

## განმარტებითი ბარათი

### „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“

#### საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე

##### ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ

###### ა.ა) კანონის მიღების მიზეზი:

„ტრანსპორტის მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონით საქართველოში ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკურ რეგულირებას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების ადმინისტრაცია. სსენებული კანონის მე-4 მუხლის თანახმად ეს კანონი ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე მყოფი ყველა სატრანსპორტო სასუალებაზე და ტრანსპორტის სფეროში საქმიანობის ყველა სუბიექტზე, გარდა სარკინიგზო ტრანსპორტისა და მილსადენებისა. ტრანსპორტის სფერო თავის მხრივ ერთობლივად მოიცავს სატრანსპორტო სისტემას და სატრანსპორტო პროცესს. დღემდე საქართველოში კატარღებისა და ზომამცირე საცურაო საშუალებების რეგისტრაციას, მართვის მოწმობის გაცემასა და ტექნიკურ დათვალიერებას აწარმოებს წყალმაშველი სამსახური, რომლის სამართლებრივი ფორმა არის „კავშირი“ და რომელსაც არ გააჩნია არანაირი ტექნიკური ბაზა და არც სათანადო კადრები. საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის მართვისა და რეგულირების შესახებ“ მუხლი 1-ის „ა“ და „გ“ პუნქტების თანახმად საზღვაო/სამდინარო ტრანსპორტი ექვემდებარება სახელმწიფო მართვას და მას უნდა ახორციელებდეს და სატრანსპორტო პროცესზე კონტროლს უნდა აწესებდეს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებების შესაბამისი სამსახური. ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, კატარღები და სხვა ზომამცირე მცურავი საშუალებები უნდა დაექვემდებაროს სახელმწიფო რეგისტრაციას.

###### ა.ბ) კანონის პროექტის მიზანი

კანონპროექტის მიზანია კატარღებზე და სხვა ზომამცირე საშუალებებზე ტექნიკური რეგულირება დაევალოს საქართველოს ეკონომიკურ განვითარების სამინისტროს ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას, ვისი მეშვეობითაც, როგორც სპეციფიკური სამსახური, უფრო მეტად მოწესრიგებული და უსაფრთხო გახდეს ზომამცირე საცურაო საშუალებების ექსპლოატაცია, აღრიცხვა და მათი ტექნიკური რეგულირება.

###### ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი

კანონპროექტის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ ლიბერალური და მოხერხებული გახდება ზომამცირე საცურაო საშუალებების მფლობელებისათვის სატრანსპორტო პროცესების განხორციელება, გაუმჯობესდება ტექნიკური რეგულირება და სახელმწიფო რეგისტრაცია, მოიხსნება ის შეზღუდვები, რომლებიც აქამდე არსებობდა (ზღვაში გასვლის ნებართვების აღება და სატრანსპორტო პროცესებზე დაწესებული ხანგრძლივობა, რაც თავის მხრივ განსაკუთრებით თავს იჩენდა და უკმაყოფილებას იწვევდა მცირე სამეწარმეო საქმიანობით დაკავებული მეთევზეების მიმართ. ამ მხრივ დღემდე არ არსებობდა გამიჯნული ურთიერთობები სახელმწიფო სტრუქტურებს შორის ზომამცირე საცურაო საშუალებებთან მიმართებაში.

## **ბ. კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება**

**ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი დაფინანსების წყარო**

აღნიშნული კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს ბიუჯეტიდან დამატებითი ხარჯების გამოყოფას.

**ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა საშემოსავლო ნაწილზე**

გაიზრდება ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილი რეგისტრაციაზე, მოწმობების გაცემაზე და ტექნიკურ დათვალიერებაზე დაწესებული გადასახდელების მეშვეობით.

**ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე**

კანონპროექტი არ ახდენს გავლენას ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

**ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები**

სახელმწიფო არ იღებს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

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

იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც გავრცელდება კანონპროექტი, დამატებითი ფინანსური ზეგავლენა არ განხორციელდება.

**ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახადის ოდენობის განსაზღვრის წესის (პრინციპი)**

დაწესდება ერთჯერადი გადასახადი ზომამცირე საშუალებების ტიპების მიხედვით, დადგენილი ოდენობით და განსაზღვრულ მოქალაქეებზე.

**გ. კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სტანდარტებთან**

**გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის დირექტივებთან:**

კანონპროექტის მიღება არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის დირექტივებს.

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

წინამდებარე კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს მიერ საერთაშორისო ორგანიზაციებში ჩვენი ქვეყნის წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებს.

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

ეს კანონპროექტი არ მოდის წინააღმდეგობაში საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან. პირიქით, გარკვეულწილად შესაბამისობაში მოდის შავი ზღვის ქვეყნების კონვენციასთან.

**დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები**

**დ.ა) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტები, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს კანონპროექტის შემუშავებაში:**

კანონპროექტის მომზადების პროცესში ჩატარდა კონსულტაციები საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის აჭარის სახელმწიფო რეგისტრაციის სამსახური

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

ასეთი არ არსებობს.

**დ.გ) კანონპროექტის ავტორი:**

კანონპროექტის ავტორია აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის უმაღლესი საბჭოს საფინანსო-საბიუჯეტო და ეკონომიკურ საკითხთა კომიტეტის წევრი მირიან ნუმანიშვილი და კომიტეტის აპარატის უფროსი ნოდარ ირემიძე.

**დ.დ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

კანონპროექტის ინიციატორია აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის უმაღლესი საბჭოს საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტი.