძიებელი გადაყვანა/გადაზიდვის (საავიაციო სამუშაოების) შესრულების ნებართვას და რა ტიპის საჰაერო ხომალდით (ხომალდებით) უზრუნველყოფს ამ ხაზის ექსპლუატაციას;
- მითითებას თუ რა კატეგორიის (რეგულარული და არარეგულარული) და რა სახის (სატვირთო, სამგზავრო თუ შერეული) საჰაერო გადაყვანა გადაზიდვის განხორციელებას მოითხოვს მაძიებელი;
- რეგულარულის დროს, გადაყვანა/გადაზიდვის დროისა და პერიოდულობის მითითებას, არარეგულარულის დროს კი თუ რა პერიოდში უნდა შესრულდეს ეს საქმიანობა.

განცხადებას თან უნდა დაერთოს:

- საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მოწმობის ასლი;
- ექსპლუატანტის საკუთარი პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის პოლისები;
- საჰაერო გადაყვანა/გადაზიდვის დოკუმენტების ნიმუშები.

რეგულარული რეისის შემთხვევაში, ასევე უნდა წარუდგინოს ლიცენზიის მაძიებლის ვინაობისა და წილის ოდენობის დამადასტურებელი

დოკუმენტები; საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას კი დამკვეთთან გაფორმებული ხელშეკრულება.

ლიცენზიის გამცემი ორგანო გადაწყვეტილებას იღებს ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ განსხვავებულ ვადაში საავიაციო საქმიანობის სხვადასხვა კატეგორიაზე, კერძოდ:

- რეგულარულ და არარეგულარულ (ჩარტერულ) რეისებზე - 30 დღის განმავლობაში;
- საავიაციო სამუშაოების წარმოებისას - 20 დღის განმავლობაში;
- ერთჯერადი ჩარტერული გადაყვანისას - 7 დღის განმავლობაში.

ეს ვადები შეუსაბამოაში იმყოფებიან საფუძვლების შესახებ კანონთან და ამიტომაც არ გამოიყენებიან.

თუ ავიაგადამზიდველთა რაოდენობა რომელიმე საჰაერო ხაზზე შეზღუდულია კანონმდებლობით, ხოლო ლიცენზიის მაძიებელთა რაოდენობა დადგენილზე მეტია, მაშინ ლიცენზია გაიცემა კონკურსის წესით.

ავიაკომპანიათა შეზღუდვა ძირითადად ხდება საქართველოს მთავრობის მიერ სხვა ქვეყნებთან დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულების საფუძველზე.

კონკურსის წესის მიხედვით ლიცენზიის მიღების უპირატესი უფლება ენიჭება მაძიებელს, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ პირობებს:

- 1) აქვს ფლაგმანური ავიაგადამზიდველის სტატუსი;
- 2) წარმოადგენს მომხმარებელთა დაცვის უკეთეს პირობებს;
- 3) საჰაერო ხომალდის მესაკუთრეა და აქვს უკეთესი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა.

ამჟამად საქართველოში ფლაგმანური ავიაგადამზიდველის სტატუსს ფლობს ერთი ავიაკომპანია. ეს იმას ნიშნავს, რომ ამ დებულების მიხედვით იგი კონკურსის დროს ყოველთვის მოიპოვებს უპირატესობას, რაც საბოლოოდ მის მონოპოლიურ მდგომარეობას ბანაკობს. ჩვენი პოზიციაა, რომ ფლაგმანს არ უნდა ეძეოდეს კონკურსზე რაიმე მნიშვნელობა, მითუმეტეს, რომ მისი დანიშნულებაა და შინაარსი კანონმდებლობით საკმაოდ ბუნდოვნადაა განსაზღვრული.

საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე ლიცენზია გაიცემა მხოლოდ საქართველოს ეროვნულ ავიაგადამზიდებლებზე.

განცხადებისა და თანდართული დოკუმენტების განხილვისას, ლიცენზიის გამცემი ორგანო ითვალისწინებს ისეთ ფაქტორებს, როგორცაა:

- საავიაციო ბაზრის კონიუნქტურა;
- საავიაციო ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლება;
- ლიცენზიის მაძიებელზე ადრე დაკისრებულ ვალდებულებათა შესრულება და სხვა.

და მხოლოდ ამის შემდეგ იღებს გადაწყვეტილებას ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ. ეს უკანასკნელი უნდა იყოს წერილობით დასაბუთებული, ანდა შეიცავდეს უარის თქმის საფუძველს.

ლიცენზიის გაცემის შემთხვევაში მას შეიძლება დაერთოს გამცემი ორგანოს მითითება, რომლითაც განისაზღვრება საჰაერო გადაყვანა-

გადაზიდვის შესასრულებლად საჭირო დამატებითი პირობები, რომლებიც ლიცენზიის განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს.

საფუძვლების შესახებ კანონში კი პირდაპირ წერია (მუხლი 9.4), რომ დამატებითი სალიცენზიო პირობები განისაზღვრება მხოლოდ კანონით. შესაბამისად, არ შეიძლება ხსენებული პირობები დადგინდეს ლიცენზიის გამცემი ორგანოს მიერ.

ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის საფუძვლები ემთხვევა “სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის შესახებ” საფუძვლების შესახებ კანონით გათვალისწინებულ უარის საფუძვლებს²¹, თუ კანონით გათვალისწინებული შეზღუდვისა და საერთაშორისო რეისების შემთხვევებს არ ჩავთვლით.

ლიცენზიის შეჩერება ხდება საფუძვლების შესახებ კანონში აღწერილი საფუძვლებით, გარდა ერთი დამატებითი საფუძვლისა: ექსპლუატანტის მოწმობის არა უმეტეს 3 თვით შეჩერების საფუძველზე ლიცენზიაც შეჩერდება ამავე ვადით.

ლიცენზიის მფლობელს უფლება აქვს:

- მოითხოვოს არარეგულარული საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულების შეზღუდვა იმ საჭაერო ხაზზე, რომელზეც იგი ახორციელებს რეგულარულ საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვას;
- მოითხოვოს თავისი ინფორმაციის კონფიდენციალურობის დაცვა.
- უწყებრივ სალიცენზიო რეესტრში მონაცემები შეიტანოს მიღებიდან 3 დღის განმავლობაში.

და არა 2 დღის განმავლობაში, როგორც საფუძვლების შესახებ კანონშია აღნიშნული.

გასაჩივრების წესი საფუძვლების შესახებ კანონით გათვალისწინებული გასაჩივრების წესის ანალოგიურია.²²

3.3 სამოქალაქო ავიაციის სფეროს რეგულირების საფასური²³

სამოქალაქო ავიაციის სფეროს რეგულირების საფასური საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის შექმნის ერთ-ერთი ძირითადი წყაროა, იგი უშუალოდ დაკავშირებულია ადმინისტრაციისათვის კანონმდებლობით მინიჭებული მარეგულირებელი ფუნქციის შესრულებასთან და არ წარმოადგენს ეკონომიკური საქმიანობიდან მიღებულ შემოსავალს.

რეგულირების სუბიექტებია:

- „საქაერონავიგაცია“;
- სამოქალაქო აეროპორტები;

²¹ იხ. თავი IV, ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის საფუძვლები.

²² იხ. თავი VI, გასაჩივრების წესი.

²³ კომენტარები რეგულირების საფასურთან მიმართებაში იხ. თავი VII, რეგულირების საფასურთან დაკავშირებული პრობლემები.

- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში რეგულარული და/ან არარეგულარული სამგზავრო და/ან სატვირთო რეისების განმახორციელებელი ეროვნული და უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველები;
- საავიაციო საწვავ-საცხებით საჰაერო ხომალდების განმახორციელებელი ეროვნული და უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველები;
- საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოები;
- საჰაერო ხომალდების სამგზავრო და/ან სატვირთო ტევადობის რეალიზატორები (სააგენტოები);
- საბორტო კვების უზრუნველყოფის საწარმოები;
- საავიაციო-სატვირთო ტერმინალები;
- საავიაციო სპეციალიზებული სასწავლო დაწესებულებები;
- მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიაზე საავიაციო სამუშაოების მწარმოებელი ეროვნული და უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველები;
- მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიის გარეთ, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის, ასევე საავიაციო სამუშაოების განმახორციელებელი საქართველოში რეგისტრირებული ავიაგადამზიდველები;
- სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების უზრუნველყოფი სხვა საწარმოები.

რეგულირების საფასურის ოდენობა ქვემოთ ჩამოთვლილ ავიასაწარმოებზე განისაზღვრება მათ მიერ მიღებული შემოსავლის ნამრავლით კოეფიციენტზე.

№	ავიასაწარმოს სახეობა	რეგულირების კოეფიციენტი
1	„საქაერონავიგაცია“	0.035
2	მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიის გარეთ როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის, ასევე საავიაციო სამუშაოების განმახორციელებელი საქართველოში რეგისტრირებული ავიაგადამზიდველები, და ასევე მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიაზე საავიაციო სამუშაოების მწარმოებელი ეროვნული და უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველები	0,015

რეგულირების საფასურის ოდენობა რეგულარული და არარეგულარული საერთაშორისო სამგზავრო რეისების ავიაგადამზიდველებისთვის განისაზღვრება:

№	ავიასაწარმოს სახეობა	რეგულირების საფასური
1	რეგულარული და/ან არარეგულარული საერთაშორისო სატვირთო რეისების განმახორციელებელი ავიაგადამზიდველები	3 აშშ დოლარი (თითოეულ გადაყვანილ მგზავრზე)
2	საჰაერო ხომალდის სამგზავრო და სატვირთო ტევადობის რეალიზატორები	თბილისის ტერიტორიაზე რეგისტრაციის შემთხვევაში 1000 ლარია საქართველოს სხვა ტერიტორიაზე რეგისტრაციის შემთხვევაში 400 ლარი

3.4 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში გაცემული ლიცენზიები და ნებართვები

(სტატისტიკური მონაცემები²⁴)

სამოქალაქო ავიაციის სფეროში „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზირებისა და ნებართვების გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის საფუძველზე გაცემულია სულ 7 ლიცენზია რეგულარულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე.

აქედან 6 მოდის საქართველოს ეროვნულ ავიაკომპანიებზე: ტრანსავიასერვისი – 2 ხაზი, კავკასიის ავიახაზები – 2 ხაზი და საქავიასერვისი და თბილავიამშენი – თითო-თითო. ერთი ლიცენზია კი გადაეცა ისრაელში რეგისტრირებულ ავიაკომპანიას „არკია ისრაელის ავიახაზები“. პირველი ლიცენზიის გაცემის თარიღია 18 თებერვალი, უკანასკნელისა კი 22 მარტი და მისი მოქმედების ვადა ჯერ არ დაწყებულია.

№	სალიცენზიო სახეები	გაცემული	შეჩერებული	გაუქმებული
1	ეროვნულ ავიაკომპანიებზე რეგულარული რეისების ლიცენზიები	6	0	1
2	უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდავზე რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ლიცენზიები	1	0	0

ეროვნულ ავიაკომპანიებზე გაცემულია არარეგულარული (ჩარტერული) რეისების შესრულებისთვის 84 ნებართვა, აქედან უმრავლესობა – 32 ნებართვა, მოდის კომპანია „თბილავიამშენზე“, 27 – ავიაკომპანია „აჭარაზე“, დანარჩენები კი ავიაკომპანიებზე „აირზენა საქართველოს ავიახაზები“, „ავიალი“, „ისტ-ვესტ ჰელიკოპტერი“, „საქავიასერვისი“, „კავკასიის ავიახაზები“ და „ეარ ბისეკი“.

პირველი გაცემული ნებართვა დათარიღებულია 19 ნოემბრით, ნოემბერში კი მთლიანად 8 ნებართვაა გაცემული, 20 ნებართვა დეკემბერშია გაცემული, ნებართვების გაცემის მაღალი დონე შენარჩუნდა იანვარშიც – 21 ნებართვა, თუმცა, ამ მხრივ, თებერვალში ჩავარდნა აღინიშნა – მხოლოდ 5 ნებართვა. მარტში კვლავ აიწია გაცემული ნებართვების რაოდენობამ 21-მდე. აპრილში კი 15 რიცხვისთვის 8 ნებართვაა გაცემული. ნებართვის მოქმედების ვადა ერთი დღიდან 3 თვემდე პერიოდში მერყეობს.

ადმინისტრაციას ჯერ არ დასჭირვებია ლიცენზიის გასაცემად კონკურსის წესის გამოყენება.

2004 წლის 15 აპრილის ჩათვლით უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველებზე არარეგულარულ კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე გაცემულია 121 ნებართვა, რაც არაა მცირე რაოდენობა, თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ ნებართვების გაცემა დაწყებულია 2003 წლის 13 ნოემბრიდან. აქედან, მხოლოდ 22 ნებართვაა გაცემული არარეგულარულ სამგზავრო

²⁴ მონაცემები მოპოვებულია 20 აპრილის ჩათვლით.

გადაყვანაზე, დანარჩენი 99 ნებართვა არარეგულარულ სატვირთო გადაზიდვებზე მოდის. ნებართვების მოქმედების ვადა 1-2 დღეს შეადგენს.

ნებართვების აბსოლუტური უმრავლესობა გაცემულია დსთ-ს სივრცის ქვეყნების ავიაგადამზიდებებზე, თუმცა გაცემული ნებართვების სიაში გვხვდება აგრეთვე ისეთი ქვეყნები როგორცაა კანადა, სამხრეთ აფრიკა, გერმანია და ბულგარეთი. ყველაზე მეტი ნებართვა გაცემულია უკრაინისა (42) და რუსეთის ავიაგადამზიველებზე, ხშირად გვხვდება აგრეთვე აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის ავიაკომპანიები.

ნოემბრის თვეში (13-დან) გაცემულია 16 ნებართვა, დეკემბრის თვეში კი ტრადიციულად გააქტიურებულია საავიაციო საქმიანობა და გაცემულია ყველაზე მეტი ნებართვა – 33, შემდგომ თვეებში კი მკვეთრად იკლო გაცემული ნებართვების რაოდენობამ: იანვარში – 17, თებერვალში – 19. მარტი შედარებით აქტიურობით აღინიშნა – 24 გაცემული ნებართვა, აპრილში კი 15 რიცხვის მონაცემებით უკვე გაცემულია 16 ნებართვა.

საჰაერო ხომალდის სამგზავრო/სატვირთო მოცულობების რეალიზაციისთვის გაცემული 64 ნებართვა. აქედან 2 სატვირთო მოცულობების რეალიზაციაზე, ხოლო დანარჩენი 62 კი სამგზავრო მოცულობების რეალიზაციაზე. ყოველი ნებართვის მოქმედების ვადა შეადგენს 2 წელს და თითო ფირმაზე გაიცემა თითო ნებართვა, რომელთა უმრავლესობას ტურისტული ფირმები (სააგენტოები) წარმოადგენენ.

№	სანებართვო სახეები	გაცემული	შეჩერებული	გაუქმებული
1	არარეგულარული კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა	121	0	1
2	საჰაერო ხომალდის სამგზავრო (სატვირთო) ტევადობის რეალიზაცია	64	0	0
3	ეროვნულ ავიაკომპანიებზე გაცემული არარეგულარული რეისები	28	0	0
4	ეროვნულ ავიაკომპანიებზე გაცემული არარეგულარული რეისები	56	0	0

პირველი გაცემული ნებართვის მოქმედების ვადა გასული წლის 10 დეკემბრიდან დაიწყო, უკანასკნელი ნებართვისა კი 2 აპრილითაა დათარიღებული. დროითი პერიოდის მიხედვით ყველაზე მეტი ნებართვა იანვარშია გაცემული.

თავი IV

ლიცენზიის/ნებართვის გაცემის საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესი

განცხადება ლიცენზიის მისაღებად. სალიცენზიო პირობები

მაძიებელი ლიცენზიის მისაღებად მიმართავს ლიცენზიის გამცემს წერილობითი განცხადებით. განცხადებაში აღინიშნება:

- ლიცენზიის გამცემი ორგანოს დასახელება, რომელსაც მიმართავს განმცხადებელი;
- განმცხადებლის ვინაობა, მისამართი, სამეწარმეო რეესტრის მონაცემები (სახელწოდება, ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა, ადგილსამყოფელი, ხელმძღვანელი პირი, რეგისტრაციის ნომერი და თარიღი);
- რომელი ლიცენზიის მიღებას მოითხოვს ლიცენზიის მაძიებელი;
- განცხადების წარდგენის თარიღი და განმცხადებლის ხელმოწერა;
- განცხადებაზე თანდართული საბუთების ნუსხა:
 - სალიცენზიო მოსაკრებლის გადახდის დამადასტურებელი საბუთი;
 - წარმომადგენლის მიერ განცხადების შეტანის შემთხვევაში სათანადო რწმუნებულება.

ლიცენზიის მიღების პროცესში ანდა ლიცენზიის მიღების შემდეგ განცხადებაში მითითებული სამეწარმეო რეესტრის მონაცემების ცვლილების შემთხვევაში განმცხადებელი (ლიცენზიის მფლობელი) ვალდებულია ამის თაობაზე წერილობით აცნობოს ლიცენზიის გამცემს და წარუდგინოს მას სათანადო დოკუმენტები შესაბამისი ცვლილების განხორციელებიდან 7 სამუშაო დღის განმავლობაში. რეესტრული მონაცემების ცვლილების შემთხვევაში იმართება მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის შესაბამისად.

ლიცენზიის გაცემის წესი

ლიცენზია²⁵ გაიცემა საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით, რომლის დაწყების საფუძველია ლიცენზიის მაძიებლის მიერ ლიცენზიის გამცემ ორგანოში განცხადებისა და მასზე თანდართული საბუთების შეტანა, რომელიც უფლებამოსილია გასცეს მოთხოვნილი სახის ლიცენზია. ლიცენზიის მაძიებელი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, ასევე სხვა ორგანიზაციული წარმონაქმნები, რომლებიც არ წარმოადგენენ იურიდიულ პირებს (მაგ., ამხანაგობა).

