

განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე

„საქართველოს საჰაერო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

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

წინამდებარე პროექტის მიღება გამოწვეულია საჰაერო კოდექსში არსებული ხარვეზების აღმოფხვრის აუცილებლობით. კოდექსი შეიცავს რიგ მოძველებული შინაარსის ნორმას, რომელიც საჭიროებს დახვეწას და ამასთან, ჰარმონიზებას და ადაპტირებას თანამედროვე საერთაშორისო კანონმდებლობასთან. წარმოდგენილი ცვლილების შემუშავების მიზეზია აგრეთვე სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) მიერ სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში“ ჩატარებული ყოვლისმომცველი აუდიტის ფარგლებში გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრა, ასევე კოდექსის ჰარმონიზება და შესაბამისობაში მოყვანა „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციასთან და მის დანართებთან. კონკრეტულად, ცვლილებები განპირობებულია შემდეგი გარემოებებით:

(1) კოდექსში არ არის სრულყოფილად განსაზღვრული სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების, ვერტოდრომებისა და აეროპორტების კლასიფიკაცია და მათი დადგენის პირობები, კოდექსს ასევე ემატება ვერტოდრომის ცნება და ვერტოდრომის სერტიფიცირებასთან, რეგისტრაციასთან, დაცვის არის დადგენასთან დაკავშირებული ნორმები ;

(2) კოდექსში სრულყოფილად არ არის დარეგულირებული აეროდრომების/ვერტოდრომების მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხები. ცვლილებების საფუძველზე ნათლად განისაზღვრება აეროპორტებისათვის ვარგისი ტერიტორიის განსაზღვრის, აეროდრომის/ვერტოდრომის მშენებლობის ნებართვის, აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციაში მიღებისა და სერტიფიცირების წესი და პირობები. ცვლილებით განსაზღვრული პროცესი ნათლად აჩენს როგორც საქართველოს მთავრობის, ასევე სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს უფლებამოსილებებს;

(3) რეგულირდება ასევე აეროდრომების/ვერტოდრომების დაცვის არის დადგენისა და ამ არეში აფრენა-დაფრენისათვის დაბრკოლებარეგულაციური შენობა-ნაგებობების სიმაღლეების შეზღუდვის საკანონმდებლო საფუძველები. არსებული რედაქციით საჰაერო კოდექსის 41-ე მუხლის პირველი ნაწილის მიდგომა, რომ დაბრკოლებარეგულაციური ობიექტების მშენებლობის ნებართვის მაძიებლის მიერ უნდა შეთანხმდეს აეროდრომის ექსპლუატანტთან, არღვევს „ერთი სარკმლის“ პრინციპს. მიზანშეწონილია შემთანხმებელ სუბიექტად სააგენტოს განსაზღვრა, თუმცა შეთანხმების ვალდებულება უნდა ჰქონდეს არა ნებართვის მაძიებელს, არამედ ნებართვის გამცემ ადმინისტრაციულ ორგანოს;

(4) წარმოდგენილი ცვლილებით, ასევე კოდექსში გათვალისწინებული იქნება ისეთი მექანიზმები, აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიცირებამდე, რომლითაც უზრუნველყოფილი იქნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ჩართულობა აეროდრომის/ვერტოდრომის ახალი მშენებლობის/რეკონსტრუქციის ნებართვის ეტაპზე, რადგან უკვე აშენებული აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიცირების ეტაპამდე სააგენტოს

არჩართვა იწვევს მოგვიანებით სერტიფიცირების ეტაპზე ისეთი ფაქტორების მხედველობაში არ მიღების პროვოცირებას, რომლის დაძლევა დამთავრებული მშენებლობის ფონზე შეუძლებელია ან ის დიდ დანახარჯებთან არის დაკავშირებული.

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

კანონპროექტის მიღება განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ მსგავსი საკითხები ამჟამადაც დარეგულირებულია კანონით.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის მიღების შედეგად მოწესრიგდება აეროდრომის და ვერტოდრომის შექმნის, აგრეთვე მათი დაცვის არეში შენობა-ნაგებობების და დაბრკოლების შემქმნელი სხვა ობიექტების განთავსების საკითხი, აგრეთვე შეიქმნება სამართლებრივი საფუძვლები კანონქვემდებარე აქტების მიღებისთვის.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

კანონპროექტის პირველი მუხლის 1-ლი პუნქტით ცვლილება შედის საჰაერო კოდექსის 1-ლ მუხლში. კერძოდ, ხდება რამდენიმე არსებული ტერმინის კორექტირება, ასევე შემოდის რამდენიმე ახალი ტერმინი:

