

განმარტებითი ბარათი

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

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი

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

წინამდებარე კანონპროექტის შემუშავება მიზნად ისახავს საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში განსახორციელებელ ცვლილებებთან შესაბამისობაში მოყვანას. კერძოდ, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მოქმედი რედაქციის მიხედვით სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში მსუბუქ ავტომობილს – ტაქსს (M_1 კატეგორია) არ აქვს უფლება მგზავრთა ჩასხდომის ან/და გადმოსხდომის მიზნით იმოდროს ან გაჩერდეს - აღნიშნული ქმედებისათვის გათვალისწინებულია ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობა (ჯარიმა 100 ლარის ოდენობით). წარმოდგენილი ცვლილებით კოდექსის 125-ე მუხლის მე-12 ნაწილი ითვალისწინებს სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ სპეციალურ ზოლში („BUS LANE“) სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებასთან ერთად მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს გადაწყვეტილების შესაბამისად განსაზღვრული ან/და დაშვებული კატეგორიის მსუბუქი ავტომობილის - ტაქსის (M_1 კატეგორია) მოძრაობას, გაჩერებას ან დგომას ითვალისწინებს და ასეთ შემთხვევაში ამ სატრანსპორტო საშუალება არ დაჯარიმდება.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილის, 125² მუხლის პირველი და მე-6 ნაწილების დღეს მოქმედი რედაქციებით შესაბამის სამართალდარღვევაზე გათვალისწინებულია ჯარიმა 10 ლარის ოდენობით, ხოლო 125-ე მუხლის მე-13, მე-15 და მე-16 ნაწილების, 125² მუხლის მე-2 და მე-5 ნაწილების დღეს მოქმედი რედაქციებით - 50 ლარის ოდენობით. ჯარიმების მცირე ოდენობებიდან გამომდინარე ხშირია მოქალაქეთა მხრიდან ამ სამართალდარღვევათა ჩადენის ფაქტები, საკანონმდებლო რეგულაციები ვერ აღწევს მის მიზანს მოახდინოს სამართალდარღვევათა პრევენცია. აღნიშნულის გათვალისწინებით პროექტის მიხედვით იზრდება ჯარიმების ოდენობა: 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილით და 125² მუხლის პირველი და მე-6 ნაწილებით ჩადენილ სამართალდარღვევათა შემთხვევებში - 50 ლარამდე, ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში - 100 ლარამდე. ამასთან, კანონმდებლობით განსაზღვრულ ვადაში ჯარიმის გადაუხდელობისას პირს დაერიცხება საურავი დაკისრებული ჯარიმის ორმაგი ოდენობით. ყოველივე გამოწვეულია შემდეგი მიდგომების გათვალისწინებით: აღსანიშნავია, რომ საქართველოს დედაქალაქ თბილისში 2019 წლის ზაფხულიდან მოქმედებს ზონალური პარკირება, რომელიც ითვალისწინებს პარკირების საფასურის საათობრივად გადახდას და აღნიშნულის შემოღების მიზანი იყო საგზაო მოძრაობის განტვირთვა და ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა აღმოფხვრა. უმრავლეს შემთხვევაში მძღოლი ერთსა და იმავე ზონალური პარკირების ადგილას მთელი დღის განმავლობაში აჩერებს სატრანსპორტო საშუალებას, ვინაიდან ზონალური პარკირების საფასური დროის განმავლობაში აღემატება კოდექსით დადგენილი 10 ლარიანი ჯარიმის ოდენობას. ამავე დროს, ასევე ხშირია შემთხვევები, როდესაც საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევით გაჩერებული, მოძრავი და

