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:
როგორც პრაქტიკამ აჩვენა, სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება სრულად ვერ აგვარებს სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის პრობლემას, რადგან პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებიდან შემდგომ ტექნიკურ ინსპექტირებამდე გარკვეული გაუმართაობის გამო სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში შესაძლებელია დამაბინძურებელი ნივთიერებების შემცველობამ გადააჭარბოს დადგენილი ნორმები. აღნიშნული შემთხვევის მოწმე ვართ ყოველი ჩვენთაგანი ქალაქში გადაადგილებისა, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვში დამაბინძურებელი ნივთიერებების გადამეტების ფაქტები (რაც შეუიარაღებელი თვალითაც აშკარაა) ხშირად შეგვხვედრია. პრობლემას წარმოადგენს ის გარემოება, რომ არ არსებობს პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებებს შორის სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვის კონტროლის მოქნილი და ეფექტური რეგულაცია და მკაცრი ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობა.
კანონპროექტი ასევე მიზნად ისახავს იმ ხარვეზების აღმოფხვრას, რომლებიც გამოვლინდა კანონის აღსრულების პროცესში.

ა.ა.ბ) არსებული პრობლემის გადასაჭრელად კანონის მიღების აუცილებლობა:
კანონპროექტის შემუშავების აუცილებლობა განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ ადმინისტრაციული ჯარიმის დაწესება შესაძლებელია მხოლოდ აღნიშნულ კანონში ცვლილების შეტანით.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:
კანონპროექტის მიღების შედეგად, დაწესდება მკაცრი საჯარიმო სანქციები სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის დადგენილი ნორმების დარღვევისათვის, ასევე მოხდება კოდექსში არსებული რიგი ხარვეზების გამოსწორება.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:
კანონპროექტის შესაბამისად:
კოდექსის 119-ე მუხლიდან ხდება მე-3 ნაწილის ამოღება და სათანადო ცვლილების განხორციელება ამავე მუხლის მე-4 ნაწილში და მის ნაცვლად კოდექსს ემატება ახალი 119^2 მუხლის, რომლითაც მოწესრიგდება სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის გადამეტებისათვის ადმინისტრაციული სახდელის დადების საკითხები.

კერძოდ, ცვლილების შესაბამისად - იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომლის გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემადგენლობა არ შეესაბამება დადგენილ ნორმას, გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 100 ლარის ოდენობით. იგივე ქმედება ჩადენილი პირველი დაჯარიმებიდან 30 დღის შემდეგ, გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 300 ლარის ოდენობით, ხოლო იგივე ქმედება პირველი სახდელის დადებიდან 60 დღის შემდეგ, გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 600 ლარის ოდენობით.

ამავე მუხლის შესაბამისად, სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის მიერ იმ სატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციოდ დაშვება, რომლის გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა არ შეესაბამება დადგენილ ნორმას – გამოიწვევს ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით, ხოლო განმეორების შემთხვევაში 1500 ლარის ოდენობით.

119[2] მუხლის შენიშვნის შესაბამისად - თუ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი არ ეთანხმება გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის გაზომვის შედეგებს, ითხოვს ალტერნატიული გაზომვის ჩატარებას და აღნიშნულ მოთხოვნას აფიქსირებს წერილობით და ადასტურებს ხელმოწერით, იგი უფლებამოსილია სატრანსპორტო საშუალება, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმის შემდგენი ადმინისტრაციული ორგანოს თანამშრომლის თანდასწრებით, დაუყოვნებლივ გადაიყვანოს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრულ ინსპექტირების ცენტრში (შემდგომში - ინსპექტირების ცენტრი), სადაც სატრანსპორტო საშუალებას ჩაუტარდება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით. აღნიშნულ შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს ადმინისტრაციული სახდელი დაეკისრება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შედეგის (გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა რაოდენობის) მიხედვით. სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების ცენტრში გადაყვანისა და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ხარჯებს ანაზღაურებს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი. სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს უფლება აქვს, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით მოითხოვოს მისთვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურება.

