

## 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, როგორცაა 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. იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ ავტოსატრანსპორტი წარმოადგენს ჰაერის დაბინძურების ერთ-ერთ ძირითად წყაროს, განსაკუთრებით ქალაქებში, მცირე მოცულობის ძრავის მქონე სატრანსპორტო საშუალებების იმპორტი ხელს შეუწყობს როგორც ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შემცირებას, ასევე განტვირთავს საავტომობილო გზებს, რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საკურორტო ზონებში.

ქვეყნის საგზაო მოძრაობის და სატრანსპორტო სფეროში ტარდება რეფორმები, 8,7%-იანი ზრდა არის სასტუმრო და სარესტორნო ბიზნესში. ეს სექტორი სულ უფრო აქტიურად მოითხოვს მოტოსატრანსპორტს, რომელიც ასევე სულ უფრო პოპულარული ხდება მოსახლეობაში, ვინაიდან მცირე ოდენობის საწვავის მოხმარების გამო ეკონომიკურად მომგებიანია. შედეგად, მიზანშეწინაა კვადროციკლები, სკუტერები, მოტოციკლები განაგრძობს არა ღირებულის 18%-ით, როგორც აქამდე ხდებოდა, არამედ ძრავის მოცულობიდან გამომდინარე ტარიფით, ანუ განაგრძობს იგივე წესით, როგორც დღეს ხდება ავტომობილების განაგრძობა.

რაც შეეხება, ელექტრო ძრავის მქონე ზემოხსენებულ სატრანსპორტო საშუალებებს, მათ გააჩნიათ მთელი რიგი უპირატესობები საწვავზე მომუშავე ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებთან შედარებით: არ საჭიროებენ ძვირად ღირებულ საწვავს, ახასიათებთ ვიზრაციისა და ხმაურის დაბალი დონე და მათი დამუშავა 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 სატრანსპორტო საშუალებების: მოტოციკლების (მოპედების ჩათვლით), კვადროციკლების და ა.შ. ექსპლუატაციის წახალისებას.

### **ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი**

კანონპროექტის 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.“

წარმოდგენილი კანონის პროექტის შესაბამისად მცირეგაბარიტიანი ტრანსპორტის იმპორტის ხელშეწყობა და მისი წილის სავარაუდო ზრდა სატრანსპორტო სექტორში შეამცირებს საწვავის მოხმარებას, ავტოტრანსპორტიდან მავნე აიების ემისიას და გარკვეულწილად განტვირთავს საავტომობილო გზებს რაც, თავის მხრივ, ხელს შეუწყობს მწვანე ეკონომიკურ ზრდას და მდგრად განვითარებას.

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

წარმოდგენილი პროექტის თანახმად, საქართველოს საგადასახადო კოდექსში შედის ცვლილებები, რომლის საფუძველზეც:

1.საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლები (მოპედების ჩათვლით) დამატებითი ღირებულების გადასახადის ნაცვლად დაიბეგრება აქციზის გადასახადით. აღნიშნულიდან გამომდინარე ცვლილება ხორციელდება სსკ-ის 168-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ნ“ ქვეპუნქტში, 176<sup>1</sup> მუხლის პირველი ნაწილის „გ“ ქვეპუნქტში, 185-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ე“ ქვეპუნქტში, 188-ე მუხლის პირველ ნაწილში და 189-ე მუხლის მე-8 ნაწილში, შესაბამისად, მოტოციკლები (მოპედების ჩათვლით) აქციზის გადასახადით დაიბეგრება დასაბეგრი ოპერაციის განხორციელების წელსა და მოტოციკლის (მოპედების ჩათვლით) გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით, ხოლო იმპორტის შემთხვევაში - საბაჟო დეკლარაციის რეგისტრაციის წელსა და

მსუბუქი მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით;

2. კანონპროექტის თანახმად, ცვლილება ხორციელდება საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 194-მუხლის მე-5 ნაწილის „ლ“ ქვეპუნქტში და ელექტროძრავიანი (მოტოციკლები (მოპედების ჩათვლით) აქციზის გადასახადისგან გათავისუფლდება ჩათვლის უფლების გარეშე.