ლიცენზიის გამცემი ორგანო ვალდებულია განცხადება რეგისტრაციაში გაატაროს მიღების დღესვე და დაუსვას მას რეგისტრაციის თარიღი და ნომერი; განმცხადებლის მოთხოვნისას კი, ვალდებულია დაუყოვნებლივ გასცეს ცნობა განცხადების რეგისტრაციაში გატარების შესახებ. ლიცენზიის მაძიებლის მიერ წარდგენილი განცხადებისა და მასზე თანდართული მასალების მიღებასა და რეგისტრაციაში გატარებას ახდენს, როგორც წესი, ლიცენზიის გამცემი ორგანოს კანცელარია.

თავდაპირველად, ლიცენზიის გამცემი ორგანო განცხადების რეგისტრაციიდან 3 დღის ვადაში ამოწმებს აკმაყოფილებს თუ არა წარმოდგენილი განცხადება და მასზე თანდართული მასალა დადგენილ მოთხოვნებს. მოთხოვნები ლიცენზირების სფეროში დადგენილია მხოლოდ კანონით. ადმინისტრაციული წარმოების ეს საფეხური გულისხმობს იმის შემოწმებას, რომ განცხადება შეესაბამება თუ არა ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე, „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძველების შესახებ“ კანონის მე-9 მუხლისა და ტრანსპორტის შესაბამის სფეროში დადგენილ მოთხოვნებს; ასევე, უნდა შემოწმდეს განცხადებას ერთვის თუ არა სალიცენზიო მოსაკრებლის გადახდის დამადასტურებელი ქვითარი. უნდა აღინიშნოს, რომ შესაბამისობის შემოწმებისას არ ხდება წარმოდგენილი დოკუმენტების განხილვა და იგი მოიცავს ძირითადად განცხადების შინაარსის გაცნობასა და თანდართული დოკუმენტების ჩამონათვალის შემოწმებას. შესაბამისობის შემოწმებისას გამოვლინდება შემდეგი გარემოებები:

1. განცხადება ან მასზე დართული მასალები ხომ არ არის წარმოდგენილი უცხო ენაზე. საქმისწარმოება ლიცენზიის გამცემ ორგანოში მიმდინარეობს სახელმწიფო (ქართულ) ენაზე და ლიცენზიის მაძიებელი ვალდებულია ყველა დოკუმენტი წარადგინოს ქართულ ენაზე. თუ რომელიმე დოკუმენტი ან შემდგომ მოთხოვნილი დოკუმენტი ქართულ ენაზე არ არის წარმოდგენილი, ვადა მაძიებლის მიერ დაცულად ითვლება და ლიცენზიის გამცემმა ორგანომ მაძიებელს უნდა განუსაზღვროს ვადა დოკუმენტის თარგმნისა და მისი სანოტარო წესით დადასტურებისათვის, რომელიც არ შეიძლება იყოს 3 დღეზე ნაკლები. სანოტარო წესით დადასტურებული დოკუმენტის წარმოდგენამდე საქმისწარმოების ვადა შეჩერებულიად ითვლება;
2. თუ განმცხადებლის მიერ მოთხოვნილი ლიცენზიის გაცემა მიეკუთვნება სხვა ორგანოს უფლებამოსილებას, ადმინისტრაციული ორგანო

²⁵ ამავე ადმინისტრაციული წესით გაიცემა ნებართვები საქალაქთაშორისო, საგარეუბნო და ადგილობრივ რეგულარულ საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანაზე.

ვალდებულია არა უგვიანეს 5 დღისა გადაუგზავნოს განცხადება და მასზე თანდართული საბუთები უფლებამოსილ ადმინისტრაციულ ორგანოს, რომლის შესახებაც 2 დღის ვადაში შესაბამისი დასაბუთებით ადმინისტრაციული ორგანო აცნობებს განმცხადებელს;

3. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმებისას უნდა გამოვლინდეს საქმის სირთულე ანუ შესაძლებელი იქნება თუ არა ერთთვიან ვადაში გადაწყვეტილების მიღება და საჭირო ხომ არ არის ვადის გაგრძელება 3 თვემდე. უნდა აღინიშნოს, რომ 3 თვემდე გაგრძელება არის მაქსიმუმი (რომელშიც მიეთვლება ერთთვიანი ვადაც) და ვადის გაგრძელებისას ლიცენზიის გამცემმა უნდა იხელმძღვანელოს საქმის სირთულით, სავარაუდოდ რა ვადაში შეძლებს გადაწყვეტილების მიღებას და იგი შეიძლება იყოს თვენახევარი, ორი თვე ან 10 დღით გაგრძელება და ა.შ. ვადის გაგრძელების შესახებ გადაწყვეტილება უნდა იქნეს მიღებული ადმინისტრაციული აქტის (მაგ., ბრძანების) ფორმით, რომლის გამოცემისათვის ცალკე ადმინისტრაციული წარმოება არ იმართება. ადმინისტრაციული აქტი უნდა შეიცავდეს დასაბუთებას, თუ რატომ გახდა აუცილებელი ვადის გაგრძელება და იგი მიიღება არა უგვიანეს 7 დღისა განცხადების რეგისტრაციიდან. ვადის გაგრძელების შესახებ ადმინისტრაციული აქტის მიღებიდან არა უგვიანეს მომდევნო დღეს უნდა ეცნობოს მაძიებელს, რომ ვადა გაგრძელებულია და გადაეცეს მას ვადის გაგრძელების შესახებ ადმინისტრაციული აქტის ასლი;
4. თუ დადგენილი დოკუმენტები არ იქნა სრულად წარდგენილი, მაშინ ლიცენზიის გამცემმა ორგანომ უნდა მოსთხოვოს განმცხადებელს წარადგინოს აუცილებელი დოკუმენტები და განუსაზღვროს მათი წარდგენის ვადა, რომელიც არ უნდა იყოს 5 დღეზე ნაკლები. დოკუმენტების წარმოსადგენად განსაზღვრული ვადა უნდა იყოს გონივრული, ე.ი. ლიცენზიის გამცემმა ორგანომ მიახლოებით უნდა გათვალოს, თუ რა ვადაში შეძლებს მაძიებელი დოკუმენტების წარმოდგენას, გათვალისწინებულ უნდა იქნეს რეალური ვითარება და თუ შესაძლებელია, მოსმენილ იქნეს მაძიებლის პოზიციაც იმის შესახებ, თუ რა ვადაში შეუძლია მას აღნიშნული დოკუმენტის წარმოდგენა. მოთხოვნაში კონკრეტულად უნდა მიეთითოს თუ რა დოკუმენტი ან ინფორმაცია უნდა წარმოადგინოს მაძიებელმა, წინააღმდეგ შემთხვევაში მისთვის განსაზღვრული ვადა გასულად არ ითვლება და მისი ათვლა დაიწყება მოთხოვნის დაკონკრეტებისას. თუ ამ ვადაში არ იქნა წარდგენილი დოკუმენტები, ლიცენზიის გამცემ ორგანოს უფლება აქვს (მაგრამ არ არის ვალდებული) განმცხადებლის მოთხოვნით მხოლოდ ერთხელ, არა უმეტეს 15 დღით დამატებით გააგრძელოს დოკუმენტების წარმოდგენის ვადა. დამატებით მოთხოვნილი დოკუმენტების წარუდგენლობა იწვევს ლიცენზიის მოთხოვნის შესახებ განცხადების განუხილველად დატოვებას. დოკუმენტების წარსადგენად განმცხადებლისათვის მიცემული დამატებითი ვადა არ მიეთვლება საქმისწარმოების საერთო ვადაში, ე.ი. მოცემულ შემთხვევაში საქმისწარმოება შეჩერებულია. ვადის ღირება განახლება შესაბამისი დოკუმენტების წარდგენიდან. განცხადების განუხილველად დატოვებისას განმცხადებელს უფლება აქვს კვლავ მიმართოს ადმინისტრაციულ ორგანოს ლიცენზიის მისაღებად; ასეთ შემთხვევაში საქმისწარმოება და

შესაბამისად ვადების ათვლა იწყება თავიდან. ადმინისტრაციულ წარმოებაში ვადის ათვლა იწყება განცხადების წარდგენიდან;

5. ექსპერტიზის დანიშვნის აუცილებლობა. ცალკეულ შემთხვევებში, როდესაც წამოიჭრება ისეთი საკითხები, რომლებიც სპეციალურ ცოდნას მოითხოვს და გადაწყვეტილების მიღება შეუძლებელი ხდება ამ საკითხების გარკვევის გარეშე, ლიცენზიის გამცემი ნიშნავს ექსპერტიზას. ექსპერტიზის დანიშვნის აქტში კონკრეტულად უნდა ჩამოყალიბდეს ის კითხვები, რაზედაც სურს პასუხის მიღება ლიცენზიის გამცემ უწყებას. ექსპერტიზა ძირითადად ინიშნება მეცნიერების, ტექნიკის ანდა მედიცინის სფეროში ამა თუ იმ საკითხის გასარკვევად. დაუშვებელია ექსპერტიზა დაინიშნოს სამართლებრივ საკითხებზე.

განცხადებისა და მასზე თანდართული მასალების შესაბამისობის დადგენიდან მომდევნო 3 დღის განმავლობაში უნდა განხორციელდეს შემდეგი ღონისძიებები:

1. ექსპერტიზის დანიშვნის აქტი, განცხადება და თანდართული მასალის ასლები უნდა გადაეგზავნოს ექსპერტს დასკვნის წარმოსადგენად. ექსპერტი დასკვნას წარმოადგენს მასალების მიღებიდან ორი კვირის ვადაში. ექსპერტიზის მიმდინარეობისას ვადის დინება შეჩერებულია;
2. უნდა გამოქვეყნდეს ცნობა საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტების წარდგენის შესახებ. ცნობაში უნდა მიეთითოს:
 - ლიცენზიის გამცემი ორგანო, რომელშიც მიმდინარეობს ადმინისტრაციული წარმოება და მისი მისამართი;
 - ლიცენზიის მოთხოვნით წარდგენილი განცხადების მოკლე შინაარსი;
 - ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ ადმინისტრაციული აქტის გამოცემის ვადა;
 - ნებისმიერი პირის მიერ საკუთარი მოსაზრების წარდგენის ვადა;
 - ნებისმიერი პირის უფლება, რომ მას მოსაზრების წარდგენისას შეუძლია არ დაასახელოს თავისი ვინაობა;
 - ცნობის გამოქვეყნების თარიღი.

საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტების წარდგენის შესახებ ცნობა უნდა გამოქვეყნდეს ლიცენზიის გამცემი ორგანოს ოფიციალურ ბეჭდვით ორგანოში. თუ ლიცენზიის გამცემ ორგანოს არა აქვს ოფიციალური ბეჭდვითი ორგანო, მაშინ ცნობა ქვეყნდება იმ ბეჭდვით ორგანოში, რომელიც ვრცელდება ლიცენზიის გამცემი ორგანოს სამოქმედო ტერიტორიაზე და გამოიცემა კვირაში ერთხელ მაინც. უსახსრობის ან სხვა მოტივით ცნობის ბეჭდვით ორგანოში გამოქვეყნების შეუძლებლობისას, ლიცენზიის ორგანო ვალდებულია სულ მცირე ცნობა განათავსოს სამსახურის ოფიციალურ დაფაზე (ე.წ. სტენდზე), სადაც ნებისმიერ პირს ექნება შესაძლებლობა დაუბრკოლებლად გაეცნოს მას ანუ ცნობა ისეთ ადგილას უნდა განთავსდეს, რომ მისი გაცნობა ყველასათვის ხელმისაწვდომი უნდა იყოს და მის გასაცნობად დაინტერესებულ პირს შენობაში შესასვლელად საშვის მიღება არ უნდა დასჭირდეს.

საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტების წარდგენის შესახებ ცნობის გამოქვეყნებიდან 20 დღის ვადაში ნებისმიერ პირს უფლება აქვს ლიცენზიის გამცემ ორგანოში გაეცნოს ლიცენზიის მაძიებლის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტებსა და სხვა დაინტერესებული პირების მოსაზრებებს, ასევე

საქმეში არსებულ სხვა მასალას, გააკეთოს ამონაწერები, საკუთარი ხარჯით გადაიღოს ასლები, წარადგინოს საკუთარი მოსაზრება წერილობით, დაესწროს საქმის ზეპირ მოსმენას. მოსაზრების წარდგენა შეუძლია არა მხოლოდ განმცხადებელს, არამედ სხვა ნებისმიერ პირსაც, რომელიც უფლებამოსილია არ დაასახელოს თავისი ვინაობა, ე.ი. დარჩეს ანონიმურად. აქვე ერთმანეთისაგან უნდა გავმიჯნოთ ნებისმიერი პირისა და ნებისმიერი დაინტერესებული პირის ცნებები. ნებისმიერი დაინტერესებული პირი არის ისეთი პირი, რომლის უფლებებზე ან კანონიერ ინტერესებზე ლიცენზიის გაცემა პირდაპირ და უშუალო გავლენას ახდენს; დაინტერესებულ პირად ითვლება ასევე ლიცენზიის მაძიებელი. ნებისმიერი პირი კი არის ისეთი პირი, რომლის უფლებებზე და ინტერესებზე ლიცენზიის გაცემა უშუალო გავლენას არ ახდენს, მაგრამ სურს გამოხატოს თავისი პოზიცია ლიცენზიის კონკრეტულ სუბიექტზე გაცემასთან დაკავშირებით. მათ შორის მნიშვნელოვანი განსხვავებაა ადმინისტრაციულ წარმოებაში მონაწილეობის თვალსაზრისითაც: ნებისმიერი პირი მოსაზრებას წარმოადგენს საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტების წარდგენის შესახებ ცნობის გამოქვეყნებიდან 20 დღის ვადაში და უფლება აქვს მხოლოდ დაესწროს ზეპირი მოსმენის სხდომას, ხოლო ნებისმიერ დაინტერესებულ პირს ენიჭება უფლება ახსნა-განმარტებით გამოვიდეს ზეპირი მოსმენის სხდომაზე.

განმცხადებელს უფლება აქვს ადმინისტრაციულ წარმოებას დაესწროს პირადად ან იყოს წარმოდგენილი წარმომადგენლით. წარმომადგენელი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ქმედუნარიანი ფიზიკური პირი. წარმომადგენლობის დროს სავალდებულოა ლიცენზიის გამცემი ორგანოსათვის წარდგენილი იყოს კანონის შესაბამისად გაცემული და გაფორმებული რწმუნებულება (მინდობილობა). ფიზიკური პირის – საქართველოს მოქალაქის, უცხო ქვეყნის მოქალაქის ან მოქალაქეობის არმქონე პირის – მიერ გაცემული რწმუნებულება უნდა დამოწმდეს სანოტარო წესით. რწმუნებულებას იურიდიული პირის ან სხვა ორგანიზაციის სახელით გასცემს დირექტორი ან ის პირი, რომელსაც წესდებით ენიჭება ასეთი უფლებამოსილება. იურიდიული პირის მიერ გაცემულ რწმუნებულებას სანოტარო დამოწმება არ ესაჭიროება და საკმარისია მისი მოთავსება იურიდიული პირის სატიტულო ფურცელზე. რწმუნებულების გარდა, წარმომადგენელმა შეიძლება მონაწილეობა მიიღოს დავალების ხელშეკრულებითაც. დავალების ხელშეკრულებას სანოტარო წესით დამოწმება არ ესაჭიროება, მაშინაც კი, როცა მისი ერთ-ერთი მხარე ფიზიკური პირია.

განმცხადებელს ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილების გამოცემამდე წერილობითი სახით შეუძლია აცილება განუცხადოს ლიცენზიის გამცემი ორგანოს თანამდებობის პირს, რომელსაც კანონის შესაბამისად არა აქვს უფლება მონაწილეობას იღებდეს ადმინისტრაციულ წარმოებაში. საქმის ზეპირი მოსმენის სხდომაზე აცილების თაობაზე შუამდგომლობა შეიძლება დაყენებულ იქნეს ზეპირადაც. აცილების საფუძველია, თუ ადმინისტრაციულ წარმოებაში მონაწილეობას იღებს ის თანამდებობის პირი, რომელიც:

ა) თვითონ არის დაინტერესებული მხარე საქმეში;

- ბ) საქმეში მონაწილე დაინტერესებული მხარის ან მისი წარმომადგენლის ნათესავია (მოცემულ შემთხვევაში ნათესავებად ითვლება: პირდაპირი ხაზის ნათესავი; მეუღლე, მეუღლის და-ძმა და პირდაპირი ხაზის ნათესავი; აღმავალი ხაზის პირდაპირი ნათესავის და-ძმა; და-ძმა, მათი მეუღლეები და შვილები);
- გ) საქმეში მონაწილე დაინტერესებული მხარის წარმომადგენელია;
- დ) იყო ექსპერტი მოცემულ საქმესთან დაკავშირებით;
- ე) შრომით ურთიერთობაშია საქმეში მონაწილე დაინტერესებულ მხარესთან;
- ვ) თვითონ ან მისი ოჯახის წევრი ფლობს აქციებს ან საწესდებო კაპიტალის წილს იმ საწარმოში, რომელიც წარმოადგენს დაინტერესებულ მხარეს;
- ზ) საქმეში მონაწილე დაინტერესებული მხარის ან მისი წარმომადგენლის ოჯახის წევრია.

განცხადებისა და მასთან ერთად წარდგენილი სხვა მასალების დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენიდან ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებამდე, ლიცენზიის გამცემი ორგანო ადგილზე ამოწმებს ლიცენზიის მაძიებლის მიერ წარდგენილ დოკუმენტებში მითითებულ მონაცემთა სისწორეს. ადგილზე შემოწმებისას ლიცენზიის გამცემი ორგანოს უფლებამოსილი პირი ადგენს ოქმს, რომელსაც ხელს აწერს ლიცენზიის გამცემი ორგანოს წარმომადგენელი და ლიცენზიის მაძიებელი.

სალიცენზიო პირობების ადგილზე შემოწმებისას ლიცენზიის მაძიებელს უფლება აქვს ოქმს დაურთოს ახსნა-განმარტება, გაეცნოს ოქმის შინაარსს, თუ ეთანხმება ხელი მოაწეროს ოქმზე, გამოთქვას შენიშვნები ოქმის შინაარსთან დაკავშირებით. თუ ლიცენზიის მაძიებელი ხელს არ აწერს ოქმს, მაშინ ოქმში უნდა გაკეთდეს სათანადო ჩანაწერი, თუ რატომ არ აწერს იგი ხელს.

