

**განმარტებითი ბარათი**  
**საქართველოს კანონის პროექტზე**

**„ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის  
სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“**

**ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:**

**ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:**

**ა. ა. ა.) პრობლემა რომლის გადაჭრასაც მიზნად ისახავს კანონპროექტი:**

სადაზღვევო სფეროს რეფორმის უმნიშვნელოვანესი ამოცანაა ქვეყანაში სოციალური გარანტიების ალტერნატიული და ქმედითი მექანიზმების ჩამოყალიბება. სავალდებულო დაზღვევის სახეობა, როგორც ალტერნატიული სოციალურ-ეკონომიკური ბერკეტი, ქმნის საზოგადოებისთვის ალტერნატიული გარანტიებისა და სოციალური უზრუნველყოფის მოქნილ სისტემას.

სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა ერთ-ერთი წამყვანი სავალდებულო დაზღვევის სახეობაა საერთაშორისო პრაქტიკაში. მძღოლის დაუდევრობის, უყურადღებობის, არასაკმარისი ცოდნის, სატრანსპორტო საშუალების არასათანადო მოვლა-პატრონობის და სხვადასხვა მიზეზების გამო იზრდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების და გაუთვალისწინებელი შედეგების დადგომის ალბათობა. სწორედ სავალდებულო დაზღვევა ქმნის მატერიალურ გარანტიას, ერთი მხრივ, მძღოლისათვის და, მეორე მხრივ, დაზარალებულისათვის ამ უკანასკნელის სიცოცხლის, ჯანმრთელობის და/ან ქონებისათვის მიყენებული ზიანის დადგომის დროს.

**ა. ა. ბ) არსებული პრობლემის გადასაჭრელად კანონის მიღების აუცილებლობა:**

„ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიღების ვალდებულება განსაზღვრულია „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-18 მუხლის მე-2 პუნქტით.

**ა. ბ ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:**

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა წარმოადგენს ეკონომიკისა და სადაზღვევო სფეროს განვითარების ერთ-ერთ კომპონენტს და ხელს უწყობს საზოგადოებაში სოციალურ-ეკონომიკურ სტაბილურობას, უზრუნველყოფს ზიანის ანაზღაურების გარანტიების შექმნას,

ცივილიზებულად აგვარებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევით წარმოქნილ დავებს და პრობლემებს.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

**კანონპროექტის პირველი მუხლი ადგენს** კანონის რეგულირების სფეროს. კერძოდ, პროექტის მიხედვით, კანონი არეგულირებს საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი, საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებს.

**კანონპროექტის მე-2 მუხლში** განმარტებულია კანონში გამოყენებული ცნებები/ტერმინები.

**კანონპროექტის მე-3 მუხლი ადგენს** სავალდებულო დაზღვევის ზოგად პირობებს, კერძოდ, ამ კანონით გათვალისწინებული დაზღვევის განხორციელების ვალდებულების მქონე პირთა წრეს, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, რომლის მფლობელზეც არ ვრცელდა ამ კანონით გათვალისწინებული სავალდებულო დაზღვევის ფლობის ვალდებულება, სავალდებულო დაზღვევის მოქმედების არეალს და ვადას, დაზღვევის შეძენის არხებს და საშუალებებს.

**კანონპროექტის მე-4 მუხლი განსაზღვრავს** იმ გარემოებებს, რომლის დროსაც არ მოქმედებს მზღვეველების მიერ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება (გამონაკლისებს სადაზღვევო დაფარვიდან). ამ გარემოებების პირობებში დამდგარი ზიანის ანაზღაურება მოხდება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

**კანონპროექტის მე-5 მუხლი ადგენს** წლიური სადაზღვევო პრემიის მინიმალურ და მაქსიმალურ ოდენობებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიების მიხედვით. რომელიც არის წლიური და განისაზღვრება ავტოსატრანსპორტო საშუალების კატეგორიების მიხედვით, კერძოდ:

ა) მოტოციკლისათვის, რომლის ძრავის მუშა მოცულობა 50 სმ<sup>3</sup>-ზე მეტია – 75.00 - 110.00 ლარი;

ბ) მსუბუქი ავტომობილისათვის, რომლის ნებადართული მაქსიმალური მასა 3 500 კგ-ს, ხოლო დასასხდომი ადგილების (გარდა მძღოლის ადგილისა) რაოდენობა 8-ს არ აღემატება – 100.00 - 150.00 ლარი;

გ) ავტობუსისათვის, რომლის დასასხდომი ადგილების (გარდა მძღოლის ადგილისა) რაოდენობა 8-ს აღემატება – 160.00 - 240.00 ლარი;

დ) სატვირთო ავტომობილისათვის, რომლის ნებადართული მაქსიმალური მასა 3 500 კგ-ს აღემატება – 210.00 - 310.00 ლარი;

ე) მისაბმელისათვის – 50.00 - 75.00 ლარი;

ვ) სასოფლო-სამეურნეო მანქანისათვის, სპეციალიზებული თვითმავალი მანქანისათვის – 60.00 - 90.00 ლარი.

