განმარტებითი ბარათი

საქართველოს კანონის პროექტზე

„საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

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

საქართველოში იმპორტირებული ავტომობილების მნიშვნელოვანი ნაწილი 6 წელზე მეტი ასაკისაა, რაც უარყოფითად აისახება როგორც გარემოს მდგომარეობაზე, ისე საგზაო უსაფრთხოებაზე. კერძოდ, ხანდაზმული ავტომობილები, როგორც წესი, გამოირჩევა მავნე ნივთიერებების მაღალი ემისიით, საწვავის არაეფექტიანი მოხმარებითა და მოძველებული ტექნიკური მახასიათებლებით, რაც ხელს უწყობს ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ზრდას და ართულებს გარემოს დაცვის სფეროში სახელმწიფოს მიერ გაცხადებული მიზნების მიღწევას.

ამასთან, ძველი ავტომობილების ფართო გავრცელება ზრდის ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობას, რაც პირდაპირ კავშირშია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რისკის ზრდასთან. აღნიშნული ფაქტორი ქმნის საფრთხეს როგორც ავტომობილის მფლობელებისთვის, ისე საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებისთვის და დამატებით ტვირთად აწვება სახელმწიფოს ჯანდაცვისა და სოციალური დაცვის სისტემებს.

მოქმედი აქციზით დაბეგვრის სისტემა, მიუხედავად ასაკობრივი დიფერენცირების არსებობისა, პრაქტიკაში ვერ უზრუნველყოფს ავტოპარკის განახლების ეფექტიან სტიმულირებას, 6–8 წლის ავტომობილებზე არსებული შედარებით დაბალი საგადასახადო ტვირთი ეკონომიკურად ხელსაყრელს ხდის სწორედ ამ ასაკობრივი კატეგორიის ავტომობილების იმპორტს და არ ქმნის საკმარის ფინანსურ ბარიერს ხანდაზმული ავტომობილების შემოყვანის შესაზღუდად.

აღნიშნული გარემოებები მიუთითებს, რომ არსებული საგადასახადო რეგულირება სრულად არ შეესაბამება სახელმწიფოს მიერ განსაზღვრულ პრიორიტეტებს ავტოპარკის განახლების, გარემოსდაცვითი მდგომარეობის გაუმჯობესებისა და საგზაო უსაფრთხოების ამაღლების მიმართულებით.

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

საქართველოში იმპორტირებული მსუბუქი ავტომობილების მნიშვნელოვანი ნაწილი 6 წელზე მეტი ასაკისაა, რაც ქვეყნის ავტოპარკის მოძველებულ სტრუქტურას განაპირობებს. აღნიშნული ტენდენცია უარყოფით გავლენას ახდენს გარემოს მდგომარეობაზე, საგზაო უსაფრთხოებაზე და ენერგოეფექტიანობაზე. ხანდაზმული ავტომობილები, როგორც წესი, ხასიათდება მავნე ნივთიერებების მაღალი ემისიით, საწვავის არაეფექტიანი მოხმარებითა და

ტექნიკური გაუმართაობის მომატებული რისკით, რაც ჰაერის დაბინძურების ზრდასა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სიხშირის მატებას იწვევს.

მოქმედი აქციზით დაბეგვრის სისტემა, მიუხედავად ასაკობრივი დიფერენცირების არსებობისა, პრაქტიკაში ვერ უზრუნველყოფს ახალი ან შედარებით ახალი ავტომობილების იმპორტის სათანადო სტიმულირებას. მოქმედი განაკვეთების პირობებში, განსაკუთრებით 6-8 წლის ავტომობილებზე დაწესებული შედარებით დაბალი აქციზი, ეკონომიკურად ხელსაყრელს ხდის სწორედ ამ ასაკობრივი კატეგორიის ავტომობილების შემოყვანას და ვერ ქმნის ეფექტიან ფინანსურ ბარიერს უფრო ხანდაზმული ავტომობილების იმპორტის შესაზღუდად.