მდგომი სატრანსპორტო საშუალებები იწვევენ საგზაო მოძრაობის შეფერხებას და ქმნიან საცობებს, ხოლო მძღოლებს უფრო მიზანშეწონილად მიაჩნიათ კოდექსით დადგენილი 10 ლარიანი ჯარიმის გადახდა, ვიდრე დაემორჩილონ საგზაო მოძრაობის წესებს. ამავე დროს კოდექსის 125-ე მუხლის მე-12 ნაწილის დღეს მოქმედი რედაქციის მიხედვით სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ სპეციალურ ზოლში („BUS LANE“) სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების გარდა სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა, გაჩერება ან დგომა იწვევს დაჯარიმებას 100 ლარის ოდენობით, მაშინ როდესაც იმავე მუხლის მე-13 ნაწილის დღეს მოქმედი რედაქციის მიხედვით ველოსიპედის ბილიკზე ან ველოსიპედის მოძრაობის ზოლზე ველოსიპედის გარდა სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა, გაჩერება ან დგომა იწვევს დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით. სამართალდამრღვევი ასეთ შემთხვევაში გასაგები მიზეზის გამო ირჩევდა 50 ლარიან ჯარიმას, ხოლო წარმოდგენილი პროექტით გათვალისწინებულია ამ ორი საჯარიმო სანქციის გათანაბრება და ორივე 100 ლარს შეადგენს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულთან ერთად, კანონპროექტი ითვალისწინებს ცვლილებას და 125² მუხლს მე-5 ნაწილის შემდეგ ემატება 5¹ ნაწილი, რაც გულისხმობს, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში, პარკირების ადგილზე განსაზღვრული, სატრანსპორტო საშუალების სახეობის გარდა სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალების დგომის სპეციალურ მოწესრიგებას, შესაბამისად, ამ მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევისთვის პირი დაჯარიმდება 100 ლარის ოდენობით. აღსანიშნავია, რომ ხშირია შემთხვევები, როდესაც სატრანსპორტო საშუალების მძღოლები მოქმედებენ არაკეთილსინდისიერად, ირჩევენ პარკირებისთვის შეუსაბამო ადგილს, ნაცვლად სპეციალურად მათთვის გამოყოფილი სადგომისა.

საბოლოოდ, ვხვდებით სატრანსპორტო საშუალების მძღოლების არაკეთილსინდისიერ ქმედებას, რაც ერთის მხრივ, გამოიხატება გადასახადისგან თავის არიდებაში, მეორეს მხრივ კი, აფერხებს პარკირებაზე დაშვებული სახის სატრანსპორტო საშუალებების პარკირების პროცესს.

წარმოდგენილი პროექტი კიდევ ერთ სიახლეს ითვალისწინებს: კოდექსის 125-ე მუხლის შენიშვნის პირველი, 1¹, 1² და 4² ნაწილებში შედის ცვლილება და მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობით ორგანოს დამატებით მიენიჭება უფლებამოსილება განსაზღვროს, მუნიციპალიტეტის კომპეტენციას მიკუთვნებული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების განხილვის შემთხვევებში კანონით გათვალისწინებული წინაპირობების არსებობისას სპეციალურ დაცულ სადგომზე გადაყვანას დაქვემდებარებული სატრანსპორტო საშუალების ტრანსპორტირებისა და სადგომზე შენახვის, აგრეთვე თვლების სპეციალური საშუალებით ბლოკირების საფასური. იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნული საქმიანობის უფლება მინიჭებული ჰქონდა პირს და მას ვერ აკონტროლებდა მუნიციპალიტეტი, ამიტომ მიზანშეწონილია მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობით ორგანოს, როგორც თვითმმართველობის ყველაზე მაღალი ლეგიტიმაციის მქონე ორგანოს მიერ მოხდეს საფასურის ადეკვატურობის შეფასება/დადგენა, რაც აქამდე არ ხორციელდებოდა. აღნიშნულით მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობით ორგანოს შესაძლებლობა ექნება დასაბუთებულად გადაწყვიტოს ამა თუ იმ რაოდენობის საფასურის დადგენის მიზანშეწონილობა წარდგენილი არგუმენტების გათვალისწინებით, რითაც გამოირიცხება სუბიექტური ფაქტორების გათვალისწინებით საფასურის დადგენის შესაძლებლობა.

