განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე

“საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

ამ კანონის მიღების მიზეზია ახალ ტექნოლოგიებზე ორიენტირებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე მოსახლეობის მოთხოვნის გაზრდის ხელშეწყობა და დასახლებულ პუნქტებში ავტოსატრანსპორტო სექტორიდან ჰაერის დაბინძურების შემცირება.

საქართველოს მოსახლეობის მოთხოვნილების დაკმაყოფილება ისეთ სატრანსპორტო საშუალებებზე, როგორიცაა მოტოციკლები (მოპედების ჩათვლით), კვადროციკლები და ა.შ. ხდება იმპორტის ხარჯზე. ამასთან ეს სატრანსპორტო საშუალებები არ შეესაბამება თანამედროვე მოთხოვნებს როგორც საწვავის ხარჯით, ასევე გამონაბოლქვი აირების ტოქსიკურობით. ყოველივე ეს საქართველოში განაპირობებს ავტოსატრანსპორტო სექტორიდან სათბური და სხვა სახიფათო აირების მაღალ გაფრქვევას.

ბენზინსა და დიზელზე მომუშავე მოტოციკლები (მოპედების ჩათვლით), კვადროციკლები და ა.შ. საფრთხეს უქმნიან როგორც გარემოს, ისე ადამიანის ჯანმრთელობას, აუარესებენ ქალაქებში საცხოვრებელ პირობებს და ასუსტებენ ქვეყნის ტურისტულ და საინვესტიციო მიმზიდველობას.

ელექტრო ძრავის მქონე ზემოხსენებულ სატრანსპორტო საშუალებებს გააჩნიათ მთელი რიგი უპირატესობები საწვავზე მომუშავე ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებთან შედარებით: არ საჭიროებენ ძვირად ღირებულ საწვავს, ახასიათებთ ვიბრაციისა და ხმაურის დაბალი დონე და მათი დატენვა ძალიან მარტივია (პირდაპირ საყოფაცხოვრებო შტეფსელიდან). მომხმარებლისთვის მნიშვნელოვანი კომფორტის უზრუნველყოფასთან ერთად ეს ფაქტორები მნიშვნელოვნად განაპირობებენ მოსახლეობის მოთხოვნას ელექტრო მოტოციკლებსა და სკუტერებზე.

ამდენად, ქვეყანაში მეტი ყურადღება უნდა მიექცეს ახალი ტექნოლოგიებით წარმოებული ელექტრო ძრავაზე მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებების

მოტოციკლების (მოპედების ჩათვლით), კვადროციკლების და ა.შ. ექსპლუატაციის წახალისებას.

ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი

გასათვალისწინებელია, რომ მსოფლიოს განვითარებული ქვეყნების მთავრობები მოტივირებულები არიან გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირებით, ხოლო ბენზინის საწვავის გამოყენების შესამცირებლად ისინი ხელს უწყობენ ელექტრომობილებისა და ელექტროძრავაზე მომუშავე სხვა სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის გაზრდას და ამ მიზნის მისაღწევად იყენებენ პირდაპირ სუბსიდირებას და ფისკალურ შეღავათებს. ამ საკანონმდებლო ცვლილების მიზანია მწვანე ეკონომიკური ზრდის და მდგრადი განვითარების ხელშეწყობა, რაც საქართველოსა და ევროკავშირს შორის 2014 წელს დადებული ასოცირების შეთანხმების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულებაა (კარი VI, თავი 3), სადაც აღნიშნულია რომ:

„გარემოს გაძლიერებული დაცვა სარგებელს მოუტანს საქართველოსა და ევროკავშირის მოქალაქეებსა და ბიზნეს სექტორს, საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის გაუმჯობესების, ბუნებრივი რესურსების შენარჩუნების, ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი ეფექტიანობის გაზრდის გზით, ასევე, თანამედროვე, სუფთა ტექნოლოგიების გამოყენების მეშვეობით, რაც ხელს შეუწყობს წარმოების ეკოლოგიურად მდგრადი მოდელების ჩამოყალიბებას.“

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი

წარმოდგენილი პროექტით საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 168-მუხლის 1 პუნქტს დაემატება ახალი „ჯ[1]“ ქვეპუნქტი, რომლის საფუძველზეც ელექტროძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებები (მოტოციკლები (მოპედების ჩათვლით), კვადროციკლები და ა.შ.) იმპორტი ან/და მიწოდება გათავისუფლდება ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან.

ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:

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

კანონპროექტის მიღება არ არის დაკავშირებული ხარჯებთან.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

დღეს მოქმედი კანონმდებლობით, საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ელექტრომრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების იმპორტი ან/და მიწოდება იბეგრება მხოლოდ დამატებული ღირებულების გადასახადით.

კანონპროექტი ითვალისწინებს 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ელექტრომრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების იმპორტი ან/და მიწოდების გათავისუფლებას ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-სგან.

ვინაიდან კანონის ამოქმედება გათვალისწინებულია გამოქვეყნებისთანავე, კანონპროექტის მიღება გავლენას იქონიებს 2017 წლის და შემდგომი საშუალოვადიანი პერიოდის სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე კლების მიმართულებით.

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროდან გამოთხოვილი ინფორმაციის თანახმად,[1] ელექტრომრავიანი მოტოციკლების, მოპედების და ველოსიპედების იმპორტის დროს დარიცხულმა დღგ-მ შეადგინა: 2012 წელს - 18.5 ათასი ლარი, 2013 წელს - 6.8 ათასი ლარი, 2014 წელს - 4.9 ათასი ლარი, 2015 წელს - 63.7 ათასი ლარი, 2016 წელს - 205.9 ათასი ლარი და 2017 წლის 2 თვეში - 48.1 ათასი ლარი.

შესაბამისად, აღნიშნული სტატისტიკის გათვალისწინებით, საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ელექტრომრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების (ელექტრომრავიანი მოტოციკლების, მოპედების და ველოსიპედების) იმპორტის ან/და მიწოდების ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან გათავისუფლება გამოიწვევს საშუალოდ წლიურად სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილის კლებას 60.0 ათასიდან(საშუალო წლიური მაჩვენებელი 2012-2016 წწ-სათვის შეადგენს 60 ათას ლარს) 206.0 ათასამდე (განხილული წლიური მაჩვენებლების მაქსიმუმი - 2016 წლისათვის) დიაპაზონის ფარგლებში.

ზემოაღნიშნული მონაცემებისა და კანონპროექტის მიღების გონივრული ვადის გათვალისწინებით, 2017 წლის დარჩენილ პერიოდში (ოქტომბერი-დეკემბერი)

[1] საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს წერილი #09-02/43464. 28.03.2017.

სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე გავლენა კლების მიმართულებით შეადგენს დაახლოებით 15.0 ათასიდან 51.5 ათასამდე ლარს.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება გავლენას არ მოახდენს ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები:

კანონპროექტის მიღება არ წარმოშობს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

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

კანონპროექტის მიღება დადებით იმოქმედებს ელექტრომძრავიანი მოტოციკლების, მოპედების და ველოსიპედების იმპორტიორებზე, ვინაიდან მათ შეუმცირდებათ საგადასახადო ტვირთი ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან გათავისუფლების მიმართულებით. კერძოდ, კანონპროექტის მიღების შემთხვევაში აღნიშნულ იმპორტიორებს აღარ მოუწევთ ელექტრომძრავიანი მოტოციკლების, მოპედების და ველოსიპედების იმპორტსა ან/და მიწოდებაზე სახელმწიფო ბიუჯეტში დღგ-ს გადახდა.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის ოდენობა და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი;

კანონპროექტით ხდება საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ელექტრომძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების იმპორტისა ან/და მიწოდების ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან გათავისუფლება.

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:

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 კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში

არ არსებობს.

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

არ არსებობს

ე) კანონპროექტის ავტორი

საქართველოს პარლამენტის წევრები: კახაბერ კუჭავა და მამუკა მდინარაძე

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი

საქართველოს პარლამენტის წევრები: კახაბერ კუჭავა და მამუკა მდინარაძე