

**განმარტებითი ბარათი  
საქართველოს კანონის პროექტზე**

**„საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“**

**ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:**

**ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:**

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

„საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის“ 61-ე მუხლის მოქმედი ფორმულირებით, მსვლელობის გზაზე და რკინიგზის სადგურებში ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვას რკინიგზა სატრანსპორტო პოლიციის მეშვეობით ახორციელებს. თუმცა, სატრანსპორტო პოლიცია დღეს აღარ არსებობს, შესაბამისად, რეგულაცია მოძველებულია. ამასთან, დღეის მდგომარეობით, რკინიგზის ინფრასტრუქტურის დაცვას ნაწილობრივ კერძო დაცვითი ორგანიზაციები ახორციელებენ, რაც საფრთხეს უქმნის სარკინიგზო უსაფრთხოების ერთიანობას.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია კანონში პირდაპირ ჩაიწეროს, რომ მსვლელობის გზაზე და რკინიგზის სადგურებში ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვას განახორციელებს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი (შემდგომ – დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი) რკინიგზასთან დადებული შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

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

ვინაიდან ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვის საკითხები რეგულირდება „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით“, ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვის განახორციელებელი სუბიექტის შესაცვლელად აუცილებელია საკანონმდებლო ცვლილება შევიდეს დასახელებულ კოდექსში.

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

წარმოდგენილი კანონპროექტის მიღების შედეგად, გასწორდება ტექნიკური ხარვეზი და განისაზღვრება რომ სატრანსპორტო პოლიციის ნაცვლად მსვლელობის გზაზე და რკინიგზის სადგურებში ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვას განახორციელებს დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი რკინიგზასთან დადებული შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე, ამასთან, აღნიშნული ტვირთის ნუსხას რკინიგზა დაადგენს დაცვის პოლიციის დეპარტამენტთან შეთანხმებით.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

წარმოდგენილი კანონპროექტით განისაზღვრება, რომ მსვლელობის გზაზე და რკინიგზის სადგურებში ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვას განახორციელებს დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი რკინიგზასთან დადებული შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე. ამასთან, აღნიშნული ტვირთის ნუსხას რკინიგზა დაადგენს მასთან შეთანხმებით. დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი პასუხისმგებელი იქნება მისთვის ჩაბარებული ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვაზე ხელშეკრულებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად.

პროექტი ასევე ითვალისწინებს გარდამავალ დებულებას, რომელიც ადგენს, რომ ამ კანონის ამოქმედებამდე საქართველოს რკინიგზის მიერ ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვის მიზნით კერძო დაცვით ორგანიზაციებთან დადებული ხელშეკრულებები ძალაში რჩება მათი მოქმედების ვადის ამოწურვამდე.

**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 ამოქმედდება გამოქვეყნებისთანავე, ვინაიდან, მისი ამოქმედებისათვის დამატებითი პირობები ან ვადები არ არის საჭირო და მნიშვნელოვანია მისი დროული ამოქმედება. 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 მოთხოვნილი არ არის.

**ბ) კანონპროექტის ფინანსური გავლენის შეფასება საშუალოვადიან პერიოდში (კანონპროექტის ამოქმედების წელი და შემდგომი 3 წელი):**

**ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:**

წარმოდგენილი კანონის პროექტის მიღებასთან დაკავშირებული ხარჯების დაფინანსების წყაროა დაცვის პოლიციის დეპარტამენტისა და საქართველოს რკინიგზის საკუთარი შემოსავლები.

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

კანონპროექტის მიღება გავლენას მოახდენს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

კერძოდ, წარმოდგენილი კანონის პროექტის მიღების შემდეგ კერძო დაცვითი ორგანიზაციების ნაცვლად დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი უზრუნველყოფს რკინიგზის, რკინიგზის სადგურებისა და სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის დაცვას, რაც გაზრდის დაცვის პოლიციის დეპარტამენტის შემოსავლებს. გაზრდილი შემოსავლები მიმართული იქნება დაცვის პოლიციის დეპარტამენტის თანამშრომელთა ანაზღაურების ზრდაზე და დასაცავ ობიექტებზე შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მოწყობაზე.