კანონის მიღება აუცილებელია იმისთვის, რომ შეიქმნას სტაბილური და პროგნოზირებადი საგადასახადო გარემო 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქ ავტომობილებზე, ზომიერი და ერთიანი აქციზის განაკვეთის დაწესების, ხოლო 6 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქ ავტომობილებზე აქციზის მნიშვნელოვნად გაზრდის გზით.

კანონპროექტის მიღება აუცილებელია, რომ საგადასახადო პოლიტიკა გამოყენებულ იქნეს როგორც ეფექტიანი ინსტრუმენტი ავტოპარკის ეტაპობრივი განახლების, გარემოსდაცვითი და საგზაო უსაფრთხოების მიზნების მიღწევისა და ქვეყნის მდგრადი განვითარების ხელშეწყობისათვის.

აღნიშნული მიდგომა ქმნის სამართლებრივ საფუძველს ავტოპარკის ეტაპობრივი განახლებისთვის და საშუალებას აძლევს სახელმწიფოს, ოპერატიულად უპასუხოს გარემოსდაცვით და საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ გამოწვევებს.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის განხორციელება დადებით გავლენას მოახდენს გარემოს მდგომარეობაზე. ახალი და შედარებით დაბალი ემისიის მქონე ავტომობილების წილის ზრდა გამოიწვევს ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებების ემისიის შემცირებას და ხელს შეუწყობს გარემოს დაცვის სფეროში სახელმწიფოს მიერ გაცხადებული პრიორიტეტებისა და საერთაშორისო ვალდებულებების შესრულებას.

ამასთან, მოსალოდნელია საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება, ვინაიდან ტექნიკურად გამართული და თანამედროვე უსაფრთხოების სისტემებით აღჭურვილი ავტომობილების რაოდენობის ზრდა შეამცირებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რისკს და მათ მძიმე შედეგებს. აღნიშნული გარემოება დადებითად აისახება როგორც მოსახლეობის უსაფრთხოებაზე, ისე სახელმწიფო ბიუჯეტზე, ჯანდაცვისა და სოციალური ხარჯების შემცირების თვალსაზრისით.

საერთო ჯამში, კანონპროექტის მიღება შექმნის დაბალანსებულ საგადასახადო და მარეგულირებელ მექანიზმს, რომელიც ხელს შეუწყობს ავტოპარკის განახლებას, გარემოსდაცვითი მდგომარეობის გაუმჯობესებას და ქვეყნის მდგრად განვითარებას.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

კანონპროექტის ძირითადი არსია მსუბუქ ავტომობილებზე (საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიცია) დაწესებული აქციზის დაბეგვრის მოდელის ცვლილება, რაც ითვალისწინებს 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქ ავტომობილებზე, ზომიერი და ერთიანი აქციზის განაკვეთის დაწესებას, ხოლო 6 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქ ავტომობილებზე აქციზის განაკვეთის გაზრდას.

აღნიშნული მიზნით, სსკ-ის 188-ე მუხლს ემატება მე-12 და მე-13 ნაწილები, რომლის მიხედვით, აქციზის განაკვეთი 0-დან 6 წლის ჩათვლით ასაკის ავტომობილებისთვის განისაზღვრება, ძრავის მოცულობის 1 სმ^3-ზე 1.5 ლარის ოდენობით, ხოლო 6 წელზე მეტი ასაკის ავტომობილებისთვის აქციზის განაკვეთი განისაზღვრება1 სმ^3-ზე 4.5 ლარის ოდენობით.

შესაბამისად, უქმდება სსკ-ის 188-ე მუხლის პირველი ნაწილის ცხრილის მე-4 გრაფა, რომლითაც ავტომობილზე დადგენილია აქციზის მოქმედი განაკვეთები.

