

განმარტებითი ბარათი
საქართველოს კანონის პროექტზე
„საავტომობილო გზების 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:

საგზაო უსაფრთხოების საკითხის აქტუალობას ქვეყანაში განაპირობებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისა და მათგან გამოწვეული სიკვდილიანობის მაღალი სტატისტიკური მაჩვენებლები. 2018 წელს საქართველოში დაფიქსირდა 6,452 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რამაც გამოიწვია 459 ადამიანის დაღუპვა და 9,048 სხეულის მძიმე დაზიანება, ამასთან 2019 წლის 11 თვის მდგომარეობით (იანვარი-ნოემბერი) დაფიქსირებულია 5,330 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რამაც გამოიწვია 427 ადამიანის დაღუპვა და 7,291 სხეულის მძიმე დაზიანება. საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის №1389 განკარგულებით დამტკიცებული საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის მიზანს წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის და მძიმე დაზიანებების შემცირება. 2019 წლის 19 თებერვალს საქართველოს მთავრობის №317 განკარგულებით დამტკიცდა საგზაო უსაფრთხოების 2019 წლის სამოქმედო გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს 5 ძირითად ამოცანას: ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება, ეფექტური აღსრულების უზრუნველყოფა, უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომ ეფექტური რეაგირება და საზოგადოების ცნობიერების ამაღლება;

უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ადგილების ზუსტი განსაზღვრისა და მათზე შესაბამისი (გასაუმჯობესებელი) ინფრასტრუქტურული სამუშაოების ჩატარების გარეშე პრაქტიკულად შეუძლებელია.

დღეისათვის არსებული პრაქტიკის მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილის დადგენა ხდება 1 კმ-იანი სიზუსტით, რაც დიდ სირთულეებთან არის დაკავშირებული. ამასთან, პრაქტიკულად არ არსებობს ერთგვაროვანი მიდგომა შავი წერტილების იდენტიფიცირების და აღმოფხვრის მიმართულებით, რაც გამოწვეულია აღნიშნული ტერმინის დეფინიციის არ არსებობით და მასზე შესაბამისი პასუხისმგებლობის გაუნაწილებლობით.

საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის №1389 განკარგულებით დამტკიცებული საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის განხორციელებისათვის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კომპონენტს წარმოადგენს უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფა, შესაბამისად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ადგილების ზუსტი განსაზღვრა და ამ ადგილებზე საფრთხის შემცველი ელემენტების აღმოფხვრა.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, წინამდებარე პროექტის მიზანია საგზაო ქსელში შავი წერტილების განსაზღვრა და სახელმწიფოს მხრიდან მათი აღმოფხვრისათვის საკმარისი საკანონმდებლო საფუძვლის შექმნა.

საკანონმდებლო ცვლილების პროექტი შემუშავებული იქნა იმ რეკომენდაციების შესაბამისად, რომლებიც წარმოდგენილი იყო მსოფლიო ბანკის საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის გლობალური მექანიზმის მიერ გამოყოფილი გრანტის ფარგლებში უცხოელი ექსპერტის (ჯეიმს ჰოლგატი) მიერ შესრულებულ ანგარიშში „შავი წერტილების იდენტიფიცირების სახელმძღვანელო და სათანადო ზომების გატარება საქართველოში“.

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

კანონპროექტში ცვლილების შეტანა განპირობებულია იმით, რომ ის საკითხები, რომელთაც კანონპროექტი შეეხება, არ არის რეგულირებული არსებული კანონმდებლობით, შესაბამისად ზემოაღნიშნული პრობლემის გამოსწორებისათვის აუცილებელია კანონში ცვლილების შეტანა.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

წარმოდგენილი პროექტით შავ წერტილად განისაზღვრება საავტომობილო გზის არაუმეტეს 300 (სამასი) მეტრიანი მონაკვეთი, რომლის ფარგლებში 3 (სამი) კალენდარული წლის განმავლობაში დაფიქსირებულია ადამიანის დაღუპვით დასრულებული არანაკლებ 4 (ოთხი) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა ან/და ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებით ან/და დაღუპვით დასრულებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რომელთა რიცხვი ჯამურად შეადგენს არანაკლებ ათს. აღსანიშნავია, რომ ინფორმაცია გზებზე არსებული სახიფათო მონაკვეთების შესახებ მუშავდება უწყვეტად, მუდმივ რეჟიმში და აღნიშნული ვალდებულება გავლენას არ მოახდენს სახელმწიფო უწყებების ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე. კანონპროექტის მიღების შედეგად, განხორციელდება აღნიშნული პროცესის ფორმალიზება იმ განმარტების შესაბამისად, რომლითაც განისაზღვრება „შავი წერტილი.“

ამასთან, კანონპროექტით განისაზღვრება შინაგან საქმეთა სამინისტროს პასუხისმგებლობა შავი წერტილების იდენტიფიცირების მიმართულებით და აღმოჩენილი შავი წერტილის შესახებ ინფორმაციის მიწოდების ვალდებულება სახელმწიფო (საავტომობილო გზების დეპარტამენტი) ან/და ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოებისთვის, მათი გამგებლობის სფეროსთვის მიკუთვნებული საავტომობილო გზის მიხედვით.