ამასთან, კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ დაცვის პოლიციის დეპარტამენტისთვის ახალი უფლებამოსილების დამატება გამოიწვევს მის შემადგენლობაში 635 ახალი თანამშრომლის დასაქმებას. ადამიანური რესურსის მატებასთან ერთად კი გაიზრდება საბიუჯეტო შემოსულობები. კერძოდ, ახალი თანამშრომლები მიიღებენ შესაბამის შრომით ანაზღაურებას, რაც გამოიწვევს მათ მიერ სახელმწიფო ბიუჯეტში სავალდებულო გადასახადების გადახდას. საბიუჯეტო შემოსულობების ზუსტი ოდენობა დამოკიდებული იქნება თანამშრომელთა შრომით ანაზღაურების ოდენობაზე, რაც დაითვლება, მათი სამსახურში მიღებისას არსებული თანამდებობრივი სარგოს ოდენობის გათვალისწინებით.

გარდა ამისა, რამდენადაც დაცვის პოლიციის დეპარტამენტი, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, ვალდებულია შემოსავლის არანაკლებ 10% გადარიცხოს სახელმწიფო ბიუჯეტში, დეპარტამენტის შემოსავლების ზრდა პროპორციულად გაზრდის მის მიერ სახელმწიფო ბიუჯეტში გადასარიცხი თანხის ოდენობასაც. საგულისხმოა, რომ აღნიშნული შემოსავლების მიღება დამოკიდებული იქნება დაცვის პოლიციის დეპარტამენტის მიერ საქართველოს რკინიგზასთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე მიღებულ შემოსავლებზე.

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

კანონპროექტი არ იქონიებს გავლენას სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე. კანონპროექტით გათვალისწინებული პროცედურები განხორციელდება დაცვის პოლიციის დეპარტამენტისა და საქართველოს რკინიგზის საკუთარი შემოსავლებიდან.

საგულისხმოა, რომ კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ დაცვის პოლიციის დეპარტამენტისთვის ახალი უფლებამოსილების დამატება გამოიწვევს მის შემადგენლობაში 635 ახალი თანამშრომლის დასაქმებას. ახალი თანამშრომლები მიიღებენ შესაბამის შრომით ანაზღაურებას, რაც გამოიწვევს თითოეულ დასაქმებულზე დამსაქმებლის მიერ განსაზღვრული წესით საპენსიო ფონდის შესაბამის ანგარიშზე საპენსიო შენატანის ჩარიცხვას. თუმცა, ახალი თანამშრომლების დასაქმებასთან დაკავშირებული ხარჯები დაფინანსდება დაცვის პოლიციის დეპარტამენტის საკუთარი შემოსავლებიდან და არ გამოიწვევს საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დამატებითი ასიგნებების გამოყოფას.

### **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 მიღებით არ წარმოიქმნება სახელმწიფოს მხრიდან ახალი ფინანსური ვალდებულებები. აგრეთვე, კანონპროექტი არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს ან 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:**

კანონპროექტის მიღება გამოიწვევს ფინანსურ შედეგებს იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც გავრცელდება მისი მოქმედება. კერძოდ, კანონპროექტის თანახმად, კერძო დაცვითი ორგანიზაციები ვეღარ განახორციელებენ რკინიგზის, რკინიგზის სადგურებისა და სარკინიგზო მოძრაობის შემადგენლობის დაცვას. დღეის მდგომარეობით, საქართველოს რკინიგზის არსებული ხარჯი კერძო დაცვით ორგანიზაციასთან შეადგენს 10.9 მლნ ლარს, შესაბამისად, კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ კონტრაქტორი კერძო დაცვითი ორგანიზაციის შემოსავლები შემცირდება 10.9 მლნ ლარით, რამაც შესაძლოა მნიშვნელოვანი ფინანსური შედეგები გამოიწვიოს იქ დასაქმებულ პირებზე.

ამასთან, კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ, საქართველოს რკინიგზის მიერ ტვირთისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ობიექტების დაცვის მიზნით დაცვის პოლიციის დეპარტამენტთან დასაბუთება ახალმა ხელშეკრულებამ შესაძლებელია გაზარდოს დაცვით მომსახურებასთან დაკავშირებული ხარჯების ოდენობა, რამაც შეიძლება მნიშვნელოვანი ფინანსური შედეგები გამოიწვიოს საქართველოს რკინიგზაში დასაქმებულ პირებზე.

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

კანონპროექტი არ ითვალისწინებს გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის შემოღებას.

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

კანონპროექტის მიღება არ იქონიებს ზეგავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

**ბ<sup>2</sup>) ქალისა და მამაკაცის თანასწორობის მდგომარეობაზე კანონპროექტის მოსალოდნელი ზეგავლენის შეფასება:**

კანონპროექტს არ აქვს მოსალოდნელი ზეგავლენა ქალისა და მამაკაცის 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 შინაგან საქმეთა სამინისტრო.

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს მთავრობა.