

## 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:

კანონპროექტის მიღების მიზეზია მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზება, რაც მნიშვნელოვანი ფაქტორია ქვეყნის შიდა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის დაგეგმილი რეფორმის მიმართულებით.

აღნიშნული რეფორმის ერთ-ერთი გამოწვევა არის ავტოსადგურებში არსებული არასახარბიელო მდგომარეობა და არარეგისტრირებული პირები (ე/წ „ხიშნიკები“), რომლებიც ავტოსადგურების გვერდის ავლით ახორციელებენ მგზავრთა გადაყვანის მომსახურებას (ხშირ შემთხვევებში მინივენის ტიპის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით). რეფორმის ფარგლებში მომზადებული საკანონმდებლო პაკეტი მნიშვნელოვნად მოაწესრიგებს აღნიშნული პრობლემებს, თუმცა, ზოგადად ქვეყნის შიგნით მგზავრთა გადაყვანის მოწესრიგების მიზნით აუცილებელია ერთიან ჭრილში იქნას გადაწყვეტილი მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის და ქვეყნის შიდა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის რეგულირება, რათა ტაქსების მოუწესრიგებელი საქმიანობა რეფორმის განხორციელებისათვის არ გახდეს დამაბრკოლებელი ფაქტორი.

შესაბამისად, „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში დაგეგმილი ცვლილებების მიზანია, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის რეგულირების მიზნით, შექმნას ერთიანი სამართლებრივი საფუძვლები და უზრუნველყოს მუნიციპალიტეტი შესაბამისი უფლებამოსილებით.

დაგეგმილი საკანონმდებლო ცვლილებით გათვალისწინებულია მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მუნიციპალიტეტის მიერ მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანისთვის ნებართვის გაცემა, ასევე, მუნიციპალიტეტის მიერ სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრა.

საქართველოს ყველა მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანისთვის სანებართვო სისტემის დანერგვა რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიშის პირველ ალტერნატივას წარმოადგენს, რადგან რეგულირების ზეგავლენის შეფასების შედეგად, მრავალკრიტერიუმიანმა ანალიზმა აჩვენა პირველი ალტერნატივის უპირატესობა, როგორც მეორე ალტერნატივასთან, ასევე, საბაზისო სცენართან მიმართებით. ასევე, ხარჯთეფექტიანობის ანალიზის მიხედვითაც, პირველი ალტერნატივა უპირატესია მეორე ალტერნატივასთან მიმართებით, რაც გულისხმობდა საქართველოს ყველა

მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანისთვის ნებაყოფლობითი რეგისტრაციის სისტემის შემოღებას.

მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1) გადაყვანის ორგანიზების შესახებ რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიში (შემდგომ - რზმ) მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ 2023 წელს და „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 17 მუხლის 1<sup>2</sup> პუნქტის შესაბამისად, თან ერთვის განმარტებით ბარათს.

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

საკანონმდებლო რეგულირების გარეშე შეუძლებელია ახალი სანებართვო სისტემის შემოღება, რომელიც წარმოადგენს მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის რეფორმის საფუძველს.

**ა. ბ ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:**

კანონპროექტის მიღების შედეგად ნებართვას დაექვემდებარება მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსების საქმიანობა, რაც უზრუნველყოფს მუნიციპალიტეტებში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის სფეროს გაჯანსაღებას.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

წარმოდგენილი კანონპროექტის თანახმად, სანებართვო საქმიანობების ჩამონათვალს ემატება ახალი სანებართვო საქმიანობა - მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში (გარდა საქართველოს დედაქალაქისა) მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანა.

შესაბამისად, „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონი 5<sup>1</sup> მუხლს (სანებართვო საქმიანობის სახეები) ემატება „ა“ ქვეპუნქტი. აღნიშნულ საქმიანობაზე ნებართვა გაიცემა არანაკლებ 1 წლის ვადით, ნებართვის მოქმედების ვადებს კი განსაზღვრავს მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანო.

