განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე
„საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

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

კანონპროექტის მიღება განპირობებულია „ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებით“ საქართველოს მიერ ნაკისრი ვალდებულებით, დაუახლოვოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობას. კერძოდ, აღნიშნული შეთანხმების XXIV დანართით საქართველოს ნაკისრი აქვს ვალდებულება შეასრულოს „მართვის მოწმობების თაობაზე“ 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის (შემდგომში - დირექტივა) მე-4 - მე-7 მუხლები და II და III დანართების დებულებები. ამასთან, დირექტივის მე-5, მე-6 და მე-7 მუხლებისა და III დანართის ცალკეული დებულებები უკვე იმპლემენტირებულია საქართველოს კანონმდებლობაში, ხოლო ნაწილის იმპლემენტირება მოხდება კანონქვემდებარე აქტებით, კერძოდ - საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანებითა და საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრისა და საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ერთობლივი ბრძანებით.

წინამდებარე კანონპროექტით ხდება უშუალოდ დირექტივის მე-4 მუხლისა და II დანართის დებულებების ჰარმონიზაცია. კერძოდ დირექტივის II დანართის თანახმად სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდისას სპეციალური მანევრები შეიძლება ჩატარდეს დახურულ მოედანზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები გამოცდის ის ნაწილი, რომლის დროსაც ფასდება მძღოლობის კანდიდატის მოქმედება საგზაო მოძრაობისას, სადაც ეს შესაძლებელია, უნდა ჩატარდეს რეალური საგზაო მოძრაობის პირობებში.

რაც შეეხება დირექტივის მე-4 მუხლს, იგი ეხება სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის მოწმობების კატეგორიებს, დეფინიციებს და მინიმალური ასაკს, რომელთანაც „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონი (შემდგომში - კანონი) სრულად არ არის შესაბამისობაში, რის გამოც საჭიროა კანონში რიგი ცვლილებების შეტანა. კერძოდ, დირექტივისგან განსხვავებით კანონი არ იცნობს „AM“ კატეგორიის სატანსპორტო საშუალებებს და შესაბამისად, ამ კატეგორიის მართვის მოწმობას. კანონი ასევე არ იცნობს „A2” ქვეკატეგორიის მართვის მოწმობას. ასევე არსებობს გარკვეული შეუსაბამობები სხვა კატეგორიების/ქვეკატეგორიების განმსაზღვრელ კრიტერიუმებს შორის.

ა.ა.ბ) არსებული პრობლემის გადასაჭრელად კანონის მიღების აუცილებლობა:
კანონპროექტის მიღება აუცილებელია საქართველოს საერთაშორისო ვალდებულების შესრულების, საქართველოს კანონმდებლობის დირექტივასთან შესაბამისობაში მოყვანის, სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები გამოცდის სისტემის დახვეწისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლების მიზნებისათვის.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:
კანონპროექტის შედეგად, შეიცვლება მართვის უფლების მისაღები გამოცდის სისტემა და პრაქტიკული გამოცდის ერთ-ერთი კომპონენტი შესრულდება რეალური საგზაო მოძრაობის პირობებში, რითაც მოხდება დირექტივის II დანართის მოთხოვნების იმპლემენტაცია. ამასთან, პროექტით დადგინდება სატრანსპორტო საშუალების ახალი კატეგორიები (AM და A2) და აგრეთვე არსებული სატრანსპორტო საშუალებათა კატეგორიები შესაბამისობაში მოვა ზემოთ მითითებულ დირექტივის მე-4 მუხლთან.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:
სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები გამოცდის პრაქტიკული ნაწილი ხდება ორეტაპიანი. პირველი ეტაპი (სპეციალური მანევრები) ჩატარდება დახურულ საგამოცდო მოედანზე (როგორც ეს ამჟამადაც ხორციელდება), ხოლო მისი წარმატებით ჩაბარების შემთხვევაში, მეორე ეტაპი ჩატარდება რეალური საგზაო მოძრაობის პირობებში, წინასწარ შერჩეულ და საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის მიერ დამტკიცებულ მარშრუტებზე.