კოდექსის 130-ე მუხლის მე-4 ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტი არ ითვალისწინებს მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო) და საბაგირო გზით უბილეთო მგზავრობის შემთხვევაში

სამართალდამრღვევი პირის დაჯარიმებას. ამასთან, საქართველოს დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ინტენსიურად განვითარდა სამგზავრო გადაყვანის მომსახურების ინტეგრირებული სისტემა, რომელიც ხორციელდება მგზავრთა გადაყვანის გამარტივების მიზნით ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ერთმანეთთან დაკავშირებული ავტობუსებით (M₂ და M₃ კატეგორიის), მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო), საბაგირო გზით, აგრეთვე სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებებით საინფორმაციო ბაზის, გაბილეთიანების სქემისა და განრიგის ინტეგრირებით, რის გამოც დღის წესრიგში დადგა მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო) და საბაგირო გზით უბილეთო მგზავრობის შემთხვევებში შესაბამისი ადმინისტრაციული რეაგირების განხორციელება. აღნიშნულიდან გამომდინარე საჭიროა შესაბამისი ცვლილების შეტანა კოდექსის 130-ე მუხლის მე-4 ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტში და საჯარიმო სანქციის გავრცელება მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო) და საბაგირო გზით გადაყვანის განხორციელებისას უბილეთოდ მგზავრობის შემთხვევებშიც. აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილება ემსახურება დაზუსტებას, რათა მოცული იყოს ყველა სახის საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, სადაც შესაძლებელია უბილეთო მგზავრობა. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ როგორც მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო), ისე მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის განმახორციელებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით უბილეთო მგზავრობის მონიტორინგი ხორციელდება არსებული რესურსით და თანამშრომელთა რიცხოვნობის არც გაზრდა და არც შემცირება არ იგეგმება.

კოდექსის 242-ე მუხლის მე-4 ნაწილის მიხედვით საჯარიმო ქვითრის შემდგენი ვალდებულია საჯარიმო ქვითარი ამოებჭდოს და განათავსოს სატრანსპორტო საშუალების საქარე მინაზე. არსებულმა პრაქტიკამ აჩვენა, რომ ხშირ შემთხვევაში ზემოაღნიშნული ქმედება აბინძურებს გარემოს, ამასთან, არახელსაყრელი ამინდის პირობებში (ქარი, წვიმა, თოვლი და სხვა) ფიზიკურად შეუძლებელი ხდება სამართალდამრღვევისთვის აღნიშნული ინფორმაციის მიღება და რეალურად ძირითადად ისინი ინფორმაციას იღებენ მოკლე ტექსტური შეტყობინების მეშვეობით. შესაბამისად მიზანშეწონილია ცვლილება განხორციელდეს კოდექსის 242-ე მუხლის მე-4 ნაწილშიც, რომლის მიღების შემთხვევაში აღარ იქნება აუცილებელი ვალდებულება საჯარიმო ქვითრის შემდგენმა საჯარიმო ქვითარი ამოებჭდოს და განათავსოს სატრანსპორტო საშუალების საქარე მინაზე, რითაც ერთი მხრივ შემცირდება გარემოზე ზემოქმედება, მეორეს მხრივ კი გასათვალისწინებელია, რომ როგორც უკვე აღინიშნა არსებული პრაქტიკიდან გამომდინარე დაჯარიმების თაობაზე ინფორმაციის მიღების წყაროს სამართალდამრღვევისთვის უმრავლეს შემთხვევაში წარმოადგენს მოკლე ტექსტური შეტყობინება, რომლის სამართალდამრღვევისთვის გაგზავნის ვალდებულება საჯარიმო ქვითრის შემდგენს, ამ კოდექსის მიხედვით, ისედაც გააჩნია.

ამასთანავე, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა გამოვლენის გაუმჯობესების მიზნით მიზანშეწონილია ცვლილება შევიდეს კოდექსის 240¹ მუხლში, რომლის მიღების შემთხვევაში მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანო უფლებამოსილი იქნება განსაზღვროს მუნიციპალიტეტის მერიის სტრუქტურული ერთეული, ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც დააფიქსირებს ვიდეოფირზე ან/და ფოტოფირზე ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ფაქტს და აღნიშნულ ფაქტზე საჯარიმო ქვითრის შედგენის მიზნით მასალებს გაუგზავნის საჯარიმო ქვითრის შედგენაზე უფლებამოსილ ორგანოს/პირს. აღნიშნულ შემთხვევაში არსებულ საკადრო რესურსს, რომელსაც სხვადასხვა უფლებამოსილება აქვს, ემატება კიდევ ერთი ფუნქცია და აღნიშნული არ გამოიწვევს როგორც საკადრო რესურსის, ისე დაფინანსების გაზრდას.

