



საქმე №2/1083-2017

გადაწყვეტილება საქართველოს სახელით

04.12.2018 წ.

ქ. რუსთავი

**რუსთავის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგია
მოსამართლე დიანა გოგატიშვილი**

სხდომის მდივანი თამარ კობაიძე

მოსარჩელე შპს "რ-----ი"
წარმომადგენელი დავით მეიშვილი

მოპასუხე შპს "ჯ-----ა"
წარმომადგენელი თამაზ ბარაბაძე

დავის საგანი ვაგონების დგომის საფასურის ანაზღაურება

აღწერილობითი ნაწილი

1. სასარჩელო მოთხოვნა

1.1. შპს "ჯ-----ისათვის" 921 670 ლარის დაკისრება;
(15.11.2018წ სხდომის ოქმი. მოსარჩელის განმარტება)

სარჩელის გარემოებები:

2012 წლიდან შპს რ-----ის საკუთრებაშია სალიანდაგო ქსელი, რომელზეც განთავსებულია მოპასუხის კუთვნილი სატვირთო ვაგონები. ერთი ვაგონით ტერიტორიის სარგებლობის საშუალო საბაზრო ღირებულება დღე-ღამეში შეადგენს 10 ლარს, ხოლო შპს რ-----ს სალიანდაგო ხაზი საკუთრებაში აქვს 2012 წლის 18 იანვრიდან. მოსარჩელეს ვაგონები საკუთრებაში გადასცა შპს რკინიგზამ 2012 წლის 21 სექტემბერს. მას შემდეგ განვლილი დროის მანძილზე მოპასუხეს რაიმე საფასური ვაგონების დგომისათვის არ გადაუხდია, რის გამოც იგი უსაფუძვლოდ გამდიდრდა, დაზოგა საკუთარი ხარჯები მოსარჩელის ინტერესების ხარჯზე, რადგან მხარეებს შორის რაიმე შეთანხმება ვაგონების განთავსების შესახებ არ დადებულია. 2018 წლის 15 ნოემბრის მთავარ სხდომაზე მოსარჩელემ შეამცირა სასარჩელო მოთხოვნა (თავდაპირველი მოთხოვნაა 1 112 800 ლარი) და მოითხოვა 47 ვაგონის განთავსების საფასური 2012 წლის 21 სექტემბრიდან

შეგებებული სარჩელის აღძვრამდე 2017 წლის 5 ივნისამდე.

2. მოპასუხის პოზიცია

შპს "ჯ-----ა" სარჩელს არ ცნობს შემდეგი გარემოებების გამო:

შპს რკინიგზამ მას 2012 წელს საკუთრებაში გადასცა 65 ვაგონი, რაც მანამდეც, 1990-იანი წლებიდან განლაგებული იყო ამჟამად შპს რ-----ის კუთვნილ ტერიტორიაზე. ამდენად, მოსარჩელემ საკუთრებაში მიიღო ნივთობრივი ნაკლის მქონე ქონება, სარკინიგზო ლიანდაგები და ჩიხი, რაზეც მას პრეტენზია არ განუცხადებია. ამის გამო საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 495-ე მუხლის საფუძველზე ერთმევა ნივთის ნაკლის გამო მოთხოვნის უფლება და მას წარმოეშვა ამ ნაკლის მიმართ თმენის ვალდებულება.

მოპასუხემ ასევე განმარტა, რომ სალიანდაგო ხაზი ექსპლოატაციისათვის უვარგისია, მას გააჩნია მხოლოდ ჩიხის ფუნქცია, ლიანდაგები იმდენად არის დაზიანებული, რომ მასზე ვაგონის გადაადგილება ფაქტობრივად შეუძლებელია. მოსარჩელის მიერ მითითებული ფასით ამ ლიანდაგზე ვაგონს განთავსება არსებული საბაზრო პირობების შესაბამისი არ არის, რადგან მოსარჩელის მიერ ფასის განსაზღვრის დროს არ არის გათვალისწინებული ლიანდაგის დაზიანების ფაქტი. მოსარჩელის ლიანდაგზე განთავსებული იყო მოპასუხის კუთვნილი 65 ვაგონი, საიდანაც თავდაპირველად დავა დაიწყო 13 ვაგონის გატანაში ხელშეშლის საკითხის გამო, ხოლო 2018 წლის ივლისში დარჩენილი ვაგონები თავად მოსარჩელემ შეიძინა.

