

განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე

„საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილებების შეტანის შესახებ“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

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

აღნიშნული კანონპროექტის მიზანს წარმოადგენს კლასიკური, ანტიკვარული, საკოლექციო ავტომობილების პოპულარიზაცია, ავტომუზეუმებისა და საავტომობილო კოლექციების შექმნისა და გაფართოებისათვის ხელშეწყობა, რაც პირდაპირ კავშირშია ქვეყანაში კულტურისა და ტურიზმის განვითარებასთან.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის დღეს მოქმედი რედაქციის თანახმად, ის ავტომობილები, რომელთა წლოვანებაც აღემატება 14 წელს აქციზით მაქსიმალურად იბეგრებიან. აღნიშნული რეგულირება აფერხებს, როგორც კლასიკური ავტომობილების პოპულარიზაციას, იმპორტსა და ქვეყნის საზღვრებს შიგნით შენარჩუნებას. შემოთავაზებული კანონპროექტის ფარგლებში კი, კლასიკური ავტომობილებისათვის, რომლებიც აკმაყოფილებენ ნორმატიული აქტებით დადგენილ კრიტერიუმებს, აქციზის გადასახადი 1 სმ³-ზე 2.4 ლარიდან შემცირდება 1 სმ³-ზე 1,5 ლარამდე ოდენობით.

საგადასახადო ვალდებულებების გონივრულ ფარგლებში შემცირება აუცილებელია, რადგან საკოლექციო ავტომობილების, როგორც საბაზრო ღირებულება, ისე მათი მოვლის, შენახვისა და ტრანსპორტირების ხარჯები იმაზე გაცილებით მეტია, ვიდრე ჩვეულებრივი მსუბუქი ავტომობილებისა. სწორედ ამიტომ, კლასიკური ავტომობილებისათვის, მსუბუქი სატრანსპორტო საშუალებებიდან ყველზე დიდი საგადასახადო ვალდებულების დაკისრებით ფაქტობრივად ძალიან რთული ხდება ქვეყნის საზღვრებს შიგნით დამატებით მსგავსი ისტორიული ღირებულების ექსპონატების შემოტანა, რაც, თავის მხრივ, აფერხებს ახალი ავტომუზეუმებისა და საავტომობილო კოლექციების შექმნას.

კლასიკურია ავტომობილი, რომელიც აკმაყოფილებს საქართველოს მთავრობის შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით დადგენილ მოთხოვნებს. გარდა ამისა, იმისათვის, რომ ავტომობილი ჩაითვალოს კლასიკურად, აუცილებელია მისი წლოვანება აღემატებოდეს 40 წელს. ეს ცვლილება პირდაპირაა დაკავშირებული მიდგომასთან, რომელიც საერთოა, როგორც ევროკავშირის, ისე ჩრდილო ამერიკის ქვეყნებისათვის. ზემოაღნიშნულ სახელმწიფოებში კლასიკური ავტომობილები უზრუნველყოფილი არიან გარკვეული შეღავათებით.

გარდა ამისა, აღნიშნული ცვლილების ფარგლებში მნიშვნელოვნად წახალისდებიან, როგორც დღეს არსებული, ისე მომავალი ავტო-კოლექციონერები, რომლებიც ისარგებლებენ საგადასახადო შეღავათებით, ასევე საავტომობილო მუზეუმები, იმდენად რამდენადაც შეიძენენ და შეინარჩუნებენ კლასიკურ ავტომობილებს, რაც

ერთმნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს ქვეყანაში საავტომობილო კულტურის განვითარებას.

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

საქართველოს კონსტიტუციის მიხედვით მხოლოდ კანონით შეიძლება გადასახადებისა და მოსაკრებლების სტრუქტურისა და შემოღების წესის, მათი განაკვეთების ან განაკვეთების ფარგლების დადგენა.