აღნიშნულ საქმიანობაზე ნებართვის გაცემის უფლებამოსილება ენიჭება მუნიციპალიტეტის მერს ან მის მიერ უფლებამოსილ მუნიციპალიტეტის მერიის სტრუქტურულ ერთეულს. მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის გაცემა რეგულირდება „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონით.

ასევე, კანონპროექტით განისაზღვრა, რომ მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის ორგანიზებასა და მართვას ახორციელებს მუნიციპალიტეტის მერი, მუნიციპალიტეტის მერიის სტრუქტურული ერთეული ან მუნიციპალიტეტის მიერ დაფუძნებული იურიდიული პირი.

ამასთან, მუნიციპალიტეტებს (გარდა თბილისისა) 2025 წლის 1 ივნისამდე ეძლევათ ვადა, უზრუნველყონ მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის მფლობელთა შესახებ მონაცემების ერთიან საინფორმაციო ბაზაში ასახვა, რომლის შექმნის, განახლებისა და დამუშავების წესს განსაზღვრავს საქართველოს მთავრობა 2025 წლის 1 იანვრამდე.

ამასთან, მინივენიტ, შესაძლოა განხორციელდეს არარეგულარული სამგზავრო გადაყვანა საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით დადგენილი წესის შესაბამისად, რომლის მიღებაც საქართველოს მთავრობამ უნდა უზრუნველყოს 2025 წლის 1 იანვრამდე. კანონპროექტში ასევე გაიწერა, რომ 2025 წლის 1 იანვრამდე საქართველოს მთავრობა უზრუნველყოფს „სპეციალური დაბეგვრის რეჟიმების შესახებ“ 2010 წლის 29 დეკემბრის საქართველოს მთავრობის №415 დადგენილებაში შესაბამისი ცვლილების განხორციელებას.

**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:**

კანონი, გარდა პირველი მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული 5<sup>1</sup> მუხლის მე-7 პუნქტისა, ამოქმედდება გამოქვეყნებისთანავე, ვინაიდან, მისი ამოქმედებისათვის დამატებითი პირობები ან ვადები არ არის საჭირო და მნიშვნელოვანია მისი დროული ამოქმედება. რაც შეეხება კანონის პირველი მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული 5<sup>1</sup> მუხლის მე-7 პუნქტს - ამოქმედდება 2025 წლის 1 ივნისიდან, ვინაიდან, მუნიციპალიტეტებს (გარდა თბილისისა) აღნიშნულ ვადამდე ეძლევათ ვადა, უზრუნველყონ მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის მფლობელთა შესახებ მონაცემების ერთიან საინფორმაციო ბაზაში ასახვა, რომლის შექმნის, განახლებისა და დამუშავების წესს განსაზღვრავს საქართველოს მთავრობა 2025 წლის 1 იანვრამდე. 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:**

კანონპროექტით წარმოდგენილი ღონისძიებები უნდა განხორციელდეს მუნიციპალიტეტის მიერ, შესაბამისად, დაფინანსების წყაროც იქნება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტი.

კონტროლს, ნებართვის გარეშე საქმიანობაზე განახორციელებს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, რაც დაკავშირებული იქნება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ სათანადო ადმინისტრაციული ხარჯის გაწევასთან, რომლის დაფინანსება მოხდება შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის გამოყოფილი ასიგნებების ფარგლებში

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

კანონპროექტი მოახდენს გავლენას სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

