

განმარტებითი ბარათი „საქართველოს დედაქალაქის – თბილისის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

კანონპროექტის მიღების მიზეზია კანონის სრულყოფა.

„საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის მე-11 პუნქტის თანახმად, ადგილობრივი საქალაქო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა არის თბილისის ტერიტორიაზე თვითმმართველობის აღმასრულებელი ორგანოს მიერ დადგენილი მარშრუტი თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში.

ამასთან, ხშირია შემთხვევები, როდესაც საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში შიდა სამგზავრო რეგულარული გადაყვანისას დედაქალაქის ტერიტორიაზე შემომავალი ავტობუსების მოძრაობა ხორციელდება ქაოტურად, რაც ხდება ქ. თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში სატრანსპორტო საცობების წარმოქმნის მიზეზი. აღნიშნულის გამო ზარალდება დედაქალაქის მოსახლეობა, რაც მის უკმაყოფილებას იწვევს. ქ. თბილისის მერიაში შემოვიდა არაერთი წერილი, ხოლო დედაქალაქის მერიის ცხელ ხაზზე დაფიქსირდა არაერთი ზარი, რომლებშიც დაფიქსირებულია მოსახლეობის მოთხოვნა საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში შიდა სამგზავრო რეგულარული გადაყვანისას დედაქალაქის ტერიტორიაზე შემომავალი ავტობუსების მოძრაობის დარეგულირების და მათი მოძრაობის უცვლელი მარშრუტის დადგენის აუცილებლობის თაობაზე.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით მიზანშეწონილია ყოველივე აისახოს „საქართველოს დედაქალაქის – თბილისის შესახებ“ საქართველოს კანონში.

ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი:

კანონპროექტის მიღების მიზანია შეძლებისდაგვარად ამომწურავად ჩამოყალიბდეს ქ. თბილისის მთავრობის უფლებამოსილება, მოხდეს ადგილობრივი საქალაქო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის სრულყოფა და საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში შიდა სამგზავრო რეგულარული გადაყვანისას დედაქალაქის ტერიტორიაზე შემომავალი ავტობუსების მოძრაობის მარშრუტის დარეგულირება.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

კანონპროექტის თანახმად, ქ. თბილისის მთავრობის უფლებამოსილების ფარგლებში მოექცა: ა) მთავრობის რეგლამენტის, მასში ცვლილებების პროექტის შემუშავება და მერისთვის დასამტკიცებლად წარდგენა; ბ) მთავრობის მიერ დაფუძნებული არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირებისათვის ფინანსური სახსრების გადაცემა; გ) მის კომპეტენციაში შემავალი ცალკეული საკითხების შესასწავლად, შესაბამისი დასკვნებისა და რეკომენდაციების მოსამზადებლად კომისიების, საბჭოების და სხვა საკონსულტაციო ორგანოების შექმნა; მათი სამოქმედო დებულებების დამტკიცება; დ) დედაქალაქის შიდა სარგებლობის გზების შეკეთების, რეკონსტრუქციისა და მშენებლობის ორგანიზება; მოსახლეობის ტრანსპორტით მომსახურების ორგანიზება; საქალაქო არქივის შექმნა; ე) დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ადგილობრივი საქალაქო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის მიზნით ავტობუსების (M_2 და M_3 კატეგორიები) მოძრაობის მარშრუტის დადგენა და დამტკიცება; ვ) საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში შიდა სამგზავრო

რეგულარული გადაყვანისას დედაქალაქის ტერიტორიაზე შემომავალი ავტობუსებისათვის (M_2 და M_3 კატეგორიები) მოძრაობის მარშრუტის დადგენა და დამტკიცება.

ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:

ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს აუცილებელი ხარჯების გამოყოფას ადგილობრივი თვითმმართველი ერთეულის ბიუჯეტიდან.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტი კონკრეტული თვითმმართველი ერთეულის ტერიტორიაზე არ მოახდენს გავლენას ადგილობრივი თვითმმართველი ერთეულის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება გავლენას არ იქონიებს ადგილობრივი თვითმმართველი ერთეულის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები:

კანონპროექტის მიღება არ წარმოშობს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება პროექტის მოქმედება:

კანონპროექტის მიღება არ მოახდენს ფინანსურ გავლენას იმ პირებზე რომლების მოექცევიან ამ პროექტის რეგულირების სფეროში.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის ოდენობის განსაზღვრის წესი (პრინციპი):

კანონპროექტით დადგენილი არ არის გადასახადი, მოსაკრებელი ან სხვა სახის გადასახდელი.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებს. კანონპროექტი ეყრდნობა გაერო-ს ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიგა ტრანსპორტის კომიტეტის მიერ მიღებულ „სატრანსპორტო საშუალებების კონსტრუქციის შესახებ შემაჯამებელ რეზოლუციას“ (დოკუმენტი TRANS/WP-29/78/Rev.1/Amend/2, მიღების თარიღი 13.08.97), რომლის მიხედვით შემოღებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაყოფა კატეგორიებად

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის დირექტივებთან:

კანონპროექტის მიღება არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის დირექტივებს.

გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან:

კანონპროექტის მიღებით არ წარმოიქმნება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებული ვალდებულებები.

გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან:

კანონპროექტის მიღება არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:

დ.ა) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტები, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს პროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

კანონპროექტის შემუშავებაში არ მიუღიათ მონაწილეობა სახელმწიფო, არასახელმწიფო და საერთაშორისო ორგანიზაციებს, ექსპერტებს.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის (დაწესებულების) ან/და ექსპერტის შეფასება პროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

კანონპროექტს არ ახლავს ექსპერტის შეფასება.

დ.გ) კანონპროექტის ავტორი:

პროექტის ავტორია ქალაქ თბილისის მერია.

დ.დ) კანონპროექტის ინიციატორი:

კანონპროექტის ინიციატორები არიან საქართველოს პარლამენტის წევრები – პავლე კუბლაშვილი, ლაშა თორდია და კახაბერ ანჯაფარიძე.