



თბილისის სააპელაციო სასამართლო

გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა

საქართველოს სახელით

25 ივნისი, 2019 წელი

თბილისი

საქმე №2ბ/464-19

ქ.

სამოქალაქო საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე, მომხსენებელი მოსამართლე - ვანო წიკლაური
მოსამართლეები: ნათია გუჯაბიძე, გოდერძი გიორგიშვილი

სხდომის მდივანი - ელენე ომანიძე

აპელანტი - შ-- „ჯ---- ლ-----“

წარმომადგენელი - თ---- ბ-----

მოწინააღმდეგე მხარე - შ-- „რ-----“

წარმომადგენელი - დ----- მ-----

დავის საგანი - ვაგონების დგომის საფასურის ანაზღაურება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილება - რუსთავის საქალაქო სასამართლოს
სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 04 დეკემბრის გადაწყვეტილება

აპელანტის მოთხოვნა - გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება და
ახალი გადაწყვეტილების მიღებით სარჩელის დაკმაყოფილება

2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი

თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის
04 დეკემბრის გადაწყვეტილებით ნაწილობრივ დაკმაყოფილდა შ-- "რ-----
----ს" სარჩელი; შ-- "ჯ---- ქ-----ს" დაეკისრა შ-- "რ-----სათვის"
87 523.24 ლარის გადახდა;

დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

პირველი ინსტანციის სასამართლომ უდავოდ მიიჩნია შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებები:

2.1. 2012 წლის 5 იანვრიდან შ-- რ-----ს საკუთრებად საჯარო რეესტრში რეგისტრირებულია რკინიგზის ჩიხები (საკადასტრო კოდი 0-----). სარკინიგზო ჩიხი მოსარჩელემ საკუთრებაში მიიღო 2011 წლის 27 დეკემბერს დადებული აქტივების ნასყიდობის ხელშეკრულების საფუძველზე, შ-- ქ-----ის საწესდებო კაპიტალის შესავსებად შენატანის შესახებ სანოტარო აქტის საფუძველზე და 2005 წლის 24 სექტემბერს დადებული ნასყიდობის ხელშეკრულების საფუძველზე. ლიანდაგებზე ამჟამად განთავსებულია შ-- „ჯ--- ქ-----ს“ კუთვნილი 47 ცალი სატვირთო სარკინიგზო ვაგონი. 2018 წლის 7 აგვისტომდე ლიანდაგზე განთავსებული იყო 47 ვაგონი. 2018 წლის 27 ივლისს დადებული ნასყიდობის ხელშეკრულებების საფუძველზე შ-- რ-----მა შ-- ჯ--- ქ-----საგან შეიძინა 48 ერთეული სხვადასხვა ტიპის ვაგონები.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- საჯარო რეესტრიდან ამონაწერი (ს.ფ.105-106. ტომი 1)
- შეგებებული სარჩელი (ს.ფ.78-83. ტომი 1)
- შესაგებელი შეგებებულ სარჩელზე (ს.ფ.160-166. ტომი 1)
- ნასყიდობის ხელშეკრულებების ასლები (ს.ფ. 198-211. ტომი 2)
- მხარეთა განმარტებები (15.11.2018წ სხდომის ოქმი CD დისკები)

2.2. მოპასუხე შ-- ჯ--- ქ-----ს კუთვნილი ვაგონები მოსარჩელის კუთვნილ ლიანდაგზე განთავსდა 2012 წლამდე, 1990-იანი წლების დასაწყისიდან, ხოლო მათზე საკუთრების უფლება შ-- „ჯ--- ქ-----ს“ გადაეცა შ-----ასთან 2012 წლის 21 სექტემბერს დადებული შეთანხმებით. 2012 წლის 21 სექტემბერს ს-----ასა და შ-- „რ-----ს“ (ამჟამად იურიდიული პირის სახელწოდებაა შ-- ჯ--- ქ-----) შორის გაფორმდა მოძრავი ქონების მიღება-ჩაბარების აქტი, რომლის თანახმად გადამცემმა ს-----ამ შ-- რ-----ს გადასცა განსაზღვრულ ადგილზე მიტანით ან/და აქტივი ამჟამინდელი განლაგების ადგილზე შენახვის უზრუნველყოფით, შ-- ი-----ის 2010 წლის 15 ივნისის და 17 სექტემბერის აუდიტორული დასკვნებით დადასტურებული 2241 ერთეული სხვადასხვა ტიპის სატვირთო ვაგონი, რომელთა ნარჩენი ღირებულებაა 8 572 678,75 ლარი. ს-----ის 2012 წლის 20 სექტემბერის 0-----ბრძანებით შეტანილი იქნა შ-- „რ-----ის“ კაპიტალში შ-- ი-----ის 2012 წლის 17 სექტემბერის აუდიტორული დასკვნით განსაზღვრული ქონება.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- რკინიგზის ბრძანების ასლი (ს.ფ.17-18. ტომი 1)

- ქონების მიღება-ჩაბარების აქტი (ს.ფ. 19-20. ტომი 1)

პირველი ინსტანციის სასამართლომ განსაზღვრულ საქმეზე დაადგინა შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებები:

2.3. შ-- რ-----ს კუთვნილ ლიანდაგებზე მოპასუხის სარკინიგზო ვაგონების დგომის საფასური შეადგენს წლიურად 18 600 ლარს, რაც განსაზღვრულია შ-- კ-----ის დასკვნით.

მოსარჩელე ვაგონების განთავსებისათვის მოითხოვს ყოველდღიურად 10 ლარის დაკისრებას, ხოლო ეს საფასური განსაზღვრულია შ-- ჯ-----ის საექსპერტო დასკვნით. დასკვნა შედგენილია 2017 წლის 2 ივნისს შ-- რ-----ს ინიციატივით. დასკვნით განსაზღვრულია 2012 წლის 18 იანვრიდან 2017 წლის 1 ივნისამდე პერიოდში ვაგონების განთავსების საფასური. ფასის დადგენისათვის გამოყენებულია შ-- რ-----სა და შ-- ვ-----ს შორის 2012 წლის 3 დეკემბერს დადებული ხელშეკრულება. დასკვნის მიხედვით, აუდიტის მიერ ეს ხელშეკრულება მიჩნეულია ანალოგად.

დასკვნაში ასევე მითითებულია, რომ შესწავლილია ს-----ის დირექტორთა საბჭოს მიერ 2016 წლის 9 ნოემბრის N3---- დადგენილებით დამტკიცებული „სატვირთო გადაზიდვების ტარიფები და დამატებითი საფასურები“ მე-8 მუხლის მე-2 პუნქტი. ამ ნორმის მიხედვით, რკინიგზაზე გამგზავნ სადგურში ჯამში მსვლელობის გზაზე და დანიშნულების სადგურში კლიენტის მიზეზით 24 საათზე მეტი მომსახურებისას თითოეულ დაწყებულ დღე-ღამეზე რკინიგზის დამატებითი მომსახურების საფასური რკინიგზის ინვენტარული პარკის ცარიელი საქარხნო-სარემონტო სატვირთო ვაგონისათვის, საკუთარი ვაგონისათვის საკუთარ ღერძებზე მოძრავი შემადგენლობის ერთეულებისათვის სამომსახურეო ტექნიკური ვაგონისათვის შეადგენს 50 ლარს. რკინიგზის მიერ დადგენილი ამ ტარიფის გათვალისწინებით ერთი ვაგონის დგომის საფასური სადაო პერიოდში არის 98 050 ლარი.

დასკვნის მიხედვით, სახელშეკრულებო ანალოგისა და რკინიგზის დამტკიცებული ტარიფის შეწონვისა და 2012 წელთან შედარებით ინფლაციის არსებული კოეფიციენტის გათვალისწინების შედეგად ერთ სატვირთო ვაგონის განთავსებაზე დღე-ღამური საფასური განისაზღვრა 10 ლარით.