მსუბუქი ავტომობილებისათვის აქციზის განაკვეთი დადგენილია საგადასახადო კოდექსით, შესაბამისად, შეღავათიანი საგადასახადო დაბეგვრის მისაღებად აუცილებელია საკანონმდებლო ცვლილებების განხორციელება საგადასახადო კოდექსში.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგი მდგომარეობს იმაში, რომ აქციზის 1.5 ლარის ოდენობით განსაზღვრა პირდაპირ პროპორციულად ხელს შეუწყობს კლასიკური ავტომობილების პოპულარიზაციასა და ისტორიული მნიშვნელობის სატრანსპორტო საშუალებების კულტურის განვითარებას. გაიზრდება მსგავსი ტიპის საკოლექციო მანქანების იმპორტი, შეიქმნება ახალი საავტომობილო კოლექციები და ავტომუზეუმები, რაც დადებითად იმოქმედებს ტურიზმზეც.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

შემოთავაზებული კანონპროექტის ფარგლებში ცვლილება შევა საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 185-ე და 188-ე მუხლში. კლასიკური ავტომობილები იქნებიან გამონაკლისები და მათთვის საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული აქციზის განაკვეთი განისაზღვრება 1 სმ³-ზე 1,5 ლარის ოდენობით.

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 წინამდებარე ქვეპუნქტი, რადგან იგი არ არის ინიცირებული საქართველოს მთავრობის მიერ.

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

აღნიშნული კანონის ასამოქმედებლად აუცილებელია იმ კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტის არსებობა, რომელიც დეტალურად განსაზღვრავს კლასიკური ავტომობილის კრიტერიუმებს და ამ სტატუსის მინიჭების საფუძვლებს. აქედან

გამომდინარე, მიზანშეწონილია აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილება ძალაში შევიდეს იმ თარიღიდან, რომელიც კანონმდებლობით დადგენილია შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტის მიღების მაქსიმალურ ვადად - 2023 წლის პირველი ივნისი. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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

კანონპროექტი არ განიხილება დაჩქარებული წესით.

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 არ არის დაკავშირებული ხარჯების გაწევა.

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

კანონპროექტი ითვალისწინებს შეღავათიანი საგადასახადო განაკვეთის შემოღებას, კერძოდ, აქციზის გადასახადი 1 სმ³-ზე 2.4 ლარის ნაცვლად განისაზღვრება 1 სმ³-ზე 1,5 ლარის ოდენობით. არსებული მდგომარეობით, განბაჟების გაძვირების გამო ვეღარ ხდება კლასიკური ავტომობილების იმპორტი. შეღავათიანი საგადასახადო განაკვეთის მეშვეობით აღნიშნული ტიპის ავტომობილების იმპორტი გაიზრდება, რაც შესაბამისად მოახდენს გავლენას სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე ზრდის კუთხით, ხოლო ოდენობა დამოკიდებული იქნება აღნიშნული ავტომობილების იმპორტის რაოდენობაზე.

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

კანონპროექტს არ ექნება გავლენა სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური 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 და საგარეო ვალდებულებები) მითითებით:

კანონპროექტს არ ექნება გავლენა სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებზე.

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:

კანონპროექტს საშუალოვადიან პერიოდში ექნება მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომლებიც გადასახადის არსებული განაკვეთის გავლენით ვერ ახორციელებდნენ კლასიკური ავტომობილების იმპორტს. რამდენადაც წარმოდგენილი კანონპროექტი მიზნად ისახავს შეღავათიანი საგადასახადო განაკვეთის შემოღებას, 1 სმ³-ზე 2.4 ლარის ნაცვლად, 1 სმ³-ზე 1,5 ლარის ოდენობით განსაზღვრას. გონივრულად მოსალოდნელია, რომ ზემოაღნიშნული ავტომობილების იმპორტი გაიზრდება.

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

კანონპროექტი ითვალისწინებს ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული, იმავე გრაფის მე-3 სვეტის (საქონლის დასახელება) „ა“-„ჟ“ ქვეპუნქტებში მითითებული მსუბუქი ავტომობილებისათვის, რომელიც „საავტომობილოტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის 1² პუნქტის შესაბამისად არის კლასიკური ავტომობილი, აქციზის გადასახადის განსაზღვრას 1 სმ³-ზე 1,5 ლარის ოდენობით.

ბ1) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტი არ ახდენს ზეგავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

ბ2) გენდერული თანასწორობის მდგომარეობაზე კანონპროექტის მოსალოდნელი ზეგავლენის შეფასება

კანონპროექტის ინიციატორის მოსაზრებით, კანონპროექტის მიღებით გენდერული თანასწორობის მდგომარეობაზე ზეგავლენის მოხდენა მოსალოდნელი არ არის.

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. 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:

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 არ არსებობს.

ე) კანონპროექტის ავტორი: ფრაქცია „ქართული ოცნების“ აპარატი

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი: არჩილ თალაკვაძე, ბექა დავითულიანი, გიორგი ვოლსკი, ბექა ოდიშარია, დავით კაჭარავა