სადაზღვევო პრემიების გაანგარიშების დროს მხედველობაში იქნა მიღებული მსოფლიო ბანკის ექსპერტების, მათ შორის აქტუარების მიერ გაანგარიშებული და შემოთავაზებული მაჩვენებელი მსუბუქ ავტომობილებზე საქართველოში არსებული სტატისტიკის გათვალისწინებით. ეს მიახლოებითი ციფრი იქნა მიღებული მხედველობაში სხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევის წლიური პრემიის ოდენობის განსაზღვრისთვის. აქვე გათვალისწინებული იქნა სოციალურ-ეკონომიკური ფაქტორებიც და ყოველივე ზემოხსენებულის გათვალისწინებით შემუშავდა სადაზღვევო პრემიის კონკრეტული ოდენობის თავისუფალი შეთავაზების შესაძლებლობა მინიმალური და მაქსიმალური ოდენობის ფარგლებში, რაც ქმნის ამ კუთხით ბაზარზე კონკურენტული გარემოს შექმნის შესაძლებლობასაც. შესაბამისად, მზღვეველს ეძლევა შესაძლებლობა სადაზღვევო პრემიის კონკრეტული ოდენობის გამოთვლისას მხედველობაში მიიღოს სხვადასხვა გარემოებები, რასაც გავლენა შეიძლება ჰქონდეს რისკის შეფასებაზე.

მუხლი ადგენს ბონუს-მალუსის სისტემას (საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პირადი სტატისტიკიდან გამომდინარე, წლიური სადაზღვევო პრემიის ოდენობის გაზრდა ან შემცირება), რომელიც დაინერგება კანონის ამოქმედებიდან გარკვეული პერიოდის შემდგომ (განისაზღვრება გარდამავალი დებულებით), სტატისტიკური მონაცემების დაგროვების შემდეგ, მის ძირითად პირობებს განსაზღვრავს სამსახური, ხოლო მზღვეველი ასევე უფლებამოსილი იქნება დაადგინოს სამსახურის მიერ დადგენილისაგან განსხვავებული გაუმჯობესებელი პირობები.

საქართველოში დროებითი ექსპლუატაციისათვის შემოტანილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ვრცელდება არასრული წლის ვადით დაზღვევა, სადაზღვევო პრემიის გაანგარიშება მოხდება ყოველ ერთ თვეზე წლიური სადაზღვევო პრემიის 1/8-ით, ხოლო დაზღვევის მინიმალური პერიოდი განისაზღვრება 1 თვით.

მუხლი ადგენს სადაზღვევო ლიმიტის შენარჩუნების პრინციპს სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის მიუხედავად. კერძოდ, კონკრეტული დაზღვევის პოლისის სადაზღვევო ლიმიტი წარმოადგენს მაქსიმალურ ლიმიტს ერთ შემთხვევაზე და არ ექვემდებარება შემცირებას პოლისის მოქმედების პერიოდში დამდგარი სხვა შემთხვევების მიმართ, მიუხედავად გაცემული ანაზღაურებისა.

წინამდებარე მუხლით მზღვეველს ეკრძალება ამ კანონით დადგენილი სადაზღვევო პრემიის ფარგლებში ან დამატებითი პრემიის გადახდით დამატებითი სადაზღვევო და სხვა ნებისმიერი პირობის დამზღვევისთვის შეთავაზება.

მუხლი ასევე ადგენს ამ კანონით გათვალისწინებულ სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებულ დეტალებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების გასხვისების შემთხვევაში. კერძოდ, ავტოსატრანსპორტო საშუალების გასხვისების შემთხვევაში დაზღვევის პოლისი ითვლება შეწყვეტილად და ახალი მფლობელი ვალდებულია შეიძინოს ახალი პოლისი. აქვე მოცემულია გამსხვისებლის უფლება მოითხოვოს მზღვეველისაგან გამოუყენებელი დაზღვევის პერიოდის შესაბამისი სადაზღვევო პრემია.

