

## განმარტებითი ბარათი

### საქართველოს კანონის პროექტზე „საქართველო სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“

#### ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

##### ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ხელმოწერით საქართველომ აიღო ვალდებულება განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობრივად დაუახლოვოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის შესაბამის სამართლებრივ აქტებს და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუმენტებს. „ერთი მხრივ, საქართველოსა და მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ 296-ე მუხლის და XXIV დანართის შესაბამისად, საქართველომ ასოცირების შესახებ შეთანხმების ძალაში შესვლიდან 4 წლის ვადაში უნდა უზრუნველყოს 2007 წლის 23 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 1370/2007 რეგულაციის შესაბამისად, საზოგადოებრივი სამგზავრო სარკინიგზო ტრანსპორტის მომსახურებების შესახებ დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვა.

##### ა.ბ) კანონპროექტის მიზანი:

ევროკავშირის #1370/2007 რეგულაციის საქართველოს კანონმდებლობაში იმპლემენტაციის მიზნით, წარმოდგენილი ცვლილებები ძირითადად ეხება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების (Public Service Contract) მეშვეობით, მგზავრთა სარკინიგზო გადაყვანის სახელმწიფო რეგულირებას.

დღესდღეობით, მგზავრთა სარკინიგზო გადაყვანა საქართველოში, ისევე როგორც სხვა უმეტეს ქვეყანაში, არის წამგებიანი და მისი სუბსიდირება ხდება სს „საქართველოს რკინიგზის“ შიდა რესურსებით, კერძოდ კი სს „საქართველოს რკინიგზის“ სატვირთო გადაზიდვების მიერ მიღებული შემოსავლებიდან. ევროკავშირის #1370/2007 რეგულაცია, როგორც ზემოთ აღნიშნა ეხება მგზავრთა სარკინიგზო გადაყვანის სფეროს, როგორც სახელმწიფოს უმნიშვნელოვანესი სოციალური ვალდებულებისა და პასუხისმგებლობის ობიექტის და ასევე, როგორც ქვეყნების უმეტეს ნაწილში ფინანსურად წამგებიანი სფეროს, სახელმწიფოს მიერ სუბსიდირების საკითხებს.

სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრთა მომსახურება წარმოადგენს საჯარო ინტერესის ობიექტს, რაც გულისხმობს საბოლოო მომხმარებლისთვის აღნიშნული სერვისის მიწოდების უზრუნველყოფას შეძლებისდაგვარად დაბალი ფასით და მომსახურების მაღალი სტანდარტის უზრუნველყოფით. აღნიშნული საჯარო ინტერესის დაკმაყოფილების ვალდებულების დაკისრება კერძო სამართლის იურიდიული პირისთვის (რომელსაც გააჩნია კომერციული ინტერესი), წარმოადგენს მცდარ პრაქტიკას, იმის გათვალისწინებით რომ აღნიშნული პირობებით მიწოდებული სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანის მომსახურება ვერ იქნება კომერციულად ხელსაყრელი, რასაც მოწმობს როგორც საქართველოს რკინიგზის აქამდე არსებული პრაქტიკა, ასევე ევროპული და სხვა უცხო ქვეყნების გამოცდილებაც.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, წინამდებარე პროექტის მიზანია სარკინიგზო საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების განსაზღვრა და მისი რეგულირება, ასევე სახელმწიფოს მხრიდან აღნიშნული მომსახურების უზრუნველყოფისათვის საკმარისი საკანონმდებლო საფუძვლის შექმნა.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

წინამდებარე კანონპროექტით განისაზღვრება სარკინიგზო ტრანსპორტით საზოგადოებრივი მომსახურების წესები და პირობები, რაც გულისხმობს კომპეტენტური სახელმწიფო ორგანოს უფლებამოსილების დადგენას, კომპეტენტურ ორგანოსა და სარკინიგზო სამგზავრო ოპერატორს შორის ხელშეკრულების გაფორმების წესსა და პირობებს, რომელთა საფუძველზეც სარკინიგზო ოპერატორს დაეკისრება საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება და რის სანაცვლოდაც იგი მიიღებს კომპენსაციას კომპეტენტური ორგანოსგან. პროექტი ასევე განსაზღვრავს საზოგადოებრივი მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით სარკინიგზო ოპერატორის შერჩევის პროცესს და მეთოდებს, სარკინიგზო ოპერატორთან გასაფორმებელი ხელშეკრულების შინაარსს. ასევე პროექტის თანახმად, იქმნება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისა და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის განსაზღვრის წესის დამტკიცების საკანონმდებლო საფუძველი.