ნებისმიერი პირის მიერ მოსაზრების წარმოდგენის ვადის გასვლიდან (ანუ საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტების წარდგენის შესახებ ცნობის გამოქვეყნებიდან 20 დღის შემდეგ) 5 დღის ვადაში იმართება საქმის ზეპირი მოსმენა. ზეპირი მოსმენის გამართვის შესახებ მაძიებელს უნდა ეცნობოს ზეპირი მოსმენის სხდომის გამართვამდე 7 დღით ადრე მაინც და მოწვეულ იქნეს ზეპირ მოსმენაში მონაწილეობის მისაღებად. მოსაწვევ უწყებაში უნდა მიეთითოს ადმინისტრაციული ორგანოს უფლებამოსილება – საქმე განიხილოს და გადაწყვიტოს დაინტერესებული მხარის მონაწილეობის გარეშე.

ლიცენზიის გამცემი ორგანო ვალდებულია განუმარტოს განმცხადებელს მისი უფლებები და მოვალეობები, გააცნოს განცხადების განხილვის წესი და ვადა, მიუთითოს განცხადებაში დაშვებული შეცდომის შესახებ.

ლიცენზიის გამცემი ორგანო ლიცენზიის თაობაზე გადაწყვეტილებას იღებს მხოლოდ ზეპირი მოსმენის გამართვის საფუძველზე, რომლის ხანგრძლივობა, როგორც წესი, არ უნდა აღემატებოდეს ერთ სამუშაო დღეს. ლიცენზიის გამცემმა ორგანომ უნდა გამოიკვლიოს ყველა წარდგენილი დოკუმენტი, მოუსმინოს განმცხადებელსა და ადმინისტრაციულ წარმოებაში

მონაწილე სხვა დაინტერესებულ პირს, განიხილოს მაძიებლის ანდა მისი წარმომადგენლის მიერ დაყენებული შუამდგომლობები (აცხადების, მტკიცებულებათა წარდგენის და ა.შ). თუ ექსპერტიზა ჰქონდა დანიშნული, უფლება აქვს სხდომაზე გამოიძახოს ექსპერტი და კითხვები დაუსვას მის მიერ წარმოდგენილ დასკვნასთან დაკავშირებით. ექსპერტისათვის კითხვის დასმის უფლება აქვს მაძიებელსა და საქმეში ჩართულ დაინტერესებულ პირსაც. სხდომაზე შეიძლება გამოიძახებულ იქნენ მოწმეები ამა თუ იმ ფაქტის დასადასტურებლად.

ზეპირი მოსმენის სხდომა საჯაროა და ნებისმიერ პირს აქვს უფლება დაესწროს მას, თუმცა სხდომაზე გამოსვლის უფლებით სარგებლობენ მაძიებელი და დაინტერესებული პირი. სხდომაზე დგება ოქმი, სადაც აღინიშნება საქმის მიმდინარეობა, განხილვის დრო და ადგილი, სხდომაზე მონაწილე მხარეები, ექსპერტებისა და მოწმეების ვინაობა, განსახილველი საკითხის მოკლე აღწერა. ოქმს ხელს აწერს სხდომის თავმჯდომარე და მდივანი.

გადაწყვეტილება ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ მიიღება საქმეზე ყველა გარემოების დადგენის, მტკიცებულებების გამოკვლევის, შეფასებისა და წარმოდგენილი არგუმენტების ურთიერთშეჯერების საფუძველზე. გადაწყვეტილება ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ მიიღება ინდივიდუალური ადმინისტრაციული აქტის სახით განცხადების დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმებიდან 1 თვის ვადაში, ზეპირი მოსმენის გამართვიდან 10 დღის ვადაში. ადმინისტრაციული აქტი შეიძლება გამოიცეს ბრძანების სახით. ადმინისტრაციული აქტი გამოიცემა წერილობით და ძალაში შედის გამოქვეყნების მომენტიდან. გამოქვეყნების მიმართ გამოიყენება იგივე წესები, რაც საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტების წარდგენის შესახებ ცნობის გამოქვეყნებისათვის არის დადგენილი. ლიცენზიის თაობაზე მიღებული აქტის გამოქვეყნება სავალდებულოა. კონკრეტულად თუ რა სახით იქნება ადმინისტრაციული აქტი გამოცემული, ეს დამოკიდებულია ლიცენზიის გამცემი ორგანოს დებულებაზე. ლიცენზია (სალიცენზიო მოწმობა) გაიცემა ადმინისტრაციული აქტის გამოცემიდან 3 დღის ვადაში.

ინფორმაცია ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ უნდა გამოქვეყნდეს ადმინისტრაციული აქტის გამოცემიდან 10 დღის ვადაში ოფიციალურ ბეჭდვით ორგანოში – „საქართველოს საკანონმდებლო მაცნეში“. გამოსაქვეყნებელი ინფორმაცია მოიცავს მოკლე წერილობით პუბლიკაციას, სადაც იქნება აღნიშნული ლიცენზიის მფლობელის ან იმ პირის სახელწოდება, რომელსაც უარი ეთქვა ლიცენზიის გაცემაზე (ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმის მითითებით, ასეთი სუბიექტის არსებობის შემთხვევაში, მაგ., ინდ. მეწარმე, შპს, სს, სპს), გამცემი ორგანოს დასახელება, ბრძანების ნომერი და თარიღი, რომლითაც გადაწყვეტილება იქნა მიღებული, გაცემის შემთხვევაში ლიცენზირებული საქმიანობის სახეობა და ლიცენზიის მოქმედების ვადა.

ადმინისტრაციული ორგანოს გადაწყვეტილება ლიცენზიის გაცემის, ასევე ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის, მისი მოქმედების შეჩერების ან

განახლების ან/და გაუქმების შესახებ წარმოადგენს ადმინისტრაციულ აქტს, რომელიც უნდა შეიცავდეს შემდეგ რეკვიზიტებს:

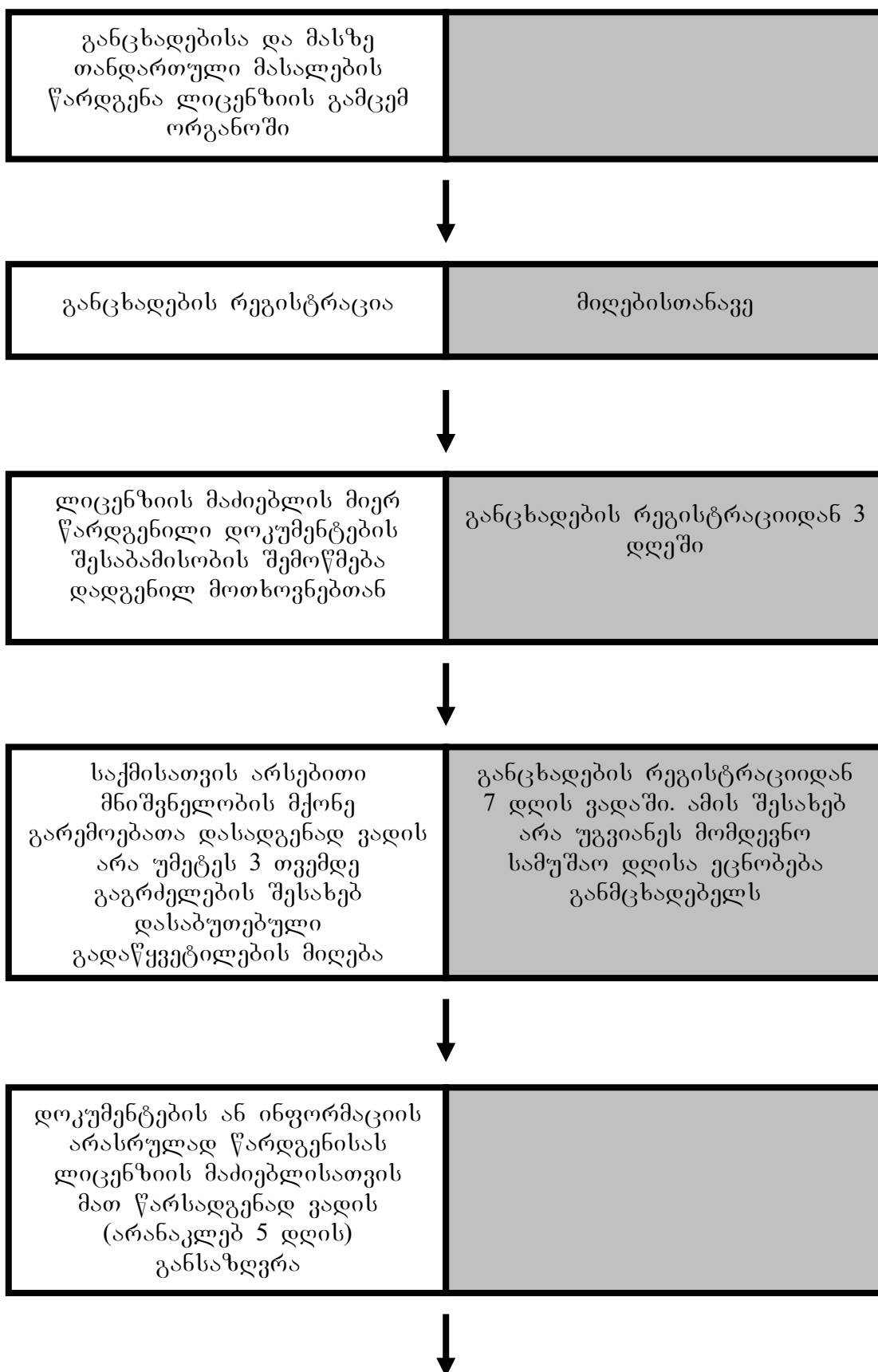
- ადმინისტრაციული აქტის სახეს (მაგ., ბრძანება №);
- გამომცემ ორგანოს დასახელებას;
- ადმინისტრაციული აქტის სათაურს (მაგ., ბრძანება № ლიცენზიის გაცემის შესახებ ან ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ);
- უფლებამოსილი თანამდებობის პირის გვარს, სახელსა და ხელმოწერას;
- გამომცემის დროსა და ადგილს;
- ადმინისტრაციული აქტის გამომცემი ორგანოს მიერ მინიჭებულ სარეგისტრაციო ნომერს;
- ორგანო, რომელშიც შეიძლება ამ აქტის გასაჩივრება, მისი მისამართი და საჩივრის წარდგენის ვადა (მაგ., „ბრძანება ლიცენზიის გაცემის შესახებ შეიძლება 6 თვის ვადაში გასაჩივრდეს თბილისის საოლქო სასამართლოში“).

ადმინისტრაციული წარმოების დადგენილი ვადის დარღვევა ჩაითვლება ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმად, რომლის გასაჩივრებაც შესაძლებელია.

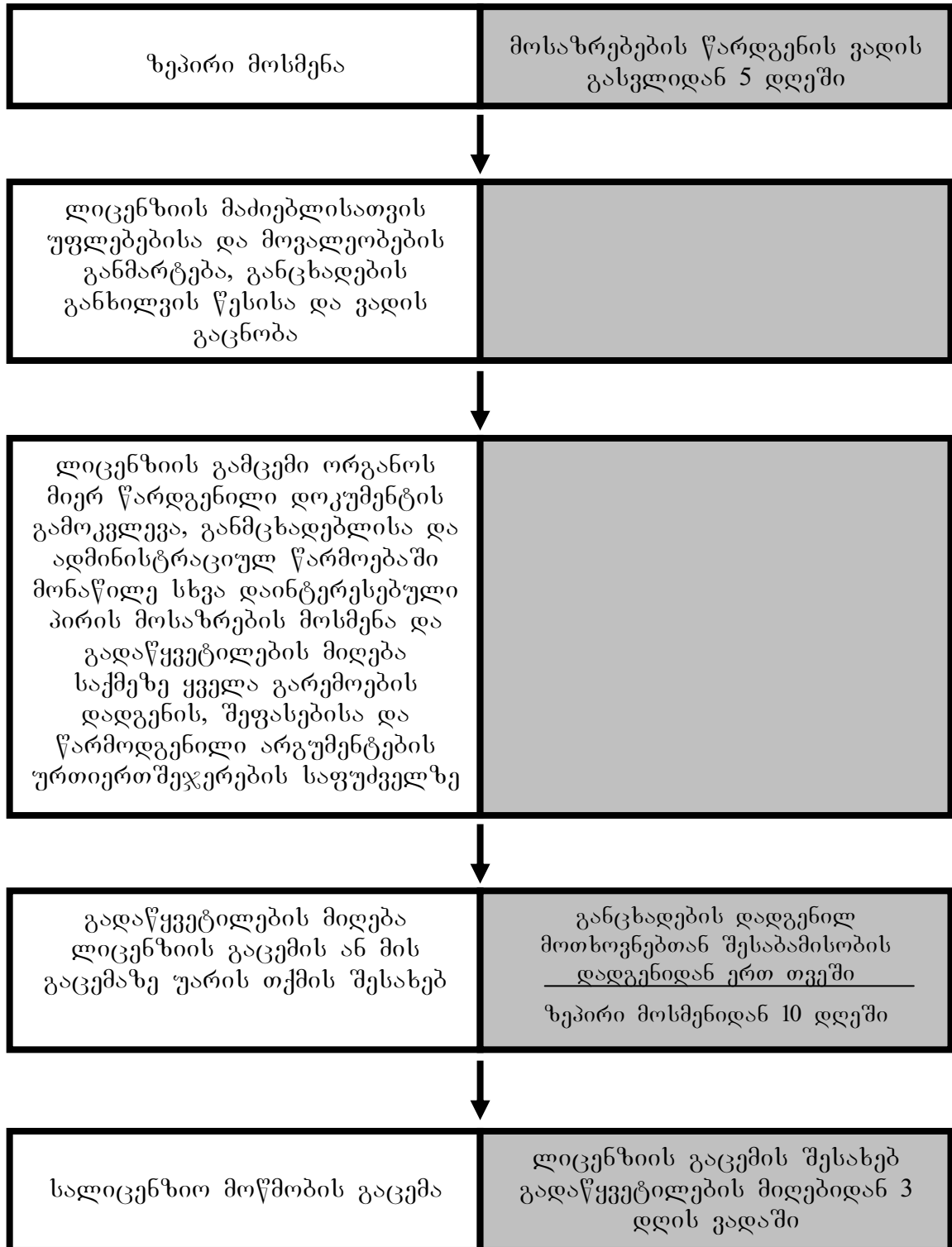
ადმინისტრაციული წარმოებისას დარღვეული ანუ გაშვებული ვადის აღდგენა შესაძლებელია, თუ ვადის გაშვება მოხდა საპატიო გარემოებების არსებობისას, როგორცაა დაუძლეველი ძალა (მიწისძვრა, წყალდიდობა ან ა.შ.), ლიცენზიის მაძიებლის ავადმყოფობა ანდა სხვა საპატიო მიზეზი და ლიცენზიის გამცემი ორგანოს ბრალი. გაშვებული ვადის აღდგენისათვის ლიცენზიის მაძიებელმა წრილობითი განცხადებით უნდა მიმართოს საპატიო გარემოებების აღმოფხვრიდან არა უგვიანეს 15 დღეში და უნდა დაადასტუროს საპატიო გარემოებების არსებობა განცხადებაზე ავადმყოფობის ცნობის დართვით და სხვა. ლიცენზიის გამცემი ორგანო გაშვებული ვადის აღდგენის განცხადებას განიხილავს 5 დღის ვადაში და იღებს ერთ-ერთ შემდეგ გადაწყვეტილებას (ადმინისტრაციული აქტის ფორმით) ვადის აღდგენის ან ვადის აღდგენის დაუშვებლობის შესახებ.

საჯარო ადმინისტრაციული წარმოება
ლიცენზიის გაცემის თაობაზე

ს ქ ე მ ა







ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმის საფუძვლები

ლიცენზია არ გაცივება, თუ:

- ლიცენზიის მაძიებლის მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტაცია არ აკმაყოფილებს სალიცენზიო პირობებს;
 - ლიცენზიის მაძიებელი ითხოვს ლიცენზიას, რომელიც გაუქმებულია და გაუქმებიდან არ გასულა ერთი წელი;
 - ლიცენზიის მაძიებელს შეუწყერდა ამ სფეროში მიღებული ლიცენზიის მოქმედება და არ აღმოფხვრილა ლიცენზიის შეჩერების საფუძველი.
- ✓ აკრძალულია ლიცენზიის გაცემაზე უარის თქმა განსაცემი ლიცენზიების რაოდენობის შეზღუდვის მოტივით. თუმცა, ტრანსპორტის სფეროში არსებობს გამონაკლისები, კერძოდ ავიაციის სფეროში, როდესაც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები საერთაშორისო ხელშეკრულებებით შეზღუდულია და საჰაერო საავტომობილო, საბარეზინო და ავტობუსების რეგულაციები საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვის შემთხვევაში, როდესაც კონკრეტულ მარშრუტზე უნდა დაინიშნოს კონკრეტული გადაზიდვა. ასეთ შემთხვევაში გადაზიდვის შეჩერება ხდება კონკურსის წესით.

სალიცენზიო მოწმობის დაკარგვა ან დაზიანება

სალიცენზიო მოწმობის დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში ლიცენზიის მფლობელი ლიცენზიის გამცემს მიმართავს წერილობითი განცხადებით სალიცენზიო მოწმობის დუბლიკატის მიღების თაობაზე.

ლიცენზიის გამცემი განცხადების მიღებიდან 2 დღეში გასცემს სალიცენზიო მოწმობის დუბლიკატს. შესაბამისი ინფორმაცია შეიტანება უწყებრივ და სახელმწიფო სალიცენზიო რეესტრში.

- ✓ სალიცენზიო მოწმობის დაკარგვის შემთხვევაში აქვს ისეთივე იურიდიული ძალა, როგორც მის დედას.

სალიცენზიო მოწმობის დუბლიკატის მოსაკრებელი განისაზღვრება „სალიცენზიო და სანებართვო მოსაკრებლის შესახებ“ საქართველოს კანონით და შეადგენს 10 ლარს.

- ✓ დუბლიკატის გაცემასთან დაკავშირებით ლიცენზიის გამცემი ორგანო ზოგადი აღმინისტრაციული კოდექსის შესაბამისად წარმატებას მართავს აღმინისტრაციულ წარმომსახურებას.