ა) „დ“ ქვეპუნქტში ნაცვლად „აეროდრომის რაიონი“ შემოდის „აეროდრომის და ვერტოდრომის დაცვის არე“, რომელიც ზუსტად ასახავს ამ ტერმინის დანიშნულებას – აეროდრომის/ვერტოდრომის და მისი მიმდებარე ტერიტორიაზე განსაზღვროს შეზღუდვის რეჟიმები;

ბ) ემატება ტერმინები აეროდრომის და ვერტოდრომის ექსპლუატანტი;

გ) შემოდის ახალი ტერმინები: ვერტოდრომი, საფრენი მოედანი; საავიაციო დაბრკოლება.

კანონპროექტის პირველი მუხლის მე-2 პუნქტით ცვლილება შედის საჰაერო კოდექსის VI თავში და ყალიბდება ახალი რედაქციით:

(ა) ცვლილება შედის საჰაერო კოდექსის 37-ე მუხლში, რომლის შესაბამისადაც ხდება აეროდრომების დიფერენცირება. ამავე დროს, ხდება აეროპორტისათვის საერთაშორისო სტატუსის მინიჭების პირობების განსაზღვრა, კერძოდ, მხოლოდ საქართველოს მთავრობა იქნება უფლებამოსილი დაადგინოს აეროპორტის საერთაშორისო სტატუსი. მოქმედ რედაქციაში ეს საკითხი არ არის მოწესრიგებული; ამოღებულია ექსპერიმენტული აეროდრომის ცნება, სფეროში ასეთის საჭიროების არ არსებობის გამო.

(ბ) 38-ე მუხლით წესრიგდება აეროდრომის/ვერტოდრომის მშენებლობისათვის საჭირო (ვარგისი) ტერიტორიის განსაზღვრის საკითხი. იარსებებს ორი გზა, რითაც მოხდება ვარგისობის განსაზღვრა - საქართველოს სივრცითი დაგეგმარების გეგმის, ხოლო მისი არარსებობის ან მასში ამ საკითხის გაუთვალისწინებლობის შემთხვევაში, საქართველოს მთავრობის ინდივიდუალური გადაწყვეტილების საფუძველზე. ამავე დროს გათვალისწინებულია აეროდრომის/ვერტოდრომის მშენებლობის ნებართვის გაცემისას დამატებითი პირობის შემოღება, კერძოდ კანონმდებლობით დადგენილი წესის გარდა, აეროდრომის და ვერტოდრომის მშენებლობის ნებართვა გაიცემა ფრენის უსაფრთხოების ინტერესების გათვალისწინებით. სხვა კონკრეტული საკითხების რეგულირება მოხდება კანონქვემდებარე აქტების საფუძველზე;

(გ) საჰაერო კოდექსის 39-ე მუხლის თანახმად, სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომი და ვერტოდრომი ექვემდებარება სერტიფიცირებას. აქვე გენისაზღვრება, რომ სახელმწიფო ავიაციის აეროდრომი და ვერტოდრომი, რომელიც გამოიყენება სამოქალაქო მიზნებისთვის ასევე ექვემდებარება სერტიფიცირებას სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიცირების წესის შესაბამისად.

(დ) საჰაერო კოდექსის მე-40 მუხლის შესაბამისად, საფრენი მოედნებისათვის სავალდებულოა რეგისტრაცია. რაც შეეხება აღრიცხვას, მას ექნება რეესტრის ფუნქცია, რომლის მეშვეობით სერტიფიცირებული აეროდრომები, ვერტოდრომები და რეგისტრირებული საფრენი მოედნები იქნება აღრიცხული;