შ-- რ-----სა და შ-- ვ-----ს შორის 2012 წლის 3 დეკემბერს დაიდო ხელშეკრულება შ-- "რ-----ს" კუთვნილ სარკინიგზო ჩიხებში დროებით სატვირთო ვაგონების განთავსების, გაჩერების შესახებ. ხელშეკრულება დაიდო 2014 წლის 1 იანვრამდე ვადით. ხელშეკრულების მიხედვით, დამკვეთი (შ-- ვ-----) ვალდებულია წინამდებარე ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების მიზნით, დროულად

და წინასწარ (ვაგონების ჩიხამდე მიყვანამდე არა ნაკლებ ერთი საათით ადრე) მიაწოდოს შემსრულებელს (რ-----ს) ვაგონების შემსრულებლის ჩიხში შეყვანის შესახებ; საკუთარი ხარჯით უზრუნველყოს ვაგონების შემსრულებლის ჩიხში შეყვანა და ჩიხიდან გამოყვანა. ხელშეკრულების მე-3 ნაწილის მიხედვით, ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მომსახურების ღირებულება შეადგენს შემსრულებლის მიერ ყოველი ერთი ვაგონის ჩიხში 24 საათის განმავლობაში განთავსებისათვის 7 ლარს დღე-ს ჩათვლით, ხოლო შემსრულებლის ჩიხიდან შემსრულებლის ტერიტორიაზე ერთი ვაგონის შეყვანა-გამოყვანის მომსახურების ღირებულება შეადგენს 20 ლარს დღე-ს ჩათვლით.

შ-- რ-----მა ასევე წარმოადგინა ს-----
---ს მიერ 2016 წლის 17 ივნისს შედგენილი ექსპერტიზის დასკვნა. ექსპერტიზა დანიშნულია შ-- ვ-----ი კომპანიის ინიციატივით. ექსპერტისთვის დასმულია კითხვა: რამდენს შეადგენს ლიანდაგზე (სარკინიგზო ჩიხში) ერთი ვაგონის გატარების/დგომის საფასური საათობრივად. დასკვნის მიხედვით, საფასური განსაზღვრულია ერთი საათის განმავლობაში 2.08 ლარით. დასკვნის მიხედვით, ლიანდაგის დაკავების ღირებულების დადგენისას შესადარის ობიექტებად აღებული იქნა მეზობელი ქვეყნების – ბელორუსის, სომხეთის, ესტონეთის და ლიტვის ტარიფები მსგავსი სახის მომსახურებაზე, ინტერნეტ საიტებზე მოძიებული ამ ქვეყნების პრეისკურანტების მიხედვით. დასკვნაში შედარებულია, ბელორუსიის რკინიგზის, სომხეთის რკინიგზის ფასი, ესტონეთის რკინიგზის ფასი. დასკვნაში აღნიშნულია, რომ «სატვირთო გადაზიდვების ტარიფები და დამატებითი საფასურების მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილის საფასური, რომლითაც სარგებლობს სხვადასხვა ორგანიზაციები ს-----
-----ასთან ურთიერთობისას, შეიძლება ჩაითვალოს ერთ ერთეული ვაგონის სარკინიგზო ლიანდაგის დაკავების საბაზრო ღირებულებად, ვინაიდან ლიანდაგზე ვაგონის დგომა ან/და გატარება იგივე შინაარსისაა და გულისხმობს ლიანდაგის დაკავებას. შესაბამისად, „სატვირთო გადაზიდვების ტარიფები და დამატებითი საფასურების“ მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილის საფასური - 50 ლარი შესაძლებელია ჩაითვალოს ვაგონის სარკინიგზო ლიანდაგზე განთავსების/გატარების დღიურ ღირებულებად, რის შესაბამისად, 1 საათის განმავლობაში საფასური შეადგენს 2.08 ლარს.

ამდენად, მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილ ექსპერტიზის დასკვნებში სარკინიგზო ჩიხში ვაგონების დგომის საფასური განსაზღვრულია სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ დადგენილი ტარიფებთან შედარების მეთოდით.

მოპასუხე არ ეთანხმება მოსარჩელის მიერ მოთხოვნილ საფასურს და თავის მხრივ წარმოადგინა ექსპერტიზის და აუდიტის დასკვნები.

შ-- „ჯ--- ქ-----ის“ ინიციატივით ჩატარებულია ექსპერტიზა სსიპ ლევან

სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროში და გამოსაკვლევად დასმულია კითხვა - დადგინდეს ერთი ერთეული სატვირთო ვაგონის დღე-ღამეში შ-- „რ-----ს“ კუთვნილ ლიანდაგზე კოდი 0-----დგომის საბაზრო ღირებულება ეროვნულ ვალუტაში; ასევე მოთხოვნილია ლიანდაგის მდგომარეობის გათვალისწინება, რომელზეც ვაგონის გადაადგილება შეუძლებელია, მისი ტექნიკური მდგომარეობის გამო და წლების მანძილზე ამ მიზეზით აღნიშნულ ლიანდაგებზე დატვითვა/გადმოტვირთვის და ვაგონების მიწოდება-გაყვანის ოპერაციები არ სრულდება. 2018 წლის აპრილის დასკვნით შ-- რ-----ს კუთვნილ ლიანდაგზე 1 ერთეული სატვირთო ვაგონის დგომის ერთი თვის ღირებულება დღგ-ს ჩათვლით საორიენტაციოდ შეადგენს 22.3 ლარს.

დასკვნის კვლევით ნაწილში აღნიშნულია, რომ ექსპერტის მიერ საფასურის განსაზღვრის მიზნით თავდაპირველად განისაზღვრა ლიანდაგის 1 მეტრის საიჯარო ღირებულება მის ქვეშ არსებული მიწის ნაკვეთის საიჯარო ღირებულების გათვალისწინებით. შემდგომ დადგინდა ერთი ერთეული სატვირთო ვაგონის მიერ დაკავებული რკინიგზის ლიანდაგის სიგრძე და განისაზღვრა დგომის საბაზრო ღირებულება. ექსპერტიზაზე წარდგენილი აქტების და ფოტოსურათების საფუძველზე ექსპერტიზის დასკვნაში მითითებულია, რომ რკინიგზის ჩიხი დაზიანებულია და მასზე ვაგონების გადაადგილება შეუძლებელია. დასკვნის მიხედვით, შ-- რ-----ს კუთვნილი ლიანდაგის 1 მეტრის საბაზრო ღირებულება 2018 წლის აპრილის თვით მდგომარეობით საორიენტაციოდ შეადგენს 160 ლარს. ამ ქონების წლიური საიჯარო ღირებულება=შემოსავალი/კაპ.კოეფიციენტი(კაპიტალიზაციის მეთოდით ღირებულება=შემოსავალი/კაპ.კოეფიციენტი), კაპიტალიზაციის კოეფიციენტი დადგენილია საბაზრო მეთოდით და შეადგენს 12%-ს, რის მიხედვით 1 მეტრი ლიანდაგის წლიური საიჯარო ღირებულება საორიენტაციოდ შეადგენს 19.2 ლარს. დასკვნით სატვირთო ვაგონის საშუალო სიგრძის გათვალისწინებით 1 ერთეული სატვირთო ვაგონის შ-- რ-----ს კუთვნილ ლიანდაგზე დგომის ერთი თვის ღირებულებაა 22.3 ლარი.

მოპასუხის მიერ ასევე წარმოდგენილია აუდიტორული კომპანია ი-----ის 2017 წლის 9 ნოემბრის დასკვნა, რომლითაც განსაზღვრულია საქართველოს რკინიგზის ტერიტორიაზე განთავსებული შ-- „ჯ---- ქ-----ს“ ბალანსზე რიცხული 2004 ერთეული სხვადასხვა ტიპის სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის მიერ დაკავებული ფართების ყოველთვიური საიჯარო ღირებულება და იგი შეადგენს 23 504.50 ლარს. ფასი დადგენილია 2017 წლის 9 ნოემბრის მდგომარეობით. დასკვნაში მითითებულია, რომ განხორციელდა მსგავსი ფართების იჯარით გაცემის შეთავაზებების მოკვლევა. ინფორმაცია შესადარებელი ობიექტების საიჯარო ღირებულებასთან დაკავშირებით მოძიებული იქნა ინტერნეტსაიტებზე myhome.ge, place.ge და სხვა.

მოპასუხის მიერ ასევე წარმოდგენილია შ-- ა-----ის აუდიტორების მ----- ს--

----ის და ვ--- ლ-----ის მიერ 2016 წლის 28 იანვარს მომზადებული აუდიტორული დასკვნა, რომლის მიედვით განსაზღვრულია შ-- რ-----
-----ის ბალანსზე რიცხული სხვადასხვა ტიპი სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის მიერ ს-----ის ტერიტორიის დაკავების საიჯარო ქირა. დასკვნის მიხედვით, ჩატარებული სამუშაოების შედეგად დადგინდა, რომ ს-----ის ტერიტორიაზე განთავსებულია შ-- რ-----
--ის ბალანსზე რიცხული 2267 ერთეული, სხვადასხვა ტიპის სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის მიერ დაკავებული ფართების ყოველთვიური საიჯარო ქირის ღირებულებამ დღგ-ს ჩათვლით, სულ შეადგინა 23 108.67 ლარი.