პირი, რომელსაც 119[2] მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე შეეფარდება ადმინისტრაციული სახდელი, ვალდებული იქნება სახდელის შეფარდებიდან 30 დღეში უზრუნველყოს სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის, დადგენილ ნორმასთან შესაბამისობაში მოყვანა, ხოლო აღნიშნული ვადის გასვლის შემდეგ ხარვეზის გამოუსწორებლობის გამოვლენის შემთხვევაში მძღოლი კვლავ დაჯარიმდება.

სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა კონტროლს განახორციელებს სამინისტროს მმართველობის სფეროში შემავალი სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - გარემოსდაცვითი ზედამხედველობის დეპარტამენტი. პირველი ეტაპისთვის, გარემოსდაცვითი ზედამხედველობის დეპარტამენტში, დაგეგმილია 10 ეკიპაჟის შექმნა, რომელიც აღჭურვილი იქნება სათანადო გამზომი აპარატურით და შესაბამისი მოწყობილობებით, გზებზე გამონაბოლქვის კონტროლის განსახორციელებლად. პირველ ეტაპზე ქვეყნის მასშტაბით შერჩეული იქნება რამდენიმე დასახლება (მაგალითად: თბილისი, რუსთავი,

ბათუმი და ა.შ.), რომლებშიც სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის კონტროლის მეტი საჭიროება არსებობს და 10 ეკიპაჟი განაწილდება ამ დასახლებებში. დასახლებების ჩამონათვალს კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით დაადგენს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი და აღნიშნული ჩამონათვალი პერიოდულად გადაიხედება საჭიროებიდან გამომდინარე.

ამავე დროს საქართველოს მთავრობის დადგენილებით განისაზღვრება სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის გზებზე კონტროლის წესი.

კოდექსის 86-ე მუხლს ემატება 2^1 და 2^2 ნაწილები. რაც ითვალისწინებს საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №423 დადგენილებით დამტკიცებული „თევზჭერისა და თევზის მარაგის დაცვის ტექნიკური რეგლამენტის“ მე-12 მუხლით განსაზღვრული წყალსატევში თევზსაჭერი იარაღის ჩაგების და თევზის მოსაშენებელი კონსტრუქციის განთავსების წესის დარღვევის საკითხების ცალკე ნაწილებად გამოტანას კოდექსის 86-ე მუხლში. დღეის აღნიშნული დარღვევა ითვლება თევზჭერის მარაგის წესების დარღვევად და სამართალდარღვევის შინაარსიდან გამომდინარე კვალიფიცირდება კოდექსის 86-ე მუხლის 5-8 ნაწილებით. ასევე აღნიშნული ქმედების ჩადენისას დამატებითი ადმინისტრაციული სახდელის სახით გამოიყენება სამართალდარღვევის იარაღის და წყლის სატრანსპორტო საშუალების კონფისკაცია (უმეტეს შემთხვევაში უპირობო კონფისკაციით), რაც მოცემული დარღვევის სიმძიმეს არ შეესაბამება. აქედან გამომდინარე, საჭიროა საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 86-ე მუხლს დაემატოს სპეციალური ნაწილები რომელიც განკუთვნილი იქნება მხოლოდ წყალსატევში თევზსაჭერი იარაღის ჩაგების და თევზის მოსაშენებელი კონსტრუქციის განთავსების წესის დარღვევასთან.

სათანადო ტექნიკური ცვლილებები ასევე ხორციელდება კოდექსის 222-ე და 239-ე მუხლებში, რათა დეპარტამენტს მიენიჭოს კანონპროექტით გათვალისწინებული ახალი 119^2 მუხლით ოქმის შედგენისა და ადმინისტრაციული სახდელის დაკისრების უფლებამოსილება.