**კანონპროექტის მე-6 მუხლი განსაზღვრავს** სადაზღვევო ლიმიტების ოდენობას სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის მიყენებულ ზიანზე, სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობის დათვლის და გაცემის, მათ შორის რამოდენიმე დაზარალებულზე პროპორციულად გაცემის წესს, უკვე გაცემული ნაწილობრივი სადაზღვევო ანაზღაურების და ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესების/გარდაცვალების შემთხვევაში იმ ვადებს, რომლის განმავლობაშიც არის შესაძლებელი დამატებით ანაზღაურების მოთხოვნა, ასეთი მოთხოვნის წარდგენის წესს. *(სადაზღვევო ლიმიტების განსაზღვრისას მხედველობაში იქნა მიღებული „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული სადაზღვევო ლიმიტები, რომელიც ეფუძნება მსოფლიო ბანკის ექსპერტების გაცემულ რეკომენდაციებს)*

**კანონპროექტის მე-7 მუხლი ადგენს** სადაზღვევო ლიმიტის ოდენობას მესამე პირის ქონებისათვის მიყენებულ ზიანზე, ქონებისათვის მიყენებული ზიანის ფარგლებს, ქონებისათვის მიყენებული ზიანის ოდენობის განსაზღვრის საფუძვლებს, სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობის დათვლის წესს, მათ შორის რამოდენიმე დაზარალებულზე პროპორციულად გაცემის წესს (აქვე მოცემულია დათქმა, როდესაც მზღვეველი თავისუფლდება სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის ვალდებულებისაგან), მხარეთა შეუთანხმებლობის შემთხვევაში დამოუკიდებელი ექსპერტიზის ჩატარების პრინციპებს, დაზიანებული ქონების შეკეთების ძირითად მოთხოვნებს.

**კანონპროექტის მე-8 მუხლი ადგენს** მზღვეველის ვალდებულებას, ამ კანონით დადგენილ ფარგლებში, აანაზღაუროს ის მატერიალური ზიანი, რომლის გადახდა ეკისრება მფლობელს/მძღოლს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას და მისი მონაწილეობით მესამე პირის/დაზარალებულის სიცოცხლის, ჯანმრთელობის და/ან ქონებისათვის მიყენებულ ზიანზე.

მუხლი ასევე განსაზღვრავს ორი ან მეტი ავტოსატრანსპორტო საშუალების ურთერთქმედების შედაგად მესამე პირისათვის ან ერთმანეთისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურების პრინციპებს.

**კანონპროექტის მე-9 მუხლი განსაზღვრავს** ამ კანონის და ჯანმრთელობის დაცვის სახელმწიფო პროგრამების, ასევე ნებაყოფლობითი დაზღვევის ურთიერთმიმართებას. კერძოდ, დაზარალებულებისათვის, რომლებიც მონაწილეობენ ჯანმრთელობის დაცვის სახელმწიფო პროგრამებში, ასევე, რომელთა სიცოცხლე, ჯანმრთელობა, ავტოსატრანსპორტო საშუალება ან სხვა ქონება, ხოლო მფლობელის/მძღოლის სამოქალაქო პასუხისმგებლობა დაზღვეულია ნებაყოფლობითი დაზღვევის პირობებით, სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურებისას, პირველ რიგში მოქმედებს ამ კანონით გათვალისწინებული სავალდებულო დაზღვევა.

**კანონპროექტის მე-10 მუხლი ადგენს** მძღოლის მხრიდან სადაზღვევო შემთხვევის შეტყობინების ვალდებულებას შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიულ პირის – „112“-სათვის და მზღვეველის მიერ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას.

მუხლით დადგენილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის/მძღოლის მიერ შეტყობინების ვალდებულება, ხოლო დაზარალებულის (მისი წარმომადგენლის) მიერ შეტყობინების უფლებამოსილება.

მუხლი ადგენს სადაზღვევო ანაზღაურების მისაღებად აუცილებელი დოკუმენტების დაზარალებულის მიერ მზღვეველისათვის წარდგენის ვადებს, სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის წესს და ვადებს, მათ შორის მზღვეველის მხრიდან დამატებითი ვადების დადგენის კონკრეტულ პირობებს, ხოლო მზღვეველის მიერ ზიანის ანაზღაურების ვადის დარღვევის შემთხვევაში საურავის ოდენობას.