შ-- ჯ--- ქ-----მ სასამართლოში ასევე წარმოადგინა შ-- კ-----ის 2018 წლის 7 მაისის დასკვნა, რომელიც შედგენილია შ-- ჯ--- ქ-----ს ინიციატივით. დასკვნით შეფასებულია ქ-----
არსებული მიწის ნაკვეთისა და მასზე განთავსებული N7 და N8 ლიანდაგების კოდი 0----- სიგრძით 780 და 800 მ წლიური საბაზრო საიჯარო ქირა 2018 წლის 2 მაისის მდგომარეობით. დასკვნით მიხედვით მითითებული ლიანდაგების წლიურ საიჯარო ქირად განისაზღვრა 18 600 ლარი.

შეფასების პროცესში გამოყენებულია სამი მიდგომა: მიდგომა დანახარჯების მიხედვით - გულისხმობს შემდეგს: დგინდება მიწის ნაკვეთის (როგორც ვაკანტურის) საბაზრო ღირებულება, რომელსაც ემატება იდენტური (ანალოგიური) შენობა- ნაგებობების მშენებლობის ხარჯები და აკლდება ყველა სახეობის ცვეთა (ფიზიკური, ფუნქციონალური, ეკონომიკური). 2 მიდგომა შემოსავლების მიხედვით, გულისხმობს- უძრავი ქონებიდან მომავალი შემოსავლების მიმდინარე ღირებულების დადგენას პირდაპირი კაპიტალიზაციით ან ფულადი ნაკადების დისკონტირების გამოყენებით. 3. ფულადი ნაკადების დისკონტირების მეთოდი. გულისხმობს - დისკონტირებული ფულადი ნაკადების ანალიზი წარმოადგენს მკაფიო დაშვებებზე დაფუძნებულ ფინანსური მოდელირების ტექნიკას, რომელიც ეფუძნება ქონების ან ბიზნესის პერპეტუალს განსახილველ შემოსავლებს და ხარჯებს.

დასკვნაში მითითებულია საქართველოს ზოგად-ეკონომიკური მდგომარეობის ანალიზი, საგარეო სავაჭრო ბრუნვის მონაცემები. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მონაცემები, ინფლაციის მაჩვენებელი, კრედიტების საპროცენტო მაჩვენებლების დინამიკა 2014-2017 წლებში. დასაქმებისა და საშუალო თვიური შემოსავლის ოდენობა 2010-2016 წლებში. უძრავი ქონების ბაზრის ზოგადი ანალიზი.

დასკვნის განსაკუთრებულ ნაწილში კონკრეტულად არის აღწერილი ლიანდაგის უფლებრივი (საჯარო რეესტრში რეგისტრირებული უფლების შინაარსი) და ფუნქციონალური მდგომარეობა. დასკვნის მიხედვით, ლიანდაგის პირდაპირი ფუნქციონალური დანიშნულებით არა საექსპოლატაციო

მდგომარეობაშია, ლიანდაგებზე შეუძლებელია სარკინიგზო შემადგენლობის გადაადგილება. მიწის ნაკვეთის საბაზრო ღირებულების გასაანგარიშებლად შესაძარებლად მითითებულია ქალაქ რუსთავში სამი არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთის ღირებულება შესაბამისი ინტერნეტსაიტის მონაცემებით (WWW.EAUCTION.GE). შესაძარებელი ფასის კორექტირებისას გათვალისწინებულია ადგილმდებარეობა, ფართობი (ლიანდაგის სიგრძე), ჩანაცვლების დანახარჯები, გამოყენებული მატერიალური რესურსების ცვეთის გარეშე სახეები და რაოდენობა. დაგროვილი ცვეთა.

წლიური საიჯარო ქირა განსაზღვრულია ფორმულით $NOI = MV \times Ro$, სადაც MV არის უძრავი ქონების ღირებულება, NOI სუფთა საოპერაციო შემოსავალი, Ro კაპიტალიზაციის კოეფიციენტი. მოცემული მეთოდის მიზნებისათვის იგულისხმება, რომ უძრავი ქონება გაქირავებულია მთლიანად და არ არსებობს დანაკარგები ქირის ამოუღებლობიდან. ბაზარზე არსებული სიტუაცია აჩვენებს, რომ ასეთი ქონების გაქირავებისას მოქმედებს ცივი ქონების პრინციპი, შესაბამისად ყველა ხარჯი გადადის მოიჯარეზე. უძრავი ქონების ღირებულება განისაზღვრა 15 780 ლარით, დღგ-ს გათვალისწინებით კი საიჯარო თანხამ შეადგინა წელიწადში 18 600 ლარი.

ამდენად, სარკინიგზო ლიანდაგის მესაკუთრის მიერ წარმოდგენილია ვაგონების დგომის საფასურის განსაზღვრისათვის ორი მტკიცებულება – შ-- ჯ-----ის დასკვნა და ს-----ის დასკვნა. 2016 წლის 8 აგვისტოს დასკვნა. შ-- ჯ-----ის დასკვნაში საფასური გაანგარიშებულია შ-- ვ-----სთან დადებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ფასის და ზოგადად საბაზრო პირობების ანალიზით. ს-----ის დასკვნით სარკინიგზო ჩიხში ვაგონების დგომის საფასურის დასადგენად გამოყენებულია ს-----ის ტარიფები (დღეში 50 ლარი), ასევე მეზობელ ქვეყნებში არსებული მსგავსი სარკინიგზო მომსახურების ტარიფები. ამ დასკვნებით გათვალისწინებული არ არის მოსარჩელის კუთვნილი ლიანდაგების არსებული მდგომარეობა, მათი დაზიანება.

მოპასუხის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებებით დასტურდება, რომ შ-- რ-----ს კუთვნილი ლიანდაგი და სარკინიგზო ჩიხი დაზიანებულია და მასზე ვაგონების გადაადგილება შეუძლებელია.

შ-- ჯ-- ქ-----ს მიერ წარმოდგენილია 2008-2009 წლებში შედგენილი ს-----ის წერილები ს-----ის ავტოტრანსპორტისა და რკინიგზის განყოფილების უფროსისადმი, სადაც მე-7 და მე-8 ლაინდაგების შესახებ მითითებულია, რომ ლიანდაგი დაკეტილია შპალების უვარგისობის გამო, ბოლტები განლაგებულია ცალ მხარეს. წერილებში მითითებული სალიანდაგო ქსელი 2012 წლიდან არის მოსარჩელის საკუთრებაში. ამ წერილების შემდგომ დღემდე ლიანდაგების მდგომარეობა არ

შეცვლილა, რაც დასტურდება საქმეში წარმოდგენილი ფოტოსურათებით, რომლის საწინააღმდეგო მტკიცებულებები მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია.

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 31-ე მუხლის მე-4-5 პუნქტების თანახმად, რკინიგზის წარმომადგენელს უფლება აქვს, სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელის მონაწილეობით შეამოწმოს მოძრაობის უსაფრთხოება, მოძრავი შემადგენლობისა და კონტეინერის დაცულობა და სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის მდგომარეობა; სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე გაუმართავობის გამოვლენისას, რომელიც საფრთხეს უქმნის მოძრაობას, მოძრავი შემადგენლობის, გადასაზიდი ტვირთისა და ვაგონის (კონტეინერის) დაცულობას, რკინიგზის წარმომადგენელი ვალდებულია შეადგინოს შესაბამისი აქტი. ამ აქტის საფუძველზე რკინიგზის სადგურის უფროსი ან მოძრაობის უსაფრთხოების რევიზორი გაუმართავობის აღმოფხვრამდე კრძალავს აქტში მითითებულ ლიანდაგზე (ლიანდაგის მონაკვეთზე) მოძრავი შემადგენლობის მიწოდებას. ასეთ შემთხვევაში ვაგონის (კონტეინერის) მიწოდების ან გამოყვანის დაყოვნების, აგრეთვე ტვირთის შენახვის, დაცვისა და გადაზიდვის შესახებ მიღებული განაცხადის შეუსრულებლობის გამო ქონებრივი პასუხისმგებლობა ეკისრება სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის (მისი მონაკვეთის) მფლობელს.

მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია ამ ნორმების საფუძველზე შედგენილი აქტები, რაც მისი კუთვნილი ლიანდაგის ექსპლოატაციისათვის ვარგის მდგომარეობას ადასტურებს.

