

## განმარტებითი ბარათი

### „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში“ ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონის პროექტზე

#### ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

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

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

დედაქალაქის ტერიტორიაზე ხშირია პარკირების სხვადასხვა წესის დარღვევა, მათ შორის, პარკირების ადგილზე პარკირებული სატრანსპორტო საშუალებები გამოიყენება შემოსავლის მიღების მიზნით და მოქმედი კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს დაჯარიმებას ასეთი ქმედებისთვის, ასევე საქართველოს ტერიტორიაზე გახშირებულია გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე მიტოვება. კანონმდებლობით ასევე არაა განსაზღვრული ამ პრობლემის მოგვარებისათვის შესაბამისი რეგულაცია. კანონპროექტის მიღება კი აღნიშნული საკანონმდებლო ხარვეზების აღმოფხვრის მიზნით შესაბამისი სანქციების შემოღებას უკავშირდება.

გარდა ამისა, სახელმწიფო ცდილობს ქვეყანაში არსებული ეკოლოგიური ვითარების გაუმჯობესებას და ამ მიზნით პოპულარიზაციას უწევს ისეთ ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალებებს, როგორცაა ელექტრომძრავიანი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებები. აღნიშნულიდან გამომდინარე, კანონის პროექტით გათვალისწინებულია ელექტრომძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების დამუხტვის ადგილზე დასამუხტ მოწყობილობასთან მიერთების გარეშე, სატრანსპორტო საშუალების პარკირების განსაზღვრა სამართალდარღვევად.

კანონპროექტის შემუშავების ერთ-ერთი მიზეზი არის აგრეთვე სამართალდარღვევის ფაქტის დაფიქსირებისას (როდესაც ადგილზე არ იმყოფება სამართალდამრღვევი) დაჯარიმების შესახებ დადგენილების აღსრულების მოქნილი მექანიზმის ჩამოყალიბებისა და პროცედურის დახვეწის აუცილებლობა, კერძოდ: კანონპროექტით რეგულირდება სამართალდარღვევის ფაქტის დაფიქსირებისას კონკრეტულ სამართალდარღვევებზე გაცემული დაჯარიმების შესახებ დადგენილების აღსრულების ახალი წესი. აღნიშნული ცვლილება განპირობებულია არსებული პრაქტიკით, რომელიც ცხადყოფს, რომ ჯარიმების აღსრულების მოქმედი მექანიზმი არ არის ეფექტური. კერძოდ, პრობლემურია პირისათვის საჯარიმო ქვითრის ჩაბარების პროცედურა. დღეის მდგომარეობით, გზაზე გაჩაღებული ვალდებულია პირის რეგისტრაციის მისამართზე მიიტანოს გზაზე და ჩაუბარებლობის შემთხვევაში შესაბამისი წერილობითი უკუგზავნილი შეადგინოს. არსებობს რიგი მიზეზები, რა დროსაც სამართალდამრღვევს ვერ ბარდება საჯარიმო ქვითარი: ერთი მხრივ, როდესაც პირის რეგისტრაციის მისამართი და ფაქტობრივი მისამართი სხვადასხვაა. ფოსტის მიერ რეგისტრაციის მისამართზე გაგზავნის შემდეგ აღარ არსებობს კონკრეტული ბერკეტი, რომელიც უზრუნველყოფს პირისათვის საჯარიმო ქვითრის ჩაბარებას. მეორე მხრივ, სამართალდამრღვევი მიმართავს სხვადასხვა ხერხს იმისათვის, რომ ხანდაზმულობის ვადის გასვლამდე, რომელიც მოქმედი კანონმდებლობით 6 თვეს შეადგენს, თავი აარიდოს საჯარიმო ქვითრის ჩაბარებას. არსებული მონაცემებით კალენდარული წლის განმავლობაში დაფიქსირებულ სამართალდარღვევებთან დაკავშირებით გაცემული ჯარიმების რაოდენობის მხოლოდ დაახლოებით 50%-ის აღსრულება ხდება. შესაბამისად, აღნიშნული ნათლად წარმოაჩენს აღწერილი აღსრულების მექანიზმი არაეფექტურობას. იგივე მიზეზების გამო ასევე ხდება გასაჩივრების შემდეგ მიღებული დადგენილების ან მისი გამოცემისათვის აუცილებელი წერილობითი ინფორმაციის განმეორებით ჩაუბარებლობის შემთხვევაში მათი საჯაროდ გამოქვეყნების გათვალისწინება. ამასთან, წარმოდგენილი პროექტით, საქართველოს