(ე) საჰაერო კოდექსის 41-ე მუხლით წესრიგდება აეროდრომის და ვერტოდრომის დაცვის არეს დადგენის, ამ არეში შენობა-ნაგებობათა ან სხვა დაბრკოლების შემქმნელი საქმიანობის შეზღუდვის საკითხი. ცვლილებით სერტიფიცირებული აეროდრომის და ვერტოდრომის დაცვის არეს, სერტიფიცირების პროცესში ადგენს სააგენტო და აცნობებს შესაბამის მუნიციპალიტეტს, ხოლო სახელმწიფო აეროდრომების დაცვის არეს, საჭიროების შემთხვევაში - საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო. რაც შეეხება შენობა-ნაგებობების სიმაღლეებს, ასევე, სხვა ობიექტების ექსპლუატაციის თავისებურებებს, აღნიშნული განისაზღვრება მთავრობის დადგენილებით. შენობა-ნაგებობებზე შესაბამისი ნებართვა გაიცემა სააგენტოსთან შეთანხმებით. სააგენტო თანხმობას გასცემს იმ შემთხვევაში, თუ შენობა-ნაგებობების სიმაღლეები ან/და სხვა ობიექტების ექსპლუატაციის თავისებურებები შეესაბამება მთავრობის დადგენილების მოთხოვნებს. ამ შემთხვევაში სიახლეს წარმოადგენს, ერთი მხრივ, ერთი სარკმლის პრინციპის შემოღება, როცა მშენებლობის ნებართვის გამცემი თავად ჩართავს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს, ხოლო, მეორე მხრივ, ცვლილებით განისაზღვრება ერთი ადმინისტრაციული ორგანო - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, ნაცვლად აეროდრომის ექსპლუატანტისა, რომელიც მოქმედი რედაქციით უფლებამოსილი იყო შეეთანხმებინა შენობათა სიმაღლეები. ამან არაერთგვაროვანი პრაქტიკა და ქაოსი გამოიწვია. შესაბამის კანონმდებლობაში შევიდა ცვლილება, რომლის შესაბამისად ავიაცია მოხვდა იმ ჩამონათვალში, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია ექსპროპრიაციის განხორციელება. და ბოლოს, აეროდრომის და ვერტოდრომის დაცვის არეს დადგენისა და ამ არეში საავიაციო დაბრკოლებების შემქმნელი შენობა-ნაგებობათა მშენებლობის შეზღუდვის მოთხოვნებს ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა.

(ვ) საჰაერო კოდექსის 42-ე მუხლით მოხდება დაბრკოლებად იდენტიფიცირებული ობიექტების ნიშანდების პირობების, პასუხისმგებლობების და ზედამხედველობის მექანიზმის განსაზღვრა. პირველ რიგში, ობიექტის საავიაციო დაბრკოლებად იდენტიფიცირებას ახორციელებს სააგენტო. დაგეგმილი მშენებლობის/რეკონსტრუქციის შემთხვევაში, კანონმდებლობის შესაბამისად, შენობა-ნაგებობის ნიშანდების ვალდებულება გათვალისწინებული უნდა იქნეს მშენებლობის ნებართვის გამცემი ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ სანებართვო პირობებში. ცვლილებით განისაზღვრება ნიშანდების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელი პირები. საავიაციო დაბრკოლებად იდენტიფიცირებული დაგეგმილი მშენებლობის/რეკონსტრუქციის შემთხვევაში ობიექტის ნიშანდებს და ამ ნიშანდების მოვლა-შენახვას უზრუნველყოფს შესაბამისად ნებართვის მაძიებელი ან მესაკუთრე/ მოსარგებლე. რაც შეეხება არსებულ შენობა-ნაგებობებს, კანონის მოქმედება არ გავრცელდება იმ შენობა-ნაგებობებზე, რომლებსაც ამ კანონის ძალაში შესვლამდე არ გააჩნდათ სათანადო ნიშანდება, ასევე იმ ასეშენებელ შენობა-ნაგებობებზე, რომელთა მშენებლობის ნებართვა გაცემულია ამ კანონის ძალაში შესვლამდე ან მიმდინარეობს ადმინისტრაციული წარმოება აღნიშნული ნებართვის გაცემის მიზნით.

42-ე მუხლი განსაზღვრავს ასევე დაცვის არეში იმ ნიშნების და მოწყობილობების განთავსების/გამოყენების აკრძალვა რაც გამოიწვევს პილოტის დეზორიენტაციას ან ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებას;

(ზ) საჰაერო კოდექსის 43-ე მუხლის ახალი რედაქციით შესწორდა პირველი ნაწილი. კერძოდ, წაიშალა სიტყვა „სატელეგრაფო“ და „საფოსტო“, რომელიც დღევანდელ რეალობაში აღარ გამოიყენება ან არ არის რელევანტური.

(თ) კანონპროექტის პირველი მუხლის მე-3 პუნქტით რედაქციული ცვლილება შედის საჰაერო კოდექსის 54-ე მუხლში, რომელიც ჩამოყალიბდა ახალი რედაქციით. კერძოდ, ტექსტიდან ამოღებული იქნა ტერმინი „აეროპორტი“, ვინაიდან ამ ცვლილებებით აეროპორტს საერთაშორისო სტატუსს ანიჭებს არა სააგენტო, არამედ საქართველოს მთავრობა.

