

განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე „საგზაო მოძრაობის 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

ევროპის ბევრ ქვეყანაში სულ უფრო მეტ სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში (ე.წ. BUS LINE) აქვთ დაშვება მოტოციკლებს და მოპედებს. ამ მხრივ გასათვალისწინებელია არსებული პრაქტიკა ავსტრიის დედაქალაქ ვენაში, ესპანეთის ქალაქებში მადრიდსა და ბარსელონაში. შვედეთის დედაქალაქ სტოკჰოლმში თავდაპირველად აღნიშნული დაშვება იყო საცდელი, ხოლო როდესაც გაირკვა, რომ შემცირდა საგზაო შემთხვევების რაოდენობა და გაუმჯობესდა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება, აღნიშნული დაშვება გახდა მუდმივი. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიზეზი არის ის გარემოება, რომ საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებისთვის უფრო მარტივი ხდება მოტოციკლების და მოპედების დანახვა, რაც მკვეთრად ამცირებს საგზაო შემთხვევებს. ამასთან, სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში მოტოციკლების და მოპედების სწრაფი გადაადგილებით მცირდება ჰაერში მავნე ნივთიერებების გაფრქვევა.

ამ მიზნით ცვლილება შედის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 37-ე მუხლში და სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში გადაადგილების უფლება, მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ შესაბამისი კატეგორიის მსუბუქ ავტომობილებთან – ტაქსებთან (M1 კატეგორია) ერთად, ენიჭება მოტოციკლს ან/და მოპედს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე წარმოდგენილი პროექტით გათვალისწინებულია ცვლილება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის დანართებში, რომლის მიხედვით კანონის №1 დანართის მე-5 პუნქტის 5.39 პუნქტი ყალიბდება ახალი რედაქციით და იმავე მე-5 პუნქტს ემატება ახალი 5.41 და 5.41.1 პუნქტები, მე-7 პუნქტს კი - 7.20.6 პუნქტი, ხოლო №2 დანართის პირველ პუნქტს - 1.26 და 1.27 პუნქტები.

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

კანონპროექტის მიღების აუცილებლობა გამომდინარეობს იქიდან, რომ აღნიშნული საკითხის მოწესრიგება, მხოლოდ საკანონმდებლო აქტის პრეროგატივაა.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები

კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგია საგზაო მოძრაობის კიდევ უფრო მეტად მოწესრიგება, გაუმჯობესება და ზოგადად ამ მიმართულებით უფრო მეტად პრევენციული სისტემის შექმნა.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი

კანონპროექტის მიხედვით ცვლილება შედის:

ა) კანონის 37-ე მუხლში და პირველი პუნქტი ყალიბდება შემდეგი რედაქციით:

1. სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ჩერდება ან დგას დაუსახლებელ პუნქტში, შესაძლებლობის ფარგლებში, სავალი ნაწილის გარეთ უნდა იმყოფებოდეს. გარდა საქართველოს

კანონმდებლობით გათვალისწინებული გამონაკლისებისა, როგორც დასახლებულ, ისე დაუსახლებელ პუნქტში აკრძალულია სატრანსპორტო საშუალების გაჩერება და დგომა ველობილი კზე, ველოსიპედის მოძრაობის ზოლზე, სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლზე (გარდა მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ შესაბამისი კატეგორიის მსუბუქი ავტომობილის – ტაქსის (M₁ კატეგორია) ან/და მოტოციკლის ან/და მოპედის (გარდა სამთვლიანის) მიმართ დაშვებული გამონაკლისისა, როდესაც განსაზღვრული კატეგორიის ტაქსი, მოტოციკლი ან/და მოპედი (გარდა სამთვლიანის) აღნიშნულ ზოლს მოძრაობისათვის, მზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომისათვის გამოიყენებს), ქვეითთა ბილიკზე, ტროტუარზე (თუ არ არის 7.4 საგზაო ნიშანი შესაბამისი საგზაო მონიშნით და 7.20.6 საგზაო ნიშანი (შესაძლებელია საგზაო მონიშნის გარეშე) ან გზისპირზე.