სახელმწიფო ან/და ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოები კი, აღნიშნულ ანალიტიკურ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, მათი გამგებლობის სფეროსთვის მიკუთვნებული საავტომობილო გზების მიხედვით და მათთვის განკუთვნილი საბიუჯეტო ასიგნირების პირობებში განახორციელებენ საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შესაბამის ღონისძიებებს შავი წერტილის აღმოფხვრის და მასზე უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფის მიზნით, რაც შესაძლოა გულისხმობდეს როგორც შესაბამისი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების განხორციელებას, აგრეთვე სხვა მოკლევადიანი ღონისძიებების დაგეგმვას, რაც ხელს შეუწყობს არსებულ მონაკვეთებზე მდგომარეობის გაუმჯობესებას.

აღნიშნული ღონისძიებების ეფექტური და კოორდინირებული განხორციელების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ან/და მუნიციპალიტეტების ორგანოები, მათ მართვაში არსებული საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების მიხედვით, შესაბამისი ღონისძიებების განსახორციელებლად შეიმუშავენ წესებს, რომლებიც საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შემთხვევაში მტკიცდება საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრისა და საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის - ერთობლივი ნორმატიული აქტით, ხოლო მუნიციპალიტეტის შემთხვევაში - მუნიციპალიტეტის საკრებულოს დადგენილებით.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

წარმოდგენილი კანონპროექტით ცვლილება შედის „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში და კანონს ემატება ახალი 26¹ მუხლი (შავი წერტილების იდენტიფიცირება და აღმოფხვრა), რომელშიც მოცემულია „შავი წერტილის“ განმარტება, ასევე შავი წერტილის იდენტიფიცირებასა და მის შესახებ ინფორმაციის მიწოდებასთან დაკავშირებით უწყებების მოვალეობები და შავი წერტილების აღმოფხვრისათვის წესების შემუშავებისა და ღონისძიებების განხორციელების ვალდებულებები.

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

საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის №1389 განკარგულების შესაბამისად დამტკიცებული საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2019 წლის სამოქმედო გეგმის (საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 19 თებერვლის №317 განკარგულება) 23-ე აქტივობა ითვალისწინებს შავი წერტილების იდენტიფიცირების

მეთოდოლოგიის დადგენის და მათი აღმოფხვრის მიზნით კანონმდებლობაში ცვლილებების პროექტის შემუშავებას.

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

კანონპროექტი ძალაში შედის გამოქვეყნებისთანავე. რაც შეეხება უკუძალის მინიჭების საკითხს, პროექტი არ ითვალისწინებს ასეთ დანაწესს.

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

კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა არ არის მოთხოვნილი.

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 სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტიდან ხარჯების გამოყოფას.

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

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილის ცვლილებას.

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

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს სახელმწიფო ან/და ბიუჯეტის ხარჯვითი ნაწილის ცვლილებას. აღსანიშნავია, რომ დღეის მდგომარეობით ინფორმაცია გზებზე არსებული სახიფათო მონაკვეთების შესახებ შესაბამისი სახელმწიფო უწყებების მიერ მუშავდება უწყვეტად, მუდმივ რეჟიმში და აღნიშნული ვალდებულება გავლენას არ მოახდენს სახელმწიფო უწყებების ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე. ამასთან, სახელმწიფო ან/და ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოები, აღნიშნულ ანალიტიკურ ინფორმაციაზე დაყრდნობით, მათი გამგებლობის სფეროსთვის მიკუთვნებული საავტომობილო გზების მიხედვით და მათთვის განკუთვნილი საბიუჯეტო ასიგნებების პირობებში/ფარგლებში განახორციელებენ საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შესაბამის ღონისძიებებს. აღნიშნული არ გამოიწვევს დამატებითი ადამიანური ან/და ადმინისტრაციული რესურსის საჭიროებას.

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

კანონპროექტის მიღება არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს ან მის სისტემაში არსებული უწყების 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:

კანონპროექტი არ იქონიებს ფინანსურ გავლენას იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე, რომლებზეც ვრცელდება მისი მოქმედება.

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 დაწესებას.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის სამართალთან:

კანონპროექტის მიღება 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 საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებსა 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, ევროკავშირსა 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/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 ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს მთავრობა.