მუხლი ითვალისწინებს დაზარალებულის უფლებას მიმართოს ზიანზე პასუხისმგებელ პირს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით, თუ ამ კანონის ფარგლებში გაცემული სადაზღვევო ანაზღაურება ნაკლებია დაზარალებულისათვის მიყენებული ზიანის ოდენობაზე. ხოლო, იმ შემთხვევაში, თუ მზღვეველის მიერ დაზარალებულისათვის შეთავაზებული სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობა ნაკლებია ამ უკანასკნელის მიერ მოთხოვნილზე, მზღვეველი ვალდებულია აანაზღაუროს სადაზღვევო ანაზღაურების უდავო ნაწილი კანონით გათვალისწინებულ ვადაში. ამ შემთხვევაში, გაცემული ანაზღაურება გავლენას არ ახდენს ანაზღაურების სადავო ოდენობის შემდგომ მოთხოვნაზე/დასაბუთებაზე.

**კანონპროექტის მე-11 მუხლი ადგენს** მზღვეველისათვის შეზღუდვებს ადმინისტრაციულ, მათ შორის აკვიზიციურ ხარჯებში, ამ კანონით გათვალისწინებული დაზღვევის რალიზაციისას. კერძოდ, ხარჯები (აკვიზიციური ხარჯების ჩათვლით) არ უნდა აღემატებოდეს ამ სახეობაში მოზიდული პრემიის 25%-ს. ამასთან, მზღვეველის მიერ გაწეული საკომისიო ხარჯები არ უნდა აღემატებოდეს ამ სახეობაში მოზიდული პრემიის 10%-ს.

აღნიშნული ხარჯების შესახებ ინფორმაცია მზღვეველის მიერ აისახება ყოველწლიურ აუდიტირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

**კანონპროექტის მე-12 მუხლი განსაზღვრავს** ზიანზე პასუხისმგებელი პირის მიმართ მზღვეველის რეგრესული მოთხოვნის უფლებას, რომლის გამოყენებაც დასაშვებია მხოლოდ დაზარალებულისათვის სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის შემდეგ და ამ მუხლში მოცემული გარემოებების არსებობისას.

**კანონპროექტის მე-13 მუხლი განსაზღვრავს** მზღვეველის უფლებამოსილებას სადაზღვევო შემთხვევის დარეგულირების პროცესში მოითხოვოს შემთხვევასთან დაკავშირებული საჭირო ინფორმაცია/დოკუმენტაცია საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ორგანოების, სამედიცინო დაწესებულებების და საკითხთან დაკავშირებული სხვა კომპეტენტური ორგანოებისგან.

**კანონპროექტის მე-14 მუხლი ადგენს** „ავტოსატრანსპორტოს საშუალების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ბიურო“-ს არსს, მისი შექმნის და ფუნქციონირების ძირითად პრინციპებს, მის ანგარიშვალდებულებას და ძირითად ფუნქციას, კერძოდ ანაზღაუროს ზიანი, რომელიც გამოწვეულია დაუდგენელი ან დაუზღვეველი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით, ასევე, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებით, რომლის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობა დაზღვეულია მზღვეველთან, რომელსაც გაუუქმდა სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზია და მის მიმართ მიმდინარეობს გაკოტრების საქმის წარმოების პროცესი. მუხლი ასევე განსაზღვრავს ბიუროს მიერ რეგრესის უფლების გამოყენების პირობებს. საკითხის მნიშვნელოვანებიდან გამომდინარე, პროექტის მიხედვით ბიუროს სამართლებრივ ფორმად შემოთავაზებულია სსიპ, რომელიც ანგარიშვალდებულია საქართველოს მთავრობის წინაშე. ბიუროს აღნიშნული სამართლებრივი ფორმა ასევე ჩაითვალოს ყველაზე უპრიანად სამომავლოდ საერთაშორისო ავტოდაზღვევა „მწვანე ბარათის“ სისტემაში საქართველოს გაწევრიანების მიზნებისთვის.

**კანონპროექტის მე-15 მუხლი განსაზღვრავს** საერთაშორისო ავტოდაზღვევა „მწვანე ბარათის“ სისტემის ფარგლებში *(ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის საერთაშორისო სისტემა, რომლის ფარგლებში გაცემული საერთაშორისო პოლისი „მწვანე ბარათი“ მოქმედებს ამავე სისტემაში გაერთიანებული წევრი ქვეყნების საზღვრებში)* სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს მიზნებსა და ამოცანებს. კერძოდ, სავალდებულო დაზღვევის ბიურო არის საერთაშორისო ავტოდაზღვევა „მწვანე ბარათის“ სისტემის საერთაშორისო ბიუროს საბჭოს წევრი და ასრულებს ეროვნული ბიუროს უფლება-მოვალეობებს საქართველოს ტერიტორიაზე. წინამდებარე მუხლი ამოქმედდება „მწვანე ბარათის“ საერთაშორისო სისტემაში საქართველოს გაწევრიანების შემდეგ.