3. ფაქტობრივი გარემოებები

3.1. უდავო ფაქტობრივი გარემოებები

3.1.1. 2012 წლის 5 იანვრიდან შპს რ-----ის საკუთრებას საჯარო რეესტრში რეგისტრირებულია რკინიგზის ჩიხები (საკადასტრო კოდი 0-----). სარკინიგზო ჩიხი მოსარჩელემ საკუთრებაში მიიღო 2011 წლის 27 დეკემბერს დადებული აქტივების ნასყიდობის ხელშეკრულების საფუძველზე, შპს ქართული ფოლადის საწესდებო კაპიტალის შესავსებად შენატანის შესახებ სანოატრო აქტის საფუძველზე და 2005 წლის 24 სექტემბერს დადებული ნასყიდობის ხელშეკრულების საფუძველზე. ლიანდაგებზე ამჟამად განთავსებულია შპს „ჯ-----ას“ კუთვნილი 47 ცალი სატვირთო სარკინიგზო ვაგონი. 2018 წლის 7 აგვისტომდე ლიანდაგზე განთავსებული იყო 47 ვაგონი. 2018 წლის 27 ივლისს დადებული ნასყიდობის ხელშეკრულებების საფუძველზე შპს რ-----მა შპს ჯ-----ასაგან 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)

3.1.2. მოპასუხე შპს ჯ-----ას კუთვნილი ვაგონები მოსარჩელის კუთვნილ ლიანდაგზე განთავსდა 2012 წლამდე, 1990-იანი წლების დასაწყისიდან, ხოლო მათზე საკუთრების უფლება შპს „ჯ-----ას“ გადაეცა შპს რკინიგზასთან 2012 წლის 21 სექტემბერს დადებული შეთანხმებით. 2012 წლის 21 სექტემბერს სს საქართველოს რკინიგზასა და შპს „რეილვეი ფროფერტი მენეჯმენტს“ (ამჟამად იურიდიული პირის სახელწოდებაა შპს ჯ-----ა) შორის გაფორმდა მოძრავი ქონების მიღება-ჩაბარების აქტი, რომლის თანახმად გადამცემმა სს საქართველოს რკინიგზამ სპს რეილვეი ფროფერტი მენეჯმენტს გადასცა განსაზღვრულ ადგილზე მიტანით ან.და აქტივი ამჟამინდელი განლაგების ადგილზე შენახვის უზრუნველყოფით, შპს ინტერაუდიტის 2010 წლის 15 ივნისის და 17 სექტემბერის აუდიტორული დასკვნებით დადასტურებული 2241 ერთეული სხვადასხვა ტიპის სატვირთო ვაგონი, რომელთა ნარჩენი ღირებულებაა 8 572 678,75 ლარი. სს საქართველოს რკინიგზის 2012 წლის 20 სექტემბერის 0000925 ბრძანებით შეტანილი იქნა შპს „რეილვეი ფროფერტი მენეჯმენტის“ კაპიტალში შპს ინტერაუდიტის 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)

3.2. დადგენილი სადავო ფაქტობრივი გარემოებები

3.2.1. შპს რ-----ის კუთვნილ ლიანდაგებზე მოპასუხის სარკინიგზო ვაგონების დგომის საფასური შეადგენს წლიურად 18 600 ლარს, რაც განსაზღვრულია შპს კომპ აუდიტის დასკვნით.

