

განმარტებითი ბარათი
„საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს
კანონში ცვლილებისა და დამატებების შეტანის თაობაზე“
საქართველოს კანონის პროექტზე

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი;

„საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-5 პუნქტი ითვალისწინებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების გავლის დამადასტურებელი ფირნიშის ბლანკების დამზადებასა და ტესტირების ცენტრებისათვის გადაცემას ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მიერ. ამ საქმიანობისათვის საჭიროა დაწესდეს მოსაკრებელი, ვინაიდან „მოსაკრებლების სისტემის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის თანახმად „მოსაკრებელი არის აუცილებელი გადასახდელი ბიუჯეტში, რომელსაც ფიზიკური და იურიდიული პირები იხდიან სახელმწიფო ან ადგილობრივი თვითმმართველობის (მმართველობის) ორგანოების მიერ მათთვის კანონით განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელების ან/და სარგებლობის უფლების მინიჭებისათვის, აგრეთვე სახელმწიფო ან ადგილობრივი თვითმმართველობის (მმართველობის) ორგანოების მიერ გარკვეული მომსახურების გაწევისათვის“.

ამასთანავე, „მოსაკრებლების სისტემის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით „საქართველოში მოსაკრებლების სტრუქტურას, ოდენობას და შემოღების წესს ადგენს მხოლოდ კანონი“.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელი გახდა წარმოდგენილი კანონპროექტის შემუშავება.

ა.ბ) კანონპროექტის მიღების მიზანი:

კანონპროექტი მიზნად ისახავს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მიერ განხორციელებული საქმიანობის – ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების გავლის დამადასტურებელი ფირნიშის ბლანკების დამზადებასა და ტესტირების ცენტრებისათვის გადაცემასთან დაკავშირებული მომსახურების საზღაურის დაწესებას მოსაკრებლის სახით და მისი ოდენობის განსაზღვრას.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი;

კანონპროექტი ითვალისწინებს „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონში შემდეგი სახის ცვლილებების განხორციელებას:

1. კანონპროექტი ადგენს „ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ფირნიშის ბლანკის დამზადება-გადაცემის მოსაკრებლის“ ტერმინის განმარტებას.

2. კანონპროექტი ადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების გავლის დამადასტურებელი ფირნიშის ბლანკის დამზადება-გადაცემის მოსაკრებლის ოდენობას 1,5 ლარის ოდენობით.

„საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 45¹ მუხლის მე-7 პუნქტის თანახმად, „ამ კანონის მე-11 მუხლის მე-4 პუნქტით განსაზღვრული ნორმატიული აქტების ძალაში შესვლამდე ტესტირების ცენტრის მიერ გაცემული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობის დამადასტურებელი დოკუმენტის საფუძველზე ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობის დამადასტურებელ ფირნიშს გასცემს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო. ფირნიშის საფასური განისაზღვროს 1 ლარის ოდენობით და იგი

ჩაირიცხოს სააგენტოს ანგარიშზე“. აღნიშნული ნორმა გარდამავალ დებულებას წარმოადგენს და მისი მოქმედება გათვალისწინებულია „საგაზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 45¹ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული ნორმატიული აქტების ძალაში შესვლამდე.

წარმოდგენილი კანონპროექტი კი, ნაცვლად აღნიშნული საფასურისა, რომელსაც იღებდა შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო და ირიცხებოდა სააგენტოს ანგარიშზე, აწესებს მოსაკრებელს, რომელიც გადაიხდება ბიუჯეტში.

ბ) კანონპროექტების ფინანსური დასაბუთება:

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

კანონპროექტი მიღება არ გამოიწვევს დამატებით ხარჯებს, მისი მიღება შეავსებს იმ ხარჯებს რაც უნდა იქნეს გაწეული სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ამ ფირნიშების დამზადებისათვის.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე

კანონპროექტის მიღება გაზრდის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილს დაახლოებით 114 ათასი ლარით წელიწადში.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე

კანონპროექტი მიღება არ გამოიწვევს დამატებით ხარჯებს, მისი მიღება შეავსებს იმ ხარჯებს რაც უნდა იქნეს გაწეული სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ამ ფირნიშების დამზადებისათვის.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები;

სახელმწიფო არ იღებს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირობათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება;

იმ პირობათვის, რომელთა მიმართ ვრცელდება კანონპროექტი ფინანსური შედეგი იქნება ის, რომ ფირნიშის ასაღებად კანონით დაწესებული საფასურის (1 ლარი) ნაცვლად გადაიხდიან მოსაკრებელს სახელმწიფო ბიუჯეტში 1,5-ის ოდენობით.