**კანონპროექტის მე-16 მუხლი განსაზღვრავს** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ძირითად ფუნქციებს, ამოცანებს და უფლებამოსილებას. აგრეთვე, ანიჭებს ბიუროს უფლებამოსილებას მიმართოს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურს მზღვეველის მიერ ამ კანონის და სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს დებულებით დადგენილი ნორმების დარღვევისას.

**კანონპროექტის მე-17 მუხლი ადგენს** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროში შესაბამისი ფულადი ფონდების არსებობის არსს, მათი შექმნის, ფორმირების და განკარგვის წესს, ფულად ფონდებში მზღვეველების შენატანების ოდენობას. აღნიშნული ფონდების შესაბამისი თანხები ბიუროს მიერ განთავსებული უნდა იყოს საქართველოში ლიცენზირებულ კომერციულ ბანკში/ბანკებში სპეციალურად ამ მიზნებისთვის გახსნილ განცალკევებულ ანგარიშებზე, ამასთან, ამ ანგარიშებზე არ უნდა იქნას გამოყენებული საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული უზრუნველყოფის საშუალებები და ღონისძიებები.

მუხლი ასევე განსაზღვრავს ამ კანონით გათვალისწინებული დაზღვევის სახეობაში მონაწილე მზღვეველების ვალდებულებას განახორციელონ შენატანი სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ადმინისტრაციული ხარჯების დასაფარად, რომლის ოდენობა და გადახდის პერიოდულობა განსაზღვრული იქნება სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს დებულებით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად ბიუროს საბჭოს მიერ.

მუხლი ადგენს ამ კანონით გათვალისწინებული დაზღვევის სახეობაში მონაწილეობის მსურველი თითოეული მზღვეველის პირველადი შენატანის ოდენობას სავალდებულო დაზღვევის ბიუროში, რომელიც განისაზღვრება 100 000 (ასი ათასი) ლარით და ამ შენატანის გადახდის ვადას.

გარდა ამ მუხლით გათვალისწინებული სახსრებისა სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს შემოსავლის წყაროდ განსაზღვრულია ინვესტირების განხორციელებით მიღებული შემოსავალი და საქართველოს კანონმდებლობით ნებადართული სხვა შემოსავლები.

თუ სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას სავალდებულო დაზღვევის ბიუროში არ არის ასანაზღაურებლად საკმარისი თანხა, სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს უფლება აქვს დამატებით დაუწესოს მზღვეველს სპეციალური სადაზღვევო შენატანი, რომლის ოდენობა განისაზღვრება ყოველი კონკრეტული შემთხვევის გათვალისწინებით, მზღვეველებთან შეთანხმებით, საბჭოს თანხმობის საფუძველზე.

სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ფულად ფონდებში აკუმულირებული სახსრების და ადმინისტრაციული ხარჯის შესაბამისი თანხის გამოუყენებელი ნაწილი გადადის და გაითვალისწინება სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს მომდევნო წლის ბიუჯეტში.

**კანონპროექტის მე-18 მუხლი ადგენს** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ხელმძღვანელობისა და მართვის სისტემას, ბიუროს საბჭოსა და ბიუროს უფროსის სახით.

**კანონპროექტის მე-19 მუხლი განსაზღვრავს** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს საბჭოს შემადგენლობას, უფლებამოსილების ვადას, დამოუკიდებელ წევრთა არჩევის წესს და პროცედურას, საბჭოს დამოუკიდებელი წევრების შესაფერისობის კრიტერიუმებს. დამოუკიდებელი წევრების კენჭისყრის პროცედურების ორგანიზებას უწევს სსიპ საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური.

**კანონპროექტის მე-20 მუხლი განსაზღვრავს** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს საბჭოს უფლებამოსილებას, სხდომის მოწვევის, პერიოდულობის, გადაწყვეტილების მიღების ძირითად პრინციპებს.

**კანონპროექტის 21-ე მუხლი განსაზღვრავს** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს უფროსის თანამდებობაზე დანიშვნის წესს, მის უფლებამოსილებას, ანგარიშვალდებულებას, საკვალიფიკაციო და შესაფერისობის კრიტერიუმებს.