გამოცდების რეალური საგზაო მოძრაობის პირობებში ჩატარება წარმოადგენს, როგორც დირექტივის იმპლემენტაციისკენ გადადგმულ ნაბიჯს, ასევე საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ერთ-ერთ პრევენციულ ინსტრუმენტს, რათა შემცირდეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები და ამაღლდეს საგზაო უსაფრთხოების ცოდნის დონე.

აღსანიშნავია, რომ ქვეყანაში ამჟამად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობა სავალალოა. ამ მოცემულობის გათვალისწინებით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისა და მისგან გამოწვეული შედეგების შემცირება და პრევენცია ქვეყნის პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს.

სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები გამოცდის ორეტაპიანად გარდაქმნა, თავისთავად წარმოშობს სხვა ცვლილებების აუცილებლობასაც. კანონპროექტით ცვლილება შედის კანონის 59-ე მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებში, ხოლო 54-ე მუხლის პირველ პუნქტს ემატება „გ“ ქვეპუნქტი. აღნიშნული ცვლილებების შედეგად პირს, რომელიც საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს (შემდგომში - სააგენტო) მიერ დაშვებული იქნა სატრანსპორტო საშუალების

მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდის მეორე ეტაპზე, აღნიშნული გამოცდის მიმდინარეობისას (ჩაბარებისას) უფლება ექნება მართოს სატრანსპორტო საშუალება და იგი ჩაითვლება მძღოლად. აქედან გამომდინარე, აღნიშნული გამოცდის მიმდინარეობისას მის მიმართ არ იქნება გამოყენებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული ის შეზღუდვები და აკრძალვები, რომელიც ეხება მართვის უფლების არმქონე ან მართვის უფლება შეჩერებული/ჩამორთმეული პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვას. ამასთან, აღნიშნულ გამოცდაზე პირის დაშვება ხდება საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის მიერ განსაზღვრული წესით.

პრაქტიკული გამოცდისთვის რეალური საგზაო მოძრაობის კომპონენტის დამატება წარმოშობს იმის აუცილებლობას, რომ მოტოციკლით/მოტორიზებული ტრიციკლით სასწავლო სვლა დაშვებულ იქნას ქუჩებშიც, სასწავლო სვლისთვის გამოყოფილ სპეციალურ მარშრუტებზე (რაც დღეისათვის აკრძალულია). ამასთან, სასწავლო სვლის დროს, როგორც მოტოციკლი/მოტორიზებული ტრიციკლი, ასევე პირი, რომელიც მართავს მას, აუცილებლად უნდა იყოს აღჭურვილი უსაფრთხოებისთვის საჭირო შესაბამისი საშუალებებით. აღნიშნულს ითვალისწინებს კანონის 61-ე მუხლის მე-3 და მე-6-მე-7 პუნქტებში განსახორციელებელი ცვლილებები.

კანონპროექტი, მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდისთვის მეორე ეტაპის დამატების გარდა, მიზნად ისახავს დირექტივის მე-4 მუხლის სრულად იმპლემენტაციასაც და ამ მიზნით კანონში შედის რამდენიმე ცვლილება, კერძოდ:

კანონპროექტის მიხედვით, შემოდის სატრანსპორტო საშუალების ახალი კატეგორია „AM“, რომელიც აერთიანებს მოპედებსა და მსუბუქ კვადროციკლებს. სატრანსპორტო საშუალების არსებულ კატეგორიებს ასევე ემატება „A2“ ქვეკატეგორიაც, რომელიც მოიცავს მოტოციკლს, რომლის სიმძლავრე არ აღემატება 35 კვტ-ს და სიმძლავრის/წონის კოეფიციენტი არ აღემატება 0,2 კვტ/კგ-ს.