სასამართლომ მიიჩნია, რომ საფასურის განსაზღვრის შესახებ მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი დასკვნები დაუსაბუთებელია, რადგან საფასურის განსაზღვრისას გათვალისწინებული არ არის ისეთი მნიშვნელოვანი ფაქტობრივი გარემოება, როგორიცაა ლიანდაგების მდგომარეობა, რომლის გამოც მისი დანიშნულებისამებრ ექსპლოატაცია შესაძლებელი არ არის და მათზე ვაგონების მოძრაობა შეუძლებელია. ჯ-----ის მიერ ანალოგებად გამოყენებული რკინიგზის ტარიფები და შ-- ვ-----სთან დადებული ვაგონების მომსახურების ხელშეკრულებით განსაზღვრული საფასური არ არის სადაო ურთიერთობის იდენტური, რადგან ვ-----სთან დადებული ხელშეკრულების შინაარსის მიხედვით (ხელშეკრულების 2.3.1 პუნქტი), ვაგონები განთავსებულია სარკინიგზო ჩიხში და ხელშეკრულებით გათვალისწინებულია მათი ლიანდაგებზე და ჩიხში გადაადგილების პროცედურები. ანალოგად მითითებული ს-----ის მიერ დაწესებული ტარიფი ასევე შეეხება ექსპლოატაციისათვის ვარგის, ნორმალურ მდგომარეობაში მყოფ სარკინიგზო ლიანდაგზე და ჩიხში ვაგონების განთავსებას.

შ-- რ-----ს კუთვნილი ლიანდაგი და სარკინიგზო ჩიხი ექსპლოატაციისათვის უვარგის მდგომარეობაშია, რელსების ინფრასტრუქტურა

ხანგრძლივი დროის განმავლობაშია მნიშვნელოვნად დაზიანებულია და მას მისასვლელი ლიანდაგის ფუნქციის შესრულება არ შეუძლია. ეს გარემოება მასზე ვაგონების განთავსების საფასურს ამცირებს, რადგან ლიანდაგის დაზიანების გამო მასზე ვაგონების განთავსების ისეთივე მომსახურების გაწევა შესაძლებელი არ არის, როგორც ს-----ა გასწევს ან როგორც გათვალისწინებულია შ-- ვ-----სთან დადებული ხელშეკრულებით.

სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2018 წლის 2 აპრილის დასკვნით ვაგონების დგომის საფასური განსაზღვრულია ლიანდაგის დაზიანების ფაქტი გამო, მაგრამ ეს დასკვნა დასაბუთებული არ არის. მასში არ არის მითითებული რა ანალოგების საფუძველზე დადგინდა მიწის ნაკვეთის საიჯარო ფასი -

1 მეტრი ლიანდაგის საიჯარო ფასი 160 ლარი.

„სარკინიგზო კოდექსის“ 30-ე მუხლის მე-8 პუნქტის მიხედვით, სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგი, მისი ტექნიკური ნაგებობა და მოწყობილობა უნდა უზრუნველყოფდეს ტვირთის რიტმულ დატვირთვა-გადმოტვირთვას, სამანევრო სამუშაოების განხორციელებას გადაზიდვის მოცულობის შესაბამისად და მოძრავი შემადგენლობის რაციონალურ გამოყენებასა და დაცულობას. მოსარჩელის კუთვნილი ლიანდაგი ამ მოთხოვნებს ვერ აკმაყოფილებს, რის გამოც მისი მომსახურების საფასური რკინიგზის ანალოგიურ მომსახურების საფასურზე მცირეა.

საქართველოს რკინიგზაზე გამგზავნ სადგურში; ჯამში მსვლელობის გზაზე და დანიშნულების სადგურში კლიენტის მიზეზით 24 საათზე მეტი მომსახურებისას თითოეულ დაწყებულ დღე-ღამეზე რკინიგზის დამატებითი მომსახურების საფასური შეადგენს: რკინიგზის ინვენტარული პარკის ცარიელი საქარხნო სარემონტო სატვირთო ვაგონისათვის, საკუთარი: ვაგონისთვის, საკუთარ ღერძებზე მოძრავი შემადგენლობის ერთეულისთვის, სამომსახურეო-ტექნიკური ვაგონისთვის – 50 ლარს. კლიენტის მისასვლელ ლიანდაგში ეს საფასურები დაერიცხება კონტეინერებს, თუ ერთ-ერთი ვაგონი ან კონტეინერი რკინიგზის კუთვნილებაა. კლიენტის მიზეზით მსვლელობის გზაზე ტვირთის გადაზიდვის დაყოვნებისას, გარდა მსვლელობის გზაზე სარკინიგზო- საბორნე გადასასვლელი სადგურის მომსახურებისას, იმ შემთხვევაში, თუ დანიშნულების სადგური არ წარმოადგენს საქართველოს რკინიგზის სადგურს, მაშინ რკინიგზის დამატებითი მომსახურების საფასურის დარიცხვა იწყება თითოეულ დაწყებულ დღე-ღამეზე დაყოვნების პირველივე საათიდან, ამ პუნქტით განსაზღვრული საფასურის შესაბამისად.

ამდენად, სატარიფო პოლიტიკის მიხედვით, ლიანდაგზე ვაგონის დგომის საფასური განისაზღვრება ლიანდაგზე მისი დგომის დროის მიხედვით ყოველდღიურად. სატარიფო პოლიტიკის მიხედვით, ტარიფი განისაზღვრება თითოეული ვაგონის ლიანდაგზე დგომისათვის.

სასამართლომ მიიჩნია, რომ შ-- კ-----ის დასკვნაში აღწერილია კონკრეტულად რომელ ანალოგებთან შედარებით დადგინდა ლიანდაგით დაკავებული მიწის ნაკვეთის საიჯარო ფასი, შეფასებულია ლიანდაგების ფაქტობრივი მდგომარეობა და მისი საექსპლოატაციო პირობები. მართალია, დასკვნაში მითითებულია ტერმინი საიჯარო ფასი, თუმცა ეს ტერმინოლოგიური განსაზღვრება თავისი არსით ლიანდაგზე ვაგონის განთავსების მომსახურების საფასურის გულისხმობს.

დასკვნით განსაზღვრულია ლიანდაგების იჯარის საფასური და არა თითოეული ვაგონის დგომის საფასური. მოსარჩელის კუთვნილ ორ ლიანდაგზე განთავსებულია მხოლოდ შ-- ჯ---- ქ-----ს კუთვნილი ვაგონები, რის გამოც ამ ლიანდაგების საიჯარო საფასური ფაქტობრივად მოიცავს მოპასუხის კუთვნილი ყველა ვაგონის დგომის საერთო ჯამურ საფასურს.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას

- ჯ-----ის დასკვა (ს.ფ. 95-101. ტომი 1)
- ვაგონმშენებლ კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულების ასლი (ს.ფ. 108-111. ტომი 1)
- ს-----ს 2016 წლის დასკვნა (ს.ფ. 185-187. ტომი 2)
- ს-----ს 2018 წლის დასკვნა (ს.ფ. 86-91. ტომი 2)
- შ-- კ-----ის დასკვნა (ს.ფ. 141-159. ტომი 2)
- აუდიტის დასკვნები (ს.ფ. 54-56. ტომი 2)
- ლიანდაგის შემოწმების აქტები (ს.ფ. 57-82. ტომი 2)

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით:

2.4. სასამართლოს მიაჩნია, რომ მხარეებს შორის სამართლებრივი ურთიერთობა უსაფუძვლო გამდიდრების წესებიდან არ გამომდინარეობს.

დავა შეეხება სარკინიგზო დანიშნულების ლიანდაგზე სარკინიგზო ჩიხში ვაგონების განთავსების საფასურის დაკისრებას. სარკინიგზო ურთიერთობები მოწესრიგებულია სპეციალურად ამ სფეროს მარეგულირებელი ნორმატიული აქტით - საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით, რომლის 1-ლი მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად, ეს კოდექსი განსაზღვრავს სარკინიგზო ტრანსპორტის ფუნქციონირების ეკონომიკურ, სამართლებრივ, ორგანიზაციულ და ტექნოლოგიურ საფუძვლებს, მის ადგილსა და როლს საქართველოს ეკონომიკასა და სოციალურ სფეროში, აწესრიგებს რკინიგზის მომსახურებით სარგებლობისას წარმოშობილ სამართლებრივ ურთიერთობებს და ადგენს მათ მონაწილეთა უფლება-მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობას.

