

## განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილებების შეტანის თაობაზე

2003 წლამდე შპს „საქართველოს რკინიგზის“ სატარიფო პოლიტიკა მტკიცდებოდა ყოველწლიურად „ფასებისა და ფასწარმოქმნის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონის საფუძველზე განსაზღვრული სახელმწიფო რეგულირებადი ტარიფების დამტკიცების პროცედურის შესაბამისად, საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანებით, ეკონომიკის, მრეწველობისა და ვაჭრობის სამინისტროსთან შეთანხმებით.

2003 წლის 14 აგვისტოს „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ (მუხლი 9, 3.4) და „ფასებისა და ფასწარმოქმნის საფუძვლების შესახებ“ (მუხლი 2, „ბ“; მუხლი 7, 3.2) საქართველოს კანონებში შეტანილი ცვლილებებისა და დამატებების საფუძველზე, „სატრანსპორტო სისტემაში და საშუალებებით მომსახურებაზე ზღვრული ან ფიქსირებული ტარიფების შემუშავება, დამტკიცება და რეგულირება“ დაეკისრა დამოუკიდებელ ეროვნულ მარეგულირებელ ორგანოებს - საჯარო სამართლის იურიდიულ პირებს - სატრანსპორტო ადმინისტრაციებს.

გამომდინარე აქედან, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად („საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი“, „ფასებისა და ფასწარმოქმნის საფუძვლების შესახებ“, „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონები) სარკინიგზო დარგში ზღვრულ ან ფიქსირებულ ტარიფებს ამტკიცებს სარკინიგზო ადმინისტრაცია, რომელიც ტრანსპორტის სხვა დარგებისგან განსხვავებით ამ დარგში შექმნილი არ არის, ხოლო მომსახურების საფასურს შეიმუშავებს შპს „საქართველოს რკინიგზა“.

სარკინიგზო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის შექმნამდე არსებული საკანონმდებლო ვაკუუმის (სატარიფო პოლიტიკის დამტკიცებასთან მიმართებაში) გარკვეულწილად დარეგულირების მიზნით, შპს „საქართველოს რკინიგზა“ დღემდე სარგებლობს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის №1 03.01.02წ. ბრძანებით (რომელიც პრაქტიკულად ძალადაკარგულია) დამტკიცებული სატარიფო პოლიტიკის საფუძველზე, რომლის შესაბამისად სატარიფო განაკვეთებში და დამატებებში ტარიფები განისაზღვრა ზედა ზღვრულ ტარიფებად, ხოლო შპს „საქართველოს რკინიგზას“ მიეცა ტარიფების ცვლილების განხორციელების უფლება ზედა ზღვრის გათვალისწინებით.

რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკის დამტკიცების საქმეში შექმნილი საკანონმდებლო ხარვეზის სამართლებრივი მოწესრიგების მიზნით საჭიროა უსწრაფესი ღონისძიებების გატარება ამ სფეროში მოქმედი კანონმდებლობის სისტემატიზაციის მიმართულებით.

ცნობილია, რომ უახლოეს მომავალში საქართველოს პარლამენტში მესამე მოსმენით იქნება განხილული კანონპროექტი „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის შესახებ“, რომლის ამოქმედების დღიდან ძალადაკარგულად იქნება გამოცხადებული „მონოპოლიური საქმიანობისა და კონკურენციის შესახებ“ და „ფასებისა და ფასწარმოქმნის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონები და შესაბამისად მათ საფუძველზე გამოცემული კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტები. (შესაბამისად რკინიგზა გამოდის სახელმწიფო რეგულირების სფეროდან).