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

ზემოაღნიშნული ყველა პრობლემის გადაჭრა შესაძლებელია მხოლოდ კანონში შესაბამისი ცვლილებების შეტანით.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები

კანონპროექტის მიზანია საგზაო მოძრაობის შემდგომი გაუმჯობესება. საგზაო მოძრაობის ორგანიზების შემდგომი მოწესრიგება მოახდენს პრევენციას და შეამცირებს მოქალაქეთა მხრიდან სამართალდარღვევათა ჩადენის ფაქტებს, ამასთანავე, გაუმჯობესდება ქვეითად მოსიარულეთა, ასევე, სხვადასხვა ჯგუფების უფლებებისა და უსაფრთხოების დაცვა.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი

კანონპროექტის ძირითადი არსია საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შემდგომი დახვეწა, სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ სპეციალურ ზოლში („BUS LANE“) სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებებთან ერთად მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ განსაზღვრული ან/და დაშვებული მსუბუქი ავტომობილისთვის – ტაქსისთვის (M₁ კატეგორია) მოძრაობის, გაჩერების ან დგომის უფლების მინიჭება, აგრეთვე საჯარიმო სანქციის გავრცელება მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო) და საბაგირო გზით გადაყვანის განხორციელებისას უბილეთოდ მგზავრობის შემთხვევებშიც, ასევე ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალების სახეობის გარდა სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალების დგომისათვის სანქციის დაწესება. შესაბამისი ცვლილებების არსი და დასაბუთება დამატებით ასახულია წინამდებარე განმარტებითი ბარათის „ა.ა.ა“ ქვეპუნქტში.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს დედაქალაქ თბილისში 2019 წლის ზაფხულიდან მოქმედებს ზონალური პარკირება, რომელიც ითვალისწინებს პარკირების საფასურის საათობრივად გადახდას და აღნიშნულის შემოღების მიზანი იყო საგზაო მოძრაობის განტვირთვა და ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა აღმოფხვრა. უმრავლეს შემთხვევაში მძღოლი ერთსა და იმავე ზონალური პარკირების ადგილას მთელი დღის განმავლობაში აჩერებს სატრანსპორტო საშუალებას, ვინაიდან ზონალური პარკირების საფასური დროის განმავლობაში აღემატება კოდექსით დადგენილი 10 ლარიანი ჯარიმის ოდენობას. ამავე დროს ასევე ხშირია შემთხვევები, როდესაც საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევით გაჩერებული, მოძრავი და მდგომი სატრანსპორტო საშუალებები იწვევენ საგზაო მოძრაობის შეფერხებას და ქმნიან საცობებს, ხოლო მძღოლებს უფრო მიზანშეწონილად მიაჩნიათ კოდექსით დადგენილი 10 ლარიანი ჯარიმის გადახდა, ვიდრე დაემორჩილონ საგზაო მოძრაობის წესებს.

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

წარმოდგენილ კანონპროექტზე არ ვრცელდება განმარტებითი ბარათის აღნიშნული პუნქტი, რადგან იგი არ არის საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული.

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

კანონპროექტი ძალაში შედის გამოქვეყნებიდან 30-ე დღეს გამომდინარე იქიდან, რომ პროექტის ამოქმედება გამოიწვევს მუნიციპალიტეტების მთელ რიგ აქტებში ცვლილებების შეტანას.

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

ინიციატორის მიერ 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 დამატებით შემოსავლებს მიიღებენ სახელმწიფო და მუნიციპალიტეტების ბიუჯეტები, ვინაიდან ხდება უკვე მოქმედი ჯარიმების ოდენობათა გაზრდა. კერძოდ, საქართველოს კანონის „საქართველოს საბიუჯეტო კოდექსის“ დანართის 36.1.3 გრაფის შესაბამისად, პროექტით 1252 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 ნაწილით განსაზღვრული ჯარიმების თანხების 60% ჩაირიცხება ადგილობრივი თვითმმართველობების ბიუჯეტებში, 40% კი - საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტში. შემოსავლების ოდენობა დამოკიდებული იქნება ჩადენილ სამართალდარღვევათა რაოდენობაზე.