კანონპროექტით გათვალისწინებული ფუნქციების შესასრულებლად, 34 მუნიციპალიტეტში არ იქნება ახალი თანამშრომლების აყვანის საჭიროება, ხოლო 29 მუნიციპალიტეტში სულ საჭირო იქნება არაუმეტეს 48 თანამშრომლის დასაქმება. იმ მუნიციპალიტეტებში, სადაც საჭირო იქნება ახალი თანამშრომლების აყვანა, სახელმწიფო ან ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკურ ბიუჯეტში საშემოსავლო გადასახადიდან მიღებული ჯამური შემოსავალი (საშუალო შრომის ანაზღაურება დაახლოებით 1,330 ლარი, მომდევნო წლებში შრომის ანაზღაურების ზრდის გათვალისწინებით) კანონის პროექტის ამოქმედების წელს და მომდევნო 9 წლიან პერიოდში შეადგენს დაახლოებით **1,847.0 ათას ლარს**. ამასთან, პირველივე წელს (სანებართვო საქმიანობის შემოღების წელს), საშემოსავლო გადასახადიდან მიღებული შემოსავალი 29 მუნიციპალიტეტიდან დაახლოებით 182.0 ათას ლარს გაუტოლდება, ხოლო 4 წლიან პერიოდში - 761.0 ათას ლარს.

ნებართვის მაძიებლების მიერ მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის და ნებართვის დუბლიკატისთვის გადახდილი საფასური, მიემართება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში.

მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში, ნებართვიდან მიღებული შემოსავლის ნომინალური ღირებულება, სანებართვო საქმიანობის შემოღების პირველივე წელს 488.0 ათას ლარს შეადგენს, სანებართვო საქმიანობის შემოღების და შემდეგი 3 წლის განმავლობაში - დაახლოებით 1,952.0 ათას ლარს, ხოლო 2025-2033 წლებში ჯამში დაახლოებით, 4,392.0 ათას ლარს გაუტოლდება. ნებართვიდან მიღებული შემოსავლები მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით. პირველივე წელს თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის საბიუჯეტო შემოსავლები ნომინალში საშუალოდ 2,000 ლარიდან 30,000 ლარამდე მერყეობს.

ამასთან, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში (გარდა საქართველოს დედაქალაქისა) მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის სანებართვო პირობების დარღვევით განხორციელება გამოიწვევს დაჯარიმებას 100 ლარის ოდენობით, ხოლო მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში (გარდა საქართველოს დედაქალაქისა) მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის შესაბამისი ნებართვის გარეშე განხორციელება გამოიწვევს დაჯარიმებას 200 ლარის ოდენობით.

რაც შეეხება ჯარიმებიდან მიღებულ შემოსავლებს, სანებართვო პირობების დარღვევისთვის ჯარიმის თანხები ჩაირიცხება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში, ხოლო ნებართვის გარეშე საქმიანობის გამო დაწესებული ჯარიმები - ჩაირიცხება სახელმწიფო ბიუჯეტში.

ზოგადად, გავლენის ოდენობა დამოკიდებული იქნება კანონდარღვევათა რაოდენობაზე.

ამდენად, საბიუჯეტო შემოსავლები სანებართვო საქმიანობის შემოღების პირველივე წელს 670.0 ათას ლარს გაუტოლდება, ხოლო სანებართვო საქმიანობის შემოღების წელს და შემდეგი 3 წლის განმავლობაში - დაახლოებით 2,713.0 ათას ლარს. 2025-2033 წლებში კი ნაერთი საბიუჯეტო შემოსავლები, ჯამში დაახლოებით 6,239.0 ათას ლარს გაუტოლდება, აღნიშნული მოიცავს მუნიციპალიტეტში დასაქმებულთა მიერ საშემოსავლო გადასახადიდან და ნებართვის და ნებართვის დუბლიკატისთვის გადახდილი საფასურიდან მიღებულ სარგებელს.