**კანონპროექტის 22-ე მუხლი ადგენს** ზედამხედველობას სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს საქმიანობაზე. კერძოდ, ბიუროს საქმიანობაზე ზედამხედველობას და მის შემოწმებას ახორციელებს სსიპ საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური. ამ მიზნით სამსახური ბიუროზე ავრცელებს ამავე მუხლით დადგენილ წესებს *(სადაზღვევო რეზერვების სახეობათა განსაზღვრისა და შექმნის, აგრეთვე რეზერვების დასაფარავად დასაშვები აქტივების და მათი სტრუქტურის განსაზღვრის წესი, ფინანსური და სტატისტიკური ანგარიშგების ფორმების შედგენის და მათი სამსახურში წარდგენის წესი)*. ამ კანონით/შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შეუსრულებლობის გამო, სამსახური უფლებამოსილია სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს მიმართ გამოიყენოს „დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ღონისძიებები, ფულადი ჯარიმის ჩათვლით.

**კანონპროექტის 23-ე მუხლი ადგენს** სადაზღვევო შემთხვევის შესახებ სავალდებულო დაზღვევის ბიუროსათვის შეტყობინების ვალდებულებას, ხოლო სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს მიერ ზიანის ანაზღაურების წესი, პირობები და ვადები ამავე მუხლის საფუძველზე განისაზღვრება ბიუროს დებულებით.

მუხლი განსაზღვრავს ბიუროს მიერ რეგრესის უფლების გამოყენების პირობებს და გარემოებებს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის შემდგომ.

სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს მიერ კანონით განსაზღვრულ შემთხვევებში ზიანის ანაზღაურება ხდება ამავე კანონით განსაზღვრული ლიმიტების ფარგლებში. ამასთან, დაუდგენელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ქონებისათვის მიყენებული ზიანის

ანაზღაურებისას გათვალისწინებული იქნება ზარალის თანხის 10%-იანი არანაზღაურებადი მინიმუმი (ფრანშიზა), მინიმუმ 500 (ხუთასი) ლარი.

ამავე მუხლის მიხედვით, იმ შემთხვევაში, თუ მზღვეველს გაუუქმდა სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზია და მის მიმართ მიმდინარეობს გაკოტრების საქმის წარმოების პროცესი, ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება/შესაბამისი სადაზღვევო პრემიის მიღების უფლება ეძლევა ბიუროს. სავალდებულო დაზღვევის ბიუროზე გადადის მზღვეველის ყველა უფლება (მათ შორის რეგრესული მოთხოვნის) და ვალდებულება.

**კანონპროექტის 24-ე მუხლი** სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს საქმიანობას უქვემდებარებს როგორც შიდა, ისე გარე აუდიტორული შემოწმებას, ადგენს გარე აუდიტორული დასკვნის წრდგენისა და გამოქვეყნების წესს. შიდა აუდიტორული შემოწმების ჩატარების ძირითადი მიზანია სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს მიმდინარე საქმიანობის საქართველოს კანონმდებლობასთან შესაბამისობისა და მართებულობის შემოწმება, მისი ადეკვატურობისა და ეფექტიანობის შეფასება, სამართლებრივი აქტების, შიდა პროცედურების/წესების დაცვის კონტროლი და მართვის შიდა სისტემების შეფასება. სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ფინანსური ანგარიშგების აუდიტს ყოველწლიურად ახორციელებს საბჭოს მიერ შერჩეული გარე აუდიტორი ბიუროს დებულებით დადგენილი წესით.

**კანონპროექტის 25-ე მუხლი ადგენს** სავალდებულო დაზღვევის განხორციელებისათვის ერთიანი ელექტრონული ბაზის, საინფორმაციო ცენტრის შექმნის ვალდებულებას და წესს, სადაც თავს მოიყრის მოცემული კანონიდან გამომდინარე ყველა აუცილებელი მონაცემი, რომლის ჩამონათვალი დაკონკრეტებულია კანონის პროექტით, ინფორმაციის წყაროებს, მზღვეველის მიერ ინფორმაციის მიწოდების ვალდებულებას, ინფორმაციის შენახვის ვადას, „ელექტრონული ბაზის“ ინფორმაციული უსაფრთხოების დაცვას და ბიუროს ვალდებულებას „ელექტრონულ ბაზასთან“ მიმართებაში, კერძოდ მონაცემების კონფიდენციალობის, მონაცემებზე ხელმისაწვდომობის და ზარალების აღრიცხვიანობის ნაწილში. ბიურო ინფორმაციული უსაფრთხოების შესახებ აუდიტირებულ დასკვნას წარუდგენს საბჭოს და სსიპ საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურს.