„A1“ ქვეკატეგორიის და „B“ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მართვის უფლებისთვის დადგენილი მინიმალური ასაკი იცვლება და ნაცვლად 17 წლისა, ხდება 18 წელი. ევროკავშირის წევრი 28 სახელმწიფოდან დიდ უმრავლესობაში „B“ კატეგორიის მართვის მოწმობის უფლების მინიჭება ხდება 18 წლიდან. იმ ქვეყნებში, სადაც აღნიშნული კატეგორიებისთვის მინიმალური ასაკი არის 17 წელი, საგზაო უსაფრთხოების ნორმები გაცილებით მაღალ დონეზეა, ვიდრე ამ ეტაპზე საქართველოში. მიუხედავად საქართველოში დღეისათვის მოქმედი ქულათა სისტემის, უკონტაქტო პატრულირებისა და ტექნიკური ინსპექტირების რეგულაციებისა, საგზაო უსაფრთხოება კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება. შესაბამისად, აღნიშნული ცვლილებაც ემსახურება საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებას.

B კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღებად დადგენილი ასაკის 17 დან 18 წლამდე გაზრდით არის განპირობებული კანონის 57-ე მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების ამოღებაც. აღნიშნული პუნქტების მიხედვით, 18 წლამდე ასაკის მართვის უფლების მქონე პირებს ეკრძალებოდათ შემოსავლის მიღების მიზნით მგზავრთა გადაყვანა და შრომითი ურთიერთობის საფუძველზე მძღოლად მუშაობა. თუმცა, წარმოდგენილი ცვლილებების მიხედვით, 18 წლამდე ასაკის პირს შეიძლება მიენიჭოს მხოლოდ AM (მოპედი), T (ტრაქტორი) და B1 (კვადროციკლი) კატეგორიის/ქვეკატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება. მიზანშეწონილი არ არის, რომ 18 წლამდე ასაკის პირებს შეეზღუდოთ შრომითი ურთიერთობის საფუძველზე მძღოლად მუშაობა ამ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებით, დასახელებული სატრანსპორტო საშუალებით შემოსავლის მისაღებად მგზავრთა გადაყვანა კი შეუძლებელია. დღეისათვის მოპედის მეშვეობით ადგილზე მიტანის სერვისში ძალიან ბევრი 18 წლამდე ასაკის პირია დასაქმებული. აქედან გამომდინარე, კანონის 57-ე მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტები არარელევანტურია და შესაბამისად ხდება მათი ამოღება.

კანონპროექტის მიხედვით ხდება სატრანსპორტო საშუალებათა კატეგორიების/ქვეკატეგორიების დეფინიციების, ასევე ამა თუ იმ კატეგორიისთვის/ქვეკატეგორიისთვის დადგენილი მინიმალური ასაკობრივი ზღვარის დირექტივასთან სრულ შესაბამისობაში მოყვანა.

წინამდებარე კანოპროექტის თანახმად, მოპედი და მსუბუქი კვადროციკლი ექცევა მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების დეფინიციაში, რაც მათ საგზაო მოძრაობის ჩვეულებრივ მონაწილეებად აქცევს და მათზე გავრცელდება სხვა სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ არსებული რეგულაციები (გარკვეული თავისებურებების გათვალისწინებით). ამასთანავე, მოპედები და მსუბუქი კვადროციკლები, როგორც მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებები დაექვემდებარება სააგენტოში რეგისტრაციას, ხოლო ამ ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების მართვისთვის საჭირო გახდება AM კატეგორიის მართვის მოწმობა.

კანონპროექტი ითვალისწინებს დათქმას, რომ პირი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობის მისაღებ თეორიულ გამოცდას ჩააბარებს (მიიღებს დადებით შეფასებას) 2019 წლის 1 ივლისამდე, მის მიმართ გავრცელდება ამ კანონის 2019 წლის 1 ივლისამდე არსებული რეგულაციები, რაც იმას ნიშნავს, რომ ეს პირები პრაქტიკულ გამოცდასაც ჩააბარებენ წინამდებარე ცვლილებების ამოქმედებამდე არსებული წესით.