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსთან სამართლებრივი ბუნებით ახლოს მდგომი საქართველოს საგადასახადო კოდექსის გათვალისწინებით მიეთითება ის პირები, რომლებიც საჯარიმო ქვითრის ჩაბარებისას ორჯერ განაცხადებენ უარს მის მიღებაზე და აღნიშნული ჩაითვლება ჩაბარებად. ზემოაღნიშნული პირები არიან ადრესატის რეგისტრაციის მისამართზე მისი ოჯახის სრულწლოვანი წევრი: მეუღლე, შვილი, ნაშვილები, შვილიშვილი, შვილიშვილის შვილი და მისი შვილი, მშობელი და მშვილებელი, და, ძმა, დისწული, ძმისწული და მათი შვილები, ბებია და პაპა, ბებიის დედ-მამა და პაპის დედ-მამა, ბიძა, დეიდა, ბიცოლა, მამიდა და მასთან მუდმივად მცხოვრები სხვა სრულწლოვანი პირი.

აღწერილი პრობლემების გადასაჭრელად და საჯარიმო ქვითრის/დადგენილების ჩაბარების წესის დახვეწის მიზნით მიზანშეწონილია, შემოღებულ იქნას მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს საქართველოს კანონმდებლობით ჯარიმების აღსრულების წესის ქმედით რეგულირებას.

კანონპროექტის მიღების მიზანია ისეთი ქმედებების სამართალდარღვევად განსაზღვრა, რომლებიც პრაქტიკაში ხშირად ხორციელდება, თუმცა კანონმდებლობით არ არის დარეგულირებული (მათ შორის, ნებართვის მქონე ტაქსის პარკირებისთვის განკუთვნილ ადგილზე არაუფლებამოსილი პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების პარკირების აკრძალვა, პარკირების ადგილზე პარკირებული სატრანსპორტო საშუალების შემოსავლის მიღების მიზნით გამოყენების შემთხვევების აკრძალვა, ელექტროძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების დამუხტვის ადგილზე დასამუხტ მოწყობილობასთან მიერთების გარეშე, სატრანსპორტო საშუალების პარკირების აკრძალვა). გარდა ამისა, კანონპროექტის მიღება ხელს შეუწყობს კიდევ ერთი პრობლემის მოგვარებას, რომელიც უკავშირდება სამართალდარღვევის ფაქტის დაფიქსირებისას დაჯარიმების შესახებ დადგენილების აღსრულებასთან დაკავშირებულ ხარვეზებს.

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

აღწერილი პრობლემების გადასაჭრელად (კონკრეტული ქმედებების სამართალდარღვევად განსაზღვრა, აღსრულების მექანიზმების გაუმჯობესება) აუცილებელია შესაბამის საკანონმდებლო აქტში ცვლილებების განხორციელება.

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

კანონპროექტის მიღებით კანონით დარეგულირდება რიგი ქმედებები, განისაზღვრება სამართალდარღვევად და დაწესდება შესაბამისი ჯარიმები, გაუმჯობესდება საჯარიმო ქვითრის/დადგენილების ჩაბარების წესი, ჯარიმების აღსრულებასთან დაკავშირებული მექანიზმი გაცილებით მოქნილი და ეფექტური გახდება, რაც საბოლოოდ ხელს შეუწყობს საგზაო მოძრაობის წესების გაუმჯობესებას.

#### **ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

წარმოდგენილი კანონპროექტი უკავშირდება დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში დგომა-გაჩერებისა და პარკირების წესების დაცვას და ითვალისწინებს ცვლილებების შეტანას საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე და 125<sup>2</sup> მუხლებში და აქედან გამომდინარე კოდექსის 209<sup>3</sup>, 232-ე, 239-ე, 240<sup>1</sup>, 242-ე, 243-ე, 252-ე, 283-ე, 287-ე, 313-ე მუხლებში შესაბამისი ცვლილებების შეტანას და კოდექსში 290<sup>4</sup> და 290<sup>5</sup> მუხლების დამატებას.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილისა და 125<sup>2</sup> მუხლით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებზე დარიცხული საურავების ოდენობა მცირდება 50 ლარით და განისაზღვრება 100 ლარის ოდენობით, ხოლო 125-ე მუხლის მე-

12 და მე-14 ნაწილების შემთხვევაში მცირდება 100 ლარით და განისაზღვრება 100 ლარის ოდენობით.

სამართალდარღვევად განისაზღვრება და დგინდება ჯარიმები შემდეგი შემთხვევებისათვის:

ნებართვის მქონე ტაქსის პარკირებისთვის განკუთვნილ ადგილზე არაუფლებამოსილი პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების პარკირება, ჯარიმად განსაზღვრულია 50 ლარი;

ელექტროძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების დამუხტვის ადგილზე სატრანსპორტო საშუალების პარკირება დასამუხტ მოწყობილობასთან მიერთების გარეშე, ჯარიმის ოდენობაც ამ შემთხვევაში შეადგენს 50 ლარს.