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

კანონპროექტი იქონიებს გავლენას მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე. მუნიციპალიტეტის მიერ გასაწევი იქნება ე.წ. პოლიტიკის აღსრულების ხარჯები, როგორცაა:

1. მარეგულირებელი ნორმების მომზადებასთან დაკავშირებული ხარჯები:

ა) მარეგულირებელი აქტების პროექტების შემუშავება;

ბ) მარეგულირებელი აქტების დამტკიცება შესაბამისი მუნიციპალიტეტის საკრებულოს მიერ;

გ) მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის ურთიერთალიარების შემთხვევაში, შესაბამის მუნიციპალიტეტებს შორის ხელშეკრულების მომზადება/გაფორმება *(აღნიშნული ხარჯები გათვალისწინებულია რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიშში)*.

2. ნებართვების გაცემის, მონიტორინგის და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის საჭირო ადამიანური და მატერიალური ხარჯები:

ა) დასაქმებულთა რაოდენობა და შრომის საშუალო ანაზღაურება, ადმინისტრაციული საქმიანობის და მონიტორინგის განხორციელებისთვის;

ბ) დასაქმებულ(ებ)ისთვის საჭირო მატერიალურ-ტექნიკური აღჭურვილობა, როგორცაა კომპიუტერები, საკანცელარიო ნივთები, კომუნიკაციის ხარჯები და სხვა;

გ) ოპერაციული ხარჯი - მონიტორინგის და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის ხარჯი.

3. ნებართვის გარეშე საქმიანობაზე, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ კონტროლის განხორციელებასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული ხარჯები:

ა) დასაქმებულთა რაოდენობა და შრომის საშუალო ანაზღაურება *(აღნიშნული კომპონენტი ადმინისტრაციული ხარჯების ნაწილში არ არის გათვალისწინებული)*;

ბ) ოპერაციული ხარჯი, მონიტორინგის პროცესში ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის ხარჯის ჩათვლით *(აღნიშნული კომპონენტი ადმინისტრაციული ხარჯების ნაწილში არ არის გათვალისწინებული)*.

**4. ელექტრონული რეესტრის დანერგვის და ადმინისტრირების ხარჯები.**

ამ მხრივ მნიშვნელოვანია, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მიერ დაფუძნებული ა(ა)იპ მუნიციპალური სერვისების განვითარების სააგენტოს საქმიანობა, რომელიც სხვადასხვა მიმართულებით ახორციელებს ელექტრონული სერვისების მიწოდებას, მათ შორის, როგორცაა ელექტრონული მმართველობის ერთიანი სისტემის მომსახურება. აღნიშნული მომსახურების სახეები და საფასური დამტკიცებულია ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2021 წლის 7 სექტემბრის №87-81 დადგენილებით „ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირი „მუნიციპალური სერვისების განვითარების სააგენტო“ მიერ გასაწევი ზოგიერთი ანაზღაურებადი მომსახურების სახისა და საფასურის ოდენობის დამტკიცების შესახებ“.

ერთიანი ელექტრონულ სისტემა, თავის თავში აერთიანებს რამდენიმე ელექტრონულ სერვისს. ერთიანი სისტემის A პაკეტი, მოიცავს ტაქსების ნებართვის სისტემასაც (MS TAXI). აღნიშნული მომსახურების შესყიდვის შემთხვევაში, ერთი დღის მომსახურების საფასური შეადგენს 0,40 ლარს. შესაბამისად, მომსახურების მთლიანი ღირებულება გამოითვლება ერთი

მომხმარებლის ერთი დღის მომსახურების ნამრავლით, შემსყიდველი ორგანიზაციის მომხმარებელთა რაოდენობაზე და მომსახურების პერიოდზე.

სწორედ, აღნიშნულზე დაყრდნობით შეფასდება ელექტრონული რეესტრის შემუშავების ხარჯები თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის.

5. წამახალისებელი და ხელშემწყობი ინსტრუმენტების შემოღების ხარჯები

- ტაქსის მანათობელი ნიშნების სუბსიდირება.

6. საინფორმაციო და ცნობიერების ასამაღლებელი კამპანიების ხარჯი.