კანონპროექტი ასევე ითვალისწინებს გარკვეული გარდამავალი პერიოდის დაწესებასაც (კანონის ამოქმედებიდან 2020 წლის 1 იანვრამდე), რომლის განმავლობაშიც AM კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების (მოპედი, მსუბუქი კვადროციკლი) მართვა დასაშვები იქნება მართვის მოწმობის გარეშეც (გარდა იმ შემთხვევისა, როცა პირს სატრანსპორტო საშუალების

მართვის უფლება შეჩერებული, ჩამორთმეული ან შეწყვეტილი (გაუქმებული) აქვს). გარდამავალ პერიოდში, ასევე დასაშვებია AM კატეგორიის ისეთი სატრანსპორტო საშუალების მართვაც, რომელიც არ არის რეგისტრირებული სააგენტოში. გარდამავალი პერიოდის დაწესება განპირობებულია იმით, რომ დაინტერესებულ პირებს მიეცეთ გარკვეული დრო, რათა მოახდინონ ახალ რეგულაციებთან ადაპტაცია, ჩააბარონ შესაბამისი თეორიული გამოცდა, მიიღონ შესაბამისი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება და მათ მფლობელობაში არსებული AM კატეგორიის (მოპედი, მსუბუქი კვადროციკლი) სატრანსპორტო საშუალებები დაარეგისტრირონ სააგენტოში.

ა.დ) კანონპროექტის კავშირი სამთავრობო პროგრამასთან და შესაბამის სფეროში არსებულ სამოქმედო გეგმასთან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში (საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული კანონპროექტის შემთხვევაში):
კანონპროექტი მიზნად ისახავს 2018-2020 სამთავრობო პროგრამის - „თავისუფლება, სწრაფი განვითარება, კეთილდღეობა“ - 5.2 პუნქტით გათვალისწინებული ვალდებულების აღსრულებას.

კანონპროექტი თანხვედრაშია და მიზნად ისახავს საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის №1389 განკარგულებით დამტკიცებული „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა“ და საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 19 თებერვლის №317 განკარგულებით დამტკიცებული „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2019 წლის სამოქმედო გეგმის“ (მე-6 და მე-7 პუნქტები) შესრულებას.

კანონპროექტის მიღება ასევე გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებსა და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებისა და საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების დღის წესრიგის განხორციელების 2019 წლის ეროვნული სამოქმედო გეგმის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის განკარგულების პროექტიდან.

ა.ე) კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი, ხოლო კანონისთვის უკუძალის მინიჭების შემთხვევაში - აღნიშნულის თაობაზე შესაბამისი დასაბუთება:
ეს კანონი, გარდა ამ კანონის პირველი მუხლის პირველი-მე-20 პუნქტებისა, ამოქმედდება გამოქვეყნებისთანავე, ხოლო ამ კანონის პირველი მუხლის პირველი-მე-20 პუნქტები ამოქმედდება 2019 წლის 1 ივლისიდან.

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

ბ) კანონპროექტის ფინანსური გავლენის შეფასება საშუალოვადიან პერიოდში (კანონპროექტის ამოქმედების წელი და შემდგომი 3 წელი):

ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:
კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს 2019-2022 წლებში სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დამატებითი სახსრების გამოყოფას. კანონპროექტით გათვალისწინებული ღონისძიებების განხორციელებასთან დაკავშირებული ხარჯების დაფინანსება მოხდება სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს ბიუჯეტით. კანონპროექტი იწვევს სსიპ შსს მომსახურების სააგენტოს ხარჯის ზრდას. კერძოდ, მართვის მოწმობის გამოცდის რეალურ საგზაო პირობებში ჩატარებასთან დაკავშირებით მოსამზადებელი ღონისძიებების ხარჯებმა 2016-2019 წლებში უკვე შეადგინა 8 060 000 ლარი.

გარდა ამისა, სატრანსპორტო საშუალებათა ახალი კატეგორიების (AM, A2) დამატება, ასევე მოტოციკლისა და მსუბუქი კვადროციკლის რეგისტრაციის შემოღება დაკავშირებულია სსიპ შსს მომსახურების სააგანტოსთვის მომსახურების ახალი სახეების დამატებასთან, რაც იწვევს მისი ფუნქციების ზრდას.