**კანონპროექტის 26-ე მუხლი ადგენს** მზღვეველის ვალდებულებას შექმნას საინფორმაციო შიდა ბაზა, განსაზღვრავს ბაზაში შესატან ინფორმაციას, მისი მოპოვების წყაროებს, შენახვის წესს, ვადას, ინფორმაციული უსაფრთხოების მოთხოვნებს, ბაზაში არსებულ ინფორმაციაზე წვდომას.

**კანონპროექტის 27-ე მუხლი განსაზღვრავს** მზღვეველის პასუხისმგებლობას ამ კანონით გათვალისწინებული მოთხოვნების დარღვევისათვის. ამ კანონით/შესაბამისი

კანონქვემდებარე აქტებით გათვალისწინებული მოთხოვნების მზღვეველის მიერ დარღვევის ან არაჯეროვანი შესრულების შემთხვევაში სამსახური უფლებამოსილია განახორციელოს „დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ღონისძიებები (სანქციები).

**კანონპროექტის 28-ე მუხლი ადგენს** ამ კანონის ფარგლებში წარმოშობილი დავების განხილვის წესს.

**კანონპროექტის 29-ე მუხლი განსაზღვრავს** გარდამავალ დებულებებს, კერძოდ, სავალდებულო დაზღვევის ბიურომ, საერთაშორისო ავტოდაზღვევა „მწვანე ბარათის“ სისტემაში წევრობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დაკმაყოფილება უნდა უზრუნველყოს ამ კანონის ამოქმედებიდან არაუგვიანეს 3 წლისა.

გარდამავალი დებულება ადგენს სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს დაფუძნებისთვის საჭირო პროცედურებს დადგენილ ვადებში, ასევე განისაზღვრება სავალდებულო დაზღვევის განხორციელების მსურველი მზღვეველების მიერ დაზღვევის განხორციელებაში მონაწილეობის გაცხადების და მათ მიერ პირველადი შენატანის გადახდის ვადები.

მუხლი ადგენს საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის ვალდებულებას კანონიდან გამომდინარე სამართლებრივი აქტების შესაბამის ვადაში გამოცემის შესახებ.

გამომდინარე იქედან, რომ კანონის ამოქმედებიდან გარკვეული პერიოდის მანძილზე არსებობს საკითხის ცნობადობის და პენეტრაციის არასაკმარისი დონე, სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს გამართული ფუნქციონირების უზრუნველყოფის მიზნით, დაუზღვეველი ავტომანქანებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას შეუდგება 2020 წლის 1 იანვრიდან.

**კანონპროექტის 30-ე მუხლი განსაზღვრავს** დასკვნით დებულებებს.

კანონის ამოქმედება გათვალისწინებულია 2019 წლის 1 ივლისს, გარდა იმ მუხლებისა, რომელთა ამოქმედებაც გათვალისწინებულია ამავე კანონით დადგენილ სხვა ვადებში.

**ა. დ) კანონპროექტის კავშირი სამთავრობო პროგრამასთან და შესაბამის სფეროში არსებულ სამოქმედო გეგმასთან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში (საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული კანონპროექტის შემთხვევაში):**

ასეთი არ არსებობს.

**ა. ე) კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი, ხოლო კანონისთვის უკუძალის მინიჭების შემთხვევაში, აღნიშნულის თაობაზე შესაბამისი დასაბუთება;**

კანონპროექტის შესაბამისად დგინდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელთა მთელი რიგი ვალდებულებები, ასევე, პროექტით გათვალისწინებული, სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს დაარსება და მისი გამართული ფუნქციონირების უზრუნველყოფა, რაც დაკავშირებულია შესაბამის დროსთან. შესაბამისად, მიზანშეწონილია, გარკვეული ვადის განსაზღვრა კანონის სრულად ამოქმედებისათვის. პროექტით არ არის გათვალისწინებული უკუძალის მინიჭება კანონისათვის.

**ა. ვ) კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვის მიზეზები და შესაბამისი დასაბუთება (თუ ინიციატორი ითხოვს კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვას):**

კანონპროექტი დაჩქარებული წესით არ განიხილება.

**ბ) კანონპროექტის ფინანსური დასაბუთება:**

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

კანონპროექტის მიღება გამოიწვევს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხარჯების გამოყოფას იმ დაწესებულებებისათვის, რომელებიც ფლობენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს და რომელთაც ევალებათ დაზღვევის შექმნა ამ კანონის ფარგლებში.