მნიშვნელოვანია, რომ მუნიციპალიტეტმა, შესაბამისი ნორმების მიღებამდე უზრუნველყონ დაინტერესებულ მხარეებთან შეხვედრები და დაგეგმილი ცვლილებების შესახებ მათი ინფორმირება, მხარეებისგან პოზიციების მიღება და მაქსიმალურად ეფექტიანი პოლიტიკის შემუშავება.

ტაქსების რაოდენობა და მათი ტექნიკური მდგომარეობა მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების მიხედვით.

მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ხარჯების შეფასების მიზნით, 63 მუნიციპალიტეტი, ტაქსების რაოდენობის მიხედვით, 4 ჯგუფად დაიყო, შედეგად 34 მუნიციპალიტეტში საშუალოდ 40 ტაქსია, 18 მუნიციპალიტეტში - საშუალოდ 100 ტაქსი, 4 მუნიციპალიტეტში - საშუალოდ 200 ტაქსი, ხოლო 7 მუნიციპალიტეტში 400-ზე მეტი ტაქსია.

მუნიციპალიტეტების მიერ ფუნქცია-მოვალეობების ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, დაახლოებით 34 მუნიციპალიტეტში, საჭირო იქნება თანამშრომლების მიერ დამატებითი ფუნქცია-მოვალეობების განხორციელება, ხოლო 29 მუნიციპალიტეტში სულ საჭირო იქნება არაუმეტეს 48 თანამშრომლის დასაქმება სრულ განაკვეთზე. თანამშრომელთა რაოდენობა და შესაბამისი ადმინისტრაციული ხარჯები განსხვავებულია მუნიციპალიტეტების მიხედვით. კერძოდ, პირველ ჯგუფში შემავალი მუნიციპალიტეტებისთვის შეფასებულია აღნიშნული უფლებამოსილების განხორციელებისთვის საჭირო კაცსაათის ღირებულება (რაც რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიშში ასახულია), ხოლო მე-2, მე-3 და მე-4 ჯგუფებისთვის, შესაბამისად 1, 2 და 3 თანამშრომელი. სწორედ მე-2, მე-3 და მე-4 ჯგუფებისთვის შეფასდა აღნიშნულ თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურების (საშუალო შრომის ანაზღაურება დაახლოებით 1,330 ლარი, მომდევნო წლებში შრომის ანაზღაურების ზრდის გათვალისწინებით), ტექნიკური და მატერიალური უზრუნველყოფის, ელექტრონული სერვისების მომსახურების და ასევე, სანებართვო პირობების მონიტორინგის განხორციელების ხარჯები (მონიტორინგის განხორციელების ხარჯები, ასევე, მოიცავს პირველი კატეგორიის ჯგუფსაც). რაც შეეხება შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების პროექტების მომზადების ხარჯს, კაცსაათით შეფასდა შრომის ანაზღაურება. ამასთან, მომდევნო წლებში ხარჯების გარკვეული კატეგორია უცვლელია, ნაწილი ხარჯები ადარ წარმოიშობა, ხოლო ხარჯების ნაწილი შესაძლოა გაიზარდოს (ხარჯების ზრდის ალბათობა გათვალისწინებულია შრომის ანაზღაურების ნაწილში).

კონტროლს, ნებართვის გარეშე საქმიანობაზე განხორციელებს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, რაც დაკავშირებული იქნება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ სათანადო ადმინისტრაციული ხარჯის გაწევასთან, რომლის დაფინანსება მოხდება შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის გამოყოფილი ასიგნებების ფარგლებში (აღნიშნული არ არის გათვალისწინებული მთლიანი ხარჯ-სარგებლის ანალიზში, რადგან არ იკვეთება საკატრულო პოლიციის მიერ აღნიშნული ფუნქცია-მოვალეობების ეფექტიანად

განხორციელების მიზნით, დამატებითი თანამშრომლების აყვანის საჭიროება, შესაბამისად, მათ სატრანსპორტო საშუალებით და საწვავით უზრუნველყოფა).