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

დასკვნაში ასევე მითითებულია, რომ შესწავლილია სს საქართველო რკინიგზის დირექტორთა საბჭოს მიერ 2016 წლის 9 ნოემბრის N30/50 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.

შპს რ-----სა და შპს ვაგონმშენებელ კომპანიას შორის 2012 წლის 3 დეკემბერს დაიდო ხელშეკრულება შპს "რ-----ის" კუთვნილ სარკინიგზო ჩიხებში დროებით სატვირთო ვაგონების განთავსების, გაჩერების შესახებ. ხელშეკრულება დაიდო 2014 წლის 1 იანვრამდე ვადით. ხელშეკრულების მიხედვით, დამკვეთი (შპს ვაგონმშენებელი კომპანია) 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 დღგ-ს ჩათვლით, ხოლო შემსრულებლის ჩიხიდან შემსრულებლის ტერიტორიაზე ერთი ვაგონის შეყვანა-გამოყვანის მომსახურების ღირებულება შეადგენს 20 ლარს დღგ-ს ჩათვლით.

შპს რ-----მა ასევე წარმოადგინა სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ბიუროს მიერ 2016 წლის 17 ივნისს შედგენილი ექსპერტიზის დასკვნა. ექსპერტიზა დანიშნულია შპს ვაგონმშენებელი კომპანიის ინიციატივით. ექსპერტიზისთვის 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 სს საქართველოს რკინიგზასთან 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.

შპს „ჯ-----ის“ ინიციატივით ჩატარებულია ექსპერტიზა სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროში და გამოსაკვლევად დასმულია კითხვა - დადგინდეს ერთი ერთეული სატვირთო ვაგონის დღე-ღამეში შპს „რ-----ის“ 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 დატვირთვა/გადმოტვირთვის და ვაგონების მიწოდება-გაყვანის ოპერაციები არ სრულდება. 2018 წლის აპრილის დასკვნით შპს რუსთავის ფოლადის 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, შპს რ-----ის კუთვნილი ლიანდაგის 1 მეტრის საბაზრო ღირებულება 2018 წლის აპრილის თვით მდგომარეობით საორიენტაციოდ შეადგენს 160 ლარს. ამ ქონების წლიური საიჯარი ქირა 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 შპს რ-----ის კუთვნილ ლიანდაგზე დგომის ერთი თვის ღირებულებაა 22.3 ლარი.

მოპასუხის მიერ ასევე წარმოდგენილია აუდიტორული კომპანია ინტელექტ აუდიტის 2017 წლის 9 ნოემბრის დასკვნა, რომლითაც განსაზღვრულია საქართველოს რკინიგზის ტერიტორიაზე განთავსებული შპს „ჯ-----ას“ ბალანსზე რიცხული 2004 ერთეული სხვადასხვა ტიპის სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის მიერ დაკავებული ფართების ყოველთვიური საიჯარო ქირის 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 ქირის ღირებულებასთან დაკავშირებით მოძიებული იქნა ინტერნეტსაიტებზე myhome.ge, place.ge და სხვა.

მოპასუხის მიერ ასევე წარმოდგენილია შპს აუდიტცენტრის აუდიტორების მურმან საბანაძის და ვაჟა ლალეაშვილის მიერ 2016 წლის 28 იანვარს მომზადებული აუდიტორული დასკვნა, რომლის მიხედვით განსაზღვრულია შპს რეილვეი ფროფერტი მენეჯმენტის ბალანსზე რიცხული სხვადასხვა ტიპი სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის მიერ სს საქართველოს რკინიგზის ტერიტორიის დაკავების საიჯარო ქირა. დასკვნის მიხედვით, ჩატარებული სამუშაოების შედეგად დადგინდა, რომ სს საქართველოს რკინიგზის ტერიტორიაზე განთავსებულია შპს რეილვეი ფროფერტი მენეჯმენტის 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.

