

**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:**

მოქმედი კანონმდებლობით კლასიკურ ავტომობილად მიიჩნევა ავტომობილი, რომლის ასაკი აღემატება 40 წელს. აღნიშნული კრიტერიუმი სრულად ვერ ასახავს საერთაშორისო პრაქტიკასა და ამ სფეროში ჩამოყალიბებულ სტანდარტებს, სადაც კლასიკური ავტომობილის სტატუსი განისაზღვრება არა მხოლოდ ასაკობრივი ზღვრის, არამედ ისტორიულ-კულტურული, კოლექციური, ტექნიკური, დიზაინერული ან ბრენდული ღირებულების გათვალისწინებით. პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევები, როდესაც ასეთი ღირებულების მქონე ავტომობილი 40 წლამდე ასაკისაა, თუმცა ფაქტობრივად კლასიკური ავტომობილის კატეგორიას განეკუთვნება.

ამასთან, მსუბუქი ავტომობილებზე დაწესებული აქციზის დაბეგვრის მოდელის ცვლილებიდან გამომდინარე, საჭიროა კლასიკური ავტომობილის ცნების დაზუსტება, რათა სამართლებრივად მკაფიოდ განისაზღვროს გამონაკლისი კატეგორია. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია კლასიკური ავტომობილის ასაკობრივი ზღვრის 40 წლიდან 30 წლამდე შემცირება.

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

კლასიკურ ავტომობილთან დაკავშირებული დებულებები დადგენილია „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონით. აღნიშნული დებულებებიდან მნიშვნელოვანი პირობა, რომ ავტომობილი ჩაითვალოს არის კლასიკურად არის მისი წლოვანება. კერძოდ, კლასიკურია ავტომობილი, რომლის ასაკი აღემატება ორმოც წელს. შესაბამისად ამ პირობის შესაცვლელად და აუცილებელია ცვლილება განხორციელდეს „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში.

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

კანონპროექტის მიღების შედეგად შეიცვლება კლასიკურ ავტომობილად მიჩნევის ძირითადი კრიტერიუმი — ასაკობრივი ზღვარი. ახალი რეგულაციით კლასიკურ ავტომობილად ჩაითვლება ავტომობილი, რომლის წლოვანება აღემატება 30 წელს.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

კანონპროექტის მიღების შედეგად შეიცვლება კლასიკურ ავტომობილად მიჩნევის კრიტერიუმი — ასაკობრივი ზღვარი. ახალი რეგულაციით კლასიკურ ავტომობილად ჩაითვლება ავტომობილი, რომლის წლოვანება აღემატება 30 წელს, ნაცვლად მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული 40 წლისა.

**ა.დ) კანონპროექტის კავშირი სამთავრობო პროგრამასთან და შესაბამის სფეროში არსებულ სამოქმედო გეგმასთან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში (საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული კანონპროექტის შემთხვევაში):**

კანონპროექტი საქართველოს მთავრობის მიერ არ არის ინიცირებული.

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

კანონპროექტის ამოქმედების თარიღად განსაზღვრულია 2026 წლის 1 აპრილი. აღნიშნული თარიღი შერჩეულია იმის გათვალისწინებით, რომ იგი ემთხვევა საგადასახადო კოდექსში დაგეგმილი თანმდევი ცვლილებების ძალაში შესვლის თარიღს, რაც უზრუნველყოფს ეკონომიკური სუბიექტებისთვის წინასწარ განსაზღვრულობას და ადმინისტრირების ეფექტიანობას.

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

მიზანშეწონილია კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა, ვინაიდან იგი წარმოადგენს იმ საკანონმდებლო ცვლილების შემადგენელ ნაწილს, რაც დაკავშირებულია საგადასახადო კოდექსში დაგეგმილ ცვლილებასთან, რომლითაც ხორციელდება მსუბუქ ავტომობილებზე დაწესებული აქციზის დაბეგვრის მოდელის ცვლილება. აღნიშნული ცვლილებები უნდა ამოქმედდეს ერთობლივად 2026 წლის 1 აპრილიდან, რათა უზრუნველყოფილი იყოს სამართლებრივი რეგულირების ერთიანობა, ეკონომიკური სუბიექტებისთვის წინასწარი განსაზღვრულობა და ადმინისტრირების ეფექტიანობა. კანონპროექტის განხილვის გადავადებამ შეიძლება გამოიწვიოს ნორმატიული ხარვეზი და პრაქტიკული გამოყენების სირთულეები.

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

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

კანონპროექტის მიღება არ მოითხოვს აუცილებელი ხარჯების დაფინანსებას.

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

კანონპროექტის მიღება არ იქონიებს გავლენას ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, ვინაიდან აქციზიდან მოხილზეებული თანხა მთლიანად მიემართება საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტში. რაც შეეხება სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე გავლენას, წარმოდგენილი ცვლილებით მცირდება ავტომობილის კლასიკურად მიჩნევის მთავარი კრიტერიუმი - ასაკი, რაც გამოიწვევს შეღავათიანი განაკვეთის უფრო მეტად გამოყენების შესაძლებლობას. მიუხედავად აღნიშნულისა, რადგან მინიმალურია უკანასკნელ წლებში კლასიკური ავტომობილების წილი მსუბუქი ავტომობილების მთლიან იმპორტში (2023-2025 წლებში აღნიშნული ციფრი 0.09%-დან 0.27%-მდე მერყეობს) ასევე მინიმალური იქნება აღნიშნული ცვლილებით გამოწვეული გავლენა სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე

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

კანონპროექტის მიღება არ გამოიწვევს სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკების ან მუნიციპალიტეტების ბიუჯეტების ხარჯვითი ნაწილის ზრდას.

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 წარმოშობს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

ბ.ე) კანონპროექტით 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 იქონიებს გავლენას იმ პირებზე, რომლებიც კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ შეიძენენ ოცდაათიდან ორმოც წლამდე ასაკის ავტომობილებს. განსხვავებით დღეს მოქმედი კანონმდებლობისა მათ მოუწევთ აქციზის შეღავათიანი განაკვეთის გამოყენება. დადებითი გავლენის ჯამური ოდენობა დამოკიდებულია ამ ასაკის ავტომობილების ჯამურ იმპორტზე, რომელსაც განახორციელებენ შესაბამისი პირები.

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

კანონპროექტის მიღებით არ იცვლება გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის (ფულადი შენატანის) ოდენობა შესაბამის ბიუჯეტში და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი:

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

კანონპროექტი პირდაპირ გავლენას არ ახდენს ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

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

კანონპროექტი არ იქონიებს გავლენას 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 საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ საერთაშორისო ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებს

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 ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებს. კანონპროექტის მომზადება არ არის დაკავშირებული ასეთ ხელშეკრულებასთან/შეთანხმებასთან.

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, ექსპერტები, სამუშაო ჯგუფი, რომლებმაც მონაწილეობა მიიღეს კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

კანონპროექტი მომზადებულია შესაბამისი სახელმწიფო უწყებების ჩართულობით. სხვა ორგანიზაციებისა და ექსპერტების მონაწილეობა არ განხორციელებულა.

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 პარლამენტის წევრები: პაატა კვიციანიძე, ირაკლი ხელაძე, ბეჟან წაქაძე, გიორგი ბარვენაშვილი, ლევან მაჭავარიანი, ზურაბ რურუა, ილია ინჯია.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი: საქართველოს პარლამენტის წევრები: პაატა კვიციანიძე, ირაკლი ხელაძე, ბეჟან წაქაძე, გიორგი ბარვენაშვილი, ლევან მაჭავარიანი, ზურაბ რურუა, ილია ინჯია.