ყოველივე ზემოაღნიშნულთან ერთად, კანონპროექტი ითვალისწინებს ცვლილებას და 125² მუხლს მე-5 ნაწილის შემდეგ ემატება 5¹ ნაწილი, რაც გულისხმობს ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში, პარკირების ადგილზე განსაზღვრული, სატრანსპორტო საშუალების სახეობის გარდა სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალების დგომის სპეციალურ მოწესრიგებას, შესაბამისად, ამ მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევისთვის პირი დაჯარიმდება 100 ლარის ოდენობით, რაც მიემართება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში.

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

საჭიროების შემთხვევაში 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. გასაწევი ხარჯების ოდენობა დამოკიდებული იქნება სამართალდარღვევათა ოდენობაზე.

როგორც აღინიშნა, შესაბამისი ცვლილებები ხორციელდება კოდექსის 130-ე მუხლის მე-4 ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტში და საჯარიმო სანქციის გავრცელება მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო) და საბაგირო გზით გადაყვანის განხორციელებისას უბილეთოდ მგზავრობის შემთხვევებშიც. აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილება ემსახურება დაზუსტებას, რათა მოცული იყოს ყველა სახის საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, სადაც შესაძლებელია უბილეთო მგზავრობა. ამასთანავე, აღსანიშნავია, რომ როგორც მიწისქვეშა ელექტროტრანსპორტით (მეტრო), ისე მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის განმახორციელებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით უბილეთო მგზავრობის მონიტორინგი ხორციელდება არსებული რესურსით და თანამშრომელთა რიცხოვნობის არც გაზრდა და არც შემცირება არ იგეგმება.

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

კანონპროექტი არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს, აგრეთვე სახელმწიფოს ან/და მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღებ 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 მიღება მოახდენს უარყოფით გავლენას იმ პირებზე, რომლებიც ჩაიდენენ კანონპროექტით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებს გამომდინარე იქიდან, რომ ასეთის არსებობის შემთხვევაში მათ მოუწევთ შესაბამისი ჯარიმების გადახდა.

რაც შეეხება 125-ე მუხლის მე-12 ნაწილში შესატან ცვლილებას, მსუბუქი ავტომობილით ტაქსით (M₁ კატეგორია) გადაყვანის ნებართვების მფლობელებისთვის მას ექნება დადებითი გავლენა, ვინაიდან საჯარიმო ქვითრის შედგენაზე უფლებამოსილი მუნიციპალიტეტისა და საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამისი ორგანოს მიერ, ცვლილების მიღების შემთხვევაში, აღარ განხორციელდება საჯარიმო ქვითრის შედგენა.

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

კანონპროექტის მიხედვით იზრდება ადმინისტრაციული ჯარიმების ოდენობა რიგ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებთან დაკავშირებით, რაც განპირობებულია მოქალაქეთა უფლებრივი მდგომარეობის გაუმჯობესებით, მათი სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვითა და თბილისის მუნიციპალიტეტის სატრანსპორტო პოლიტიკის განხორციელების ხელშეწყობით.

ამასთანავე, პროექტი ითვალისწინებს ცვლილებას და 1252 მუხლს მე-5 ნაწილის შემდეგ ემატება 51 ნაწილი, რაც გულისხმობს ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში, პარკირების ადგილზე განსაზღვრული, სატრანსპორტო საშუალების სახეობის გარდა სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალების დგომის სპეციალურ მოწესრიგებას, შესაბამისად, ამ მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევისთვის პირი დაჯარიმდება 100 ლარის ოდენობით.

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება

კანონპროექტის ამოქმედება არ მოახდენს ზეგავლენას ბავშვთა 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 ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებს. კანონპროექტის მიღება არ უკავშირდება საქართველოს მიერ დადებულ ხელშეკრულებას/შეთანხმებას.

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 შემუშავდა ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ჩართულობით.

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:

ფრაქცია „ქართული ოცნების“ აპარატი

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი

ფრაქცია „ქართული ოცნება“