

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:

ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის 2018 წლის მონაცემებით, ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად მსოფლიოში 1 350 000 ადამიანი იღუპება, ხოლო მაჩვენებლიდან ყველაზე დიდი წილი 5 დან 29 წლამდე ადამიანებზე მოდის. ეს მონაცემი საკმაოდ შემაშფოთებელია. იქიდან გამომდინარე, რომ აღნიშნული პრობლემა საქართველოშიც მწვავედ დგას, არსებითად მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო მოძრაობის ჯეროვანი საკანონმდებლო რეგულირება საგზაო უსაფრთხოების კონტექსტში, განსაკუთრებით მაშინ, როცა საქმე ეხება არასრულწლოვანთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.

საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების პრობლემა საკმაოდ თვალშისაცემია, რასაც ადასტურებს ბოლო წლებში გახშირებული ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად დაზარალებულთა რაოდენობის მკვეთრი ზრდის მაჩვენებელი. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემებით, 2016 წელს დაფიქსირდა 40 675 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. ამ მონაცემების საფუძველზე, დაშვებულთა რაოდენობა შეადგენს 11 072-ს, ხოლო დაღუპულთა რაოდენობა 583 ადამიანს. აღნიშნულ მონაცემებში, 0-16 წლამდე არასრულწლოვანთა რაოდენობის წილია 23, ხოლო დაშავებულთა 1385.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს 2017 წლის სტატისტიკური მონაცემებით ფიქსირდება 39 146 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. მონაცემების მიხედვით, დაშავებულთა რაოდენობა შეადგენს 8 461, ხოლო დაღუპულთა 517 ადამიანს. ამავე მონაცემების მიხედვით, 0-16 წლამდე დაღუპულ არასრულწლოვანთა რაოდენობა შეადგენს 34, ხოლო დაშავებულთა რაოდენობა 1293-ს.

2018 წლის სტატისტიკური მონაცემები მიხედვით, სულ აღინიშნება 34 666 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რომლის მიხედვით, დაღუპულთა რაოდენობა შეადგენს 459-ს, ხოლო დაშავებულთა 9047 ადამიანს. ხსენებული მონაცემების მიხედვით, 0-16 წლამდე დაღუპულ არასრულწლოვანთა რაოდენობა შეადგენს 8-ს, ხოლო დაშავებულთა რაოდენობა 622-ს.

რაც შეეხება 2019 წელს, მიმდინარე 6 თვის მონაცემებით, სულ აღინიშნება 20 273 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, საიდანაც დაშავებულთა რაოდენობა შეადგენს 3 708, ხოლო დაღუპულთა რაოდენობა 224 ადამიანს.

ამ მიმართულებით და განსაკუთრებით იმ ფონზე, როდესაც საქართველო მაქსიმალურად ცდილობს შიდა სამართლებრივი კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციას, მნიშვნელოვანია ევროკავშირში მოქმედი სამართლებრივი ნორმების ანალიზი. ევროპის კავშირში ამ საკითხს არეგულირებს 2003/20/EC დირექტივა, რომელიც წევრს სახელმწიფოებს ავალდებულებს იმ სახის რეგულაციების შემოღებას რომლის მიხედვით, 12 წლამდე ან 135/150 სმ-მდე ბავშვის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გადაადგილებისას გამოყენებულ უნდა იქნას საბავშვო ეტლი/ სავარძელი ან დამჭერი მოწყობილობა. შესაბამისად, დღეის მდგომარეობით ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებში ზემოაღნიშნული ასაკის ან სიმაღლის პარამეტრების გათვალისწინებით, ბავშვის ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილებისას, სავალდებულოა გამოყენებულ იქნას სამგზავრო ეტლი, სავარძელი ან დამჭერი მოწყობილობა.

საკითხის მოწესრიგების მიმართულებით, მნიშვნელოვანი დოკუმენტია „ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის“. კერძოდ, ასოცირების შეთანხმების 292-ე მუხლი მხარეებს ავალდებულებს, რომ გააფართოვონ და გააძლიერონ თანამშრომლობა ტრანსპორტის სფეროში, რათა ხელი შეუწყონ მდგრადი სატრანსპორტო სისტემების განვითარებას და წახალისონ ტრანსპორტის ეფექტიანი და უსაფრთხო მუშაობა. აღნიშნული ჩანაწერის თანახმად, საქართველოს აღებული აქვს ვალდებულება განავითაროს და ხელი შეუწყოს ტრანსპორტის ეფექტიან და უსაფრთხო მუშაობას.