კოდექსის 38-ე მუხლის მე-2 და 2^1 ნაწილების შესაბამისად, კოდექსის 86-ე მუხლის მე-12 ნაწილით (თევზჭერის ლიცენზიის მფლობელის მიერ თევზჭერის ლიცენზიის პირობებისა და მოთხოვნების დარღვევა) გათვალისწინებული სამართალდარღვევისთვის ადმინისტრაციული სახდელის დადების მაქსიმალურ ვადად განსაზღვრულია 6 თვე სამართალდარღვევის გამოვლენის დღიდან. აღსანიშნავია, რომ თევზჭერის ლიცენზიის მფლობელის მიერ თევზჭერის ლიცენზიის პირობების განმეორებით დარღვევისთვის გათვალისწინებული პასუხისმგებლობა დადგენილია კოდექსის 86-ე მუხლის შენიშვნის მე-5 და მე-6 ნაწილებით. გამომდინარე აღნიშნულიდან, მიზანშეწონილია, თევზჭერის ლიცენზიის მფლობელის მიერ თევზჭერის ლიცენზიის პირობებისა და მოთხოვნების განმეორებით დარღვევაზე პასუხისმგებლობის დაკისრებისთვის დაწესდეს იგივე ვადა რაც თევზჭერის ლიცენზიის მფლობელის მიერ თევზჭერის ლიცენზიის პირობებისა და მოთხოვნების პირველად დარღვევაზე. შესაბამისად წარმოდგენილი პროექტით კოდექსის 38-ე მუხლის მე-2 და 2^1 ნაწილებში ემატება 86-ე მუხლის შენიშვნის მე-5 და მე-6 ნაწილები.

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

ა.ე) კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი, ხოლო კანონისთვის უკუძალის მინიჭების შემთხვევაში - აღნიშნულის თაობაზე შესაბამისი დასაბუთება:
კანონპროექტის მე-3 მუხლის შესაბამისად, კანონი, გადა პირველი მუხლის მე-3-მე-6 პუნქტებისა ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე. ვინაიდან, მნიშვნელოვანია მისი დროული ამოქმედება. ხოლო კანონის პირველი მუხლის მე-3 - მე-6 პუნქტები ამოქმედდეს 2023 წლის 1 ივნისიდან, რაც განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის გზებზე კონტროლის განსახორციელებლად საჭიროა მთელი რიგი ღონისძიებების განხორციელება (ტექნიკისა აპარატურის შესყიდვა სათანადო პროგრამული უზრუნველყოფა, ცვლილებების განხორციელება კანონქვემდებარე ნორმატიულ აქტებში და სხვა), რაც დაკავშირებულია გარკვეულ ვადებთან. შესაბამისად, ჩაითვალა, რომ 2023 წლის 1 ივნისამდე პერიოდი საკმარისი იქნება იმისათვის, რომ ნორმის აღმასრულებელმა უწყებებმა განახორციელონ სათანადო ღონისძიებები სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე კონტროლის ეფექტურად განსახორციელებლად. ამასთან, კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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 მიღებასთან დაკავშირებული აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყაროა სახელმწიფო ბიუჯეტი, კერძოდ, სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - გარემოსდაცვითი ზედამხედველობის დეპარტამენტისთვის გამოყოფილი ასიგნებები.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:
კანონპროექტით გათვალისწინებულ 86-ე მუხლში განსახორციელებელ ცვლილებასთან დაკავშირებით უნდა აღინიშნოს, რომ წყალსატევში თევზსაჭერი იარაღის ჩაგების და თევზის მოსაშენებელი კონსტრუქციის განთავსების წესის დარღვევისათვის დაკისრებული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევებისათვის სასამართლოს მიერ დადებული სახდელების სტატისტიკა შემდეგია:

სამართალდარღვევათა	დაკისრებული	დაკისრებული

რაოდენობა	ძირითადი სახდელი	დამატებითი სახდელი
2021წ.		
6	შენიშვნა	ექვსივე შემთხვევაში სამართალდამრღვევს დაუბრუნდა ბადე
2022წ.		
1	შენიშვნა	ბადის კონფისკაცია

როგორც სტატისტიკა აჩვენებს ბოლო ორი წლის განმავლობაში ზემოაღნიშნული დარღვევის სულ 7 ფაქტი გამოვლინდა და მათი დარღვევისათვის სასამართლოს მიერ სამართალდამრღვევისათვის ჯარიმის დაკისრება არ მომხდარა.