## 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:

კანონპროექტის მიღება გავლენას მოახდენს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე. კერძოდ:

- კანონპროექტით ცვლილება შედის **168-ე მუხლში**, რომლის თანახმად ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან თავისუფლდება საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) მიწოდება ან/და იმპორტი, **რასაც გავლენა ექნება სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე შემცირების მიმართულებით**. შემოსავლების სამსახურის მიერ მოწოდებული ინფორმაციის თანახმად<sup>1</sup>, (შსს -ს მომსახურების სააგენტოს და სსიპ შემოსავლების სამსახურის ბაზების მიხედვით) 2012-2016 წლებში საქართველოში ყოველწლიურად საშუალოდ დაახლოებით 2,129 ერთეული საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის **8711 კოდში აღნიშნული საქონლის** იმპორტი და 6 ერთეული საქონლის რეექსპორტი ხდებოდა, საიდანაც სახელმწიფო ბიუჯეტში ჩარიცხულმა დღგ-მ ყოველწლიურად საშუალოდ შეადგინა 588,591 ლარი. ამასთან, საქართველოს ფინანსთა სამინისტროდან გამოთხოვილი ინფორმაციის თანახმად<sup>2</sup>, ელექტროძრავიანი მოტოციკლების, მოპედების და ველოსიპედების იმპორტის დროს დარიცხულმა დღგ-მ შეადგინა: 2012 წელს -

<sup>1</sup> სსიპ შემოსავლების სამსახურის წერილ N 21-11/113434. 26/07/2017

<sup>2</sup> საქარეულს ფინანსთა სამინისტროს წერილ #09-02/43464. 28.03.2017.

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.

- ცვლილება შედის აგრეთვე კანონის 176<sup>1</sup>-ე მუხლში, რომლის თანახმად საგადასახადო დავალიანების გადახდევინების უზრუნველყოფის ღონისძიების ფარგლებში ან სხვა ფულადი ვალდებულების (გარდა სისხლის სამართლის და ადმინისტრაციული წესით დაკისრებული სანქციებისა) გადახდევინების მიზნით დღგ-ით არ იბეგრება საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) აუქციონის, პირდაპირი მიყიდვის ან სხვა წესით რეალიზაცია, **რასაც გავლენა ექნება სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე შემცირების მიმართულებით.**
- კანონპროექტის თანახმად ცვლილება შედის 189-ე მუხლის მე-8 ნაწილშიც, რომლის თანახმად საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში გაფორმებიდან, თუ სატრანსპორტო საშუალება 15 კალენდარული დღის განმავლობაში გაფორმდება ექსპორტის სასაქონლო ოპერაციაში და დატოვებს საქართველოს ტერიტორიას, იმპორტიორი უფლებამოსილია დადგენილი წესის შესაბამისად დაიბრუნოს სატრანსპორტო საშუალებაზე გადახდილი აქციზი, მაგრამ არა უმეტეს გადახდილი აქციზის 50%-ის ოდენობისა.  
შემოსავლების სამსახურის მიერ მოწოდებული ინფორმაციის თანახმად<sup>3</sup>, (შსს-ს მომსახურების სააგენტოს და სსიპ შემოსავლების სამსახურის ბაზების მიხედვით) 2012-2016 წლებში საქართველოდან წლიურად რეექსპორტზე გავიდა საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული დაახლოებით 6 ერთეული საქონელი. თუ გავითვალისწინებთ აღნიშნულ სტატისტიკას და დაფუძვებით, რომ აღნიშნულ 6-ვე საქონელს წარმოადგენს მოტოციკლი (მოპედის ჩათვლით) და აღნიშნული საქონელი იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში გაფორმებიდან 15 კალენდარული დღის განმავლობაში გაფორმდება ექსპორტის სასაქონლო ოპერაციაში და დატოვებს საქართველოს ტერიტორიას, მაშინ ამ მიმართულებით სახელმწიფო ბიუჯეტში გადასახდელი აქციზის თანხა საშუალოდ წლიურად შეადგენს დაახლოებით 2,111 ლარს.
- კანონპროექტის 188-ე მუხლში წარმოდგენილი ცვლილების თანახმად, აქციზის განაკვეთით დაბეგრას ექვემდებარება საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული საქონელი