ზემოაღნიშნული ხარჯების დაფინანსება ხორციელდება/განხორციელდება სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს ბიუჯეტით და აღნიშნული არ გამოიწვევს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დამატებითი სახსრების გამოყოფას.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:
კანონპროექტმა შესაძლოა გავლენა იქონიოს 2019-2022 წლებში სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, ვინაიდან წარმოდგენილი ცვლილებებით პრაქტიკულ გამოცდას ემატება ახალი, სავალდებულო მეორე ეტაპი, რომელიც, დაკავშირებულია გარკვეული საფასურის გადახდასთან. სატრანსპორტო საშუალებათა ახალი კატეგორიების (AM, A2) დამატება, ასევე მოტოციკლისა და მსუბუქი კვადროციკლის რეგისტრაციის შემოღება დაკავშირებულია ახალი მომსახურების გაწევასთან, რაც ფასიან მომსახურებას წარმოადგენს. ამასთან, შემოსავლის ოდენობა დამოკიდებული იქნება მომსახურების გაწევის მსურველი პირების რაოდენობაზე.
მომსახურების გაწევის შედეგად მიღებული საფასური წარმოადგენს სსიპ შსს მომსახურების სააგენტოს საკუთარ შემოსავლებს, რომელთა ნაწილი საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით მიემართება სახელმწიფო ბიუჯეტში. შესაბამისად, მიღებული შემოსავლები გავლენას მოახდენს, როგორც სსიპ - შსს მომსახურების სააგენტოს ბიუჯეტზე, ისე სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:
კანონპროექტი იწვევს 2019-2022 წლებში სსიპ შსს მომსახურების სააგენტოს ხარჯის ზრდას. კერძოდ, მართვის მოწმობის გამოცდის რეალურ საგზაო პირობებში ჩატარებასთან დაკავშირებით მოსამზადებელი ღონისძიებების ხარჯებმა 2016-2019 წლებში უკვე შეადგინა 8 060 000 ლარი. აღნიშნული მოიცავს:

- სატრანსპორტო საშუალებების (მსუბუქი, სატვირთო, სამგზავრო ტიპის სატრანსპორტო საშუალებები და მოტოციკლები) შეძენის ღირებულებას. ამასთან, ავტოპარკში მსუბუქი კატეგორიები საჭიროებს განახლებას 4 წელიწადში ერთხელ, ხოლო სამგზავრო და სატვირთო კატეგორიები 5 წელიწადში ერთხელ;
- მსუბუქი და სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პროგრამულ უზრუნველყოფასა და კამერების შეძენას და ინსტალაციასთან დაკავშირებულ ხარჯს;
- თანამშრომელთა გადამზადების ხარჯს;
- სხვადასხვა აღჭურვილობის ხარჯს (დამატებითი სატერფულები, დამცავები მოტოციკლეტებისთვის და ა.შ.) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის და მოტოციკლებისთვის;
- საგამოცდო მოედნების მოწყობის ხარჯს.

გარდა ამისა, გასათვალისწინებელია:

- სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ხარჯი (მაგ. სათადარიგო ნაწილები);
- სატრანსპორტო საშუალების წლიური დაზღვევის ღირებულება;
- სააგენტოს იმ თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურება (თანამდებობრივი და წოდებრივი სარგო, წელთა ნამსახურობის დანამატი), რომლებიც უზრუნველყოფენ გამოცდის ჩატარებას, ასევე, მათი უნიფორმით უზრუნველყოფა, მათი და მათი ოჯახის წევრების (მეუღლე და არასრულწლოვანი შვილები) სამედიცინო დაზღვევა.
- საწვავის ხარჯი, რომელიც დაიანგარიშება საგამოცდო მარშრუტების კილომეტრაჟისა და ავტომობილის წვის ნორმის გათვალისწინებით.