კანონპროექტის 119[2] მუხლთან დაკავშირებით მოსალოდნელია სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსულობების ზრდა, რადგანაც აღნიშნული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევებისთვის გადახდევინებული ჯარიმები ექვემდებარება სახელმწიფო ბიუჯეტში ჩარიცხვას. გავლენის ზუსტი ოდენობა დამოკიდებული იქნება ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა რაოდენობაზე.

კანონპროექტის თანახმად ახალი 119[2] მუხლის შემოღება აუქმებს მოქმედი კოდექსის 119-ე მუხლის მე-3 ნაწილს და ნაწილობრივ მე-4 ნაწილს, თუმცა ცნობილია, რომ სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვში გამაჭუჭყიანებელ ნივთიერებათა გზებზე კონტროლი და შესაბამისად ადმინისტრაციული სახდელის დაკისრება ამ ეტაპზე ვერ ხორციელდება შესაბამისი მექანიზმებისა და პროცედურების არარსებობის გამო. სწორედ ამ მექანიზმებისა და პროცედურების შემოღებას და დანერგვას ისახავს მიზნად წინამდებარე კანონპროექტი, რომლის მიღების შემდეგ შესაძლებელი გახდება სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა კონტროლის მექანიზმების განხორციელება და დარღვევების გამოვლენის შემთხვევაში სათანადო შემაკავებელი ეფექტის მქონე პასუხისმგებლობის დაკისრება.

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

კანონპროექტის მიღება გავლენას მოახდენს სახელმწიფო ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე, რადგან სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის კონტროლის განსახორციელებლად გარემოსდაცვითი ზედამხედველობის დეპარტამენტს 2023 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დამატებით ესაჭიროება 800 000 ლარის გამოყოფა და აღნიშნული თანხები ასახულია 2023 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის პროექტში. კერძოდ:

შესაძენი საქონელი/მომსახურება (2023წ.)	ერთეულის რაოდენობა	ხარჯი ლარში

ტრანსპორტის გამონაბოლქვის გამზომი მოწყობილობის (დენის გადამყვანთან ერთად) შეძენის ხარჯი	10	450 000
ბორტკომპიუტერის, მოდემის და თერმული პრინტერის შეძენის ხარჯი	10	50 000
ავტომანქანის საწვავის ხარჯი		220 000
პროგრამული უზრუნველყოფის/მომსახურების წლიური ხარჯი		60 000
ტრანსპორტის გამონაბოლქვის კონტროლისთვის საინფორმაციო რგოლის დამზადების ასევე ინსპექტირების ცენტრებში განსათავსებელი საინფორმაციო ბილბორდების დამზადების ხარჯი		20 000
სულ ხარჯი:		**800 000**
<u>**მომდევნო წლებში (2024-2026) ყოველწლიურად გასაწევი მიმდინარე ხარჯები (საწვავის ხარჯი და პროგრამული უზრუნველყოფის მომსახურება)**</u>		<u>**280 000**</u>

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

კანონპოექტი არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს, აგრეთვე სახელმწიფოს ან/და მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღებ პირდაპირ 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:

პირებს რომლებიც ჩაიდენენ კანონპროექტით გათვალისწინებულ დარღვევას დაეკისრებათ ამავე კანონპროექტით გათვალისწინებული ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობა (ჯარიმა), კერძოდ:

- პროექტით გათვალისწინებული 86-ე მუხლის 2^1 და 2^2 ნაწილების შესაბამისად - წყალსატევში

თევზსაჭერი იარაღის ჩაგების და თევზის მოსაშენებელი კონსტრუქციის განთავსების წესის დარღვევა გამოიწვევს დაჯარიმებას 150 ლარის ოდენობით, ხოლო განმეორების შემთხვევაში 300 ლარის ოდენობით.

