

განმარტებითი ბარათი
საქართველოს კანონის პროექტზე
„საავტომობილო ტრანსპორტის 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:

1. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში დასაქმებული საქართველოში რეგისტრირებული გადამზიდველები, საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებს ახორციელებენ საქართველოს საერთაშორისო ორმხრივი ხელშეკრულებების ან/და პარტნიორ ქვეყნებთან შეთანხმების შედეგად განსაზღვრული კვოტის ფარგლებში ხელშემკვრელ ქვეყნებთან ყოველწლიურად გაცვლილი ნებართვების საფუძველზე. შესაბამისად, აღნიშნული ნებართვები არის შეზღუდული რაოდენობის.

სააგენტოში, დღემდე არ არსებობს შეზღუდული რაოდენობის ნებართვების განაწილება/გაცემის წესი და შესაბამისად სააგენტო, ნებართვების გაცემასთან დაკავშირებული საქმიანობის პროცესში მუდმივად აწყდება პრობლემას, რომელიც გამოწვეულია გადამზიდველების მხრიდან გამოხატული უკმაყოფილებით გარკვეული ქვეყნების ზოგიერთი სახის ნებართვების არასაკმარისი რაოდენობის და მათი განაწილების გამო.

აღსანიშნავია, რომ ბოლო პერიოდში გაზრდილია კვოტის ფარგლებში გაცვლილი ნებართვების რაოდენობა. თუმცა, მაინც მნიშვნელოვნად ჩამოუვარდება მოთხოვნას - საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ბაზარზე გადაზიდვების საგრძნობლად გაზრდილი მოცულობის გამო, რაც თავისთავად გამოწვეულია გადამზიდველების რაოდენობის ზრდის შედეგად.

სამწუხაროდ, უნდა აღინიშნოს, რომ ზემოხსენებული პრობლემის ერთერთ გამომწვევ მიზეზად შეიძლება დასახელდეს ის ფაქტი, რომ საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ბაზარზე არსებობენ არაკეთილსინდისიერი გადამზიდველები, რომლებიც იღებენ ნებართვებს და შემდეგ ახდენენ მათ გადაკეთებას, მაღალ ფასად გადაყიდვას, ზოგიერთ შემთხვევაში საერთოდ არ იყენებენ (აკეთებენ მარაგებს) და ა.შ. მსგავსი სახის ინფორმაციის გაქდერება ხდება თვითონ გადამზიდველების მხრიდანაც.

აღნიშნული ინფორმაციის გადამოწმების მიზნით, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ, თურქეთის მხარის კომპეტენტური ორგანოსგან გამოითხოვა შესაბამისი მასალები. მათ მიერ მოწოდებული ინფორმაციის საფუძველზე დასტურდება ქართველი გადამზიდველების მხრიდან სავარაუდოდ დარღვევის ფაქტები, მაგალითად - ერთი კონკრეტული გადამზიდველის მფლობელობაში არსებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე სააგენტოს მიერ გაცემული თურქული ნებართვით, გადაზიდვა თურქეთის მიმართულებით (სავარაუდოდ ნებართვის გადაკეთების მეშვეობით) განხორციელებულია სხვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებით, რომელიც სხვა გადამზიდველის მფლობელობაშია.

აღნიშნული ფაქტებით ზარალდება როგორც სააგენტოს რეპუტაცია, ისე კეთილსინდისიერი გადამზიდველი.

ამდენად, პროცესის გამჭვირვალობის მიზნით, მნიშვნელოვანია შემუშავებული იქნას, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების ან/და პარტნიორ ქვეყნებთან შეთანხმების საფუძველზე დადგენილი კვოტების ფარგლებში გაცვლილი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვის გაცემის, გაცემაზე უარის თქმის წესი, რომელიც ნებართვების შეზღუდული რაოდენობის პირობებში უზრუნველყოფს პროცესის მოწესრიგებას.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ზემოხსენებულ ნებართვებზე არ ვრცელდება „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოქმედება, რადგან საქართველოში რეგისტრირებულ გადამზიდველზე, სააგენტოს მიერ გაიცემა ხელშემკვრელი და პარტნიორი ქვეყნების კომპეტენტური

ორგანოების მიერ კვოტის ფარგლებში დამზადებული და სააგენტოსთვის გადმოცემული სანებართვო დოკუმენტი/ბლანკი.