კანონპროექტის მიხედვით სსკ-ის 188-ე მუხლს ემატება მე-14 - მე-17 ნაწილები, რომლებიც მოქმედი რეგულაციის მსგავსად, ადგენენ ძირითადი განაკვეთისგან განსხვავებულ სპეციალურ განაკვეთებს. კერძოდ, ჰიბრიდული ავტომობილებისთვის შენარჩუნებულია შეღავათიანი — ძირითადი განაკვეთის 60 პროცენტით შემცირებული განაკვეთი, ხოლო მარჯვენასაჭიანი ავტომობილებისათვის განსაზღვრულია ძირითადი განაკვეთის გასამმაგებული განაკვეთი. აღნიშნული ცვლილებები ატარებს ტექნიკურ-რედაქციულ ხასიათს და ანაცვლებს მოქმედი რედაქციის შესაბამის ცხრილში მოცემული შენიშვნის მე-3, მე-4 და მე-5 ნაწილებით გათვალისწინებულ დებულებებს, შინაარსობრივი ცვლილების გარეშე.

ასევე, სსკ-ის 188-ე მუხლს ემატება მე-18 ნაწილი, რომელიც ადგენს ავტომობილის ასაკის განსაზღვრის წესს. აღნიშნული რეგულაცია მოქმედ რედაქციაში მოცემულია ცხრილის მე-4 გრაფის დასახელებაში, ხოლო კანონპროექტით იგი გადატანილია ნორმატიული ტექსტის ნაწილში, შინაარსობრივი ცვლილების გარეშე.

კანონპროექტი ითვალისწინებს გარდამავალ დებულებებს, რომელიც ითვალისწინებს აქციზის კანონის ამოქმედებამდე მოქმედი განაკვეთებით იმპორტის საბაჟო პროცედურაში იმ ავტომობილის მოქცევას, რომელიც შემოყვანილია საქართველოში 2026 წლის 2 აპრილამდე, ან რომლის საქართველოში შემოყვანის მიზნით უცხო ქვეყანაში ტრანსპორტირება დაწყებულია 2 აპრილამდე. ამასთან, თუ ავტომობილის ტრანსპორტირება ხორციელდება სახმელეთო ტრანსპორტით ან იგი გადაადგილდება თავისი სვლით, დგინდება დამატებითი პირობა, რომლის მიხედვით კანონის ამოქმედებამდე მოქმედი განაკვეთები გავრცელდება, ავტომობილის საქართველოს ტერიტორიაზე 2026 წლის 1 ივლისამდე შემოყვანის შემთხვევაში.

გარდა აღნიშნულისა, 185-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ე“ ქვეპუნქტში სწორდება ტექნიკური ხარვეზი და ზუსტდება, რომ კლასიკურ ავტომობილზეც აქციზის თანხა განსაზღვრება მისი წლოვანებისა და ძრავის მოცულობის მიხედვით.

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 ინიციირებული.

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

კანონპროექტის ამოქმედების ვადად განსაზღვრულია 2026 წლის 2 აპრილი, კანონპროექტს უკუძალა არ ენიჭება და მისი მოქმედება ვრცელდება მხოლოდ იმ სამართლებრივ ურთიერთობებზე, რომლებიც წარმოიშობა კანონის ძალაში შესვლის შემდეგ, გარდამავალი დებულებებით განსაზღვრული გამონაკლისების გათვალისწინებით.

ამასთან, კანონპროექტით გათვალისწინებული გარდამავალი დებულებები, პროცესში მონაწილე სუბიექტების ინტერესების დაცვის მიზნით, ადგენს გამონაკლის წესებს იმ ავტომობილებისთვის, რომელთა ტრანსპორტირება ან შემოტანა დაწყებულია კანონით განსაზღვრულ თარიღამდე.

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

მიზანშეწონილია კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში შესაძლოა ხელი შეეშალოს ახალი ავტომობილების შემოყვანას და ხანგრძლივი ვადით გაგრძელდეს ძველი, 6 წელზე მეტი ასაკის ავტომობილების იმპორტი, რაც გაართულებს კანონპროექტით გათვალისწინებული მიზნის შესრულებას, ჩამოყალიბდეს დაბეგვრის ერთიანი, პროგნოზირებადი სისტემა და წახალისდეს შედარებით ახალი ავტომობილების იმპორტი.