ბ) 41-ე მუხლის მე-3 პუნქტი ყალიბდება შემდეგი რედაქციით:

3. გზაზე, სადაც 5.11, 5.14 და 5.41 საგზაო ნიშნებით აღნიშნული სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისათვის განკუთვნილი ზოლია, აკრძალულია ამ ზოლზე სხვა სატრანსპორტო საშუალებათა მოძრაობა და გაჩერება, გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტით განსაზღვრული გამონაკლისისა. თუ ეს ზოლი დანარჩენი სავალი ნაწილისგან მონიშვნის წყვეტილი ხაზითაა გამოყოფილი, მოხვევისას სხვა სატრანსპორტო საშუალებები ამ ზოლზე უნდა გადაჯგუფდნენ. ნებადართულია აგრეთვე ამ ზოლის ასეთ ადგილებში შესვლა გზაზე გასვლისას და მზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომისას სავალი ნაწილის მარჯვენა კიდედან, თუ ეს არ დააბრკოლებს სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობას ან/და სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ სპეციალურ ზოლში მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს გადაწყვეტილებით განსაზღვრული ან/და დაშვებული შესაბამისი კატეგორიის მსუბუქი ავტომობილის – ტაქსის (M₁ კატეგორია) ან/და მოტოციკლის ან/და მოპედის (გარდა სამთვლიანის) მოძრაობას.

გ) ცვლილება შედის ასევე კანონის №1 დანართში, სადაც ხდება ახალი „განსაკუთრებული მითითებების ნიშნების“ და „საინფორმაციო-მაჩვენებელი ნიშნების“ დამატება, რომელიც ეხება მოტოციკლეს და მოპედს.

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 ითვალისწინებს კანონის გამოქვეყნებისთანავე ამოქმედებას, რადგან, კანონპროექტის მიზნიდან და არსიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია მისი ამოქმედების ამგვარი ვადის დადგენა. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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

ინიციატორის მიერ მოითხოვება კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა, რაც განპირობებულია საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის აუცილებლობით და ამჟამად გზებზე არსებული მდგომარეობის სწრაფი მოგვარებით. აგრეთვე, იმის გათვალისწინებით,

რომ მიმდინარე წლის ივლისში იგეგმება რიგგარეშე სხდომები, მიზანშეწონილია წარმოდგენილი ცვლილებების დაჩქარებული წესით განხილვა და მიღება.

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, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე

კანონპროექტის ამოქმედება გავლენას არ მოახდენს სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

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

კანონპროექტის ამოქმედებას ექნება გარკვეული გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე, აღნიშნული კანონპროექტით საგზაო მოძრაობის ნიშნებს ემატება ახალი ნიშნები, მათი დამზადება/დამონტაჟება დაკავშირებულია გარკვეულ ხარჯებთან, შესაბამისად, სწორედ ახალი საგზაო ნიშნების ოდენობაზე იქნება დამოკიდებული კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო 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 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 პირობების, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება, იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე გავლენის ბუნებისა და მიმართულების მითითებით, რომლებზედაც მოსალოდნელია კანონპროექტით განსაზღვრულ ქმედებებს ჰქონდეს პირდაპირი გავლენა

კანონპროექტის ამოქმედება დადებით გავლენას მოახდენს იმ პირებზე, რომლებსაც ექნებათ შესაძლებლობა გადაადგილდეს სამარშუტო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში, აგრეთვე დადებით გავლენა ექნება იმ საწარმოებზე, რომლებიც დაამზადებენ ახალ საგზაო ნიშნებს. აღნიშნული გავლენის ოდენობა სრულად დამოკიდებული იქნება ახალი საგზაო ნიშნების რაოდენობაზე.

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

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

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება

კანონპროექტი არ გამოდინარეობს ბავშვის უფლებათა კოდექსიდან. კანონპროექტი არ

ახდენს გავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე, რადგან იგი არ ეხება ბავშვთა უფლებებს

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

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:

საქართველოს პარლამენტის წევრები: არჩილ გორდულაძე, მათა ბითაძე, ირაკლი ზარქუა, ბექა დავითულიანი, ნოდარ ტურძელაძე