ხოლო, აღნიშნული კანონის 24-ე მუხლის 30-ე და 31-ე პუნქტებით გათვალისწინებული ნებართვების შემთხვევაში, მათი დამზადება და გაცემა ხდება „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად, მათ შორის, მრავალჯერადი ნებართვები გაიცემა ამავე კანონის 26³ მუხლის საფუძველზე, რომელზეც გადაიხდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 15 აპრილის N1-1/591 ბრძანებით განსაზღვრული საფასური, ხოლო 31-ე პუნქტით განსაზღვრულ ნებართვაზე გადაიხდება, „სალიცენზიო და სანებართვო მოსაკრებლების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული მოსაკრებელი. ამდენად, ხელშემკვერელი და პარტნიორი ქვეყნების კომპეტენტური ორგანოების მიერ კვოტის ფარგლებში დამზადებული და სააგენტოსთვის გადმოცემული სანებართვო დოკუმენტი/ბლანკი განსხვავდება ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის 30-ე (საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე დადგენილი საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ერთჯერადი და მრავალჯერადი ნებართვა) და 31-ე (საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის (საერთაშორისო ხელშეკრულების საფუძველზე დადგენილი კვოტის ზევით) ნებართვა, რომელსაც ახორციელებს უცხო ქვეყნის გადამზიდველი) პუნქტებით გათვალისწინებული ნებართვებისაგან. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ ხსენებული მუხლის 30-ე პუნქტით გათვალისწინებული ნებართვა გულისხმობს ქართველი გადამზიდველისთვის ტრანსპორტის ოპერირების უფლების მინიჭებას (ე.წ. ბაზარზე დაშვების ნებართვა რომელიც ამ ეტაპზე გამოიყენება მხოლოდ მრავალჯერადი ნებართვების (რუსეთის და უკრაინის მრავალჯერადი ორმხრივი ნებართვის და ECMT მრავალჯერადი ნებართვის) აღების მიზნით), ხოლო, ამავე მუხლის 31-ე პუნქტით გათვალისწინებული ნებართვის აღება შეუძლიათ მხოლოდ უცხო ქვეყნის გადამზიდველებს, რომლებსაც არ გააჩნიათ შესაბამის ქვეყანასთან გაფორმებული ორმხრივი შეთანხმების საფუძველზე საქართველოს მიერ გაცემული სანებართვო დოკუმენტი/ბლანკი.

2. საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში არსებული საერთაშორისო პრაქტიკით, ქვეყნები, რომლებიც არიან პარტნიორები საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლაში, საერთაშორისო ორმხრივი ხელშეკრულების გაფორმებამდე, პოლიტიკურ დონეზე თანხმდებიან ერთმანეთში საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლისათვის აუცილებელი კვოტების გაცვლის პირობებსა და მათ რაოდენობაზე, რის საფუძველზეც იწყება ამ ქვეყნებს შორის საავტომობილო მიმოსვლა.

პირველ ეტაპზე, იმ პარტნიორ ქვეყნებთან, რომლებთანაც შესაბამისი საერთაშორისო ხელშეკრულება არ არის გაფორმებული, შეთანხმება კვოტებთან დაკავშირებით ხდება, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ოფიციალური წერილის საფუძველზე, ხოლო შემდგომ, სამინისტროს ეგიდით და უშუალოდ სააგენტოს ჩართულობით ხდება პროცესის წარმართვა.

ანალოგიური პრაქტიკით, საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ საერთაშორისო შეთანხმების გაფორმებამდე, წინასწარ დადგენილი კვოტების საფუძველზე, საქართველო ამჟამად ახორციელებს საავტომობილო მიმოსვლას დიდ ბრიტანეთთან, საფრანგეთის, ჩეხეთის, ავსტრიის, ტაჯიკეთის და სერბეთის რესპუბლიკებთან.