შ-- რ-----ს საკუთრებაშია სარკინიგზო ლიანდაგი, სარკინგზო ჩიხი,

რის გამოც ამ ქონებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებზე ვრცელდება სარკინიგზო კოდექსი, რადგან ეს კოდექსი მხოლოდ ს-----ასთან წარმოშობილ სამართალურთიერთობებს არ აწესრიგებს.

სარკინიგზო კოდექსის 30-ე მუხლის მიხედვით, 1. სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგი წარმოადგენს ცალკეულ პირთა მომსახურებისათვის განკუთვნილ ლიანდაგს, რომელიც სარკინიგზო ქსელთან დაკავშირებულია უწყვეტი რელსის ლიანდაგით და რკინიგზის, ტვირთგამგზავნის (ტვირთმიმღების) ან სხვა პირის მფლობელობაშია. 2. სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის მიერთება სარკინიგზო ქსელთან ხორციელდება რკინიგზის ნებართვით, ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოებთან შეთანხმებით. 3. სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგისა და ვაგონის (კონტეინერის) დატვირთვისთვის, გადმოტვირთვისა და გაწმენდისთვის განკუთვნილი მოწყობილობების მშენებლობა და რეკონსტრუქცია ხორციელდება რკინიგზასთან შეთანხმებით. 4. სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის სალიანდაგო მოწყობილობებისა და ტექნიკური ნაგებობების კონსტრუქცია და მდგომარეობა უნდა შეესაბამებოდეს სამშენებლო მოთხოვნებს და უზრუნველყოფდეს საერთო სარგებლობის სარკინიგზო ლიანდაგზე ვაგონის (კონტეინერის) გატარებას ტექნიკური დატვირთვის დადგენილი ნორმების შესაბამისად, ხოლო ამ ლიანდაგის რკინიგზის ლოკომოტივით მომსახურებისას – რკინიგზის მიერ გამოყოფილი ლოკომოტივის გატარებას.

ამ კოდექსის 31-ე მუხლით დადგენილია სარკინიგზო ლიანდაგის ექსპლუატაციის წესები. ამ მუხლის მე-10 პუნქტის მიხედვით, ტვირთგამგზავნის (ტვირთმიმღების) მომსახურების წესი, რომელსაც სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის ფარგლებში ჰყავს ერთი ან რამდენიმე ტვირთგამგზავნი (ტვირთმიმღები) – კონტრაჰენტი და აქვს თავისი საწყობები ან მასთან მიერთებული სარკინიგზო ლიანდაგები, განისაზღვრება უშუალოდ კონტრაჰენტსა და იმ ტვირთგამგზავნს (ტვირთმიმღებს) შორის დადებული ხელშეკრულებით, რომელსაც ეკუთვნის სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგი და ამ ლიანდაგის მომსახურე სამანევრო საშუალებები. ამ ხელშეკრულებით განსაზღვრული მომსახურების საფასური არ უნდა აღემატებოდეს რკინიგზის მიერ ანალოგიური მომსახურებისთვის დადგენილ საფასურს. ამ მუხლის 15-ე პუნქტის მიხედვით, რკინიგზისაგან მიღებული დატვირთული და დაცლილი ვაგონის (კონტეინერის) დაცვა სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე ხორციელდება მიმღები მხარის საშუალებებითა და ხარჯით. 16. სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე ვაგონის (კონტეინერის) ყოფნის დრო გამოითვლება „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად. 17. რკინიგზის სამანევრო საშუალებებით სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის მომსახურებისას ვაგონის (კონტეინერის) დატვირთვა-გადმოტვირთვის დრო

გამოითვლება ვაგონის (კონტეინერის) დატვირთვაგადმოტვირთვის ადგილზე

მისი ფაქტობრივი მიწოდების მომენტიდან რკინიგზის სადგურის მიერ ტვირთგამგზავნისაგან (ტვირთმიმღებისაგან) ვაგონის (კონტეინერის) გასაყვანად მზადყოფნის შესახებ შეტყობინების მიღების მომენტამდე. 18. ვაგონის (კონტეინერის) ყოფნის დრო იმ სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე, რომელსაც არ ემსახურება რკინიგზის სამანევრო საშუალებები, გამოითვლება ამ ვაგონის (კონტეინერის) გადაცემის მომენტიდან იმ ლიანდაგზე დაბრუნების მომენტამდე, რომელზედაც მხარეთა შორის ხორციელდება მისი მიღება-ჩაბარება. 19. ვაგონის (კონტეინერის) სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე და ამ ლიანდაგიდან გადაცემის პირობები, ტვირთის მიწოდების ადგილი და წესი განისაზღვრება ვაგონების (კონტეინერების) მიწოდება-გამოყვანის ხელშეკრულებით. 20. ტვირთგამგზავნის (ტვირთმიმღების) და რკინიგზას უფლება არა აქვთ, საკუთარი ტვირთის გადასაზიდად, შესანახად და დასატვირთად მფლობელის უნებართვოდ გამოიყენონ ის ვაგონი (კონტეინერი), რომელიც მათ არ ეკუთვნის. 21. სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციისა და ვაგონების (კონტეინერების) მიწოდება გამოყვანის ხელშეკრულებები იდება არანაკლებ 3 წლის ვადით.

სარკინიგზო კოდექსის 31-ე მუხლის 19-ე პუნქტის შინაარსიდან გამომდინარე, ვაგონის (კონტეინერის) სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე განთავსების შესახებ მხარეებს შორის არსებული ურთიერთობა სახელშეკრულებო ურთიერთობაა, სასამართლოს მიაჩნია, რომ თავისი არსით ეს ურთიერთობა მიბარების სახელშეკრულებო ურთიერთობაა, რადგან სარკინიგზო კოდექსის 31-ე მუხლის 15-ე პუნქტით გათვალისწინებულია რკინიგზისაგან მიღებული დატვირთული და დაცლილი ვაგონის (კონტეინერის) დაცვა, რაც ამავე ნორმის მიხედვით სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგზე ხორციელდება მიმღები მხარის საშუალებებითა და ხარჯით, შენახვის და ნივთის მოვალის ვალდებულება კი მიბარების ხელშეკრულებისთვისაა დამახასიათებელი.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 763-ე მუხლის მიხედვით, მიბარების ხელშეკრულებით შემნახველი კისრულობს შეინახოს მიმბარებლის მიერ მისთვის ჩაბარებული მოძრავი ნივთი. მიბარების ხელშეკრულების არსია მოძრავი ნივთის დროებით გადაცემა მის შენახვის, მოვლა-პატრონობის ვალდებულებით.

სასამართლომ მიჩნია, რომ უსაფუძვლოა სარჩელის საწინააღმდეგოდ ნაკლიანი ნივთის მიღებაზე მითითება. მოპასუხის განმარტებით, ვაგონები ლიანდაგზე განთავსებული 1990-იანი წლებიდან, კიდრე სარკინიგზო ქსელი მოსარჩელის საკუთრება გახდებოდა, მან საკუთრებაში ნაკლიანი ნივთი მიიღო, რაზეც პრეტენზია არ განუცხადებია, შესაბამისად, ანაზღაურების მოთხოვნის უფლება არ გააჩნია. სასამართლომ აღნიშნა, რომ ნასყიდობის ხელშეკრულებაში გამყიდველის არსებითი ვალდებულებაა მყიდველისათვის უფლებრივი და ნივთობრივი ნაკლის არმქონე ნივთის გადაცემა. ნივთის ნაკლი გამყიდველსა და მყიდველს შორის უფლება-მოვალეობებს წარმოშობს და მესამე პირის

უფლებებზე გავლენას არ ახდენს. მოპასუხე ლიანდაგზე ვაგონების განთავსებას ნივთობრივ ნაკლად მიიჩნევს. სასამართლომ მიიჩნია, რომ ამ შემთხვევაში ნივთობრივი ნაკლი სახეზე არ არის, რადგან ლიანდაგზე ვაგონების განთავსება ლიანდაგის ჩვეულებრივი დანიშნულებით სარგებლობაზე მიუთითებს და მის ვარგისიანობას არ ამცირებს.