ლიცენზიის დუბლიკატის გაცემასთან დაკავშირებით სახელმწიფო ორგანოებისათვის ხშირ შემთხვევაში გაუკვეთელია თუ რა არის ლიცენზიის დუბლიკატი: ეს არის ლიცენზიის მფლობელის, ლიცენზიის ახალი მფლობელის თუ სხვა რამ. გაუკვეთელია თუ ერთგვარ დაბნეულობას იწვევს ის ფაქტი, რომ სალიცენზიო მოწმობა (ლიცენზია) არის მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს სპეციალურ რეგისტრაციას (სპეციალურ ნომერს, გაცემის თარიღსა და ა.შ.), რომელიც განსაკუთრებული წესით ბარდება ლიცენზიის გამცემ ორგანოს და პასუხისმგებელია მის თითოეულ ცალკე. ლიცენზიის დუბლიკატი არის ჩვეულებრივ ახალი სალიცენზიო მოწმობა, იმ განსხვავებით, რომ მასზე თვალსაჩინო აღნიშნება წარწერა: „დუბლიკატი“ ან „ახალი“. რაც შეეხება ნუმერაციას: ლიცენზია წარმოებით „დუბლიკატი“ იქნება ადრე დაკარგული თუ დაზიანებული ლიცენზიის შემცველი ახალი დოკუმენტი თავისი ნომრით, რომლის ნუმერაცია ბუნებრივია არ

ემთხვევა დაკარგული თუ დაზიანებული ლიცენზიის ნომერს შესაძლებელია საერთოდ შემუშავდეს დუბლიკატისათვის ახალი სალიცენზიო მოწოდების ფორმა და სათანადო წესით დამტკიცდეს იგი.

ლიცენზიის მოქმედების შეჩერება და განახლება

ლიცენზიის გამცემი იღებს გადაწყვეტილებას ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების შესახებ, თუ ლიცენზიის მფლობელი არღვევს კანონით დადგენილ სალიცენზიო პირობებს.

თუ ლიცენზიის შეჩერების შესახებ გადაწყვეტილების მიღების დაყოვნებამ შეიძლება არსებითი ზიანი მიაყენოს საჯარო ან კერძო ინტერესებს, ლიცენზიის გამცემი უფლებამოსილია ადმინისტრაციული წარმოების გარეშე მიიღოს დასაბუთებული გადაწყვეტილება ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების შესახებ. გადაწყვეტილება ლიცენზიის მფლობელს უნდა ეცნობოს არა უგვიანეს მომდევნო სამუშაო დღისა.

ლიცენზიის გამცემი ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების შესახებ გადაწყვეტილებაში მიუთითებს კანონით დადგენილ სალიცენზიო პირობებს, რომელთა შესრულებაც (გამოსწორებაც) გამოიწვევს ლიცენზიის მოქმედების განახლებას.

ლიცენზიის მოქმედება შეჩერდება გამომწვევი მიზეზების აღმოფხვრამდე, მაგრამ არა უგვიანეს 3 თვისა.

ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების შესახებ გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საოლქო სასამართლოში.

ლიცენზიის მოქმედება განახლება ლიცენზიის განახლების შესახებ ადმინისტრაციული აქტის საფუძველზე. ლიცენზიის გამცემი უფლებამოსილია ლიცენზიის მოქმედების განახლების ადმინისტრაციული წარმოების დასრულებამდე, წარდგენილ მასალებზე დაყრდნობით, განაახლოს ლიცენზიის მოქმედება.

- ✓ თუ ლიცენზიის მოქმედების შეჩერება ან ლიცენზიის გაუქმება ზიანს აყენებს, საზოგადოებრივ ან სახელმწიფო ინტერესებს, ლიცენზიის მფლობელს, კანონის საფუძველზე, უფლება აქვს ბარკვეული ვადით გააბრკალოს ლიცენზიით ბათვალისწინებული საქმიანობა ლიცენზიის ბამცემის ზედამხედველობით.
- ✓ ლიცენზიის თაობაზე გადაწყვეტილების სასამართლოში გასაჩივრება არ იწვევს არსებული გადაწყვეტილების შეჩერებას, თუ ლიცენზიის ბამცემი ან სასამართლო არ მიიღებს სხვა გადაწყვეტილებას.

ლიცენზიის გაუქმება

ლიცენზიის გაცემაზე გადაწყვეტილების გაუქმების საფუძველია, თუ:

- იგი ვაცა არაუფლებამოსილმა ორგანომ ან პირმა;
 - ✓ ტრანსპორტის სფეროში ლიცენზიის ბამცემი უფლებამოსილი ორბანო განისაზღვრება „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის ბამცემის საფუძველის შესახებ“ კანონით, ხოლო ლიცენზიის ბამცემი უფლებამოსილი პირი კი, ლიცენზიის ბამცემი ორბანოს დებულებით.

- იგი ეწინააღმდეგება კანონს ან არსებითად ირღვევა ლიცენზიის მომზადების ან გამოცემის კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნები;
- ✓ ლიცენზია გაუქმდება, თუ იგი გაიცა ისეთ საჭიანოებაზე, რომელიც კანონით არის აკრძალული. ლიცენზიის გაუქმების დამოუკიდებელი საფუძველია მისი გაცემის წესის არსებითი დარღვევა. კანონით პირდაპირ განისაზღვრა, რომ ლიცენზია უნდა გაიცეს საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით. საჯარო ადმინისტრაციულ წარმოებაში (ლიცენზიის გაცემის წესი) „არსებითი მოთხოვნების დარღვევა“ ითვლება თუ არ გამოქვეყნდა ცნობა საჯარო გაცნობისათვის დოკუმენტის წარდგენის შესახებ, მაპიეპელი და სხვა დაინტერესებული პირები არ იქნენ მოწვეული საქმის ზეპირ მოსმენაზე, მაპიეპელს არ ეცნობა საქმის განხილვის ვადის გაგრძელების შესახებ, ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ აქტი გამოიცა შესაბამისობის დადგენიდან 1 თვის ბასვლის შემდეგ, დაიძვრა მოსახრებების წარდგენის 20 დღიანი ვადა, ადმინისტრაციული აქტი ლიცენზიის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ არ გამოქვეყნდა.
- ლიცენზიის გაუქმება პირდაპირ მითითებულია კანონში;
- არსებობს ახლად აღმოჩენილი ან ახლად გამოვლენილი გარემოება, აგრეთვე შესაბამისი სამეცნიერო-ტექნიკური აღმოჩენა ან გამოგონება, რაც ლიცენზიის გამცემს ართმევს შესაძლებლობას გამოსცეს ასეთი ადმინისტრაციული აქტი და ლიცენზიის მოქმედებამ (საქმიანობამ) შეიძლება მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენოს სახელმწიფო ან საზოგადოებრივ ინტერესებს;
- არსებობს ლიცენზიის მფლობელის მოთხოვნა;
- სახეზეა ლიცენზიის მფლობელის გარდაცვალება (დადგენილი წესით გარდაცვლილად ან უზო-უკვლოდ დაკარგულად აღიარება ან ქმედუნაროდ ცნობა) ანდა ლიკვიდაცია;
- ✓ ლიცენზიის მფლობელის გარდაცვლილად გამოცხადების, უზო-უკვლოდ დაკარგულად აღიარების, ქმედუნარობის აღიარების ან ლიკვიდაციის საფუძველით ლიცენზია გაუქმდება მაშინ, თუ წარმოებენილი იქნება თითოეული ამ საფუძველის შესახებ სასამართლო გადაწყვეტილება; თითოეული ზემოაღნიშნული ფაქტი (ლიცენზიის მაპიეპელის გამოცხადება, ქმედუნაროდ აღიარება, უზო-უკვლოდ დაკარგულად აღიარება, ხოლო იურიდიული პირის შემთხვევაში კი – ლიკვიდაცია) დადგენილი უნდა იყოს სასამართლოს მიერ.
- ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების ვადა გასულია და არ აღმოიფხვრა მისი შეჩერების საფუძველი;
- ✓ სალიცენზიო პირობების დარღვევისას ლიცენზიის გამცემი ორბანო ახრემს ლიცენზიის მოქმედებას არა უმეტეს 3 თვის ვადით. ამ ვადაში დარღვეული სალიცენზიო პირობების გამოუსწორებლობა იქნება ლიცენზიის გაუქმების საფუძველი.
- გაუქმდა ან შეიცვალა შესაბამისი ნორმატიული აქტი, რაც ადმინისტრაციულ ორბანოს ართმევს შესაძლებლობას გამოსცეს ასეთი ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტი და ადმინისტრაციული აქტის მოქმედებამ შეიძლება მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენოს სახელმწიფო ან საზოგადოებრივ ინტერესებს. ასეთ შემთხვევაში, დაინტერესებულ მხარეს, რომელსაც ზიანი მიადგა, მისი მოთხოვნის საფუძველზე მიეცემა ანაზღაურება.

ლიცენზიის გამცემი ლიცენზიის გაუქმების შესახებ გადაწყვეტილებას იღებს ლიცენზიის გაცემისათვის დადგენილი წესით.

თუ ლიცენზიის მოქმედების შეჩერების ვადის გასვლისას არ აღმოიფხვრა მისი შეჩერების საფუძველი და თუ გადაწყვეტილების მიღების დაყოვნებამ შეიძლება არსებითი ზიანი მიაყენოს საჯარო ან კერძო ინტერესებს, ლიცენზიის გამცემი ვალდებულია 3 დღეში მიიღოს დასაბუთებული გადაწყვეტილება ლიცენზიის გაუქმების შესახებ. ლიცენზიის გამცემი ლიცენზიის მფლობელს დაუყოვნებლივ შეატყობინებს ლიცენზიის გაუქმების თაობაზე ადმინისტრაციული წარმოების დაწყების შესახებ.

- ✓ სალიცენზიო მოწოდება გამცემს უნდა დაუბრუნდეს ლიცენზიის გაუქმების შესახებ გადაწყვეტილების პალაში შესვლიდან 3 დღის ვადაში.

თაზო V

ნებართვა

განცხადებაში აღინიშნება:

- ნებართვის გამცემი ორგანოს დასახელება, რომელსაც მიმართავს განმცხადებელი;
- განმცხადებლის ვინაობა და მისამართი (სამეწარმეო რეესტრის მონაცემები);
- თუ რომელი ნებართვის მიღებას მოითხოვს მაძიებელი;
- განცხადების წარდგენის თარიღი და განმცხადებლის ხელმოწერა;
- თანდართული საბუთების ნუსხა.

ნებართვის მიღების შემდეგ განცხადებაში მითითებული ინფორმაციის ცვლილების შემთხვევაში, ნებართვის მფლობელი ვალდებულია ნებართვის გამცემს წერილობით აცნობოს ამის თაობაზე და წარუდგინოს სათანადო დოკუმენტები შესაბამისი ცვლილების განხორციელებიდან 7 სამუშაო დღეში. რეესტრული მონაცემების ისეთი ცვლილება, რომელიც დაფიქსირებულია ნებართვაში (მაგ., ნებართვის მფლობელი სუბიექტის სახელწოდების შეცვლა), მოითხოვს ახალი სანებართვო მოწმობის გაცემას, თუმცა აღნიშნულზე მოსაკრებელი არ არის დაწესებული.

ნებართვის გაცემის წესი

ნებართვის გაცემის ან მის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილებას ნებართვის გამცემი ორგანო იღებს მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით. თუ ნებართვის გაცემა ეხება პირთა ფართო წრის ინტერესებს, ნებართვის გამცემი ორგანო უფლებამოსილია ნებართვა გასცეს საჯარო ადმინისტრაციული წარმოების წესით (ლიცენზიის გაცემის წესის ანალოგიურად).

საქმისწარმოება იწყება ჩვეულებრივ წერილობითი განცხადებისა და მასზე თანდართული მასალების წარდგენით ნებართვის გამცემ ორგანოში. განცხადება ნებართვის გამცემი ორგანოს კანცელარიის მიერ რეგისტრაციაში ტარდება მიღებისთანავე და დაესმება მას რეგისტრაციის თარიღი და ნომერი.

თავდაპირველად ნებართვის გამცემი ორგანო განცხადების რეგისტრაციიდან 3 დღის ვადაში ამოწმებს აკმაყოფილებს თუ არა წარმოდგენილი განცხადება და მასზე თანდართული მასალა დადგენილ მოთხოვნებს ანუ სანებართვო პირობებს, რომლებიც დადგენილია მხოლოდ კანონით. ადმინისტრაციული წარმოების ეს საფეხური გულისხმობს იმის შემოწმებას, რომ განცხადება შეესაბამება თუ არა ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე და „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის 22-ე მუხლის მოთხოვნებს; ასევე, უნდა შემოწმდეს განცხადებაზე თანდართული

მასალები შეესაბამება თუ არა ტრანსპორტის შესაბამისი სახეობის მომწესრიგებელი დარგობრივი კანონებით დაწესებულ მოთხოვნებს და ერთვის თუ არა მას სანებართვო მოსაკრებლის გადახდის დამადასტურებელი ქვითარი. შესაბამისობის შემოწმებისას ღვინდება შემდეგი გარემოებები:

1. განცხადება ან მასზე დართული მასალები ხომ არ არის წარმოდგენილი უცხო ენაზე. თუ რომელიმე დოკუმენტი ან შემდგომ მოთხოვნილი დოკუმენტი ქართულ ენაზე არ არის წარმოდგენილი ნებართვის გამცემმა ორგანომ მაძიებელს უნდა განუსაზღვროს ვადა დოკუმენტის თარგმნისა და მისი სანოტარო წესით დადასტურებისათვის, რომელიც არ შეიძლება იყოს 3 დღეზე ნაკლები;
2. თუ განმცხადებლის მიერ მოთხოვნილი ნებართვის გაცემა მიეკუთვნება სხვა ორგანოს უფლებამოსილებას, ადმინისტრაციული ორგანო ვალდებულია არა უგვიანეს 5 დღისა გადაუგზავნოს განცხადება და მასზე თანდართული საბუთები უფლებამოსილ ადმინისტრაციულ ორგანოს, რომლის შესახებაც 2 დღის ვადაში შესაბამისი დასაბუთებით აცნობებს განმცხადებელს;
3. საქმისწარმოების ვადის გაგრძელების აუცილებლობა. უნდა აღინიშნოს, რომ ვადის 3 თვემდე გაგრძელება არის მაქსიმუმი (რომელშიც მიეთვლება 15 დღიანი ვადაც) და ვადის გაგრძელებისას ნებართვის გამცემმა უნდა იხელმძღვანელოს საქმის სირთულით, სავარაუდოდ რა ვადაში შეიძლება გადაწყვეტილების მიღებას და იგი შეიძლება იყოს თვენახევარი, ორი თვე ან 15 დღით გაგრძელება და ა.შ. ვადის გაგრძელების შესახებ გადაწყვეტილება უნდა იქნეს მიღებული ადმინისტრაციული აქტის (მაგ., ბრძანების) ფორმით, რომლის გამოცემისათვის ცალკე ადმინისტრაციული წარმოება არ იმართება. ადმინისტრაციული აქტი უნდა შეიცავდეს დასაბუთებას, თუ რატომ გახდა აუცილებელი ვადის გაგრძელება და იგი მიიღება არა უგვიანეს 3 დღისა განცხადების რეგისტრაციიდან. ვადის გაგრძელების შესახებ ადმინისტრაციული აქტის მიღებიდან არა უგვიანეს მომდევნო დღეს უნდა ეცნობოს მაძიებელს, რომ ვადა გაგრძელებულია და გადაეცეს მას ვადის გაგრძელების შესახებ ადმინისტრაციული აქტის ასლი;
4. თუ დადგენილი დოკუმენტები არ იქნა წარდგენილი, მაშინ ნებართვის გამცემმა ორგანომ უნდა მოსთხოვოს განმცხადებელს წარადგინოს აუცილებელი დოკუმენტები და განუსაზღვროს მათი წარდგენისათვის 3 დღიანი ვადა. მოთხოვნაში კონკრეტულად უნდა მიეთითოს თუ რა დოკუმენტი ან ინფორმაცია უნდა წარმოადგინოს მაძიებელმა, წინააღმდეგ შემთხვევაში მისთვის განსაზღვრული ვადა გასულად არ ითვლება და მისი ათვლა დაიწყება მოთხოვნის დაკონკრეტებისას. თუ ამ ვადაში არ იქნა წარდგენილი დოკუმენტები, ნებართვის გამცემ ორგანოს უფლება აქვს (მაგრამ არ არის ვალდებული) განმცხადებლის მოთხოვნით მხოლოდ ერთხელ, არა უმეტეს 15 დღით დამატებით გააგრძელოს დოკუმენტების წარმოდგენის ვადა. დამატებით მოთხოვნილი დოკუმენტების წარუდგენლობა იწვევს ნებართვის მოთხოვნის შესახებ განცხადების განუხილველად დატოვებას. დოკუმენტების წარსადგენად

განმცხადებლისათვის მიცემული დამატებითი ვადა არ მიეთვლება საქმისწარმოების საერთო ვადაში, ე.ი. მოცემულ შემთხვევაში საქმისწარმოება შეჩერებულია. ვადის დინება განახლდება შესაბამისი დოკუმენტების წარდგენიდან, დოკუმენტების წარმოუდგენლობისას კი, განცხადება რჩება განუხილველი. თუ მეწარმე დამატებით განსაზღვრულ ვადაში ვერ ახერხებს მოთხოვნილი დოკუმენტაციის წარმოდგენას და განცხადების განუხილველად დატოვებით არ დაკარგოს მოსაკრებელი, სასურველია წარმოადგინოს წერილობითი განცხადება ნებართვის მისაღებად შეტანილი დოკუმენტაციის უკან გატანის შესახებ. ამის შემდეგ, მეწარმეს უფლება აქვს აღმოფხვრას ხარვეზი და იგივე დოკუმენტაცია კვლავ შეიტანოს ნებართვის გამცემ ორგანოში;

5. ექსპერტიზის დანიშვნის აუცილებლობა. ცალკეულ შემთხვევებში, როდესაც წამოიჭრება ისეთი საკითხები, რომლებიც სპეციალურ ცოდნას მოითხოვს და გადაწყვეტილების მიღება შეუძლებელი ხდება ამ საკითხების გარკვევის გარეშე, ნებართვის გამცემი ნიშნავს ექსპერტიზას.