შპს ჯ-----ამ სასამართლოში ასევე წარმოადგინა შპს კომპ აუდიტის 2018 წლის 7 მაისის დასკვნა, რომელიც შედგენილია შპს ჯ-----ას ინიციატივით. დასკვნით შეფასებულია ქ. რუსთავში, სატვირთო სადგურს მიმდებარედ 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 პერპექტივას 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 არასაექსპოლატაციო 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 – შპს ჯენერალ აუდიტის დასკვნა და სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2016 წლის 8 აგვისტოს დასკვნა. შპს ჯენერალ აუდიტის დასკვნაში საფასური გაანგარიშებულია შპს ვაგონმშენებელ კომპანიასთან დადებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ფასის და ზოგადად საბაზრო პირობების ანალიზით. სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს დასკვნით სარკინიგზო ჩიხში ვაგონების დგომის საფასურის დასადგენად გამოყენებულია სს საქართველოს რკინიგზის 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 შპს რ-----ის კუთვნილი ლიანდაგი და სარკინიგზო ჩიხი დაზიანებულია და მასზე ვაგონების გადაადგილება შეუძლებელია.

შპს ჯ-----ას მიერ წარმოდგენილია 2008-2009 წლებში შედგენილი სარკინიგზო სადგურ რუსთავის წერილები სს რუსთავის მეტალურგიული ქარხნის ავტოტრანსპორტისა და რკინიგზის განყოფილების უფროსისადმი, სადაც მე-7 და მე-8 ლიანდაგების 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 მეფლობელის 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.

სასამართლო მიაჩნია, რომ საფასურის განსაზღვრის შესახებ მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი დასკვნები დაუსაბუთებელია, რადგან საფასურის განსაზღვრისას გათვალისწინებული არ არის ისეთი მნიშვნელოვანი ფაქტორები გარემოება, როგორიცაა ლიანდაგების მდგომარეობა, რომლის გამოც მისი დანიშნულებისამებრ ექსპლოატაცია შესაძლებელი არ არის და მათზე ვაგონების მოძრაობა შეუძლებელია. ჯენერალ აუდიტის მიერ ანალოგებად გამოყენებული რკინიგზის ტარიფები და შპს ვაგონმშენებელ კომპანიასთან დადებული ვაგონების მომსახურების ხელშეკრულებით განსაზღვრული საფასური არ არის სადაო ურთიერთობის იდენტური, რადგან ვაგონმშენებელ კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულების შინაარსის მიხედვით (ხელშეკრულების 2.3.1 პუნქტი), ვაგონები განთავსებულია სარკინიგზო ჩიხში და ხელშეკრულებით გათვალისწინებულია მათი ლიანდაგებზე და ჩიხში გადაადგილების პროცედურები. ანალოგად მითითებული სს საქართველოს რკინიგზის მიერ დაწესებული ტარიფი ასევე შეეხება ექსპლოატაციისათვის ვარგის, ნორმალურ მდგომარეობაში მყოფ სარკინიგზო ლიანდაგზე და ჩიხში ვაგონების განთავსებას.

შპს რ-----ის კუთვნილი ლიანდაგი და სარკინიგზო ჩიხი ექსპლოატაციისათვის უვარგის მდგომარეობაშია, რელსების ინფრასტრუქტურა ხანგრძლივი დროის განმავლობაშია მნიშვნელოვნად დაზიანებული 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 სს საქართველოს რკინიგზა გასწევს ან როგორც გათვალისწინებულია შპს ვაგონმშენებელ კომპანიასთან 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.

2017 წელს მოქმედი რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკის მე-8 თავით განსაზღვრულია დამატებითი საფასურები, რომლითაც დადგენილია ისეთი სარკინიგზო მომსახურების ტარიფები, რაც გადაზიდვას არ მოიცავს.