გარდა ასოცირების შეთანხმებისა, ასევე მნიშვნელოვან დოკუმენტს წარმადგენს აღმოსავლეთ პარტნიორობის 2018 წლის 27 აპრილის დეკლარაცია საგზაო უსაფრთხოების შესახებ, რომელსაც ქალაქ ლუბლიანაში, საქართველოსთან ერთად ხელი მოაწერა სომხეთის, აზერბაიჯანის, ბელარუსის, მოლდოვისა და უკრაინის ტრანსპორტის მინისტრებმა. დეკლარაციაში ხაზგასმულია, რომ მხარეები ევროკავშირის სტანდარტების შესაბამისად ხელს შეუწყობენ და განავითარებენ სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისას უსაფრთხოების სისტემებს. როგორც უკვე აღინიშნა, სწორედ ევროკავშირის სტანდარტს წარმოადგენს მსუბუქი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადაადგილების დროს 12 წლამდე ან 135/150 სმ-მდე ბავშვის სპეციალური საბავშვო ეტლის, სავარძლის ან დამჭერი მოწყობილობის გამოყენების საშუალებით გადაადგილება.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, კანონპროექტის მიზნად ისახავს მსუბუქი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მოძრაობის დროს, ბავშვის უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფას, მათი სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვას.

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

აღნიშნული ცვლილების გარეშე არსებობს დიდი ალბათობა იმისა, რომ მსუბუქი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მოძრაობის დროს, რეალური საფრთხე შეექმნას ბავშვის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას და უსაფრთხოებას.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

საკანონმდებლო ცვლილებებით, ჩნდება მეტი შესაძლებლობა, რომ სახელმწიფომ უზრუნველყოს ბავშვის უსაფრთხოება.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

ცვლილება შედის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლში, 21-ე მუხლის მე-9 პუნქტში, 26-ე მუხლის მე-7 და მე-8 პუნქტებსა და 63-ე მუხლში. ცვლილების მიხედვით, 12 წლამდე და 135 სანტიმეტრამდე ბავშვის მსუბუქი ავტომობილის უკანა სავარძლით გადაყვანისას გამოყენებულ უნდა იქნეს სპეციალური საბავშვო ეტლი, სავარძელი ან დამჭერი მოწყობილობა, რომელიც შეესაბამება ბავშვის სიმაღლესა და წონას. ამასთან, კანონში ჩნდება მითითება რომლის თანახმად, აღნიშნული რეგულაცია არ გავრცელდება საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე, აგრეთვე იმ სატრანსპორტო საშუალებაზე, რომელზეც ქარხანა-დამამზადებლის მიერ განსაზღვრული კონსტრუქცია არ ითვალისწინებს სპეციალური საბავშვო ეტლის, სავარძლის ან დამჭერი მოწყობილობის განთავსებას. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საჭირო ხდება ტერმინი „საზოგადოებრივი ტრანსპორტის“ განმარტება, ვინაიდან „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში აღნიშნული ტერმინი განმარტებული არ არის.

წარმოდგენილი ცვლილების თანახმად, „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 63 მუხლს ემატება 1² პუნქტი რომლის მიხედვით, საქართველოს მთავრობამ ნორმატიული აქტით, 2020 წლის 1-ელ მარტამდე უნდა უზრუნველყოს 12 წლამდე და 135 სანტიმეტრამდე ბავშვის მსუბუქი ავტომობილის უკანა სავარძლით გადაყვანისას განკუთვნილი სპეციალური საბავშვო ეტლის, სავარძლის ან დამჭერი მოწყობილობის მიმართ შესაბამისი მოთხოვნებისა და გამოყენების წესის განსაზღვრა.

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

აღნიშნული ქვეპუნქტი არ ვრცელდება წარმოდგენილ კანონპროექტთან მიმართებაში (კანონპროექტი არ არის ინიცირებული საქართველოს მთავრობის მიერ)

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

კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი დაკავშირებულია მოქალაქეებისთვის დამატებითი დროის გამოყოფის აუცილებლობასთან, ვინაიდან მათ ობიექტურ დროში მოახერხონ საკუთარი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შესაბამისი მოწყობილობებით აღჭურვა.