ნებართვის გამცემი ორგანო ვალდებულია განცხადების დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმებიდან 3 დღის განმავლობაში განცხადებისა და მასზე თანდართული დოკუმენტების ასლები გადაუგზავნოს ექსპერტს. ექსპერტი დასკვნას წარადგენს 7 დღის ვადაში, თუმცა მისი წარუდგენლობა არ დააბრკოლებს განცხადების განხილვასა და გადაწყვეტილების მიღებას. განსაკუთრებულ შემთხვევებში, როცა 7 დღეში დასკვნის წარდგენა შეუძლებელია და საქმის გარემოებების გათვალისწინებით დასკვნის გარეშე გადაწყვეტილების გამოტანა მიზანშეუწონელია, ნებართვის გამცემი უფლებამოსილია, ხოლო დაინტერესებული მხარის მოთხოვნის შემთხვევაში ვალდებულია დასკვნის წარდგენის ვადა გააგრძელოს არა უმეტეს 7 დღით. დაინტერესებული მხარე უფლებამოსილია გაასაჩივროს ეს გადაწყვეტილება. ექსპერტიზის მიმდინარეობისას ვადის დინება შეჩერებულია.

ნებართვის მიღებისას ადმინისტრაციულ წარმოებაში პირი მონაწილეობს პირადად ან წარმომადგენლის მეშვეობით, რომლის მიმართაც იგივე წესები გამოიყენება, რაც ლიცენზიის მიღების შესახებ ადმინისტრაციული წარმოებისას იყო აღნიშნული. ანალოგიურად გამოიყენება ამ ადმინისტრაციულ წარმოებაში მონაწილე თანამდებობის პირთა აცილების წესი.

ნებართვის გაცემის თაობაზე ადმინისტრაციულ წარმოებაში მიწვეული უნდა იქნეს განმცხადებელი; მას უნდა მიეცეს შესაძლებლობა გამოთქვას თავისი მოსაზრება (მათ შორის, წერილობით) გაეცნოს საქმის მასალებს, გადაიღოს მათი ასლები, წარმოადგინოს მტკიცებულებები, დააყენოს შუამდგომლობები. ნებართვის გამცემი ორგანო ვალდებულია განმცხადებელს განუმარტოს მისი უფლება-მოვალეობები, გააცნოს საქმის განხილვის წესი და ვადები.

ნებართვის გამცემი ორგანო იკვლევს წარმოდგენილ მტკიცებულებებს, უსმენს მხარეებს, განიხილავს დაყენებულ შუამდგომლობებს, გამოძახებული მოწმეებისა და ექსპერტისაგან იღებს ახსნა-განმარტებებს, რის შემდეგაც

იღებს გადაწყვეტილებას ნებართვის გაცემის ან მის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ. ნებართვის თაობაზე ადმინისტრაციული აქტი უნდა გამოიცეს განცხადების წარდგენიდან (რეგისტრაციიდან) 15 დღის ვადაში.

საქმის განხილვისას თუ გამოვლინდება ისეთი გარემოებები, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ნებართვის გაცემაზე უარის თქმა, ნებართვის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ ადმინისტრაციული აქტის გამოცემამდე ადმინისტრაციული ორგანო ვალდებულია მისცეს განმცხადებელს განცხადების უარყოფელ გარემოებათა შესახებ საკუთარი აზრის წარდგენის შესაძლებლობა, თუ:

1. უარი ეფუძნება ინფორმაციას განმცხადებლის შესახებ (მაგ., საქმისწარმოებისას გამოვლინდა, რომ განცხადება წარმოდგენილია არარსებული სუბიექტის მიერ ან არასწორია რეესტრული მონაცემები);
2. ინფორმაცია, რომელსაც ეფუძნება უარი, განსხვავდება განმცხადებლის მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციისაგან.

ამ გარემოებათა შესახებ საკუთარი მოსაზრებისას განმცხადებელი ნებართვის გამცემს 3 დღის ვადაში წარუდგენს. მისი წარდგენა არ არის საჭირო, როცა მოცემულ საკითხზე განმცხადებელს უკვე წარდგენილი აქვს საკუთარი მოსაზრება, აგრეთვე გადაუდებელ შემთხვევაში, როცა ადმინისტრაციული აქტის გამოცემის დაყოვნებამ შეიძლება არსებითი ზიანი მიაყენოს საჯარო ინტერესს. ასეთ შემთხვევაში ადმინისტრაციული ორგანო ვალდებულია მიუთითოს, თუ რა გადაუდებელი გარემოება არსებობს.

თუ განმცხადებელს უარი ეთქვა ნებართვის მიღებაზე, მას ხელმეორედ იმავე მოთხოვნით განცხადების შეტანა შეუძლია მხოლოდ მაშინ, თუ აღმოიფხვრება ის გარემოება, რაც გახდა ნებართვის გაცემაზე უარის თქმის საფუძველი ან შეიცვლება ფაქტობრივი ან სამართლებრივი მდგომარეობა, რომელიც საფუძვლად დაედო ადმინისტრაციული აქტის გამოცემას ანდა თუ არსებობს ახლად აღმოჩენილი ან ახლად გამოვლენილი გარემოებები (მტკიცებულებები), რომლებიც განაპირობებენ განმცხადებლისათვის უფრო ხელსაყრელ ადმინისტრაციული აქტის გამოცემას. ფაქტობრივი გარემოებების შეცვლა სახეზეა, როდესაც ნებართვის გამცემი ორგანოსათვის ხელმეორედ მიმართვისას განმცხადებლის ფაქტობრივი მდგომარეობა შეცვლილია: მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, ტექნოლოგიურ პროცესზე პასუხისმგებელი პერსონალი, დოკუმენტაციის სრულყოფილება და ა.შ. რაც ადრე რომ ჰქონოდა მაძიებელს, მასზე გაიცემოდა ნებართვა; სამართლებრივი მდგომარეობის შეცვლა უკავშირდება საკანონმდებლო ცვლილებებს – იმ პირობას, რომელსაც განმცხადებელი ადრე ვერ აკმაყოფილებდა, საკანონმდებლო ცვლილებების შემდეგ აკმაყოფილებს ანდა ცვლილებების შედეგად ესა თუ ის პირობა საერთოდ ამოღებულ იქნა კანონიდან, რაც გაცილებით უფრო ადვილს ხდის ნებართვის მიღებას. რაც შეეხება ახლად აღმოჩენილ ან ახლად გამოვლენილ გარემოებებს, ეს დამოკიდებულია კონკრეტულ შემთხვევაზე, რაიმე მტკიცებულების გამოვლენაზე, რომელიც ნებართვის გაცემის პროცესში რომ ყოფილიყო წარმოდგენილი, ნებართვა გაიცემოდა ანდა ნებართვის გაცემასთან დაკავშირებით კონკრეტულ საქმეზე დადგინდა ნებართვის გამცემი ორგანოს წარმომადგენელთა დანაშაულებრივი ქმედება, რამაც შეუშალა ხელი ნებართვის კონკრეტულ სუბიექტზე გაცემას.

ადმინისტრაციული ორგანოს გადაწყვეტილება ნებართვის გაცემის ან მის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ წარმოადგენს ადმინისტრაციულ აქტს, რომელიც უნდა შეიცავდეს შემდეგ რეკვიზიტებს:

- ადმინისტრაციული აქტის სახეს;
- გამომცემ ორგანოს დასახელებას;
- აქტის სათაურს;
- უფლებამოსილი თანამდებობის პირის გვარს, სახელსა და ხელმოწერას;
- გამოცემის დროსა და ადგილს;
- გამომცემი ორგანოს მიერ მინიჭებულ სარეგისტრაციო ნომერს;
- ორგანო, რომელშიც შეიძლება გასაჩივრება, მისი მისამართი და საჩივრის წარდგენის ვადა.

ადმინისტრაციული აქტი ნებართვის თაობაზე გამოიცემა წერილობით, ხოლო გადაუდებელ შემთხვევაში კი, ზეპირადაც. ეს ისეთი შემთხვევაა, როცა დაყოვნებამ შეიძლება ზიანი მიაყენოს სახელმწიფო, საზოგადოებრივ ან პირის კანონით დაცულ ინტერესს. ზეპირი სახით გამოცემული აქტი ზეპირი გამოცემიდან 3 დღის ვადაში გამოიცემა წერილობითი ფორმით. მიუხედავად ადმინისტრაციული აქტის ზეპირი ფორმისა, მის საფუძველზე გაცემული ნებართვა წერილობითი დოკუმენტია.

ადმინისტრაციული აქტი ნებართვის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ ძალაში შედის განმცხადებლისათვის გადაცემის მომენტიდან.

მარტივი ადმინისტრაციული წარმოება ნებართვის გაცემის თაობაზე

ს ქ ე მ ა





ნებართვის გაცემაზე უარის თქმის საფუძვლები

ნებართვა არ გაიცემა, თუ:

- წარდგენილი დოკუმენტაცია და/ან წარმოების ფაქტობრივი მდგომარეობა არ აკმაყოფილებს სანებართვო პირობებს;
- მაძიებელი მოითხოვს ისეთ ნებართვას, რომელიც მას გაუუქმდა და გაუქმებიდან არ გასულა 6 თვე;
- მაძიებელს შეუჩერდა ნებართვის მოქმედება და არ აღმოფხვრილა მისი შეჩერების საფუძველი.
 - ✓ აკრძალულია ნებართვის გაცემაზე უარის თქმა ბასაცემი ნებართვის რაოდენობის შეზღუდვის მოტივით.
 - ✓ გადაწყვეტილება ნებართვის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ შეიძლება ბასაცივრულად თბილისის საოლქო სანებართვო სამსახურში.

სანებართვო მოწმობის დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში ნებართვის მფლობელი ნებართვის გამცემს მიმართავს წერილობითი განცხადებით სანებართვო მოწმობის დუბლიკატის გაცემის თაობაზე.

- ✓ ნებართვის დუბლიკატის მისაღებად საჭირო არის მხოლოდ წერილობითი განცხადება.

განცხადების მიღებიდან 2 დღეში ნებართვის გამცემი გასცემს სანებართვო მოწმობის დუბლიკატს. დუბლიკატის გაცემისათვის გადასახდელი მოსაკრებელი შეადგენს 10 ლარს²⁶.

- ✓ სანებართვო მოწმობის დუბლიკატს აქვს ისეთივე იურიდიული ძალა, როგორც მის დედას.
- ✓ აკრძალულია ნებართვის სხვა პირთათვის გადაცემა²⁷.

ნებართვის მოქმედების შეჩერება

ნებართვის გამცემი იღებს გადაწყვეტილებას ნებართვის მოქმედების შეჩერების შესახებ, თუ ნებართვის მფლობელი არღვევს სანებართვო პირობებს.

ნებართვის მოქმედების შეჩერების შესახებ გადაწყვეტილებას ნებართვის გამცემი იღებს ამ ნებართვის გაცემისათვის დადგენილი წესით.

გადაუდებელ შემთხვევაში, როდესაც გადაწყვეტილების მიღების დაყოვნებამ შეიძლება არსებითი ზიანი მიაყენოს საჯარო ან კერძო ინტერესებს, ნებართვის გამცემი უფლებამოსილია მიიღოს ნებართვის მოქმედების შეჩერების შესახებ დასაბუთებული გადაწყვეტილება დადგენილი ვადის დაუცველად და ამის თაობაზე ადმინისტრაციული წარმოების დაწყების შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს ნებართვის მფლობელს.

²⁶ „საღიგებულო და სანებართვო მოსაკრებლის შესახებ“ კანონი;

²⁷ ნებართვის გადაცემაში იგულისხმება სანებართვო მოწმობის გასხვისება.

ნებართვის მოქმედების შეჩერების შესახებ გადაწყვეტილებაში უნდა მიეთითოს, რომელი სანებართვო პირობაა დარღვეული. თუ ნებართვის მფლობელი 3 თვის განმავლობაში გამოასწორებს დარღვეულ სანებართვო პირობას, იგი მიმართავს ნებართვის გამცემს ნებართვის მოქმედების განახლების მოთხოვნით. განცხადებაში მეწარმე უფლებამოსილია დასვას შუამდგომლობა ადმინისტრაციული წარმოების დასრულებამდე ნებართვის მოქმედების განახლების თაობაზე გადაწყვეტილების გამოცემის შესახებ.

- ✓ გადაწყვეტილება ნებართვის მოქმედების შეჩერების ან განახლების შესახებ შეიძლება განვიხილოთ თბილისის საოლქო სასამართლოში.

ნებართვის გაუქმება

ნებართვის გაუქმების საფუძველია, თუ:

- ნებართვა გასცა არაუფლებამოსილმა ორგანომ ან პირმა;
- იგი ეწინააღმდეგება კანონს, ან არსებითად დარღვეულია მისი მომზადების ან გამოცემის კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნები;
- არსებობს ახლად აღმოჩენილი ან ახლად გამოვლენილი გარემოება, აგრეთვე შესაბამისი სამეცნიერო-ტექნიკური აღმოჩენა ან გამოგონება, რაც ნებართვის გამცემს ართმევს შესაძლებლობას გამოსცეს ასეთი ადმინისტრაციული აქტი და ნებართვის მოქმედებამ შეიძლება მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენოს სახელმწიფო ან საზოგადოებრივ ინტერესებს;
- ნებართვის მფლობელის მიერ არ სრულდება ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით დადგენილი ვალდებულებები;
- გაუქმდა ან შეიცვალა შესაბამისი ნორმატიული აქტი, რაც ნებართვის გამცემს ართმევს შესაძლებლობას გამოსცეს ასეთი ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტი და ადმინისტრაციული აქტის მოქმედებამ შეიძლება მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენოს სახელმწიფო ან საზოგადოებრივ ინტერესებს. ამ შემთხვევაში დაინტერესებულ მხარეს, რომელსაც ზიანი მიადგა, მისი მოთხოვნის საფუძველზე მიეცემა ანაზღაურება;
- ამას მოითხოვს ნებართვის მფლობელი;
- სახეზეა ნებართვის მფლობელის გარდაცვალება (დადგენილი წესით გარდაცვლილად ან უგზო-უკვლოდ დაკარგულად აღიარება ან ქმედუუნაროდ ცნობა) და/ან ლიკვიდაცია;
- გავიდა ნებართვის მოქმედების შეჩერების ვადა და ამ ვადაში არ აღმოიფხვრა მისი შეჩერების საფუძველი.

თავი VI

სალიცენზიო/სანებართვო რემსტრი, ბასაჩივრების წესი, კონტროლის სისტემა, რეორგანიზაცია, პასუხისმგებლობა

ბასაჩივრების წესი

ლიცენზიის/ნებართვის გაცემის ან გაცემაზე უარის თქმის შესახებ, მათი მოქმედების შეჩერების ან განახლების და/ან გაუქმების შესახებ გადაწყვეტილება (ადმინისტრაციული აქტი) შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საოლქო სასამართლოში.

საქმისმწარმოებელი თანამდებობის პირების მოქმედება ან უმოქმედობა შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ თანამდებობის პირთან, ადმინისტრაციის ხელმძღვანელთან ან შესაბამის რაიონულ სასამართლოში, კერძოდ:

- ✓ განმცხადებელს უფლება აქვს, ზემდგომ თანამდებობის პირთან (საქმისმწარმოებელი თანამდებობის პირების მოქმედება ან უმოქმედობა) გადაწყვეტილების ბასაჩივრების ბარშე, პირდაპირ მიმართოს სასამართლოს.
- ✓ თუ განმცხადებელი ფიზიკური პირი გადაწყვეტილებას ჯერ ბასაჩივრებს ზემდგომ თანამდებობის პირთან და შემდგომ წარადგენს სარჩელს სასამართლოში, იგი თავისუფლდება სახელმწიფო ბაჟისაგან.
- ✓ აკრძალულია დაუხდეს სახელმწიფო ბაჟი ან რაიმე გადასახადი ადმინისტრაციული საჩივრის განხილვისათვის.

სასამართლოში გასაჩივრება

სარჩელი სასამართლოს უნდა წარედგინოს ადმინისტრაციული აქტის ან ადმინისტრაციულ საჩივართან დაკავშირებული გადაწყვეტილების გაცნობიდან 6 თვის ვადაში²⁸.

სარჩელში უნდა აღინიშნოს:

1. სასამართლოს დასახელება, რომელშიც შედის სარჩელი;
2. მოსარჩელის ვინაობა და მისამართი;
3. მოპასუხე ადმინისტრაციული ორგანოს დასახელება და მისამართი, რომლის აქტიც საჩივრდება;
4. მოსარჩელის მოთხოვნა;
5. გარემოებები, რომლებსაც ემყარება მოსარჩელის მოთხოვნა;
6. მტკიცებულებები, რომლებიც ადასტურებენ ამ გარემოებებს;
7. სარჩელზე დართული საბუთების ნუსხა.

- ✓ ლიცენზიის/ნებართვის თაობაზე გადაწყვეტილების ბასაჩივრება არ იწვევს მისი მოქმედების შეჩერებას, თუ სასამართლო არ მიიღებს სხვა გადაწყვეტილებას.

²⁸ ადმინისტრაციული საპროცესო კოდექსი, 22-ე მუხლი, მე-3 ნაწილი.

სალიცენზიო-სანებართვო რეესტრი

სალიცენზიო/სანებართვო რეესტრის სახეებია:

1. უწყებრივი რეესტრი, რომელსაც აწარმოებს ლიცენზიის/ნებართვის გამცემი ორგანო;
2. სახელმწიფო რეესტრი, რომელსაც აწარმოებს საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო.

ლიცენზიის/ნებართვის გამცემი ორგანო ვალდებულია „საქართველოს საკანონმდებლო მაცნეში“ გამოაქვეყნოს მონაცემები ლიცენზიის გაცემის, მასში ცვლილებების შეტანის, მისი შეჩერების ანდა გაუქმების შესახებ, გადაწყვეტილების მიღებიდან 10 დღის ვადაში. ლიცენზიის/ნებართვის გაცემა, შეჩერება და ა.შ. ცვლილებები უწყებრივ რეესტრში შეიტანება 2 დღის ვადაში, ხოლო ლიცენზიის შესახებ მონაცემები რეესტრში შედის დუბლიკატის გაცემის შემდეგაც.

- ✓ ლიცენზიის შესახებ მონაცემები სახელმწიფო და უწყებრივ სალიცენზიო/სანებართვო რეესტრში შეიტანება სარეგისტრაციო ჩანაწერის სახით.
- ✓ ნებართვის შესახებ მონაცემები შეიტანება მხოლოდ უწყებრივ სალიცენზიო/სანებართვო რეესტრში.
- ✓ ყველას აქვს უფლება, გაეცნოს სალიცენზიო/სანებართვო რეესტრის მონაცემებს და მიიღოს ლიცენზიის/ნებართვის დაკავშირებული საჯარო ინფორმაცია.