სასამართლოს განმარტებით უსაფუძვლო გამდიდრების წესების ზოგადი საფუძვლები დადგენილია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 976-ე მუხლით, რომლის 1-ლი ნაწილის „ა“ პუნქტის მიხედვით, პირს, რომელმაც სხვას ვალდებულების შესასრულებლად რაიმე გადასცა, შეუძლია მოსთხოვოს ვითომ-კრედიტორს (მიმღებს) მისი უკან დაბრუნება, თუ: ვალდებულება გარიგების ბათილობის ან სხვა საფუძვლის გამო არ არსებობს, არ წარმოიშობა ან შეწყდა შემდგომში. მოსარჩელე ანაზღაურებას მოითხოვს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 982-ე მუხლის საფუძველზე, რომლის მიხედვით, 1. პირი, რომელიც ხელყოფს მეორე პირის სამართლებრივ სიკეთეს მისი თანხმობის გარეშე განკარგვის, დახარჯვის, სარგებლობის, შეერთების, შერევის, გადამუშავების ან სხვა საშუალებით, მოვალეა აუნაზღაუროს უფლებამოსილ პირს ამით მიყენებული ზიანი. 2. ბათილი განკარგვის შემთხვევაში უფლებამოსილ პირს შეუძლია ხელმოფისაგან მოითხოვოს დაუყოვნებლივი ანაზღაურება.

უსაფუძვლო გამდიდრების წესების გამოყენება ხორციელდება გარკვეულწილად სუბსიდიურად სხვა მოთხოვნის უფლების საფუძვლებთან ერთად. უსაფუძვლო გამდიდრების მომწესრიგებელი ნორმები ავსებს სამართლებრივი დაცვის ხარვეზებს, მას აქვს განვრცობის ფუნქცია. მოთხოვნის სამართლებრივი საფუძვლის განსაზღვრის დროს უნდა შემოწმდეს შემდეგი საკითხები: სადაო ურთიერთობაში არსებობს თუ არა

- ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოთხოვნის უფლებები;
- დავალების გარეშე სხვისი საქმის წარმოებიდან გამომდინარე მოთხოვნის უფლებები;
- დელიქტიდან გამომდინარე მოთხოვნის უფლებები;
- მოთხოვნის უფლება სანივთო სამართლის მიხედვით (საკუთრება, მფლობელობა,);
- უსაფუძვლო გამდიდრებიდან გამომდინარე მოთხოვნის უფლებები.

უსაფუძვლო გამდიდრების წესების სუბსიდიური ბუნება იმაში არ მდგომარეობს, რომ იგი დამოუკიდებლად არის მოთხოვნის საფუძველი და გამოიყენება ისეთ შემთხვევაში, როცა მოთხოვნას სხვა სამართლებრივი საფუძველი არ გააჩნია. ასევე შესაძლებელია ერთდროულად სხვა მოთხოვნის საფუძვლებთან ერთად სადაო ურთიერთობა უსაფუძვლო გამდიდრების წესებითაც მოწესრიგდეს, რიგ შემთხვევებში ასეთ შესაძლებლობას კანონი პირდაპირ ითვალისწინებს.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 327-ე მუხლის თანახმად, 1.

ხელშეკრულება დადებულიად ითვლება, თუ მხარეები მის ყველა არსებით პირობაზე შეთანხმდნენ საამისოდ გათვალისწინებული ფორმით. 2. არსებითად ჩაითვლება ხელშეკრულების ის პირობები, რომლებზედაც ერთ-ერთი მხარის მოთხოვნით მიღწეულ უნდა იქნეს შეთანხმება, ანდა რომლებიც ასეთად მიჩნეულია კანონის მიერ. ამ ნორმის მიხედვით, ხელშეკრულება დადებულიად ითვლება, თუ ხელშეკრულების არსებით პირობებზე შეთანხმება მიღწეულია შესაბამისი ფორმით. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 69-ე მუხლის მიხედვით, 1. გარიგება შეიძლება დაიდოს ზეპირად ან წერილობითი ფორმით. 2. გარიგება წერილობითი ფორმით შეიძლება დაიდოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევებში ან მხარეთა შეთანხმებით.

სასამართლომ მიიჩნია, რომ ამ შემთხვევაში მხარეებს შორის არსებობდა მიზარების სახელშეკრულებო ურთიერთობა, რომლის წერილობითი ფორმის დაუცველობა ხელშეკრულების არარსებობას არ ნიშნავს, ხელშეკრულების ბათილობას არ იწვევს, რის გამოც მხარეებს შორის წამოჭრილი დავა ვაგონების დგომის საფასურის დაკისრების შესახებ მიზარების წესებით უნდა გადაწყდეს. სარკინიგზო კოდექსის მიხედვით ლიანდაგზე, სარკინიგზო ჩიხში ვაგონების განთავსება სახელშეკრულებო ურთიერთობაა, რომლისათვის რაიმე სპეციალური ფორმის დაცვა სავალდებულო არ არის.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 764-ე მუხლის მიხედვით, 1. მიზარება უსასყიდლოა, თუ შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული. თუ შემნახველი ახორციელებს შენახვას სამეწარმეო საქმიანობის ფარგლებში, მაშინ საზღაური დუმილითაც შეთანხმებულად ჩაითვლება. 2. თუ საზღაურის ოდენობა არ არის განსაზღვრული, მაშინ ტარიფების არსებობისას შეთანხმებულად მიიჩნევა სატარიფო განაკვეთი, ხოლო ტარიფების არარსებობისას – ჩვეულებრივი საზღაური.

შ-- რ----- მის კუთვნილ ლიანდაგზე ვაგონების განთავსებას ახორციელებს სამეწარმეო საქმიანობისათვის, რის გამოც მიზარება სასყიდლიანია. მხარეებს შორის საზღაურის ოდენობა შეთანხმებული არ არის. ასეთ შემთხვევაში კანონი ითვალისწინებს საზღაურის განსაზღვრის ორ გზას: საზღაურის განსაზღვრას სატარიფო განაკვეთით, ხოლო ასეთი ტარიფის არარსებობისას ჩვეულებრივი საზღაურით.

„საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის“ 50-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის მიხედვით, ამ კოდექსის 25-ე მუხლის მე-4 ნაწილით, 29-ე, 36-ე (გარდა სამგზავრო მატარებლის გაჩერების დროის გადამეტებისა) და 48-ე მუხლებით გათვალისწინებულ შემთხვევებში ტვირთგამგზავნი (ტვირთმიმღები) ან ექსპედიტორი, რკინიგზის მიერ მასთან დადებული ხელშეკრულების შესაბამისად, გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილის რკინიგზის სადგურებში (სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგების ჩათვლით) თითოეული ვაგონით (დახურული, ნახევარვაგონი, პლატფორმა) სარგებლობისათვის რკინიგზას

უხდის შესაბამის საფასურს. საფასურის ოდენობა განისაზღვრება „რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკით“ დადგენილი წესით. სარკინიგზო კოდექსის 10-ე მუხლის მიხედვით, საკრინიგზო ლიანდაგზე ტვირთგამგზავნის მომსახურების საფასური არ უნდა აღემატებოდეს რკინიგზის მიერ ანალოგიური მომსახურებისათვის დადგენილ საფასურს.

ამდენად, რკინიგზის მიერ დადგენილი მსგავსი მომსახურების ტარიფი ზღვრული ტარიფია, რადგან სხვა სარკინიგზო ლიანდაგის მფლობელს გაზრდილი ტარიფის მოთხოვნა არ შეუძლია. ამ ნორმის შინაარსიდან გამომდინარე რკინიგზის მიერ დადგენილი ტარიფი არ არის საზოგადოებრივი მომსახურებისათვის დაწესებული ტარიფი. სხვა შემთხვევებში ამ ურთიერთობის თავისებურების გათვალისწინებით შეიძლება განისაზღვროს საფასური რკინიგზის მიერ დადგენილი ტარიფის ფარგლებში.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 775-ე მუხლის მიხედვით, თუ მიზარება სასყიდლიანია, მაშინ მიმზარებელი მოვალეა ხელშეკრულების შეწყვეტისას შემნახველს გადაუხადოს დათქმული საზღაური.

შ-- რ-----ს კუთვნილი ლიანდაგი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისათვის ვარგის მდგომარეობაში არ არის, მასზე ვაგონების მოძრაობა შეუძლებელია და მას მისასვლელი ლიანდაგის ფუნქციის შესრულება არ შეუძლია. ლიანდაგის და სარკინიგზო ჩიხის ექსპლოატაციისათვის ვარგისი მდგომარეობის უზრუნველყოფა სარკინიგზო კოდექსის 30-ე მუხლის მე-4 პუნქტის მიხედვით მესაკუთრის ვალდებულებაა.