ამრიგად, შესაბამისი ცვლილებით, წინამდებარე კანონპროექტში ხდება აგრეთვე ამ მნიშვნელოვანი გარემოების ასახვა. 5¹ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში ფრჩხილებში არსებულ ჩანაწერს ემატება სიტყვები: „ან/და პარტნიორ ქვეყნებთან შეთანხმებით“.

შესაბამისად, კანონპროექტი მიზნად ისახავს, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების ან/და პარტნიორ ქვეყნებთან შეთანხმების საფუძველზე დადგენილი კვოტების ფარგლებში გაცვლილი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვის გაცემის პროცესის მოწესრიგების უზრუნველყოფას.

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

წინამდებარე ცვლილების შესაბამისად, საკანონმდებლო დონეზე გაჩნდება სამართლებრივი საფუძველი, აღნიშნული პრობლემის კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით მოწესრიგების შესაძლებლობის.

ა. ზ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე დადგენილი კვოტების ფარგლებში გაცვლილი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვის გაცემის პროცესის მოწესრიგებით ხელი შეეწყობა საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებში დასაქმებულ კეთილსინდისიერ გადამზიდველებს.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი;

კანონში გაჩნდება იმისი შესაძლებლობა, რომ საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების ან/და პარტნიორ ქვეყნებთან შეთანხმების საფუძველზე დადგენილი კვოტების ფარგლებში გაცვლილი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვის გაცემის პროცესი მოწესრიგდეს ნორმატიული აქტის საშუალებით, შესაბამისად, 5¹ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდა შემდეგი რედაქციით:

„ა) საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ნებართვისა (რომელიც მიღებულია საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე ან/და პარტნიორ ქვეყნებთან შეთანხმებით დადგენილი კვოტების ფარგლებში), რომელიც გაიცემა საქართველოში რეგისტრირებულ გადამზიდველზე. ამ ნებართვის გაცემის წესი მტკიცდება სააგენტოს დირექტორის ნორმატიული აქტით;“.

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;

კანონპროექტი ძალაში შევა გამოქვეყნებისთანავე, ვინაიდან, მნიშვნელოვანია საკანონმდებლო ცვლილების დროულად ამოქმედება. წარმოდგენილი ცვლილებით გათვალისწინებული არ არის კანონისთვის უკუძალის მინიჭების საკითხი.

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 არის დაკავშირებული სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხარჯების გამოყოფასთან.

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

კანონპროექტი არ მოახდენს გავლენას სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, რადგან წინამდებარე კანონის საფუძველზე მიღებული წესი უზრუნველყოფს მხოლოდ აღნიშნული ნებართვების გაცემის ადმინისტრირებას.

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

კანონპროექტის მიღება გავლენას არ მოახდენს სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე.

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 გამოიწვევს სახელმწიფოსთვის ახალი ფინანსური ვალდებულებების წარმოშობას.

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 შედეგებს/გავლენას გადამზიდველებზე, რადგან კანონის საფუძველზე მიღებული წესით არ ხდება საფასურის განსაზღვრა.

წესის მიღება უზრუნველყოფს, კვოტების ფარგლებში გაცვლილი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის შეზღუდული რაოდენობის ნებართვების გაცემის პროცესის მოწესრიგებას.

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

კანონპროექტი არ ადგენს გადასახადს, მოსაკრებელს ან სხვა სახის გადასახდელს (ფულადი შენატანს).

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება;

კანონპროექტი არ ახდენს ზეგავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

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 საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. აგრეთვე, კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება სხვა ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს.

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, ექსპერტები, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

ასეთი არ არსებობს.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის (დაწესებულებების) ან/და ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

ასეთი არ არსებობს.

დ.გ) სხვა ქვეყნების გამოცდილება კანონპროექტის მსგავსი კანონების იმპლემენტაციის სფეროში, იმ გამოცილების მიმოხილვა, რომელიც მაგალითად იქნა გამოენებული კანონპროექტის მომზადებისას, ასეთი მომიხილვის მომზადების შემთხვევაში:

ასეთი მომიხილვა არ მომზადებულა.

ე) კანონპროექტის ავტორი:

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს მთავრობა.