ინფორმაციის მისაღებად პირი შესაბამის უწყებაში წარადგენს წერილობით განცხადებას. სავალდებულო არ არის განცხადებაში მიეთითოს ინფორმაციის მოთხოვნის მოტივი და მიზანი.

- ✓ აკრძალულია დაწესდეს რაიმე საფასური ინფორმაციის გაცემისათვის, ასლის გადაღებისათვის აშუქილებული საფასურის ბარდა.

რეესტრის სამსახური მოთხოვნილ ინფორმაციას (მონაცემებს) გასცემს დაუყოვნებლივ. გაცემის ვადა შეიძლება გაიზარდოს 10 დღემდე, თუ საჯარო ინფორმაციის მოთხოვნაზე პასუხის გაცემა მოითხოვს:

1. სხვა დასახლებულ პუნქტში არსებული მისი სტრუქტურული ქვედანაყოფიდან ან სხვა საჯარო დაწესებულებიდან ინფორმაციის მოძიებას, დამუშავებას ანდა კონსულტაციას;
2. მნიშვნელოვანი მოცულობის, ერთმანეთთან დაუკავშირებელი ცალკეული დოკუმენტების მოძიებასა და დამუშავებას;

თუ ინფორმაციის გაცემისათვის საჭიროა 10-დღიანი ვადა, ადმინისტრაციული ორგანო ვალდებულია მოთხოვნისთანავე აცნობოს ამის შესახებ განმცხადებელს, შესაბამისი დასაბუთებით.

ლიცენზიის/ნებართვის მფლობელი საწარმოების რეორგანიზაცია

ლიცენზიის (სალიცენზიო მოწმობის) გადაცემასთან დაკავშირებით ყურადღება უნდა გავამახვილოთ საწარმოს რეორგანიზაციისა და ლიკვიდაციის მომენტებზე, განსაკუთრებით კი, რეორგანიზაციის სახეებზე და ლიცენზიების ბედზე აღნიშნულ შემთხვევებში.

ლიკვიდაციის შემთხვევაში საწარმო უქმდება და ბუნებრივია, მასზე გაცემული ლიცენზია ანდა ნებართვა ავტომატურად ძალადაკარგულია. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ ლიკვიდაცია არ არის ერთჯერადი აქტი და არ უნდა წარმოვიდგინოთ, რომ ამ დროს საწარმო მხოლოდ ამოიშლება რეესტრიდან. საწარმოს ლიკვიდაცია – ესაა პროცესი, სადაც ინიშნება ლიკვიდატორი, დგინდება კრედიტორების მოთხოვნები, დებიტორები, საწარმო ჩვეულებრივ განაგრძობს ფუნქციონირებას და მიმდინარე საქმეების დასრულების, ყველა მოთხოვნის დადგენისა და ვალდებულების გასტუმრების შემდეგ მარეგისტრირებელი უწყება ამოშლის მას რეესტრიდან. ლიკვიდაცია შეიძლება რამდენიმე წელიც გაგრძელდეს; რეორგანიზაცია მოიცავს რამდენიმე სახეს, რომელთაც დამოუკიდებელი სამართლებრივი მნიშვნელობა ენიჭება:

- **შეერთება (შერწყმა)** – ორი ან მეტი დამოუკიდებელი საწარმო ერთიანდება ერთ საწარმოდ. ასეთ შემთხვევაში წინამორბედი 2 საწარმოს მიერ აღებული ლიცენზიები გადაეცემა უფლებამონაცვლეს და იგი არ საჭიროებს ახალი ლიცენზიის აღებას, თუმცა საწარმოების რეგისტრაციის შეერთების შედეგად წარმოქმნილი ახალი საწარმოს რეგისტრაციიდან 7 დღის ვადაში უნდა აცნობოს ლიცენზიის გამცემ ორგანოს, რათა მოახდინოს რეესტრული მონაცემების ცვლილება;
- **მიერთება** – არსებობს რამდენიმე დამოუკიდებელი საწარმო, რომლებიც უერთდებიან ერთ საწარმოს. ასეთ შემთხვევაშიც საწარმო არ საჭიროებს ლიცენზირებას და საჭიროა მხოლოდ ზემოაღნიშნული წესით რეესტრული მონაცემების ცვლილება;
- **გაყოფა** – ერთი საწარმო იყოფა ორ ან მეტ დამოუკიდებელ საწარმოდ. ასეთ შემთხვევაში გაყოფამდე აღებული ლიცენზია გადაეცემა ერთ-ერთს, ხოლო თუ დანარჩენ საწარმოებსაც სურთ ლიცენზირებადი საქმიანობის დაწყება, კანონით დადგენილი წესით უნდა მიიღონ ლიცენზია. იმ საწარმოს კი, რომელსაც გადაეცა გაყოფამდე მიღებული ლიცენზია, ეკისრება ვალდებულება მიმართოს ლიცენზიის გამცემ ორგანოს რეესტრული მონაცემების ცვლილებების განსახორციელებლად;
- **გამოყოფა** – არსებობს ერთი საწარმო და მას გამოეყოფა ერთი ან რამდენიმე საწარმო. საწარმო კვლავ განაგრძობს ფუნქციონირებას, მას რჩება ლიცენზია და არ წარმოეშობა რეესტრული ცვლილებების თაობაზე ლიცენზიის გამცემისათვის მიმართვის ვალდებულება. გამოყოფილმა საწარმოებმა უნდა მიმართონ ლიცენზიის გამცემს კანონით დადგენილი წესით ლიცენზიის მისაღებად, თუ ისინი აპირებენ ლიცენზირებადი საქმიანობის დაწყებას;
- **გარდაქმნა** – არსებობს ერთი ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმის საწარმო (მაგ. სააქციო საზოგადოება) და იგი გარდაიქმნება სხვა ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმის საწარმოდ (მაგ. შპს-დ). ასეთ შემთხვევაში ლიცენზიის ხელახლა აღება საჭირო არ არის და საჭიროა მხოლოდ რეესტრული მონაცემების ცვლილება.

კონტროლის სისტემა

სამეწარმეო საქმიანობის კონსტიტუციურ პრინციპს წარმოადგენს მისი დამოუკიდებლობა და იგი შეიძლება შეიზღუდოს მხოლოდ კანონის საფუძველზე. არავის არა აქვს უფლება თვითნებურად შევიდეს საწარმოში და განახორციელოს მისი შემოწმება. ძირითადად ამ მიზნით, რომ თვითნებურად არავინ შესულიყო საწარმოში და განეხორციელებინა მისი შემოწმება, მიღებული იქნა „სამეწარმეო საქმიანობის კონტროლის შესახებ“ კანონი, რომელმაც საქართველოში კონტროლის სისტემა მოაქცია განსაზღვრულ ფარგლებში და მეწარმეთათვის შექმნა მყარი გარანტია მათი სამეწარმეო საქმიანობის უფლების დაცვის თვალსაზრისით. აღნიშნული კანონით საქართველოში კონტროლის სისტემის სტაბილიზაციის მიზნით შეიქმნა მაკონტროლებელ ორგანოთა სახელმწიფო რეესტრი. მაკონტროლებელ ორგანოთა სახელმწიფო რეესტრის მიზანია მაკონტროლებელ ორგანოთა აღრიცხვა და არაუფლებამოსილი ორგანოების მიერ სამეწარმეო საქმიანობის კონტროლის დაუშვებლობა.

იმისათვის, რომ მაკონტროლებელმა ორგანომ განახორციელოს კონტროლი მეწარმის საქმიანობაზე, იგი რეგისტრირებული უნდა იყოს მაკონტროლებელ ორგანოთა სახელმწიფო რეესტრში. მაკონტროლებელ ორგანოთა სახელმწიფო რეესტრს აწარმოებს საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო. აკრძალულია სამეწარმეო საქმიანობაზე კონტროლი განახორციელოს იმ ორგანომ, რომელიც არ არის რეგისტრირებული მაკონტროლებელ ორგანოთა სახელმწიფო რეესტრში. სახელმწიფო, ადგილობრივი თვითმმართველობისა და მმართველობის ორგანომ, აგრეთვე შესაბამისმა ადმინისტრაციულმა ორგანომ მაკონტროლებელ ორგანოთა სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრაციისათვის განცხადებით უნდა მიმართოს საქართველოს იუსტიციის სამინისტროს. განცხადებას უნდა დაერთოს:

1. სამეწარმეო საქმიანობის სახეების ჩამონათვალი, რომლებზეც უნდა განახორციელოს კონტროლი;
2. მითითება ნორმატიული აქტის (მაგ., კანონის) კონკრეტულ მუხლზე ან მუხლებზე, რომლებიც მას ანიჭებენ სამეწარმეო საქმიანობაზე კონტროლის განხორციელებას.

ლიცენზიის/ნებართვის გამცემ ორგანოებს ლიცენზიის ანდა ნებართვის მფლობელის საქმიანობის კონტროლის უფლება მიანიჭა „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძველების შესახებ“ კანონის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტითა და მე-20 მუხლის პირველი პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტით.

საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო წარმოდგენილ განცხადებასა და თანდართულ მასალებს იხილავს მათი წარდგენიდან 10 დღის ვადაში და იღებს გადაწყვეტილებას მაკონტროლებელ ორგანოდ რეგისტრაციის ან რეგისტრაციაზე უარის თქმის შესახებ. თუ საქართველოს იუსტიციის სამინისტრომ ორგანო გაატარა რეგისტრაციაში როგორც მაკონტროლებელი, მაშინ იგი მასზე გასცემს რეგისტრაციის ცნობას.

კონტროლის შესახებ კანონმდებლობის მიხედვით კონტროლს არ წარმოადგენს კანონმდებლობით გათვალისწინებული ლიცენზიის, ნებართვის, სერტიფიკატის გაცემა, სავაჭრო ქსელში სერტიფიკატის მოთხოვნა და შესაბამისი აქტის შედგენა. მეწარმის შემოწმება ლიცენზიის ანდა ნებართვის მიღების შემდეგ ექცევა კონტროლის საერთო რეჟიმში და მაკონტროლებელ ორგანოს უფლება არა აქვს სასამართლო ბრძანების გარეშე განახორციელოს მისი კონტროლი.

ლიცენზიის/ნებართვის გამცემ ორგანოებს უფლება აქვთ განახორციელონ მეწარმის საქმიანობაზე კონტროლი მხოლოდ სალიცენზიო ანდა სანებართვო პირობებთან დაკავშირებით; კერძოდ, იმ წესების, ნორმებისა და მოთხოვნების ერთობლიობის შესრულებაზე კონტროლი, რომელთა დაცვაც მოეთხოვება ლიცენზიის/ნებართვის მფლობელს ლიცენზიით/ნებართვით განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელებისას. ლიცენზიის ანდა ნებართვის მისაღებად დადგენილი პირობების შემოწმება, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, კონტროლად არ ითვლება.

შემოწმების დაწყებამდე ლიცენზიის/ნებართვის გამცემი, როგორც მაკონტროლებელი ორგანო ვალდებულია შემოწმების დაწყებამდე მიმართოს იმ რაიონულ (საქალაქო) სასამართლოს, რომლის სამოქმედო ტერიტორიაზე გააჩნია მეწარმეს ადგილსამყოფელი (იურიდიული მისამართი). შუამდგომლობა მეწარმის შემოწმების თაობაზე უნდა შეიცავდეს საკმარის საფუძველს ბრძანების გასაცემად. შუამდგომლობაში მიეთითება შესამოწმებელი მეწარმის ზუსტი მონაცემები – სახელწოდება, ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა, იურიდიული მისამართი – შემოწმების ვადა და ფარგლები ანუ მითითება იმის შესახებ თუ კონკრეტულად მეწარმის საქმიანობის თუ დოკუმენტაციის რა ნაწილი უნდა შეამოწმოს მაკონტროლებელმა ორგანომ. შუამდგომლობას ასევე უნდა დაერთოს მაკონტროლებელი ორგანოს სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრაციის ცნობის ასლი, რომელსაც შესაბამისი უწყების მაკონტროლებელ ორგანოდ რეგისტრაციაში გატარებისას გასცემს საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო. თუ ეს ცნობა არ დაერთო შუამდგომლობას, სასამართლო გამოიტანს განჩინებას ხარვეზის შესახებ და წარმოებაში არ მიიღებს შუამდგომლობას.

გამონაკლის შემთხვევაში, როცა შესაძლებელია საფრთხე შეექმნას სახელმწიფო უშიშროებას, ადამიანის სიცოცხლეს ან ჯანმრთელობას ანდა მტკიცებულებებს, მაკონტროლებელ ორგანოს უფლება აქვს სასამართლოსადმი მიმართვის გარეშე შეაჩეროს მეწარმის საქმიანობა შემოწმების საგნის ნაწილში და ამის შემდეგ დაუყოვნებლივ (იმავე დღეს ან თუ ეს ვერ ხერხდება არა უგვიანეს მომდევნო დღისა) მიმართოს მოსამართლეს შემოწმების შესახებ ბრძანების მისაღებად. თუ საწარმოს საქმიანობის შეჩერება შეუძლებელია ან იგი მნიშვნელოვან ზიანს მიაყენებს მეწარმეს ანდა შეჩერების წინააღმდეგია მეწარმე, მაკონტროლებელი ორგანო უფლებამოსილია დაიწყოს მეწარმის შემოწმება და 24 საათის განმავლობაში მიმართოს მოსამართლეს შუამდგომლობით დაწყებული შემოწმების კანონიერად ცნობისა და შემოწმების შესახებ ბრძანების გაცემის თხოვნით. ასეთ შემთხვევაში მაკონტროლებელი ორგანო ვალდებულია სასამართლოსადმი გაგზავნილ შუამდგომლობაში

დაასაბუთოს თუ რაში მდგომარეობდა შემოწმების გადაუდებელი აუცილებლობა, რამაც განაპირობა შემოწმების დაწყება მოსამართლის ბრძანების მიღებამდე.

მოსამართლე შუამდგომლობას განიხილავს მაკონტროლებელი ორგანოსა და მეწარმის თანდასწრებით და იღებს გადაწყვეტილებას შუამდგომლობის წარდგენიდან 24 საათის განმავლობაში. შუამდგომლობის განხილვისას მეწარმეს ანდა მის წარმომადგენელს ეძლევა შესაძლებლობა მისცეს განმარტებები და ჩამოაყალიბოს საწინააღმდეგო მოსაზრებები. მოსამართლე ბრძანებას მეწარმის საქმიანობის შემოწმების შესახებ გასცემს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მაკონტროლებელი ორგანო მას წარუდგენს შესაბამის ინფორმაციას დასაბუთებული და საფუძვლიანი ეჭვით მეწარმის მიერ კანონმდებლობის მოთხოვნათა დარღვევის შესახებ. თუ არ არსებობს მეწარმის საქმიანობის ფორმალური და ფაქტობრივი საფუძვლები, მოსამართლეს გამოაქვს დადგენილება მეწარმის შემოწმებაზე უარის თქმის შესახებ. თუ მეწარმის საქმიანობის შემოწმება სასამართლოსადმი მიმართვამდე დაწყებული იყო და მოსამართლე გამოიტანს დადგენილებას მეწარმის შემოწმებაზე უარის თქმის შესახებ, მაშინ მეწარმის შემოწმება დაუყოვნებლივ უნდა შეწყდეს. ასეთ შემთხვევაში მეწარმეს უფლება აქვს მოსთხოვოს მაკონტროლებელ ორგანოს შემოწმებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება.

მოსამართლის მიერ შუამდგომლობის დაკმაყოფილება და მეწარმის საქმიანობის შემოწმების შესახებ ბრძანების მიღება არ არის მაკონტროლებელი ორგანოს მიერ კონტროლის ავტომატურად დაწყების საფუძველი; ამისათვის საჭიროა მოსამართლის მიერ მიღებული ბრძანება შევიდეს კანონიერ ძალაში ანუ უნდა გავიდეს ბრძანების გასაჩივრების ვადა. ბრძანების გასაჩივრება აჩერებს მის ძალაში შესვლას. მოსამართლის ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს მხარის მიერ შესაბამის საოლქო სასამართლოში ბრძანების ასლის მიღებიდან 24 საათის განმავლობაში. საოლქო სასამართლო საქმეს განიხილავს საჩივრის შეტანიდან 3 დღის განმავლობაში. საოლქო სასამართლოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილება საბოლოოა და იგი არ გასაჩივრდება უზენაეს სასამართლოში.

თუ მოსამართლის მიერ მიღებულია დადგენილება მეწარმის შემოწმებაზე უარის თქმის შესახებ, მაშინ მაკონტროლებელ ორგანოს იგივე ვადაში და წესით შეუძლია ეს დადგენილება გაასაჩივროს საოლქო სასამართლოში. ასეთ შემთხვევაში დაწყებული შემოწმება შეჩერდება და მისი შემდგომი გაგრძელების ან შეწყვეტის ბედი დამოკიდებული იქნება საოლქო სასამართლოს მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღებამდე.

კონტროლის სისტემის სრულყოფის, გამოვლენილი ნაკლოვანებების თავიდან აცილებისა და სახელმწიფოში მეწარმეებზე განხორციელებული კონტროლის თაობაზე ერთიანი სტატისტიკური მონაცემების უზრუნველყოფის მიზნით თითოეული მაკონტროლებელი ორგანო ვალდებულია ყოველი წლის 25 იანვრამდე წარუდგინოს საქართველოს პრეზიდენტს და საქართველოს პარლამენტს ანგარიში გასული წლის განმავლობაში ბრძანების გაცემის შესახებ სასამართლოში წარდგენილი შუამდგომლობების, სასამართლოს მიერ გაცემული ბრძანებების

რაოდენობისა და მოსამართლის ბრძანების საფუძველზე განხორციელებული შემოწმების შედეგების შესახებ.

საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში მაკონტროლებლად არიან დარეგისტრირებული შემდეგი ორგანოები:

- საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია;
- საქართველოს ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის სახელმწიფო კონტროლის სამსახური;
- ქ. რუსთავის მერიის სასამართლო ტრანსპორტის სამსახური;
- ქ. ქუთაისის მერიის ადგილობრივი თვითმმართველობის, ტრანსპორტის მართვისა და რეგულირების სამსახური.