წინამდებარე პროექტით სარკინიგზო კოდექსში ემატება რამდენიმე ახალი ტერმინის განმარტება, რაც ასევე გამომდინარეობს ევროკავშირის #1370/2007 რეგულაციის შესაბამისად. წარმოდგენილი პროექტის თანახმად, განმარტება კომპეტენტური ორგანო, რომელიც უფლებამოსილი იქნება გააფორმოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება შესაბამის სარკინიგზო ოპერატორთან. წარმოდგენილი პროექტის თანახმად კომპეტენტური ორგანოდ მიიჩნევა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო ან საქართველოს მთავრობის შესაბამისი ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტით განსაზღვრული სხვა უფლებამოსილი ორგანო. აღნიშნული განმარტების მიხედვით, „სხვა უფლებამოსილი ორგანო“ შეიძლება იყოს ნებისმიერი სახელმწიფო უწყება, რომელსაც განსაზღვრავს საქართველოს მთავრობა (მაგალითად, ასეთი უფლებამოსილი ორგანო შეიძლება იყვნენ ის სახელმწიფო უწყებები, რომელთა შექმნას სარკინიგზო დარგში ითვალისწინებს ასოცირების შესახებ შეთანხმების XXIV დანართის სარკინიგზო ტრანსპორტის ნაწილში მოცემული ევროკავშირის სამართლებრივი აქტები.

**ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:**

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

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

კანონპროექტის მიღებამ შესაძლებელია იქონიოს გავლენა ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, კერძოდ, იმ შემთხვევაში თუ კანონპროექტით განსაზღვრულ კომპეტენტურ ორგანოსა და სარკინიგზო სამგზავრო ოპერატორს შორის აღნიშნული პროექტით განსაზღვრული წესებისა და პირობების შესაბამისად, გაფორმდება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება, რომელიც დაადგენს სარკინიგზო ოპერატორის მიერ ბილეთების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავლის სახელმწიფო ბიუჯეტში მიმართვის პირობას.

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

კანონპროექტის მიღებას ექნება გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე იმ შემთხვევაში, თუ კანონპროექტით განსაზღვრულ კომპეტენტურ ორგანოსა და სარკინიგზო სამგზავრო ოპერატორს შორის აღნიშნული პროექტით განსაზღვრული წესებისა და პირობების შესაბამისად, გაფორმდება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება. რაც შეეხება კომპენსაციის დაახლოებით ოდენობას, საქართველოში ბოლო 3 წლის მგზავრთა გადაყვანის ხარჯების მაჩვენებლის გათვალისწინებით, იგი საორიენტაციოდ შეადგენს წლიურად საშუალოდ არანაკლებ 50,000,000 ლარს.

იმ შემთხვევაში თუ კანონპროექტით განსაზღვრულ კომპეტენტურ ორგანოსა და სარკინიგზო სამგზავრო ოპერატორს შორის აღნიშნული პროექტით განსაზღვრული წესებისა და პირობების შესაბამისად, გაფორმდება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება შესაბამისი კომპენსაციის თანხა უნდა იქნას გათვალისწინებული სახელმწიფო ბიუჯეტის ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს (ან წარმოდგენილი პროექტის შესაბამისად, სხვა კომპეტენტური ორგანოს) ასიგნებების ნაწილში.

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

პროექტის მიღება არ გამოიწვევს სახელმწიფოს მიერ ახალი ფინანსური ვალდებულების აღებას.

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

პროექტის მიღება იქონიებს გავლენას იმ პირობებისთვის, რომლებზეც ვრცელდება კანონის მოქმედება, კერძოდ, აღნიშნული გამოიხატება სახელმწიფოს მხრიდან სარკინიგზო სამგზავრო ოპერატორისთვის კომპენსაციის გადახდაში, იმ შემთხვევაში თუ კანონპროექტით განსაზღვრულ კომპეტენტური ორგანოსა და სარკინიგზო სამგზავრო ოპერატორს შორის აღნიშნული პროექტით განსაზღვრული წესებისა და პირობების შესაბამისად, გაფორმდება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება.

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

კანონპროექტი არ ეხება ახალი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის შემოღებას და არც მისი არსებული ოდენობის შეცვლას.

**გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:**

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

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის სამართალს. კანონპროექტის მიღება გამომდინარეობს ევროკავშირის #1370/2007 რეგულაციის შესაბამისად, რომელიც გათვალისწინებულია საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმებით.

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

კანონპროექტის მიღება არ ეწინააღმდეგება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებს.

**გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან და შეთანხმებებთან, აგრეთვე, ისეთი ხელშეკრულების/შეთანხმების არსებობის შემთხვევაში, რომელსაც უკავშირდება კანონპროექტის მომზადება, – მისი შესაბამისი მუხლი ან/და ნაწილი:**  
კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. აგრეთვე, კანონპროექტი არ უკავშირდება რომელიმე ხელშეკრულებას/შეთანხმებას.

**გ.დ) არსებობის შემთხვევაში, ევროკავშირის ის სამართლებრივი აქტი, რომელთან დაახლოების ვალდებულებაც გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირისა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებიდან“ ან ევროკავშირთან დადებული საქართველოს სხვა ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშეკრულებებიდან:**

კანონპროექტის მიღება გამომდინარეობს ევროკავშირის #1370/2007 რეგულაციის შესაბამისად, რომელიც გათვალისწინებულია საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმებით.

**დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:**

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

ასეთი არ არსებობს.

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

ასეთი არ არსებობს.

**ე) კანონპროექტის ავტორი:**

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს მთავრობა.