დედაქალაქის ტერიტორიაზე პარკირების ადგილზე პარკირებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შემოსავლის მიღების მიზნით, ჯარიმა განსაზღვრულია 100 ლარით, ხოლო განმეორების შემთხვევაში შეადგენს 200 ლარს. ამასთან, შემოსავლის მიღების მიზნით საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია დაუყოვნებლივ, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმის შედგენიდან არა უგვიანეს 1 საათისა, შეწყვიტოს აღნიშნული საქმიანობა.

ცვლილებებით ასევე გათვალისწინებულია, რომ პირი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალებას გზაზე მიატოვებს 3 თვეზე მეტი ვადით, დაჯარიმდება 50 ლარით. ამასთან, კანონპროექტით განიმარტება მიტოვებულად ჩათვლის გარემოებები სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობიდან გამომდინარე.

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

ეს პუნქტი არ ეხება კანონპროექტს, რადგან მისი ინიცირება არ ხდება საქართველოს მთავრობის მიერ.

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

კანონპროექტი ძალაში შედის გამოქვეყნებისთანავე. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს უკუძალის მინიჭებას.

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

არ მოითხოვება კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა.

**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 ხარჯები საჭიროების შემთხვევაში დაფინანსდება ადგილობრივი თვითმმართველობის ბიუჯეტიდან.

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

კანონპროექტის ამოქმედების შედეგად მიღებული დამატებითი შემოსავლები აღირიცხება სახელმწიფო და მუნიციპალიტეტების ბიუჯეტში, ვინაიდან ჯარიმის ახალი სახეებისა და ოდენობები განისაზღვრება. კერძოდ:

- საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილისა და 125<sup>2</sup> მუხლით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებზე დარიცხული საურავების ოდენობა მცირდება 50 ლარით და განისაზღვრება 100 ლარის ოდენობით, ხოლო 125-ე მუხლის მე-12 და მე-14 ნაწილების შემთხვევაში მცირდება 100 ლარით და განისაზღვრება 100 ლარის ოდენობით.
- სამართალდარღვევად განისაზღვრება და დგინდება ჯარიმები შემდეგი შემთხვევებისათვის:
  - ნებართვის მქონე ტაქსის პარკირებისთვის განკუთვნილ ადგილზე არაუფლებამოსილი პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების პარკირება, ჯარიმად განსაზღვრულია 50 ლარი;
  - ელექტროძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების დამუხტვის ადგილზე სატრანსპორტო საშუალების პარკირება დასამუხტ მოწყობილობასთან მიერთების გარეშე, ჯარიმის ოდენობაც ამ შემთხვევაში შეადგენს 50 ლარს.
    - დედაქალაქის ტერიტორიაზე პარკირების ადგილზე პარკირებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შემოსავლის მიღების მიზნით, ჯარიმა განსაზღვრულია 100 ლარით, ხოლო განმეორების შემთხვევაში შეადგენს 200 ლარს. ამასთან, შემოსავლის მიღების მიზნით საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია დაუყოვნებლივ, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმის შედგენიდან არა უგვიანეს 1 საათისა, შეწყვიტოს აღნიშნული საქმიანობა.
    - ცვლილებებით ასევე გათვალისწინებულია, რომ პირი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალებას გზაზე მიატოვებს 3 თვეზე მეტი ვადით, დაჯარიმდება 50 ლარით. ამასთან, კანონპროექტით განიმარტება მიტოვებულად ჩათვლის გარემოებები სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობიდან გამომდინარე.

საქართველოს კანონის „საქართველოს საბიუჯეტო კოდექსის“ დანართის 36.1.3 გრაფის შესაბამისად, პროექტით 125<sup>2</sup> მუხლში გათვალისწინებული შესატანი ცვლილებებით ჯარიმების თანხების 100% ჩაირიცხება ადგილობრივი თვითმმართველობების ბიუჯეტებში, ხოლო იმავე კანონის დანართის 36.2 გრაფის შესაბამისად, პროექტის 125-ე მუხლში გათვალისწინებული მე-8, მე-15 და მე-16 ნაწილებით განსაზღვრული ჯარიმების თანხების 60% ჩაირიცხება ადგილობრივი თვითმმართველობების ბიუჯეტებში, 40% კი - საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტში. შემოსავლების ოდენობა დამოკიდებული იქნება ჩადენილ სამართალდარღვევათა რაოდენობაზე. ამასთანავე, სატრანსპორტო საშუალების თვლების ბლოკირების ახსნის საფასურის შესაძლო განსაზღვრამ შესაძლოა გავლენა იქონიოს შესაბამისი უწყების ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, სადაც მოხდება საფასურის მიმართება, გავლენის ოდენობა კი დამოკიდებული იქნება სამართალდარღვევათა რაოდენობაზე და საფასურის იმ ოდენობაზე, რომელიც განისაზღვრება შესაბამისი უფლებამოსილების უწყების მიერ.