სასამართლომ მიიჩნია, რომ ამ ვალდებულების შეუსრულებლობის გამო მოსარჩელე არ არის უფლებამოსილი მოითხოვოს ვაგონების დგომის საფასური ისეთივე მომსახურებისათვის, რაც ს-----ის მიერ ხორციელდება მის ლიანდაგებზე ვაგონების დგომისათვის ან თავად შ-- რ-----ს მიერ შ-- ვ-----ი კომპანიისათვის. ამდენად, ლიანდაგების მნიშვნელოვანი დაზიანების გამო მსგავსი მომსახურებისათვის ბაზრის შესაბამის სფეროში არსებული ჩვეულებრივი ტარიფი უნდა შემცირდეს.

სარკინიგზო კოდექსის მიხედვით, ლიანდაგზე ვაგონების განთავსების საფასური განისაზღვრება თითოეული ვაგონისათვის დგომის ყოველი დღისათვის. სასამართლო აღნიშნავს, რომ სადაო ლიანდაგებზე განთავსებულია მხოლოდ მოპასუხის კუთვნილი ვაგონები, რის გამოც შ-- კ-----ის მიერ განსაზღვრული ლიანდაგების საიჯარო საფასურის მიხედვით უნდა განისაზღვროს მოპასუხის კუთვნილი ყველა ვაგონის დგომის საფასური. ამასთან, სარკინიგზო კოდექსის მიხედვით ვაგონების დგომის საფასური განისაზღვრება დგომის ყოველი დღისათვის, რის გამოც საფასურის გაანგარიშების დროს გათვალისწინებული უნდა იქნას არა სრული თვე, არამედ

სასარჩელო მოთხოვნაში მითითებული თვის შესაბამისი დღეების რაოდენობა.

მოსარჩელე მოითხოვს საფასურის დაკისრებას 2012 წლის 21 სექტემბრიდან 2017 წლის 5 ივნისამდე პერიოდისათვის. 2012 წლის განმავლობაში საფასური მოთხოვნილია 3 თვის და 9 დღის მანძილზე (5114.94 ლარი). 2013-2016 წლებში საფასურია 74 400 ლარი. 2017 წლის საფასური მოთხოვნილია 5 თვის და 5 დღის განმავლობაში – 8008.3 ლარი. საერთო ჯამში მითითებულ პერიოდში გადასახდელია 87 523.24 ლარი.

3. სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები

ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები

3.1.1. აპელანტის განმარტებით საქმეში წარმოდგენილია 2011-2018 წლებში შედგენილი დეფექტური აქტები და სხვა მტკიცებულებები, რითაც დასტურდება, რომ მისასვლელი სალიანდაგო ქსელი კერძოდ, მე-7 და მე-8 ლიანდაგი, სადაც ვაგონები იყო განთავსებული, მთელი იმ პერიოდის განმავლობაში, რაც ის მოსარჩელე საზოგადოების საკუთრებაშია მწყობრიდან არის გამოსული, დაკარგული აქვს მისასვლელი ლიანდაგის ფუნქცია, კერძოდ, არ აკმაყოფილებს საქართველოს „სარკინიგზო კოდექსით“ დადგენილ მოთხოვნებს და შესაბამისად, მისი ექსპლოატაცია და მასზე ვაგონების უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველყოფა არის შეუძლებელი. გარდა ამისა, აპელანტი სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის საფუძვლად მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ მხარეების უფლებრივ წინამორბედებს შორის არსებობდა უსასყიდლო მიბარების შესახებ შეთანხმება, რაც შესაბამისი პრეტენზიის არ არსებობის შესახებ მათ შორის წარმოშობილ ურთიერთობაზეც ვრცელდება.

4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების დასაბუთება

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლო ამოწმებს გადაწყვეტილებას სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით. ამავე მუხლის მეორე ნაწილის შესაბამისად, სამართლებრივი თვალსაზრისით შემოწმებისას სასამართლო ხელმძღვანელობს 393-ე და 394-ე მუხლების მოთხოვნებით.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 386-ე მუხლის შესაბამისად, თუ სააპელაციო საჩივარი დასაშვებია და საქმე პირველი ინსტანციის სასამართლოს არ უბრუნდება, სააპელაციო სასამართლო თვითონ იღებს გადაწყვეტილებას საქმეზე. იგი თავისი განჩინებით უარს ამბობს სააპელაციო საჩივრის დაკმაყოფილებაზე ან გასაჩივრებული გადაწყვეტილების შეცვლით იღებს ახალ გადაწყვეტილებას.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 390-ე მუხლის საფუძველზე სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, რომლითაც საქმე ხელმეორედ არ წყდება არსებითად, მიიღება განჩინების ფორმით. განჩინება სამოტივაციო ნაწილის ნაცვლად უნდა შეიცავდეს მოკლე დასაბუთებას გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების ან უცვლელად დატოვების შესახებ.

4.1. ფაქტობრივი და სამართლებრივი დასაბუთება:

4.1.1. წარმოდგენილი სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში გასაჩივრებული გადაწყვეტილების მართებულობა უნდა შემოწმდეს იმ თვალსაზრისით, რომ მხარეებს შორის არსებული მიზარების სახელშეკრულებო ურთიერთობა, რაც მოპასუხის საკუთრებაში არსებული ვაგონების მოსარჩელის საკუთრებაში რეგისტრირებულ სარკინიგზო ლიანდაგებზე განთავსებას გულისხმობდა, წარმოუშობდა თუ არა მოპასუხეს მოსარჩელის სასარგებლოდ მიზარების საზღაურის გადახდის ვალდებულებას, ანუ, მხარეებს შორის არსებული სახელშეკრულებო ურთიერთობა ატარებდა სასყიდლიანი თუ უსასყიდლო ხასიათს.

საქმეში წარმოდგენილი მტკიცებულებებით დადასტურებულია და სადავოდ არ ხდება, რომ:

- 05.01.2012 წლიდან საჯარო რეესტრში შ-- „რ-----ს“ საკუთრების რეგისტრირებულია რკინიგზის ჩიხებზე საკადასტრო კოდით 0-----. საკუთრების წარმოშობის საფუძველს წარმოადგენს 27.12.2011 წლის აქტივების ნასყიდობის შესახებ ხელშეკრულება, შ-- ქ-----ის საწესდებო კაპიტალის შესავსებად შენატანის შესახებ სანოტარო აქტი და 24.09.2005 წლის ნასყიდობის ხელშეკრულება.

- 21.09.2012 წელს ერთი მხრივ სს „საქართველოს რკინიგზას“ და მეორე მხრივ შ-- „რ-----ს“ (ამჟამად შ-- ჯ--- ქ-----) შორის გაფორმდა მოძრავი ქონების მიღება-ჩაბარების აქტი, რომლის მიხედვითაც სს „საქართველოს რკინიგზამ“ შ-- „რ-----ს“ განსაზღვრულ ადგილზე მიტანით ან/და იმჟამიდანელი განლაგების ადგილზე შენახვის უზრუნველყოფით შ-- ი-----ის 2010 წლის 15 ივნისის და 17 სექტემბერის აუდიტორული დასკვნებით დადასტურებული 2241 ერთეული სხვადასხვა ტიპის სატვირთო ვაგონი გადასცა, რომელთა ნარჩენი ღირებულება გადაცემის მომენტისთვის 8 572 678,75 ლარით განისაზღვრა.

- სს „საქართველოს რკინიგზის“ 2012 წლის 20 სექტემბერის #0----- ბრძანებით შ-- „რ-----ის“ კაპიტალში შეტანილი იქნა შ-- „ი-----ის“ 2012 წლის 17 სექტემბერის აუდიტორული დასკვნით განსაზღვრული ქონება.

- შ-- „ჯ--- ქ-----ს“ კუთვნილი 47 ცალი ვაგონი შ-- „რ-----ს“

საკუთრებაში რეგისტრირებულ ლიანდაგებზე განთავსებულია ვაგონებზე შ-- „ჯ---- ქ-----ს“ საკუთრების უფლების წარმოშობამდე, კერძოდ, 21.09.2012 წლამდე.

განსახილველ შემთხვევაში შ-- „რ-----“ შ-- „ჯ---- ქ-----ს“ მისი ქონებით სარგებლობისთვის დაგროვილი დავალიანებას ედავება. საგულისხმოა აღნიშნოს, რომ გასაჩივრებული გადაწყვეტილებით სასამართლომ დადასტურებულად მიიჩნია რა მოსარჩელის საკუთრებაში არსებული სარკინიგზო ჩიხის დაზიანების ფაქტი, სადაც განთავსებული იყო მოპასუხის კუთვნილი მოძრავი ქონება სასამართლო ზიანის ოდენობის გამოთვლისას დაეყრდნო არა მოსარჩელე მხარის მიერ წარდგენილ ექსპერტიზის დასკვნებს, რომლითაც ის თითოეული ვაგონის ლიანდაგზე დგომის ყოველი დღისთვის 10 ლარს ითხოვდა, არამედ მოპასუხე მხარის მიერ საქმეში წარმოდგენილ შ-- „კ-----“ დასკვნას, რომლითაც ლიანდაგების მდებარეობის და მახასიათებლების (მათ შორის დაზიანების) გათვალისწინებით წლიური საიჯარო ქირა განსაზღვრულია 18 600 ლარის ოდენობით.