პასუხისმგებლობა

ლიცენზიის ანდა ნებართვის გარეშე სამეწარმეო საქმიანობისათვის დარღვევის ხასიათისა და ხარისხის შესაბამისად დაწესებულია ადმინისტრაციული და სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობა. ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობის დაკისრებისათვის საკმარისია მხოლოდ ლიცენზიის ან ნებართვის გარეშე საქმიანობის ფაქტი, მაშინ როდესაც სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობისათვის მხოლოდ საქმიანობის ფაქტი არ არის საკმარისი; დამატებით აუცილებელია ლიცენზიის ან ნებართვის გარეშე საქმიანობის შედეგად მნიშვნელოვანი ზიანი იქნეს გამოწვეული, რაც თავის მხრივ შეფასებასა და მტკიცებას მოითხოვს ან სახეზე უნდა იყოს მეწარმის მიერ დიდი ოდენობით შემოსავლის მიღება.

სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობა დაწესებულია ლიცენზიის/ნებართვის გამცემი ორგანოების მოხელეების საქმიანობაზეც, თუ ისინი დაუსაბუთებლად უარს ეტყვიან ლიცენზიის/ნებართვის მაძიებელს ან მისი გაცემის შემდეგ განახორციელებენ სალიცენზიო/სანებართვო პირობების შემოწმებას კონტროლის მომწვესრიგებელი კანონმდებლობის დარღვევით, რაც მეწარმისათვის მნიშვნელოვან ზიანს გამოიწვევს.

სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობა

უპანონო სამეწარმეო საქმიანობა

1. სამეწარმეო საქმიანობა რეგისტრაციის ან სპეციალური ნებართვის/ლიცენზიის გარეშე ანდა ლიცენზირების პირობის დარღვევით, რამაც მნიშვნელოვანი ზიანი გამოიწვია ან რასაც თან ახლდა დიდი ოდენობით შემოსავლის მიღება –
ისჯება ჯარიმით ან ტუსაღობით ვადით ოთხ თვემდე ანდა თავისუფლების აღკვეთით ვადით ორ წლამდე.

2. იგივე ქმედება, ჩადენილი:

ა) ჯგუფურად;

ბ) არაერთგზის;

გ) ასეთი დანაშაულისათვის მსჯავრდებულის მიერ –

ისჯება ჯარიმით ან თავისუფლების აღკვეთით ვადით ხუთ წლამდე.

/სისხლის სამართლის კოდექსი, მუხლი 192/

კანონიერი სამეწარმეო საქმიანობისათვის ხელის შეშლა

დაუსაბუთებლად უარის თქმა საწარმოს რეგისტრაციაზე ან სპეციალური ნებართვის (ლიცენზიის) გაცემაზე, ანდა მისი ეკონომიკური საქმიანობის უფლების ან თავისუფლების შეზღუდვა, საწარმოს საქმიანობაზე კონტროლის კანონმდებლობის დარღვევით განხორციელება, აგრეთვე მის საქმიანობაში ჩარევა, რამაც მნიშვნელოვანი ზიანი გამოიწვია –
ისჯება ჯარიმით ან საზოგადოებისათვის სასარგებლო შრომით ვადით ასოციდან ას ოთხმოც საათამდე ანდა ტუსაღობით ვადით სამ თვემდე, თანამდებობის დაკავების ან საქმიანობის უფლების ჩამორთმევით ვადით სამ წლამდე.

/სისხლის სამართლის კოდექსი, მუხლი 190/

თავი VII

პრობლემატიკა და რეკომენდაციები

7.1 პრობლემები ადგილობრივი ტრანსპორტის სფეროში

ადგილობრივი საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვები, როგორც აღინიშნა, ერთ-ერთი ყველაზე პრობლემატური დარგია ტრანსპორტის სფეროში. ხსენებულ დარგს განსაკუთრებულ სირთულეს ღიაცენზიის გამცემი ორგანოების მრავალრიცხოვნობა ანიჭებს. „სამეწარმეო საქმიანობის ღიაცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის მიხედვით, ნებართვის გამცემი ორგანოები არიან რაიონებისა და იმ ქალაქების თვითმმართველობის (მმართველობის) ორგანოები, რომლებიც არ შედიან ქალაქის შემადგენლობაში. კვლევა იმის შესახებ, თუ ცალკეულ რაიონებში რა სირთულეებთან და პრობლემებთან არის დაკავშირებული ღიაცენზიებისა და ნებართვების დანერგვის პროექტი ტექნიკურად თითქმის განუხორციელებელ ამოცანას წარმოადგენს, რომელთანაც შეჭიდება ჩვენს ძალებს აღემატება. ამიტომ ჩვენ პრობლემებსა და რეკომენდაციებს ადგილობრივი ტრანსპორტის სფეროში განვიხილავთ მხოლოდ თბილისის მაგალითზე.

პრაქტიკულად, თბილისის სატრანსპორტო სისტემის შემხედვარე, არ იგრძნობა „სამეწარმეო საქმიანობის ღიაცენზიისა და ნებართვის საფუძვლების შესახებ“ კანონის მიღების ფაქტი. სფეროს რეგულირებისათვის საკრებულოს მიერ გადადგმული გარკვეული ნაბიჯების მიუხედავად, თბილისის სატრანსპორტო სისტემა კვლავ ქაოსითაა მოცული, რომელშიც გარკვევა საკმაოდ რთულ საქმეს წარმოადგენს.

უპირველესი ნორმატიული ხასიათის პრობლემაა ის, რომ საფუძვლების შესახებ კანონით განსაზღვრული ნორმები პრაქტიკულად ქალაქის რეალობაში დამკვიდრებული არაა. ამჟამადაც, სფერო წესრიგდება საფუძვლების შესახებ კანონის მიღებამდე მოქმედი წესებით.

მართალია, თბილისში ჩატარდა კონკურსები 2001 წლის აგვისტოსა და სექტემბერში, სადაც შეირჩა ადგილობრივი რეგულარული გადაყვანების შემსრულებელი ფირმები. მაგრამ, ეს კონკურსები ჩატარდა საკრებულოს 7 მარტის გადაწყვეტილებით, რომელიც მიღებულ იქნა „სამეწარმეო საქმიანობის ღიაცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის მიღებამდე. აგრეთვე გასათვალისწინებელია, რომ 2003 წლის 5 დეკემბერს საქართველოს კანონში „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ შევიდა ცვლილებები და დამატებები, რომლებმაც ხსენებული კანონი შესაბამისობაში მოიყვანა „საფუძვლების შესახებ“ კანონთან. აღნიშნული ცვლილებების მიხედვით ადგილობრივი რეგულარული (საქალაქო, საგარეუბნო) გადაყვანა-გადაზიდვაზე ნებართვის მოქმედების ვადა განსაზღვრულია 5 წლის ვადით, 2001 წლის კონკურსი კი ჩატარდა 2 წლის ვადით.

ამჟამად ნებართვა, როგორც ასეთი, ადგილობრივ რეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვებში არ მოქმედებს და მის ნაცვლად ტენდერში გამარჯვებულები ახორციელებენ გადაყვანა-გადაზიდვას ქალაქ თბილისის ტრანსპორტის

საქალაქო ორგანიზაციისა და მართვის სამსახურთან დადებული ხელშეკრულების მიხედვით.

ამასთან, კონკურსის ჩატარების ვადა პირველ ეტაპზე განსაზღვრული იყო 2 წლით, 2003 წლის სექტემბრისათვის უკვე უნდა ჩატარებულიყო ხელახალი კონკურსი, რომელსაც გამარჯვებული გადამზიდავებისთვის უნდა მიენიჭებინა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის განხორციელების ნებართვები 5 წლის ვადით. თუმცა ამგვარი კონკურსი ჯერ არ ჩატარებულა და, როგორც ჩანს, მისი ჩატარება არც უახლოეს მომავლში მოხერხდება. როგორც ჩვენ თბილისის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურში განგვიმარტეს, აღნიშნულის მიზეზი იყო საქართველოს დედაქალაქში გასული წლის ნოემბერს განვითარებული მოვლენები, რომლებმაც ქვეყნის სახელისუფლებო სტრუქტურებში ძირეული ცვლილებები გამოიწვია. მართალია, აღნიშნულმა ცვლილებებმა სახელისუფლო სტრუქტურების, მათ შორის ქალაქ თბილისის ადგილობრივი მმართველობისა და თვითმმართველობის ორგანოთა გარკვეული პარალიზება გამოიწვია, თუმცა საეჭვოა ეს ჯეროვან გამართლებად გამოდგეს, თუნდაც იმის გათვალისწინებით, რომ კონკურსის ჩატარება უკვე სექტემბერ-ოქტომბრისთვის უწყვედა, და გარკვეული მოსამზადებელი სამუშაოების ჩატარება კი მანამდე უნდა განხორციელებულიყო.

აღსანიშნავია, რომ, საკრებულოს 2001 წლის 7 მარტის გადაწყვეტილება, რომლის საფუძველზეც დამტკიცდა საკონკურსო პირობები, შემდგომ დახვეწასა და სრულყოფას საჭიროებს. როგორც ჩვენ განგვიმარტეს, აღნიშნული საკონკურსო პირობები, ყოველ მიზეზს გარეშე, შეიცვლება და ხელახალი კონკურსი ახალი პირობებით ჩატარდება, თუმცა ჩვენ ვერ შევძელით საკრებულოს მიერ შემუშავებული რაიმე მსგავსი პროექტის მოპოვება.

სფეროში აგრეთვე განსაზღვრულ პრობლემას ქმნის გადამზიდავთან და მუნიციპალურ ორგანოსთან ხელშეკრულების არსებობა, რადგანაც ნებართვა და ხელშეკრულება თავიანთი არსით ერთი შინაარსის მატარებელი დოკუმენტები არიან, და ვინაიდან „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძველების შესახებ“ კანონით ადგილობრივი რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები სანებართვო სფეროდ განისაზღვრა, სფეროში უნდა დარჩეს ნებართვა და ამოღებულ უნდა იქნეს ხელშეკრულება. ნებართვის და ხელშეკრულების თანაარსებობა გარკვეულ იურიდიულ სირთულეებს შექმნის სფეროში, (რასაც ადგილი აქვს სატაქსო გადაყვანების დროს), კერძოდ, ხელშეკრულების პირობების დარღვევა თავისთავად არ იქნება ნებართვის გაუქმების საფუძველი თუ ის პირობები რამაც ხელშეკრულების გაუქმება გამოიწვია ამავედროულად სანებართვო პირობებიც არაა. ასეთ პირობებში კი ხელშეკრულების გაფორმებას ნებართვასთან ერთად აზრი ეკარგება.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, 90-იან წლებში შექმნილი მძიმე მდგომარეობის გამო, საბჭოთა პერიოდში არსებული სატრანსპორტო სისტემა პრაქტიკულად დაინგრა, წარმოქმნილი სატრანსპორტო ვაკუუმი კი კერძო საკუთრებაში მყოფმა მიკროავტობუსებმა, ე.წ. სამარშრუტო ტაქსებმა, ამოავსეს. ჩვენ ასევე გავამახვილეთ ყურადღება რიგ ნაკლოვანებებზე,

რომლებსაც ადგილი ჰქონდა სამარშრუტო ტაქსების სისტემაში. ახლა კი დროა ხსენებულ თემას ჩავუღრმავდეთ.

თავდაპირველად უნდა აღინიშნოს, რომ ძნელია სამარშრუტო ტაქსებისათვის განსაზღვრული კატეგორიის მინიჭება. პრაქტიკულად სამარშრუტო ტაქსი წარმოადგენს საზოგადოებრივი სარგებლობის ტრანსპორტისა და ინდივიდუალური სარგებლობის ტრანსპორტის ერთგვარ ჰიბრიდს, რადგანაც ტრანსპორტის ხსენებული სახეობით, დადგენილ მარშრუტზე, სარგებლობს მგზავრთა ჯგუფი, თუმცა, მეორეს მხრივ თითოეულ მგზავრს შეუძლია თავისი სურვილისამებრ შეაჩეროს სამარშრუტო ტაქსი მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში.

სამარშრუტო მიკროავტობუსების ჩამოყალიბება გამოიწვია მოსახლეობის დაუკმაყოფილებელმა მოთხოვნებამ გადაადგილებაზე. კრიზისულ პერიოდში, როდესაც ტრანსპორტი დეფიციტური საქონელთა რიცხვს შეუერთდა, მოსახლეობამ გამოთქვა მზადყოფნა მეტი გადაეხადა სატრანსპორტო მომსახურებაში, რის შედეგადაც მომწიფდა სფეროში სამეწარმეო საქმიანობის განხორციელების ნიადაგი. თუმცა ძირითადი პრობლემა წარმოიშვა იმის გამო, რომ დარგში მეწარმეების ჩართვა მოხდა ქაოტურად, სახელმწიფო და მუნიციპალური მმართველობის ორგანოების ჩარევის გარეშე და პრაქტიკულად, სამარშრუტო ტაქსების ბიზნესი მოექცა ჩრდილოვანი ეკონომიკის გავლენის ქვეშ.

აღსანიშნავია, რომ სამარშრუტო ტაქსების ბიზნესში დღეასც მოქმედებენ ე.წ. ხაზის მეპატრონეები, რომლებიც წარმოადგენენ ჩრდილოვანი ეკონომიკის ერთგვარ გადმონაშთს. ხაზის მეპატრონეების არსებობა ჩვენ დაგვიდასტურა ტრანსპორტის სფეროთი დაინტერესებულმა სხვა არასამთავრობო ორგანიზაციებმა და მეწარმეთა გამოკითხვის შედეგებმა.

ხაზის მეპატრონეების პრობლემის ფესვები მუნიციპალური ორგანოების არაეფექტური და არაადეკვატური მოქმედებებისაკენ (უფრო ზუსტად – დანაშაულებრივი უმოქმედობისკენ) მიდის. რადგანაც საქალაქო მარშრუტი (სამარშრუტო ხაზი) უნდა იყოს შესაბამისი ქალაქის კუთვნილება და დაუშვებელია, რომ იგი იმყოფებოდეს რომელიმე კერძო პირის მფლობელობაში.

პრაქტიკულად კი, სამარშრუტო ტაქსების ჩამოყალიბების პირველ ეტაპზე ხაზების ფორმირება ხდებოდა სპონტანურად, სადაც ერთადერთ მარეგულირებლებად სახელმწიფო სტრუქტურების ნაცვლად ჩრდილოვანი ეკონომიკის წარმომადგენლები გამოდიოდნენ, ე.ი. დარგში ჩამოყალიბდა ისეთი სიტუაცია, როდესაც კორუფციულმა ინტერესებმა სახელმწიფო ინტერესები გადაწონა. შესაბამისად, ხაზის მეპატრონეები გახდნენ ის პირები, რომლებმაც შეიმუშავეს განსაზღვრული მარშრუტი (ხაზი) და გარკვეული სახსრები ჩადეს მის ექსპლუატაციაში შესასვლელად. ბუნებრივია, მარშრუტების ფორმირების პროცესი ხაზის მეპატრონეებს შორის დაპირისპირების ობიექტი იყო, რომლის მოგვარების გზები ქართულ რეალობაში კარგად აპრობირებულ ქუჩურ მეთოდებს ეფუძნებოდა: ვისაც უფრო გავლენიანი ღობი ჰყავდა, ის კონკურენტულ მარშრუტს ნაკლებმომგებიან ქუჩებში „შეახვევინებდა“.

მართალია, მოგვიანებით თბილისის საკრებულოს გადაწყვეტილებით²⁹ დამტკიცდა საქალაქო ქსელში მიკროავტობუსების რეგულარული მარშრუტები, თუმცა აღნიშნული გადაწყვეტილება წარმოადგენდა პრაქტიკულად უკვე ფორმირებული მარშრუტების დაკანონებას და არ გამოუწვევია ხაზის მეპატრონეთა ინსტიტუტის გაუქმება.

ხაზის მეპატრონეთა არსებობამ განსაკუთრებული სირთულეები შექმნა კონკურსის ჩატარების შემდგომ, ანუ ფაქტობრივად შეიქმნა ისეთი სიტუაცია, როდესაც ქალაქის მერიამ კონკურსი გამოაცხადა კონკრეტულ მარშრუტებზე გადამზიდავი ფირმის შერჩევის მიზნით, ამ დროს კი ხსენებული მარშრუტი არაოფიციალურად წარმოადგენდა სხვა პირის (ხაზის მეპატრონის) საკუთრებას. სხვა სიტყვებით, კონკრეტულ ხაზს, რომელიც წესით მუნიციპალური კუთვნილებაა, ერთდროულად ორი ფაქტობრივი მფლობელი ჰყავდა. აღნიშნულიდან გამოსავალი მალე მოიძებნა, კონკურსში გამარჯვებული გადამზიდავი ფირმა იძულებული შეიქმნა ქალაქის მუნიციპალიტეტში გადასახდელ ოფიციალურ მოსაკრებელთან ერთად ხაზის მეპატრონეთათვის გადაეხადა არაოფიციალური გადასახადი.

აღსანიშნავია, რომ ხაზის მეპატრონის შემოსავალი, არაოფიციალური შემოსავალია, რომელიც, რა თქმა უნდა, არანაირ დაბეგვრას არ ექვემდებარება. ამასთან, აღნიშნული მარშრუტები (ხაზები) წარმოადგენს ჩვეულებრივი ყიდვა-გაყიდვის ობიექტს, ე.ი. ყოველ მარშრუტზე, მისი რენტაბელობის მიხედვით, ფორმირდება სამარშრუტო ხაზის საბაზრო ფასი, რომლის მიღების შემთხვევაში ხაზის მეპატრონე თანახმაა გადასცეს ხაზი სხვა პირს კუთვნილებაში.

ამრიგად, ხაზის მეპატრონეები ზედმეტი რგოლია ადგილობრივი საავტომობილო ტრანსპორტის სისტემაში და საჭიროა გატარდეს გარკვეული ღონისძიებები ხსენებული ლაფსუსის აღმოსაფხვრელად. თუმცა გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ ხაზის მეპატრონეები, მეწარმეთა ის კატეგორიაა, რომელთაც თავიანთი სახსრები სფეროში დააბანდეს და მათი მთლიანად უგულებელყოფა გარკვეულწილად არასამართლიანი იქნება. საჭიროა გამოიძებნოს კომპრომისული ვარიანტი, რომლის დროსაც ხაზის მეპატრონეები მარშრუტზე მოქმედი გადამზიდავი ფირმების აქციონერებად ან/და პარტნიორებად დარეგისტრირდებიან.