- პროექტით გათვალისწინებული 119² მუხლის 1-3 ნაწილების შესაბამისად, იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომლის გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა არ შეესაბამება დადგენილ ნორმას, გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 100 ლარის ოდენობით. იგივე ქმედება სახდელის დადებიდან 30 დღის შემდეგ, გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 300 ლარის ოდენობით, ხოლო იგივე ქმედება სახდელის დადებიდან 60 დღის შემდეგ, გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჯარიმებას 600 ლარის ოდენობით.
- პროექტით გათვალისწინებული 119² მუხლის მე-4 და მე-5 ნაწილების შესაბამისად - სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის მიერ იმ სატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციოდ დაშვება, რომლის გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა არ შეესაბამება დადგენილ ნორმას, გამოიწვევს ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით, ხოლო განმეორების შემთხვევაში 1500 ლარის ოდენობით.

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

კანონპროექტით გათვალისწინებულია საჯარიმო სანქციის შემოღება სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემადგენლობის დადგენილი ნორმის დარღვევისათვის, პირველ შემთხვევაში 100 ლარის ოდენობით, შემდეგ ჯერზე 300 ლარის ოდენობით და შემდგომ 600 ლარის ოდენობით. ასევე - სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის მიერ იმ სატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციოდ დაშვება, რომლის გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა არ შეესაბამება დადგენილ ნორმას – გამოიწვევს ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით, ხოლო განმეორების შემთხვევაში 1500 ლარის ოდენობით. აღნიშნული საჯარიმო თანხები შეირჩა იმ პრინციპით რათა მას ჰქონოდა შემაკავებელი ეფექტი, ასევე გასათავლისწინებელია, რომ მაგალითად მსუბუქი სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურს დღეის მდგომარეობით შეადგენს 60 ლარს, ხარვეზის დადგენის შემთხვევაში განმეორებითი ინსპექტირება უფასოა, ხოლო ყოველი მომდევნო კი 60 ლარი, შესაბამისად, თუ გვინდა რომ მას ჰქონდეს შემაკავებელი ეფექტი, საჯარიმო თანხა აუცილებლად უნდა აღემატებოდეს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურს. ამავე დროს მნიშვნელოვანია, რომ საჯარიმო თანხა იყოს სათანადოდ მკაცრი, რათა სამართალდამრღვევს, ნაცვლად ხარვეზის გამოსწორებისა, არ უღირდეს ჯარიმის გადახდა.

ასევე გასათვალისწინებელია, რომ წყალსატევში თევზსაჭერი იარაღის ჩაგების და თევზის მოსაშენებელი კონსტრუქციის განთავსების წესის დარღვევისათვის კოდექსის 86-ე მუხლით გათვალისწინებული სახდელი ზომები ჩაითვალა ზედმეტად მკაცრად და შემოთავაზებული

რედაქციით ხდება მათი შემსუბუქება (ძირითადი ადმინისტრაციული სახდელი მცირდება, ხოლო დამატებითი ადმინისტრაციული სახდელი საერთოდ უქმდება).
სწორედ ამ მიზეზით შეირჩა კანონპროექტით გათვალისწინებული საჯარიმო თანხების კონკრეტული ოდენობები და ჩაითვალა, რომ ადმინისტრაციული სახდელების შემოთავაზებულ ოდენობას ექნება შემაკავებელი ეფექტი.

ბ[1]) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტი ზეგავლენას არ მოახდენს 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. აგრეთვე, კანონპროექტის მიღება 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 ენერგიის 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 გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო და ა(ა)იპ „მწვანე პოლუსი“ (ს/კ 405392276).

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:
საქართველოს მთავრობა.