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.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ შპს კომპ აუდიტის დასკვნაში აღწერილია კონკრეტულად რომელ ანალოგებთან შედარებით დადგინდა ლიანდაგით დაკავებული მიწის ნაკვეთის საიჯარო ფასი, შეფასებულია ლიანდაგების ფაქტობრივი მდგომარეობა და მისი საექსპლოატაციო პირობები. მართლია, 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 შპს ჯ-----ას კუთვნილი ვაგონები, რის გამოც ამ ლიანდაგების საიჯარო საფასური ფაქტობრივად მოიცავს მოპასუხის კუთვნილი ყველა ვაგონის დგომის საერთო ჯამურ საფასურს.

სასამართლო ეყრდობა შემდეგ მტკიცებულებას

- ჯენერალ აუდიტის დასკვა (ს.ფ. 95-101. ტომი 1)
- ვაგონმშენებელ კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულების ასლი (ს.ფ. 108-111. ტომი 1)
- სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ბიუროს 2016 წლის დასკვნა (ს.ფ. 185-187. ტომი 2)
- სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ბიუროს 2018 წლის დასკვნა (ს.ფ. 86-91. ტომი 2)
- შპს კომპ აუდიტის დასკვნა (ს.ფ. 141-159. ტომი 2)
- აუდიტის დასკვნები (ს.ფ. 54-56. ტომი 2)
- ლიანდაგის შემოწმების აქტები (ს.ფ. 57-82. ტომი 2)

III სამოტივაციო ნაწილი

4. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

სარჩელი ნაწილობრივ უნდა დაკმაყოფილდეს. მოსარჩელის სარკინიგზო ლიანდაგზე ვაგონების დგომის საფასური უნდა განისაზღვროს ლიანდაგების მნიშვნელოვანი დაზიანების გარემოების გათვალისწინებით.

5. კანონები, რომლებითაც იხელმძღვანელა სასამართლომ

საქმის სამართლებრივი შეფასებისას სასამართლომ გამოიყენა შემდეგი ნორმები:

- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 763-ე, 976-ე, 764-ე, 775-ე მუხლები
- სარკინიგზო კოდექსის 1-ლი, 30-ე, 31-ე, 50-ე მუხლები

6. სამართლებრივი შეფასება

სასამართლოს მიაჩნია, რომ მხარეებს შორის სამართლებრივი ურთიერთობა უსაფუძვლო გამდიდების 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.

შპს რუსთავი ფოლადის საკუთრებაშია სარკინიგზო ლიანდაგი, სარკინიგზო

ჩიხი, რის გამოც ამ ქონებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებზე ვრცელდება სარკინიგზო კოდექსი, რადგან ეს კოდექსი მხოლოდ სს საქართველოს რკინიგზასთან 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 ლიანდით 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. ტვირთგამგზავნს (ტვირთმიმღებს) 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 საკრინიგზო 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.

სასამართლოს მიჩნია, რომ უსაფუძვლოა სარჩელის საწინააღმდეგოდ ნაკლიანი ნივთის მიღებაზე მითითება. მოპასუხის განმარტებით, ვაგონები ლიანდაგზე განთავსებული 1990-იანი წლებიდან, ვიდრე სარკინიგზო ქსელი მოსარჩელის საკუთრება გახდებოდა, მან საკუთრებაში ნაკლიანი ნივთი მიიღო, რაზეც პრეტენზია არ განუცხადებია, შესაბამისად, ანაზღაურების მოთხოვნის უფლება არ გააჩნია. სასამართლო აღნიშნავს, 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. სასამართლოს მიაჩნია, რომ ამ შემთხვევაში ნივთობრივი ნაკლი სახეზე არ არის, რადგან ლიანდაგზე ვაგონების განთავსება ლიანდაგის ჩვეულებრივი დანიშნულებით

სარგებლობაზე მიუთითებს და მის ვარგისიანობას არ ამცირებს.

რაც შეეხება უსაფუძვლო გამდიდრების წესებს.