მონაცემთა ანალიზის თანახმად, 63 მუნიციპალიტეტის მიერ, საჭირო ადმინისტრაციული ხარჯების ნომინალური ღირებულება, 10 წლიან პერიოდში,

	ერთეული	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
მუნიციპალიტეტი	63										
შრომის ანაზღაურება წელიწადში (ლარი)	1,331		927,654	955,483	984,148	1,013,672	1,044,082	1,075,405	1,107,667	1,140,897	1,175,124
კომუნიკაცია (ლარი)	25		14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
ტექნიკური უზრუნველყოფა (ლარი)	1,000		48,000								
საპენსიო შენატანი	4%		37,106	38,219	39,366	40,547	41,763	43,016	44,307	45,636	47,005
ზედამხედველობის დანახარჯი/საწვავი (ლარი)	3,600		77,770	133,200	133,200	133,200	133,200	133,200	133,200	133,200	133,200
ელექტრონული სისტემის მომსახურება	0.40		7,938	7,938	7,938	7,938	7,938	7,938	7,938	7,938	7,938
მოქალაქეებთან შეხვედრები		30,200	57,000								
ტაქსის მანათობლის დაფინანსება	30		208,800								
<b>სულ ხარჯი</b>		<b>30,200</b>	<b>1,378,598</b>	<b>1,149,240</b>	<b>1,179,051</b>	<b>1,209,757</b>	<b>1,241,383</b>	<b>1,273,959</b>	<b>1,307,511</b>	<b>1,342,071</b>	<b>1,377,667</b>

დაახლოებით 11,489.0 ათას ლარს შეადგენს, სანებართვო საქმიანობის ამოქმედების პირველივე წელს, ადმინისტრაციული ხარჯები - 1,379.0 ათას ლარს, ხოლო სანებართვო საქმიანობის ამოქმედების და მომდევნო 3 წლის განმავლობაში დაახლოებით 4,917.0 ათას ლარს გაუტოლდება. საგულისხმოა, რომ აღნიშნული ხარჯები მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით, შესაბამისად, თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის ხარჯები პირველივე წელს ნომინალში საშუალოდ 6,300 ლარიდან 82,000 ლარამდე მერყეობს. ხარჯების ძირითადი ნაწილი, დაახლოებით 70%, ადმინისტრირების და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის, თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურებას უკავშირდება.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ჯამურად არის წარმოდგენილი მუნიციპალიტეტების მიერ გასაწევი ხარჯების მოცულობა 2024-2033 წლებში.

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 იქონიებს ფინანსურ შედეგებს:

ა) დაახლოებით 7000 პირისთვის, რომლებიც განახორციელებენ მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sup>1</sup> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანას:

ა.ა) ნებართვის მისაღებად გადახდილი საფასურის ოდენობით, სავარაუდოდ 100 ლარი ნებართვის ერთი წლის აღების შემთხვევაში;

ა.ბ) სანებართვო პირობებთან შესაბამისობის ხარჯის ოდენობით;

ა.გ) ნებართვის გარეშე საქმიანობის და სანებართვო პირობების დარღვევის გამო ჯარიმის ოდენობით, რაც მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში (გარდა საქართველოს დედაქალაქისა) მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის სანებართვო პირობების დარღვევით განხორციელების შემთხვევაში არის 100 ლარი, ხოლო მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში (გარდა საქართველოს დედაქალაქისა) მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M1 კატეგორია) გადაყვანის შესაბამისი ნებართვის გარეშე განხორციელების შემთხვევაში - 200 ლარი.

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

კანონპროექტი ასეთს არ ითვალისწინებს.

ბ<sup>1</sup>) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტის მიღება არ იქონიებს ზეგავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

ბ<sup>2</sup>) გენდერული თანასწორობის მდგომარეობაზე კანონპროექტის მოსალოდნელი ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტს არ აქვს მოსალოდნელი ზეგავლენა გენდერული თანასწორობის 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, 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.