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

კანონპროექტი მოახდენს გავლენას ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე. კერძოდ, ბიუჯეტის სასარგებლოდ გაიზრდება საგადასახადო შემოსავლები, სავალდებულო დაზღვევაში მონაწილე მზღვეველების მიერ, ამ კანონის ფარგლებში მიღებული მოგების ოდენობით.

საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილთან მიმართებაში მითითებული საგადასახადო შემოსავლების ზრდის ზუსტი განსაზღვრა ამ ეტაპზე რთულია, რადგან მიუხედავად საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების აღრიცხვიანობისა (კატეგორიების მიხედვით), იგი დამოკიდებული იქნება დაზღვეული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობაზე, რომელიც როგორც საერთაშორისო პრაქტიკა გვიჩვენებს, კანონის ამოქმედების საწყის ეტაპზე შესაძლებელია არ ემთხვეოდეს რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობას.

ასევე, დაუზღვეველი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელები დაექვემდებარებიან დაჯარიმებას ადმინისტრაციული წესით, რაც ასევე აისახება ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, თუმცა ამ ეტაპზე მისი გაანგარიშება ასევე შეუძლებელია.

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

კანონპროექტის მიღება გამოიწვევს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხარჯების გამოყოფას იმ დაწესებულებებისათვის, რომელებიც ფლობენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს და რომელთაც ევალებათ დაზღვევის შექმნა ამ კანონის ფარგლებში.

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

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს სახელმწიფოსთვის ახალი ფინანსური ვალდებულებების წარმოშობას.

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

კანონპროექტი იქონიებს ფინანსურ შედეგებს:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელების ხარჯვით ნაწილზე, შესაბამისი სადაზღვევო პოლისის ღირებულების ოდენობით;

ბ) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ყველა მონაწილის საშემოსავლო/საკომპენსაციო ნაწილზე (ზიანზე პასუხისმგებელი მძღოლის გარდა), რომლებიც იღებენ მათ ჯანმრთელობაზე, სიცოცხლესა და ქონებაზე მიყენებული ზიანის ანაზღაურების გარანტიას მზღვეველის ან სავალდებულო ბიუროს მიერ.

გ) სავალდებულო დაზღვევაში მონაწილე მზღვეველების საშემოსავლო ნაწილზე ამ კანონის ფარგლებში მიღებული შემოსავლების (სადაზღვევო პრემიის) ოდენობით.

დ) სავალდებულო დაზღვევაში მონაწილე მზღვეველების ხარჯვით ნაწილზე, სავალდებულო დაზღვევის ბიუროს ფარგლებში ფულადი ფონდების ფორმირების, ასევე ბიუროს ადმინისტრაციული ხარჯებისათვის ამავე კანონით დადგენილი თანხების ოდენობით.

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

სადაზღვევო პრემიების გაანგარიშების დროს მხედველობაში იქნა მიღებული მსოფლიო ბანკის ექსპერტების, მათ შორის აქტუარების მიერ გაანგარიშებული და შემოთავაზებული მაჩვენებელი მსუბუქ ავტომობილებზე საქართველოში არსებული სტატისტიკის გათვალისწინებით. ეს მიახლოებითი ციფრი იქნა მიღებული მხედველობაში სხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევის წლიური პრემიის ოდენობის განსაზღვრისთვის.

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

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

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის სამართალს.

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 და შეთანხმებებთან, აგრეთვე, ისეთი ხელშეკრულების/შეთანხმების არსებობის შემთხვევაში, რომელსაც უკავშირდება კანონპროექტის მომზადება, – მისი შესაბამისი მუხლი ან/და ნაწილი:

კანონპროექტის მიღება არ ეწინააღმდეგება ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. აგრეთვე, კანონპროექტის მომზადება 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:

ასეთი არ არსებობს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:

დ.ა) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტი, სამუშაო ჯგუფი, რომელმაც მონაწილეობა მიიღო კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

ასეთი არ არსებობს.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის/დაწესებულებების, სამუშაო ჯგუფის, ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

ასეთი არ არსებობს.

დ.გ) სხვა ქვეყნის გამოცდილება კანონპროექტის მსგავსი კანონების იმპლემენტაციის სფეროში, იმ გამოცდილების მიმოხილვა, რომელიც მაგალითად იქნა გამოყენებული კანონპროექტის მომზადებისას, ასეთი მიმოხილვის მომზადების შემთხვევაში:

ასეთი მიმოხილვა არ არსებობს.

ე) კანონპროექტის ავტორი:

საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო და სსიპ საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო  
ზედამხედველობის სამსახური.

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს მთავრობა.