სააპელაციო პალატა ყურადღებას ამახვილებს იმ გარემოებაზე, რომ გასაჩივრებული გადაწყვეტილებით დადასტურებულად მიჩნეული გარემოება მასზედ, რომ შ-- „რ-----ს“ საკუთრებაში არსებული ლიანდაგები დაზიანებულ მდგომარეობაშია სააპელაციო წესით სადავო არ გამხდარა. მოცემულ შემთხვევაში საყურადღებოა ის გარემოება, რომ მართალია მოპასუხის შედავების საფუძველზე სასამართლომ დადასტურებულად მიიჩნია მოსარჩელის საკუთრებაში არსებული ლიანდაგების დაზიანების ფაქტი და ამ ლიანდაგებით სარგებლობის საზღაური სწორედ მოპასუხე მხარის მიერ წარდგენილი აუდიტორული დასკვნის საფუძველზე მისი დაზიანების ხარისხის გათვალისწინებით განსაზღვრა, თუმცა წარმოდგენილი სააპელაციო საჩივრით მოპასუხე აპელანტი დაზიანებული ლიანდაგით სარგებლობისთვის მისთვის ანაზღაურების ვალდებულების დაკისრებას მაინც გამორიცხავს იმაზე მითითებით, რომ მხარეების უფლებრივ წინამორბედებს შორის ვაგონების უსასყიდლო მიბარებაზე შეთანხმება არსებობდა, ამასთან, ის ფაქტობრივი მოცემულობა, რომ ლიანდაგების საკუთრებაში მიღების შემდეგ მოსარჩელე მხარეს ლიანდაგებზე მოპასუხის ვაგონების დგომასთან დაკავშირებით მის მიმართ არანაირი პრეტენზია არ ჰქონია, აღნიშნულით ის მისი უფლებრივი წინამორბედის მიერ გამოვლენილ ნებას უსასყიდლო მიბარების შესახებ დაეთანხმა. სააპელაციო პალატა ვერ გაიზიარებს მოპასუხე აპელანტის აღნიშნულ მსჯელობას და ამ მიმართებით ყურადღებას ამახვილებს სამოქალაქო კოდექსის 764-ე მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებულ დანაწესზე, რომლის მიხედვითაც მიბარება უსასყიდლოა, თუ შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული. თუ შემნახველი ახორციელებს შენახვას სამეწარმეო საქმიანობის ფარგლებში, მაშინ საზღაური დუმილითაც შეთანხმებულად ჩაითვლება. ამდენად, ნორმის პირველი ნაწილის მეორე წინადადება სამეწარმეო საქმიანობის განხორციელების ფარგლებში

განხორციელებული მიბარებისას სასყიდლიანი მიბარების პრეზუმფციას ადგენს. სააპელაციო პალატა ხაზგასმით შენიშნავს, რომ მოპასუხე აპელანტს არ გაუქარწყლებია სამოქალაქო კოდექსის 764-ე მუხლით დადგენილი პრეზუმფცია სამეწარმეო საქმიანობის განხორციელების ფარგლებში განხორციელებული მიბარებისას ურთიერთობის სასყიდლიანობის შესახებ. მას არ მიუთითებია სპეციალურ შეთანხმებაზე, რომლითაც მხარეები კანონისგან განსხვავებული ურთიერთობის წესი დაადგინეს. აღსანიშნავია, რომ მოპასუხე აპელანტი მის წინააღმდეგ მოქმედი პრეზუმირებული ფაქტის გაქარწყლებას მისივე ახსნა-განმარტებით იმაზე მითითებით შეეცადა, რომ მხარეების უფლებრივ წინამორბედებს შორის მიბარებიდან გამომდინარე ანგარიშსწორება არ განხორციელებულა, რასაც არ დაეთანხმა მოწინააღმდეგე მხარე და ამის საპირისპიროდ საქმეში წარმოდგენილ სს „ქ-----ის“ წერილზე მიუთითა, სადაც ეს უკანასკნელი მიუთითებს, რომ უსასყიდლო მიბარების შესახებ არც ერთ იურიდიულ პირთან შეთანხმებული არ ყოფილა.

პალატა განმარტავს, რომ ერთ-ერთი მხარის ახსნა-განმარტება, თუ მას არ ეთანხმება მოწინააღმდეგე მხარე, მხოლოდ იმ შემთხვევაში შეიძლება ჩაითვალოს სადავო სამართლებრივი ურთიერთობის არსებობისა თუ საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე ფაქტობრივ გარემოებათა დამადასტურებელ მტკიცებულებად, თუ იგი დასტურდება საქმეში არსებული სხვა მტკიცებულებების ყოველმხრივი, სრული და ობიექტური განხილვის შედეგად. წინააღმდეგ შემთხვევაში მხარის მიერ მიცემული ნებისმიერი ახსნა-განმარტება სადავო ურთიერთობის ან საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე ფაქტობრივ გარემოებათა დამადასტურებელ უტყუარ მტკიცებულებად უნდა მიგვეჩნია, რაც ეწინააღმდეგება საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 105-ე მუხლით დადგენილ პრინციპებს. ამდენად, იმ პირობებში, როდესაც მოპასუხე აპელანტის მიერ მისივე ახსნა-განმარტების გარდა მითითებული ვერ იქნა ვერც ერთ სამართლებრივად წონად მტკიცებულებაზე, რაც სამოქალაქო კოდექსის 764-ე მუხლით დადგენილ პრეზუმფციას საფუძველს შეურყევდა პალატა მივიდა დასკვნამდე, რომ სააპელაციო საჩივარი დაუსაბუთებელია და არ არსებობს მისი დაკმაყოფილების საფუძველი.

ამგვარად, სააპელაციო პალატა ასკვნის, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ სრულად იქნა გამოკვლეული დავის სწორად გადაწყვეტისათვის მნიშვნელოვანი ფაქტობრივი გარემოებები და მათ მიეცა სწორი სამართლებრივი შეფასებები. წარმოდგენილი სააპელაციო საჩივარი არ შეიცავს საკმარის დასაბუთებას და არგუმენტაციას გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გასაუქმებლად.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

პალატა მიიჩნევს, რომ სააპელაციო საჩივარში მითითებული გარემოებები არ ქმნიან სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 393-ე და 394-ე მუხლებით გათვალისწინებულ შემადგენლობას და, შესაბამისად, გასაჩივრებული

გადაწყვეტილების გაუქმების პროცესუალურ-სამართლებრივ საფუძვლებს, შესაბამისად, პალატა ეთანხმება გასაჩივრებულ გადაწყვეტილებას და ასკვნის, რომ იგი უცვლელად უნდა იქნეს დატოვებული.

6. საპროცესო ხარჯები

6.1. იმის გათვალისწინებით, რომ სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა სსსკ-ის 53-ე მუხლის დანაწესიდან გამომდინარე სააპელაციო საჩივარზე გადახდილი სახ. ბაჟი უკან დაბრუნებას არ ექვემდებარება. შესაბამისად, აპელანტის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი სახელმწიფო ბიუჯეტში უნდა დარჩეს.

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ დაადგინა :

1. შ-- „ჯ--- ქ-----ის“ სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;
2. მოცემულ საქმეზე უცვლელად დარჩეს რუსთავის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 04 დეკემბრის გადაწყვეტილება.
3. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს უზენაეს სასამართლოში დასაბუთებული განჩინების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში, სარეზოლუციო ნაწილის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით თბილისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით.
4. განჩინების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება განჩინების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია განჩინების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია, განჩინების სარეზოლუციო ნაწილის გამოცხადებიდან არა უადრეს 20 და არა უგვიანეს 30-ე დღისა, გამოცხადდეს თბილისის სააპელაციო სასამართლოში და ჩაიბაროს განჩინების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება განჩინების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

სხდომის თავმჯდომარე:

/ვანო წიკლაური

/

მოსამართლეები:

/ნათია გუჯაბიძე /

/გოდერძი გიორგიშვილი /