<sup>3</sup> სსიპ შემოსავლების სამსახურის წერილ N 21-11/113434. 26/07/2017

(გარდა 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ეტილისა). ამავე დროს, გასათვალისწინებელია ის ფაქტიც, რომ კანონპროექტის 194-ე მუხლი ჩათვლის უფლების გარეშე აქციზისაგან ათავისუფლებს 8711 სასაქონლო პოზიციებით გათვალისწინებული ელექტროძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებს. შემოსავლების სამსახურის მიერ მოწოდებული ინფორმაციის თანახმად<sup>4</sup>, (შსს-ს მომსახურების სააგენტოს და სსიპ შემოსავლების სამსახურის ბაზების მიხედვით) 2012-2016 წლებში საქართველოს ტერიტორიაზე იმპორტირებულ იქნა წლიურად საშუალოდ 2,129 ერთეული საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული საქონელი. თუ გავითვალისწინებთ შემოსავლების სამსახურის მიერ მოწოდებულ ინფორმაციას და კანონპროექტის 188-ე და 194-ე მუხლებში განხორციელებულ ცვლილებებს, მაშინ კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ, ყოველწლიურად სახელმწიფო ბიუჯეტში გადასახდელი აქციზის მაქსიმალურმა ოდენობამ შესაძლოა შეადგინოს დაახლოებით 526,537 ლარი.

**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 დადებითად იმოქმედებს საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) იმპორტიორებზე, ვინაიდან მათ შეუმცირდებათ საგადასახადო ტვირთი ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან გათავისუფლების მიმართულებით. კერძოდ, კანონპროექტის მიღების შემთხვევაში აღნიშნულ იმპორტიორებს აღარ მოუწევთ 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) იმპორტსა ან/და მიწოდებაზე სახელმწიფო ბიუჯეტში დღგ-ს გადახდა.

---

<sup>4</sup> სსიპ შემოსავლების სამსახურის წერილ N 21-11/113434. 26/07/2017

კანონპროექტის მიღება დადებით გავლენას მოახდენს ასევე შესაბამის პირებზე, ვინაიდან კანონის 176<sup>1</sup>-ე მუხლში განხორციელებული ცვლილების თანახმად მათ აღარ მოუწევთ დღგ-ს გადახდა საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) აუქციონის, პირდაპირი მიყიდვის ან სხვა წესით რეალიზაციის შემთხვევაში.

კანონპროექტს გავლენა ექნება, აგრეთვე, იმ პირებზე, რომლებიც ახდენენ სეს ესნ 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) საქართველოს ტერიტორიიდან რექსპორტს, ვინაიდან კანონპროექტის 189-ე მუხლის მე-8 ნაწილის თანახმად, თუ აღნიშნულ საქონელს ისინი იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში გაფორმებიდან 15 კალენდარული დღის განმავლობაში გააფორმებენ ექსპორტის სასაქონლო ოპერაციაში და გაიტანენ საქართველოს ტერიტორიიდან, მათ უფლება ექნებათ დაიბრუნონ აღნიშნულ საქონელზე გადახდილი აქციზი, მაგრამ არაუმეტეს გადახდილი თანხის 50%-ის ოდენობისა.

კანონპროექტის 188-ე მუხლით გათვალისწინებული ცვლილება გავლენას მოახდენს სეს ესნ 8711 კოდში აღნიშნული საქონლის (გარდა 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ეტლისა) იმპორტიორებზე, ვინაიდან კანონპროექტის ამოქმედების შემთხვევაში მათ მოუწევთ იმპორტირებულ საქონელზე აქციზის გადასახადის 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 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) მიწოდების ან/და იმპორტის ჩათვლის უფლების გარეშე დღგ-ისგან გათავისუფლება, აგრეთვე 8711 კოდში აღნიშნული მოტოციკლის (მოპედის ჩათვლით) აუქციონის, პირდაპირი მიყიდვის ან სხვა წესით რეალიზაციის შემთხვევაში მათი დღგ-ით დაბეგვრისგან გათავისუფლება.

კანონპროექტი ითვალისწინებს საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8711 კოდში აღნიშნული საქონლის (გარდა 8711 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული ეტლისა) აქციზის განაკვეთით დაბეგვრას

და ჩათვლის უფლების გარეშე აქციზისაგან ათავისუფლებს 8711 სასაქონლო პოზიციებზე გათვალისწინებულ ელექტროძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებს.

კანონპროექტი ითვალისწინებს, აგრეთვე, აქციზის ჩათვლის უფლებას იმ შემთხვევაში, თუ იმპორტირებული საქონლის რეექსპორტის სასაქონლო ოპერაციაში რეგისტრაცია მოხდება იმპორტის სასაქონლო ოპერაციაში გაფორმებიდან 15 კალენდარული დღის განმავლობაში.

**გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან**

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებს.

**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