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 ხელმოყოფისაგან 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 დადებულად 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.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ ამ შემთხვევაში მხარეებს შორის არსებობდა მიბარების 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 მიბარების 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. მიბარება 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.

შპს რ-----ი მის კუთვნილ ლიანდაგზე ვაგონების განთავსებას ახორციელებს სამეწარმეო საქმიანობისათვის, რის გამოც მიბარება 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, სარკინიგზო 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 საზოგადოდ ანალოგიური 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.

შპს რ-----ის 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.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ ამ ვალდებულების შეუსრულებლობის გამო მოსარჩელე არ არის უფლებამოსილი მოითხოვოს ვაგონების დგომის საფასური ისეთივე მომსახურებისათვის, რაც სს საქართველოს რკინიგზის მიერ ხორციელდება მის ლიანდაგებზე ვაგონების დგომისათვის ან თავად შპს რ-----ის მიერ შპს ვაგონმშენებელი 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 შპს კომპ აუდიტის 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.

7. პროცესის ხარჯები

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე მუხლის თანახმად, იმ მხარის მიერ გაღებული ხარჯების გადახდა, რომლის სასარგებლოდაც იქნა გამოტანილი გადაწყვეტილება, ეკისრება მეორე მხარეს, თუნდაც ეს მხარე განთავისუფლებული იყოს სახელმწიფო ბიუჯეტში სასამართლო ხარჯების გადახდისაგან. თუ სარჩელი ნაწილობრივ დაკმაყოფილდა, მაშინ ამ მუხლში აღნიშნული თანხა მოსარჩელეს მიეკუთვნება სარჩელის იმ მოთხოვნის პროპორციულად, რომელიც სასამართლოს გადაწყვეტილებით იქნა დაკმაყოფილებული, ხოლო მოპასუხეს – სარჩელის მოთხოვნის იმ ნაწილის პროპორციულად, რომელზედაც მოსარჩელეს უარი ეთქვა. მოსარჩელის მოთხოვნაა 921 670 ლარის დაკისრება, საიდანაც მოპასუხეს დაეკისრა 87 523.24 ლარი, რაც არის სასარჩელო მოთხოვნის 10%. სარჩელზე გადახდილია სახელმწიფო ბაჟი 5000 ლარი, რომლის 10% -ის 500 ლარის მოსარჩელისთვის გადახდა უნდა დაეკისროს მოპასუხეს.

8. უზრუნველყოფის ღონისძიებასთან დაკავშირებული საკითხები

საქმეზე სარჩელის უზრუნველყოფა გამოყენებული არ არის.

სარეზოლუციო ნაწილი

სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის მე-8, 53-ე, 243-ე, 244-ე, 247-ე, 248-ე, 257-ე, 259¹-ე, 364-ე, 367-ე, 369-ე მუხლებით

გადაწყვიტა:

1. ნაწილობრივ დაკმაყოფილდეს შპს "რ-----ის" სარჩელი;
1.1. შპს "ჯ-----ას" დაეკისროს შპს "რ-----ისათვის" 89 900 ლარის გადახდა;
2. შპს "ჯ-----ას" დაეკისროს შპს "რ-----ისათვის" სახელმწიფო ბაჟის ასანაზღაურებლად 500 ლარის გადახდა;
3. გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის სააპელაციო სასამართლოში დასაბუთებული გადაწყვეტილების ჩაბარებიდან 14 დღის ვადაში, სარეზოლუციო ნაწილის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული

წესების დაცვით რუსთავის საქალაქო სასამართლოს მეშვეობით;

4. გადაწყვეტილების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება გადაწყვეტილების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია გადაწყვეტილების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილის გამოცხადებიდან არა უადრეს 20 და არა უგვიანეს 30 დღისა, გამოცხადდეს რუსთავის საქალაქო სასამართლოში და ჩაიბაროს გადაწყვეტილების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება გადაწყვეტილების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

მოსამართლე

დიანა გოგატიშვილი