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

მოსაკრებლის ოდენობა (1,50 ლარი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ფირნიშის თითოეულ ბლანკზე) განსაზღვრულია “მოსაკრებლების სისტემის საფუძვლების შესახებ” საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მიხედვით, ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის მიერ უზრუნველყოფილ მომსახურებაზე გაწეული დანახარჯების ანაზღაურების გათვალისწინებით, კერძოდ:

№	ხარჯების სახეები	თანხა (ათასი ლარი)	შენიშვნა
1.	მუშა მოსამსახურეთა შრომის ანაზღაურება	36,0	
2.	სხვა საქონელი და მომსახურება	13,4	
2.1.	ოფისის ხარჯები	3,5	
2.2	კომუნალური მომსახურების ხარჯები	3,2	
2.3	ტრანსპორტირების, მონაცემთა შეგროვების, მოვლა-შენახვის ხარჯები	6,7	
3.	სასტამბო ხარჯები	64,6	(მინიმუმ)
	სულ ხარჯები:	114,0	

ამასთან, შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს მონაცემთა ბაზის მიხედვით 2007 წლის 23 მაისის მდგომარეობით საქართველოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებულია 42 432 ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალება (აქედან ავტობუსი 24 194 ერთეული, სატვირთო - 18238 ერთეული), რომლებიც ექვემდებარებიან სავალდებულო პერიოდულ გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებას.

ზემოთ მოყვანილის, აგრეთვე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დადგენილი ტესტირების პერიოდულობის გათვალისწინებით, 2008 წლის ბოლომდე სავარაუდოდ საჭირო იქნება ფირნიშის ბლანკების შემდეგი რაოდენობა:

ა) სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებიდან დაახლოებით 1500-მდე საწიფათო ტვირთის გადამზიდავია, რომელთაც ტესტირება უნდა გაიარონ წელიწადში ორჯერ. შესაბამისად, მათთვის განკუთვნილი ფირნიშების რაოდენობა ნიშნებით "08" და "09" იქნება $1500 \times 2 = 3000$ პროპორციით $5/6$ (თვეების შესაბამისად). ანუ

1360 (08) / 1640(09) ცალი.

დანარჩენი სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის ყველა ნიშნით "09" იქნება

16 700 (09) ცალი.

ბ) ავტობუსებისათვის, რომელთაც ტესტირება უნდა გაიარონ წელიწადში ორჯერ, განკუთვნილი ფირნიშების რაოდენობა ნიშნებით "08" და "09" იქნება $24\ 194 \times 2 = 48\ 400$ პროპორციით $5/6$. ანუ

22 000 (08) / 26 400 (09) ცალი.

საერთო ჯამში:

ნიშნით "08" საჭირო იქნება

$1\ 360 + 22\ 000 = 23\ 360$ ცალი.

ნიშნით "09" საჭირო იქნება

$1\ 640 + 16\ 700 + 26\ 400 = 44\ 740$ ცალი.

სულ

$23\ 360 + 44\ 740 = 68\ 100$ ცალი.

თუ გავითვალისწინებთ საავტომობილო პარკის მატებას ამ პერიოდის განმავლობაში დაახლოებით 10 %-ს, მივიღებთ

$68\ 100 + 10\% = 75\ 000$,

აქედან, ნიშნით "08"

25 750 ცალი.

ნიშნით "09"

49 250 ცალი.

ბ) მსუბუქი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომელთაც მხოლოდ ნებაყოფლობით შეუძლიათ გაიარონ გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება, ვფიქრობთ, რომ საკმარისი იქნება 1 000 ცალი ყვითელი ფერის ფირნიშის ბლანკი ნიშნით "09".

სულ: $75\ 000 + 1\ 000 = 76\ 000$ ცალი.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ფირნიშის ერთი ბლანკისათვის გაანგარიშებული მოსაკრებლის ოდენობა შეადგენს:

$114\ 000 : 76\ 000 = 1,5$ ლარს.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან.

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის დირექტივებთან;
კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის დირექტივებს.

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

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებს

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

კანონპროექტი 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 კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

კანონპროექტის მომზადების პროცესში ჩატარდა კონსულტაციები აღმასრულებელი ხელისუფლების დაწესებულებებთან.

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

ასეთი შეფასება კანონპროექტს არ გააჩნია

დ.გ) კანონპროექტის ავტორი;

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია.

დ.დ) კანონპროექტის ინიციატორი.

კანონპროექტის ინიციატორია საქართველოს მთავრობა.