(ი) რედაქციული ცვლილება შედის 56-ე მუხლში, რომელიც ეხება სერტიფიცირებას, კერძოდ ობიექტების და პერსონალის დასახელებას, რაც ექვემდებარება სერტიფიცირებას სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ. აღნიშნულ ჩამონათვალს, შესაბამისად, ემატება ვერტოდრომი და ამასთან, აღნიშნული ჩამონათვალიდან ხდება აეროპორტის ამოღება, რადგან აეროპორტის, როგორც საწარმოს ცალკე სერტიფიცირება სააგენტოს მიერ არ ხორციელდება, ვინაიდან სააგენტო ასერტიფიცირებს აეროდრომს.

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:

ეს კანონი, გარდა მისი პირველი და მეორე მუხლებისა, ამოქმედდება გამოქვეყნებისთანავე, ვინაიდან, მნიშვნელოვანია მისი დროული ამოქმედება. ხოლო კანონის პირველი და მეორე მუხლები ამოქმედდება 2023 წლის 1 ოქტომბრიდან, ვინაიდან, აღნიშნულ თარიღამდე გათვალისწინებულია საქართველოს მთავრობის მიერ შესაბამისი დადგენილების მიღება. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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

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:

კანონპროექტმა შესაძლოა გავლენა იქონიოს სახელმწიფო, ან ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკურ ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე იმ შემთხვევაში, თუ დადგება ექსპროპრიაციის საჭიროება, სხვა მხრივ ამ კანონის მიღება იგი არ უკავშირდება რაიმე ხარჯებს; დამატებით ხარჯებს და კანონპროექტით გათვალისწინებული

ღონისძიებები განხორციელდება საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსა და სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ასიგნებების ფარგლებში.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება არ იწვევს გავლენას სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკურ ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღებამ შესაძლოა გავლენა იქონიოს სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკურ ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე, იმ შემთხვევაში, თუ დადგება ექსპროპრიაციის საჭიროება, რაც ასევე მოიცავს შესაბამისი კომპენსაციის გადახდის საკითხს, კანონმდებლობით დადგენილი წესის შესაბამისად. შესაბამისი გავლენა ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე დამოკიდებული იქნება ფრენის უსაფრთხოების მიზნებისთვის აეროდრომის/ვერტოდრომის დაცვის არეში საკუთრების ჩამორთმევის შესახებ შესაბამისი გადაწყვეტილების არსებობაზე, რაც მიიღება კანონმდებლობით დადგენილი წესით (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანების საფუძველზე და სასამართლოს გადაწყვეტილებით).

რაც შეეხება კანონპროექტით გათვალისწინებულ სხვა ღონისძიებებს, აღნიშნული განხორციელდება საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსა და სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ასიგნებების ფარგლებში და არ გამოიწვევს დამატებითი სახსრების გამოყოფის საჭიროებას.

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

კანონპროექტი არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს, აგრეთვე სახელმწიფოს ან/და მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღები პირდაპირი ფინანსური 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 იქონიოს ფინანსური გავლენა იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება იმ შემთხვევაში, თუ დადგება ექსპროპრიაციის საჭიროება, ხოლო რაც შეეხება დაბრკოლებად იდენტიფიცირებული შენობა-ნაგებობების ნიშანდებას, აღნიშნული ვალდებულება ამ კანონის ამოქმედებამდე არსებულ შენობა-ნაგებობებზე არ ვრცელდება, შესაბამისად არ იქონიებს ფინანსურ გავლენას ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე.

კანონპროექტის მიხედვით, სამოქალაქო ავიაციის ვერტოდრომი, აეროდრომის მსგავსად დაექვემდებარება სერტიფიცირებას, თუმცა ეს მომსახურება უფასოა და შესაბამისად, არ იქონიებს ფინანსურ გავლენას პირებზე.

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

კანონპროექტით არ დგინდება გადასახადი, მოსაკრებლი ან სხვა სახის გადასახდელი (ფულადი შენატანი).

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტის მიღება გავლენას არ იქონიებს 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:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. კანონპროექტი შესაბამისობაში მოდის „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართთან. კერძოდ, იქმნება საკანონმდებლო საფუძველი აღნიშნული დანართით გაწერილი ტექნიკური მოთხოვნების იმპლემენტაციისთვის, რაც განხორციელდება საქართველოს მთავრობის დადგენილებით.

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:

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 მომზადებულა.

ე) კანონპროექტის ავტორი:

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს მთავრობა.