აღნიშნული კანონპროექტი „რეგულირებადი ეკონომიკური სფეროების“ „სატარიფო რეგულირებას“ ითვალისწინებს, ხოლო კანონის მოთხოვნათა შესრულებაზე კონტროლს განახორციელებს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულება „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის სააგენტო“. სავარაუდოა, რომ სააგენტოს სამართლებრივი აქტით იქნება განსაზღვრული „რეგულირებადი ეკონომიკური სფეროების“ ჩამონათვალი და შესაბამისად მათზე სატარიფო რეგულირების განმახორციელებელი ადმინისტრაციული ორგანო, იმ პერიოდისათვის მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით. მასთან, კანონპროექტის შესაბამისად „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის სააგენტო“ უფლებამოსილია რეგულირებად ეკონომიკურ სფეროებში მოქმედი აგენტისაგან მოითხოვოს ამ კანონის დებულებების დარღვევით განხორციელებულ ქმედებასთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია, მოსთხოვოს მას თავისი საქმიანობის კანონმდებლობაში შესაბამისობაში მოყვანა და/ან მიმართოს სასამართლოს რეგულირებად ეკონომიკურ სფეროებში მოქმედი ეკონომიკური აგენტის მიერ ამ კანონის მოთხოვნების დარღვევით განხორციელებული ქმედების ან მიღებული გადაწყვეტილების გაუქმების თაობაზე. ნუ მისი საქმიანობის კონტროლს ანტიმონოპოლიური კუთხით განახორციელებს „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის სააგენტო“.

მასთან, საქართველოს პარლამენტში განხილვის სტადიაშია ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს მიერ მომზადებული კანონპროექტი „ტრანსპორტის სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“, რომლის შესაბამისად (მუხლი 18) „ტრანსპორტის სფეროში სატარიფო რეგულირება ხორციელდება მხოლოდ კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევებში და წესით;

გამომდინარე ზემოაღნიშნულიდან, რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკის დამტკიცების საქმიანი არსებული საკანონმდებლო აქტების და რეგულირებადი ეკონომიკური სფეროების კონკურენციის შესახებ კანონის დაწესების და ხელს უშლის საწარმოს ნორმალურ ფუნქციონირებას.

ზემოაღნიშნულისა და იმის გათვალისწინებით, რომ თანამედროვე საბაზრო ეკონომიკის პირობებში საქართველოს რკინიგზა ძლიერ კონკურენტულ გარემოში ფუნქციონირებს (რუსეთში არსებული სარკინიგზო ღერეულები, ქვეყნის სამხრეთით

მოქმედი თურქეთ-ირანის სარკინიგზო დერეფანი, მილსადენი ტრანსპორტის განვითარება, საავტომობილო გადაზიდვების მზარდი ტემპები), მისი კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ხელშეწყობის, დამატებითი ტვირთების მოზიდვისა და სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობების ზრდის უზრუნველსაყოფად, მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის გატარების მიზნით ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს მიზანშეწონილილად მიაჩნია, რომ მეწარმე სუბიექტმა ტარიფის დამტკიცება განახორციელოს თვითონ. მით საქართველოს რკინიგზას მიენიჭება სრული ავტონომია და შესაბამისად გაიზრდება მისი, როგორც მეწარმე სუბიექტის მოქნილობა საერთაშორისო და ადგილობრივი გადაზიდვების ბაზარზე. სარკინიგზო სფეროში გატარებული იქნება ლიბერალური სატარიფო პოლიტიკა და რაც მთავარია აღმოიფხვრება საკანონმდებლო ხარვეზი და დარეგულირდება ფასწარმოქმნის სამართლებრივი საფუძვლები, ხოლო მისი საქმიანობის კონტროლს ანტიმონოპოლიური კუთხით განახორციელებს „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის სააგენტო“.

ამ მიდგომის რეალიზება შესაძლებელი გახდება იმ შემთხვევაში, თუ შესაბამისი ცვლილებები იქნება შეტანილი სპეციალურ კანონში - საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში.

აღნიშნულის გათვალისწინებით მომზადებულ იქნა წარმოდგენილი კანონპროექტი, რომელიც ითვალისწინებს შესაბამისი ცვლილებების შეტანას საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში.

კანონის მიღება არ გამოიწვევს დამატებით საბიუჯეტო ხარჯებს.