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

ვინაიდან კანონპროექტით გათვალისწინებული დამატებითი სამართალდარღვევების შემოღება, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების განხილვასთან დაკავშირებული საჭირო ხარჯები დაფინანსდება ადგილობრივი თვითმმართველობის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ დადგენილი წესით განსაზღვრული ადგილობრივი თვითმმართველობის

წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ განსაზღვრული მერიის სტრუქტურული ერთეულის ან ადგილობრივი თვითმმართველობის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ უფლებამოსილი ფიზიკური ან იურიდიული პირის მიერ. ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე შესაძლებელია გავლენა იქონიოს ასევე პროექტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში მანქანების ბლოკირებამ და მათ დაცულ სადგომზე გადაყვანამ, თუმცა, ამასთანავე გასათვალისწინებელია, რომ ამ ხარჯებს საბოლოოდ სამართალდამრღვევი აანაზღაურებს. ამასთანავე, აღსანიშნავია ავტომობილების თვლების ბლოკირებისათვის საჭირო ინვენტარის ნაწილი უკვე შეძენია. დამატებითი საჭიროების შემთხვევაში თანხები შესაძლებელია გამოიყოს მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტიდან.

**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 წარმოშობს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

**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 მიღებამ შესაძლოა ჰქონდეს უარყოფით გავლენა იმ პირებზე, რომლებიც ჩაიდენენ კანონპროექტით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებს. გამომდინარე იქიდან, რომ ასეთის არსებობის შემთხვევაში, მათ მოუწევთ შესაბამისი ჯარიმების გადახდა, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების სპეციალურ დაცულ სადგომზე გადაყვანის შემთხვევაში - დამატებით სატრანსპორტო საშუალების გადაყვანის, შენახვის ან/და თვლების ბლოკირების ახსნის საფასურის ხარჯების გაღება.

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

კანონპროექტის მიხედვით, სამართალდარღვევად განისაზღვრება: ნებართვის მქონე ტაქსის პარკირებისთვის განკუთვნილ ადგილზე არაუფლებამოსილი პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების პარკირება; ელექტრომრავიანი სატრანსპორტო საშუალების დამუხტვის ადგილზე სატრანსპორტო საშუალების პარკირება დასამუხტ მოწყობილობასთან მიერთების გარეშე, დედაქალაქის ტერიტორიაზე პარკირების ადგილზე პარკირებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შემოსავლის მიღების მიზნით; იმ პირის მიერ, რომელსაც დადებული აქვს საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125<sup>2</sup> მუხლის მე-3 ნაწილით გათვალისწინებული ადმინისტრაციული სახდელი, სამართალდარღვევის ჩადენიდან ერთი წლის განმავლობაში იმავე სამართალდარღვევის მეორედ და მის შემდეგ ყოველი მომდევნო ჩადენა იმავე ან სხვა პარკირების ადგილას და სატრანსპორტო საშუალების გზაზე მიტოვება 3 თვეზე მეტი ვადით. ყველა ზემოაღნიშნულ სამართალდარღვევაზე პროექტი ითვალისწინებს შესაბამისი ოდენობის ჯარიმას. გარდა აღნიშნულისა, პროექტის მიხედვით, რიგ შემთხვევებში ხდება საურავების შემცირება, რაც ცხადია გულისხმობს ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე გავლენას. ამასთანავე, საჭიროების მეთხვევაში შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მოხდება სატრანსპორტო საშუალების თვლების ბლოკირების ახსნის საფასურის განსაზღვრა.

**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 მიერ ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშეკრულებებით და შეთანხმებებით ნაკისრ ვალდებულებებს.

**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:**

კანონპროექტი შემუშავებაში მონაწილეობა მიიღო ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიამ.

**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 არ არსებობს.

**ე) კანონპროექტის ავტორი:**

საქართველოს პარლამენტის წევრი: ზაზა გაბუნია, მერაბ ქვარაია, კობა ლურსმანაშვილი, გოგა გულორდავა

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს პარლამენტის წევრი: ზაზა გაბუნია, მერაბ ქვარაია, კობა ლურსმანაშვილი, გოგა გულორდავა