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:

კანონპროექტით გათვალისწინებული ცვლილებები გავლენას მოახდენს მსუბუქ ავტომობილებზე დაწესებული აქციზის გადასახადის სახელმწიფო ბიუჯეტში შემოსავლების დინამიკაზე.

2023–2025 წლების იმპორტისა და დარიცხული აქციზის მონაცემებზე დაყრდნობით, 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქ ავტომობილებზე ერთიანი აქციზის განაკვეთის - ძრავის მოცულობის 1 სმ^3-ზე 1.5 ლარით განსაზღვრა იწვევს აღნიშნულ სეგმენტში ბიუჯეტის

შემოსავლების ზრდას. ამავე დროს, 6 მეტი ასაკის ავტომობილებზე აქციზის განაკვეთის ზრდა, სავარაუდოდ, შეამცირებს ამ სეგმენტში იმპორტის რაოდენობას. იმ შემთხვევაში, თუ იმპორტიორთა დაახლოებით 60% გადაერთვება შედარებით ახალ ავტომობილების იმპორტზე, მოსალოდნელია, რომ დაბალანსდება ხანდაზმული ავტომობილების იმპორტის შემცირებით გამოწვეული შემოსავლების კლება.

კანონპროექტი, ასევე არ ახდენს გავლენას ავტონომიური რესპუბლიკებისა და მუნიციპალიტეტების ბიუჯეტების საშემოსავლო ნაწილზე, ვინაიდან მსუბუქ ავტომობილებზე აქციზის გადასახადი სრულად ირიცხება სახელმწიფო ბიუჯეტში.

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

კანონპროექტის მიღებას გავლენა არ ექნება სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკების ან მუნიციპალიტეტების ბიუჯეტების 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 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:

კანონპროექტი პირდაპირ ფინანსურ გავლენას ახდენს იმ პირებზე, რომლებიც ახორციელებენ მსუბუქი ავტომობილების იმპორტს.

კერძოდ, 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქ ავტომობილებზე აქციზის განაკვეთი განისაზღვრება ერთიანი ოდენობით - 1.5 ლარი ძრავის მოცულობის 1 სმ^3-ზე, რაც ხელს უწყობს ახალი და შედარებით ახალი ავტომობილების იმპორტს.

6 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქი ავტომობილების იმპორტიორებისთვის კანონპროექტით გათვალისწინებული რეგულირების შედეგად მოსალოდნელია საქმიანობის პირობების ცვლილება, ვინაიდან აღნიშნული კატეგორიის ავტომობილებზე მნიშვნელოვნად იზრდება აქციზის განაკვეთი, რაც სავარაუდოდ გამოიწვევს იმპორტის მოცულობის შემცირებას ან/და იმპორტიორთა ნაწილის გადართვას შედარებით ახალი ავტომობილების სეგმენტზე.

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

კანონპროექტით მსუბუქ ავტომობილებზე დაწესებული აქციზის გადასახადის ოდენობა განისაზღვრება ძრავის მოცულობის 1 სმ^3-ზე მოქმედი განაკვეთის საფუძველზე, რითაც არ

იცვლება გადასახადის გამოანგარიშების განსაზღვრის პრინციპი. ამავე დროს აქციზის განაკვეთი 0-დან 6 წლის ჩათვლით ასაკის ავტომობილებისთვის განისაზღვრება, ძრავის მოცულობის 1 სმ3-ზე 1.5 ლარის ოდენობით, ხოლო 6 წელზე მეტი ასაკის ავტომობილებისთვის აქციზის განაკვეთი განისაზღვრება1 სმ3-ზე 4.5 ლარის ოდენობით.

ბ[1]) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტი პირდაპირ გავლენას არ ახდენს ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

ბ[2]) 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, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერგიის 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 კვიჟინაძე, ირაკლი ხელაძე, ბეჟან წაქაძე, გიორგი ბარვენაშვილი, ლევან მაჭავარიანი, ზურაბ რურუა, ილია ინჯია.

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