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

ინიციატორი არ მოითხოვს კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვას;

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

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

კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყაროა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის გამოყოფილი ასიგნებები.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღებამ შესაძლოა გავლენა მოახდენს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე. კერძოდ, დადგენილი რეგულაციის შეუსაბამო წესით ბავშვის გადაყვანა გამოიწვევს მძღოლის დაჯარიმებას. აღნიშნული თანხის მიმართება განხორციელდება სახელმწიფო ბიუჯეტში. გავლენა დამოკიდებული იქნება ჩადენილი სამართალდარღვევების რაოდენობაზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

აუცილებელი ხარჯები დაფინანსდება შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის გამოყოფილი ასიგნებების ფარგლებში.

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 გამოიწვევს ფინანსურ შედეგებს იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონის პროექტის მოქმედება. კერძოდ, ისინი ვალდებული ხდებიან 12 წლამდე და 135 სანტიმეტრამდე ბავშვის მსუბუქი ავტომობილით უკანა სავარძლით გადაყვანისას შეიძინონ/განათავსონ სპეციალური საბავშვო ეტლი, სავარძელი ან დამჭერი მოწყობილობა. აღნიშნული წესის დარღვევა გამოიწვევს მათ დაჯარიმებას ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით დადგენილი წესითა და ოდენობით. ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ განხორციელება საინფორმაციო კამპანია, რომლის საშუალებითაც რეგულაციების თაობაზე მოხდება საზოგადოების ინფორმირება.

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

კანონპროექტით არ ხდება რაიმე გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა ახალი სახის გადასახდელის დაწესება. კანონპროექტით, სამართალდარღვევად იქნება მიჩნეული 12 წლამდე და 135 სანტიმეტრამდე ბავშვის მსუბუქი ავტომობილით უკანა სავარძლით გადაყვანისას სპეციალური საბავშვო ეტლის, სავარძელის ან დამჭერი მოწყობილობის გამოუყენებლობა. იგი მიჩნეული იქნება ბავშვთა გადაყვანისას უსაფრთხოების წესების დარღვევად და მოჰყვება ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით დადგენილი პასუხისმგებლობა.

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:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. აგრეთვე კანონპროექტის მიღება არ უკავშირდება ამგვარ ხელშეკრულებას/შეთანხმებას.

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:

ასეთი არ არსებობს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:

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

კანონპროექტის შემუშავების პროცესში კონსულტაციები იქნა გავლილი საქართველოს შინაგან საქმეთა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროებთან.

კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილეობა მიიღეს: ეკატერინე ლალიაშვილმა - „საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“, ირაკლი იზორიამ - „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“, გელა კვაშილავამ - „აღმოსავლეთ ევროპის ალიანსი უსაფრთხო და სუფთა ტრანსპორტისთვის (EASST)“, ხათუნა გველესიანმა - „იარე ფეხით“, ნათია კაციაშვილმა - „ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი“, ხათუნა ხაჭომიამ - „ფონდი ელი“, გიორგი ბაბუნაშვილმა - „ურბანული ლაბორატორია“, მევლუდ მელაძემ-ექსპერტი.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის (დაწესებულების) ან/და 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:

კანონპროექტის მომზადების პროცესში, გამოყენებულ იქნა სხვა ქვეყნების გამოცდილება. ამ მხრივ, გაანალიზდა რიგი ქვეყნების კანონმდებლობა და გამოიკვეთა შემდეგი სურათი:

. ბელგია _ 135 სანტიმეტრამდე ასაკის ბავშვები: შესაბამისი აღჭურვილობა;

- გერმანია _ 12 წლამდე და თუ ისინი 150 სანტიმეტრზე ნაკლები არიან (კუმულაციური პირობა) : შესაბამისი აღჭურვილობა (ECE-R 44.03 (გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკის კომისიის რეგულაცია))

- დიდი ბრიტანეთი _ 12 წლამდე და 135 სანტიმეტრზე ნაკლები: შესაბამისი აღჭურვილობა

- ირლანდია _ 36 კილოგრამსა და 150 სანტიმეტრზე ნაკლები: შესაბამისი აღჭურვილობა (ECE-R 44.03 (გაეროს ევროპის ეკონომიკის კომისიის რეგულაცია))