გარდა ამისა, სატრანსპორტო საშუალებათა ახალი კატეგორიების (AM, A2) დამატება, ასევე მოტოციკლისა და მსუბუქი კვადროციკლის რეგისტრაციის შემოღება დაკავშირებულია სსიპ შსს მომსახურების სააგანტოსთვის მომსახურების ახალი სახეების დამატებასთან, რაც იწვევს მისი ფუნქციების ზრდას.

ზემოაღნიშნული ხარჯების დაფინანსება ხორციელდება/განხორციელდება სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს ბიუჯეტით და აღნიშნული არ გამოიწვევს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დამატებითი სახსრების გამოყოფას.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები, კანონპროექტის გავლენით სახელმწიფოს ან მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღები პირდაპირი ფინანსური ვალდებულებების (საშინაო ან საგარეო ვალდებულებები) მითითებით:

კანონპროექტის მიღება არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს მიერ ახალი ფინანსური ვალდებულებების აღებას.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება, იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე გავლენის

ბუნებისა და მიმართულების მითითებით, რომლებზედაც მოსალოდნელია კანონპროექტით განსაზღვრულ ქმედებებს ჰქონდეს პირდაპირი გავლენა:
კანონპროექტის მიღება წარმოშობს ფინანსურ შედეგებს იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება, კერძოდ, იქედან გამომდინარე, რომ მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდა ხდება ორეტაპიანი, განისაზღვრება შესაბამისი საფასური პრაქტიკული გამოცდის მე-2 ეტაპისთვის. გარდა ამისა, სატრანსპორტო საშუალებათა ახალი კატეგორიების („AM“, „A2“) დამატება დაკავშირებულია ამ კატეგორიის მართვის უფლების მიღების მსურველი პირების მიერ შესაბამისი მომსახურების საფასურების გადახდასთან. მართვის მოწმობის ასაღებად საჭიროა ჯანმრთელობის მდობარეობის შესახებ ცნობების წარდგენა, ცალკეულ შემთხვევაში კი სამედიცინო დაწესებულების დიაგნოსტირების დამადასტურებელი იმ დოკუმენტის წარდგენა, რომლითაც დასტურდება ნარკომანიით დაავადების არარსებობის ფაქტი. აღნიშნული დაკავშირებულია ფინანსურ ხარჯებთან, რაც ზეგავლენას მოახდენს პირებზე. ამასთან, მოპედისა და მსუბუქი კვადროციკლის რეგისტრაციისთვის დადგინდება შესაბამისი საფასური.

კანონპროექტი პირებზე გავლენას იქონიებს იმ კუთხითაც, რომ თუ სასწავლო სვლა ხდება ორთვლიანი ან სამთვლიანი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებით, აღნიშნული მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება და პირი, რომელიც მართავს მას, აღჭურვილი უნდა იყოს უსაფრთხოების აუცილებელი საშუალებებით, რაც დაკავშირებულია შესაბამის ხარჯებთან.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის (ფულადი შენატანის) ოდენობა შესაბამის ბიუჯეტში და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი:
კანონპროექტი არ ითვალისწინებს გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის შემოღების ვალდებულებას.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:
გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის სამართალთან:
კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის სამართალს და გამომდინარეობს მართვის მოწმობების თაობაზე 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივიდან.

გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან:
კანონპროექტის მიღება არ ეწინააღმდეგება საქართველოს მიერ საერთაშორისო ორგანიზაციებში 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.
კანონპროექტის მომზადება უკავშირდება „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ 296-ე მუხლსა და XXIV დანართს.

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

კანონპროექტის მომზადება გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებით“ გათვალისწინებული „მართვის მოწმობების თაობაზე 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის იმლემენტაციის ვალდებულებიდან.

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:
კანონპროექტზე მუშაობისას გათვალისწინებულ იქნა CIECA-ს (The Internation Commission for Driver Testing) რეკომენდაციები.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის/დაწესებულების, სამუშაო ჯგუფის, ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:
ასეთი არ არსებობს.

დ.გ) სხვა ქვეყნების 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 შინაგან საქმეთა სამინისტრო.
ვ) კანონპროექტის ინიციატორი: საქართველოს მთავრობა.