რა თქმა უნდა, ნორმატიული ბაზის არარსებობა გარკვეულ სირთულეებს ქმნის სფეროში, და საჭიროა უმოკლეს დროში შემუშავდეს ისეთი ნორმატიული ბაზა, რომელიც ხელს შეუწყობს კონკურსის რაც შეიძლება გამჭვირვალედ და მიუკერძოებლად ჩატარებას. თუმცა მანამდე სავალდებულოა შემუშავდეს საქალაქო ტრანსპორტის განვითარების გრძელვადიანი კონცეფცია, რომლის მიხედვითაც უნდა განისაზღვროს დედაქალაქში საჭირო მიწისზედა სატრანსპორტო საშუალებების ოპტიმალური შეფარდება და მარშრუტი.

ასევე განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს ის ფაქტი, რომ „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზირებისა და ნებართვების გაცემის

²⁹ ქ.თბილისის საკრებულოს გადაწყვეტილება №3-13, 17.01.2001წ

საფუძვლების შესახებ კანონის” მიხედვით სატაქსო გადაზიდვებზე ნებართვების გაცემა უნდა დაწყებულიყო 2004 წლის იანვრიდან. შესაბამისად სახელმწიფო ორგანოებს არ ჰქონდათ უფლება ნებართვების გაცემა დაეწყოთ 6 თვით ადრე, რადგანაც ეს ფაქტი ხსენებული კანონის აშკარა დარღვევაა.

7.2 პრობლემები საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო გადაყვანების სფეროში

საავტომობილო ტრანსპორტში შემდეგი სახის პრობლემებია:

- ერთმანეთშია არეული (გაერთიანებულია) სანებართვო პირობები და ნებართვის მიღების შემდეგ შესასრულებელი მოთხოვნები. უფრო მიზანშეწონილი იქნებოდა მათი ერთმანეთისაგან გამიჯვნა.
- ზოგიერთი სანებათვო პირობა დახვეწას საჭიროებს. ხშირია ისეთი შემთხვევები, როცა სანებართვო პირობაში წერია გარკვეული მოთხოვნების არასრული ჩამონათვალი. ეს საკითხი პრობლემატურია, რადგან ნებართვის მაძიებლისთვის გაურკვეველია კონკრეტულად თუ რა სახის პირობა უნდა შეასრულოს, ხოლო ნებართვის გამცემს შეუძლია (არაადეკვატური, შეუსაბამო პირობის მოთხოვნა) ისეთი პირობა მოითხოვოს რისი შესრულების აუცილებლობა არ არსებობდეს. ასე მაგალითად, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ნებართვის მისაღებად დადგენილი შემდეგი პირობა: ავტოსატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს დამატებითი ნიშნებით, სასიგნალო და სხვა მოწყობილობებით, გადასაზიდი სახიფათო ტვირთის სახეობის შესაბამისად; „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ” კანონით განსაზღვრულია, რომ სანებართვო პირობები უნდა განისაზღვროს მხოლოდ კანონით, ამიტომაც კონკრეტულად უნდა იყოს მითითებული თუ რა სახის დამატებითი ნიშნები და მოწყობილობებით უნდა იყოს აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება.
- პრობლემატურია აგრეთვე ერთ-ერთი სანებართვო პირობა, რომლის თანახმად, საერთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე, საქალაქთაშორისო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე, ან საგარეუბნო რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანაზე ნებართვის მაძიებელმა ნებართვის გამცემ ორგანოს უნდა წარუდგინოს ფინანსთა სამინისტროს საგადასახადო დეპარტამენტის მიერ გაცემული დოკუმენტი სახელმწიფო ბიუჯეტისადმი მაძიებლის საგადასახადო დავალიანების შესახებ; ხსენებული პირობა მიიგვაჩნია ზედმეტად, ვინაიდან ქმნის დამატებით სირთულეებს და ამასთან იწვევს სახელმწიფო სტრუქტურების კომპეტენციის აღრევას, რადგან, დავალიანების არსებობა საგადასახადო სამსახურის კომპეტენციაში შედის, რაც ნიშნავს, რომ შესაბამისი სასჯელი ღონისძიებები სწორედ მის მიერ უნდა დადგინდეს.
- მომსახურების შესაბამისობის სერტიფიკატი წარმოადგენს ერთ-ერთ სანებართვო პირობას. თუმცა, ტრანსპორტის სფეროში, ისევე როგორც

ქვეყნისათვის მნიშვნელოვან სხვა რიგ სფეროებში, სერტიფიცირების სისტემას მრავალი ნაკლოვანება ახასიათებს და საჭიროებს მნიშვნელოვან დახვეწას. ძირითადი შეუსაბამობები სერტიფიცირების წესთან დაკავშირებით გამოიხატება ეროვნული სტანდარტების არ ქონაში³⁰, ამჟამად ტრანსპორტის სფეროში მოქმედებს სერტიფიცირების სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტები ე.წ. გოსტები, რომლებიც არ არიან ქართულ ენაზე ნათარგმნი და ამის გათვალისწინებით არ შეიძლება მათ გამოყენებას სავალდებულო ხასიათი მიეცეს. სხვა სიტყვებით, გოსტების პირობების შეუსრულებლობის გამო სერტიფიკატის გაცემაზე უარის თქმა შეიძლება წარმატებით გასაჩივრდეს სასამართლოში.

- ასევე აღსანიშნავია, რომ საქალაქთაშორისო და საგარეუბნო რეგულარული სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანის ნებართვების გაცემა ჯერ არ დაწყებულა, როგორც ადმინისტრაციაში განგვიმარტეს, ამის მიზეზი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში გვიან მიღებული ცვლილებებია (5 დეკემბერი 2003წ.). ამჟამად მიმდინარეობს კონკურსის ჩატარების მოსამზადებელი სამუშაოები. როგორც ადმინისტრაციაში განგვიმარტეს პირველი კონკურსი ჩატარდება მაისის ბოლოსათვის მარშრუტზე ახალქალაქი-თბილისი.

7.3 პრობლემები სამოქალაქო ავიაციის სფეროში

ავიაციის დარგში „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონის შესაბამისი ნორმატიული ბაზის არარსებობაზე ჩვენ უკვე საკმარისი ვილაპარაკეთ. სავალდებულოა ახალი დარგობრივი კანონის მიღება, რაც შეიძლება მალე, რათა არსებული ნორმატიული სახის გაუგებრობები სწრაფად აღმოიფხვრას.

ჩვენი პოზიციით, მიზანშეწონილი არაა ლიცენზიების განუსაზღვრელი ვადით გაცემა, რადგანაც ავიაციის სფეროში განსაკუთრებულ სიტუაციებში ლიცენზიები გაიცემა კონკურსის წესით, რომელიც დაფუძნებულია უპირატესობის პრინციპზე. უპირატესობა, თავისმხრივ, არ არის სტატიკური ცნება, იგი დროში ცვალებადობას გულისხმობს. ჩვენი რეკომენდაციაა, სფეროში ლიცენზიების მოქმედება შეზღუდული იყოს ვადებში, თუმცა დარგის სპეციფიკურობიდან გამომდინარე განისაზღვრებოდეს დროის მეტნაკლებად ხანგრძლივ შუალედში (5-10 წელი).

ჩვენი პოზიციაა, რომ ლიცენზია გაიცეს კონკურსის წესით, იმის მიუხედავად, რეალურად დგება თუ არა კონკურსის ჩატარების აუცილებლობა. ეს, ჩვენი აზრით, უზრუნველყოფს სფეროში მეტ გამჭირვალეობასა და გაამჟღავნებს კონკურენციას. კერძოდ საერთაშორისო ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული ნებისმიერი საპაერო ხაზი გარკვეულ შეზღუდვას ექვემდებარება, შესაბამისად ის ავიაკომპანია, რომელიც მოიპოვებს ხსენებული ხაზის ექსპლუატაციის უფლებას უკვე, თავისი არსით გვევლინება გარკვეულწილად შეზღუდული (რიგ

³⁰ არსებობს მხოლოდ რამოდენიმე ქართული სტანდარტი ტრანსპორტის სფეროში/

შემთხვევაში კი უნიკალური) აქტივის მფლობელად. აღნიშნული სახის აქტივები კი უბრალო დემოკრატიულობის პრინციპებისა და საზოგადოებრივი თვალთახედვის კუთხიდან გამომდინარე უნდა მიენიჭოს მაძიებლებს უპირატესობის პრინციპის მიხედვით. ე.ი. შეზღუდულ ხაზზე იმთავითვე უნდა გამოცხადდეს კონკურსი, რომლის შესახებ ინფორმაცია ოპერატიულად უნდა ეცნობოს სფეროში მოქმედ ავიაკომპანიებს. ავიაკომპანიები თვითონ შეაფასებენ, უღირთ თუ არა კონკურსში მონაწილეობა, იმ შემთხვევაში, თუ კონკურსში მონაწილეობის სურვილს მხოლოდ ერთი ავიაკომპანია გამოთქვამს, მაშინ მასზე ლიცენზია გაიცეს უბრალო სანებართვო პირობების დაკმაყოფილების შემთხვევაში.

გარდა ამისა, საეჭვოა კანონში ჩანაწერი, რომლის მიხედვითაც კონკურსში უპირატესობა ენიჭება საქართველოს ფლაგმანური გადამზიდვის სტატუსის მქონე ავიაკომპანიას, რადგან ეს ხელოვნურ მონოპოლიურ გარემოს უქმნის ერთ კონკრეტულ ავიაკომპანიას სხვა ეროვნულ ავიაკომპანიებთან შედარებით. შეზღუდული კონკურენციის ნეგატიურ შედეგებს კი, როგორც ცნობილია, არა მხოლოდ კონკურენტი ავიაკომპანიები, არამედ მთლიანი საზოგადოება იმკის.

და საერთოდ, ფლაგმანური ავიაგადამზიდვის სტატუსის არსებობა საკამათო საკითხია. გარკვეული საფუძველი გვაქვს ვიფიქროთ, რომ იგი დაწესებულია ცალკეული ავიაკომპანიის ინტერესების შესაბამისად, საზოგადოებრივი ინტერესების გვერდის ავლით. არსებული ფორმით ხსენებული სტატუსის არსებობა დაუშვებელია, ჩვენი აზრით, ერთადერთი უპირატესობა რაც შეიძლება მიენიჭოს ფლაგმანურ ავიაგადამზიდავს სხვა ავიაგადამზიდავებთან შედარებით, არის სახელმწიფო მნიშვნელობისა და სამთავრობო რეისების შესრულება.

ჩვენი აზრით, შეცდომაა ის ფაქტი, რომ ლიცენზიები გაიცემა უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდავებზეც, რომლებიც საქართველოს ტერიტორიაზე (ტერიტორიიდან) ახორციელებენ საერთაშორისო გადაყვანებს. საერთაშორისო რეგულარული გადაყვანები შეთანხმებულია საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით და ეფუძნება „ჰაერის თავისუფლების“ ფორმებს. გარდა ამისა, ხსენებული ავიაკომპანიები ლიცენზიებს იღებენ საკუთარ ქვეყნებში, ეს კი იწვევს დარგში ორმაგი ლიცენზირების მანკიერი პრაქტიკის არსებობას.

პრაქტიკულად, საზღვარგარეთულმა ავიაკომპანიამ, საკუთარ ქვეყანაში უნდა მოიპოვოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სახის ექსპლუატაციის უფლება (ლიცენზია), უნდა აკმაყოფილებდეს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ პირობებს, და ამავე დროს უნდა აიღოს საქართველოში კიდევ ერთი ლიცენზია, რომლის პირობები პრაქტიკულად შინაარსით არ განსხვავდება საკუთარ ქვეყანაში არსებული ლიცენზიის პირობებისაგან. ე.ი. ხელოვნურად ხდება ადმინისტრაციული ბარიერების თითქმის ორჯერ გართულება, რაც თუ გავითვალისწინებთ ქვეყნის საერთაშორისო ინტეგრაციის სურვილს, მიუღებელია. ამასთან გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ ორმაგი ლიცენზირება არ არის მსოფლიოში მიღებული პრაქტიკა.

ჩვენ ვთვლით, რომ აღნიშნული კატეგორიის საქმიანობის განხორციელების უფლების მისანიჭებლად საკმარისი უნდა იყოს უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდავის სამეწარმეო რეგისტრაციის მონაცემებისა და არსებული ლიცენზიის შემოწმება. ამის შესახებ ცვლილებები უნდა შევიდეს უშუალოდ „სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონში.

დარგში გარკვეულ ტექნიკურ პრობლემებს ქმნის უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდავებზე სამეწარმეო რეგისტრაციის მონაცემების მოთხოვნა. ეს პრობლემა განსაკუთრებით აქტუალურია ერთჯერადი ნებართვის აღების დროს, როდესაც ნებართვის გაცემა უნდა მოხდეს ოპერატიულად. აღსანიშნავია, რომ სხვადასხვა ქვეყნებში სამეწარმეო მონაცემების რეგისტრაცია განსხვავებული წესით ხდება, რაც დროის მოკლე შუალედში რეგისტრაციის მონაცემების წარდგენისა და მათი შემოწმების სირთულეს ზრდის. ჩვენი რეკომენდაციაა, რომ სამეწარმეო საქმიანობის ლიცენზიისა და ნებართვის გაცემის საფუძვლების შესახებ“ კანონში შევიდეს ცვლილებები, რომლებიც გაამარტივებს საავიაციო სფეროში ერთჯერადი ნებართვის გაცემისას სამეწარმეო რეგისტრაციის მონაცემების წარდგენის წესს.

7.4 რეგულირების საფასურთან დაკავშირებული პრობლემები

რეგულირების საფასურთან დაკავშირებით საკონსტიტუციო სასამართლოს 2003 წლის 10 იანვრის გადაწყვეტილებით არაკონსტიტუციურად გამოცხადდა „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ კანონისა და ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის მინისტრის დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ავიასაწარმოების აქმიანობის ყოველწლიური საფასური ოდენობისა და გადახდის წესის შესახებ“ დებულების ის მუხლები, რომლებიც რეგულირების საფასურს ეხებოდა. საკონსტიტუციო სასამართლომ ერთმნიშვნელოვნად დაადგინა, რომ რეგულირების საფასური ატარებს გადასახადისა და მოსაკრებლის შინაარსს და მისი შემოდება და ოდენობის განსაზღვრა უნდა მოხდეს მხოლოდ კანონის საფუძველზე.

„ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ კანონში 2003 წლის 14 აგვისტოს შეტანილი ცვლილებებითა და დამატებებით „შესაბამისი საკანონმდებლო აქტით რეგულირების საფასურის ზღვრული ოდენობის დადგენამდე რეგულირების საფასურის ოდენობას განსაზღვრავს შესაბამისი ადმინისტრაცია“³¹. ეს დებულება კვლავ გახდა საკონსტიტუციო სასამართლოს მსჯელობის საგანი. სასამართლომ 2004 წლის 26 მარტის განჩინებაში აღნიშნა, რომ ამჟამადაც გასაჩივრებულ ნორმებში საუბარი იყო ერთი და იგივე რეგულირების საფასურზე, რაც სასამართლოს მიერ ერთხელ უკვე გადაწყვეტილი იყო და საქართველოს პარლამენტისა და საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის მიერ მიღებული აქტები ეწინააღმდეგებოდა 2003 წლის 10 იანვრის გადაწყვეტილებას. ამ ორგანოებს

³¹ „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ კანონი, მუხლი 24, პუნქტი 5.

უფლება არ ჰქონდათ მიეღოთ/გამოეცათ საკონსტიტუციო სასამართლოს გადაწყვეტილების საწინააღმდეგო აქტები. ეს ირიბად ნიშნავს საკონსტიტუციო სასამართლოს გადაწყვეტილების შეუსრულებლობას, რაც ისჯება სისხლის სამართლის კოდექსით.

საკონსტიტუციო სასამართლომ დაავალა საქართველოს პარლამენტს 2004 წლის 1 ივნისამდე შეიტანოს ცვლილება და ამოიღოს ის დებულება, რომლის მიხედვითაც რეგულირების საფასურის ოდენობას, კანონით დადგენამდე, განსაზღვრავს შესაბამისი ადმინისტრაცია.

ამრიგად, ტრანსპორტის სფეროში რეგულირების საფასური უნდა განისაზღვროს კანონით. ამჟამად იგი არ არის განსაზღვრული კანონით, და აქედან გამომდინარე არანაირი რეგულირების საფასური არ მოქმედებს ტრანსპორტის სფეროში.

რეზიუმე

წინამდებარე მოხსენებაში (მიმოხილვაში) განხილული საკითხები ლიცენზიისა და ნებართვის სფეროს მოწესრიგების ერთგვარ მცდელობას წარმოადგენდა. ბუნებრივია, რომ იგი ვერ იქნებოდა ამომწურავი და სრულყოფილი შესაბამისი დარგების სპეციფიკიდან, სახელმწიფო მართვის აპარატში დღეისათვის არსებული მდგომარეობიდან, საკანონმდებლო რეგულირების მექანიზმების მონიტორინგის გაუმართავი და დაუხვეწავი სისტემიდან გამომდინარე. თუმცა ამ სფეროში მომუშავე ექსპერტებს, მეწარმეებს, სახელმწიფო ორგანოების წარმომადგენლებს შეუქმნის გარკვეულ წარმოდგენას არსებული პრობლემატიკის შესახებ, რამაც რთული სიტუაციიდან მართებული გამოსავლის სწორი ხედვა უნდა ჩამოუყალიბოს ყველა დაინტერესებულ პირს. ბუნებრივია, ის სირთულეები, რომლებიც დღესაც მრავლადაა ლიცენზიისა და ნებართვის სისტემაში, საჭიროებს გადაუდებელ მოწესრიგებას, როგორც საკანონმდებლო ცვლილებების, ასევე კანონის მოთხოვნათა განუხრელი აღსრულების დონეებზე. ეს კი თავის მხრივ ჩვენი მხრიდან შემდგომი კვლევების, მონიტორინგის, სათანადო რეკომენდაციების შემუშავებისა და მათი აქტიური მხარდაჭერის საგანი უნდა გახდეს.