- იტალია _ 36 კილოგრამამდე და 150 სანტიმეტრზე ნაკლები: შესაბამისი აღჭურვილობა

- ხორვატია _ 12 წლამდე: შესაბამისი აღჭურვილობა

- ლუქსემბურგი _ 17 წლამდე და 150 სანტიმეტრზე ნაკლები: შესაბამისი აღჭურვილობა

- ესპანეთი _ 12 წლამდე და 135 სანტიმეტრზე ნაკლები: შესაბამისი აღჭურვილობა

- ავსტრია-14 წლამდე და 150 სანტიმეტრზე ნაკლები: შესაბამისი აღჭურვილობა (ECE-R 44.03 (გაეროს ევროპის ეკონომიკის კომისიის რეგულაცია))

გარდა ევროკავშირის წევრი ქვეყნებისა, მნიშვნელოვანია ისიც, თუ როგორაა მოწესრიგებული აღნიშნული საკითხი სხვა სახელმწიფოებში. კერძოდ:

- ავსტრალია-7 წლამდე ასაკის ბავშვებისთვის სავალდებულოა მათი ზომისა და წონის შესაბამისი სავარძელი, რომელიც რეგულირდება ავსტრალიური სტანდარტით -AS/NZS 1754. 7 წლიდან 16 წლამდე ასაკის მოზარდები სიმაღლის მიხედვით იყენებენ სპეციალურ ასამაღლებელ სკამს-ბუსტერს. ტაქსებში სავარძლების გამოყენება რეგულირდება სხვადასხვაგვარად შტატების მიხედვით. ზოგიერთ შტატში ტაქსიში სავარძლების გამოყენება სავალდებულოა, ხოლო ზოგიერთ შტატში სავალდებულოა მხოლოდ სავარძლის დასამაგრებელი მოწყობილობის ქონა.

- კანადა - კანადაში საბავშვო სავარძლების გამოყენება სავალდებულოა, ხოლო გამოყენების რეგულირება სხვადასხვა პროვინციაში განსხვავებულია ასაკისა და წონის მიხედვით. ცალკე რეგულირდება ასამაღლებელი სკამის-ბუსტერის გამოყენების წესები. ამ შემთხვევაში ყველა პროვინციას ბუსტერის გამოყენების ვალდებულება აქვს მანამდე, სანამ ბავშვი არ მიაღწევს 145 სანტიმეტრს, ხოლო წონა განსხვავებულია (ძირითადად 36 კილომდე). კანადაში სავარძელს აუცილებლად უნდა ჰქონდეს ეროვნული უსაფრთხოების ნიშანი.

- იაპონია -ავტომანქანის საბავშვო სავარძელი სავალდებულოა დაბადებიდან 6 წლამდე, ხოლო 12 წლამდე (36 კგ-მდე) რეკომენდებულია ასამაღლებელი სკამის ე.წ „ბუსტერის“ გამოყენება. იაპონიის საბავშვო სავარძლების

სტანდარტი თანხვედრაშია ევროკავშირის რეგულაციებთან. ტაქსიში სავარძლის გამოყენება არ არის სავალდებულო.

- თურქეთი- თურქეთის კანონმდებლობის მიხედვით 150 სანტიმეტრამდე და 36 კილოგრამამდე (საშუალოდ 12 წლამდე) ასაკის ბავშვისთვის სავალდებულოა მისი სიმაღლისა და წონის შესაბამისი ავტომობილის სავარძელი (რეგულირდება UNR44 ან R129 კანონებით). მძღოლს ეკისრება პასუხისმგებლობა, რომ უზრუნველყოს 17 წლამდე ასაკის მოზარდების სათანადო უსაფრთხოება მანქანაში. ტაქსის მძღოლებს არ ევალებათ მანქანაში სავარძლის ქონა.

ე) კანონპროექტის ავტორი

კანონპროექტის ავტორია: საქართველოს პარლამენტის წევრი ეკა ბესელია, ეკატერინე ლალიაშვილი - „საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“, ირაკლი იზორია - „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“, გელა კვაშილავა - „ადმოსავლეთ ევროპის ალიანსი უსაფრთხო და სუფთა ტრანსპორტისთვის (EASST)“, ხათუნა გველესიანი - „იარე ფეხით“, ნათია კაციაშვილი - „ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი“, ხათუნა ხაჭომია - „ფონდი ელი“, გიორგი ბაბუნაშვილმა - „ურბანული ლაბორატორია“, მევლუდ მელაძე- ექსპერტი.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი

საქართველოს პარლამენტის წევრები: ეკა ბესელია, ზვიად კვაჭანტირაძე.