

2-3814/26

01-04-2026

საქართველოს პარლამენტის აპარატის

იურიდიულ დეპარტამენტს

დასკვნა

საქართველოს პარლამენტის საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტმა 2026 წლის 1 აპრილს დაჩქარებული წესით მეორე მოსმენისათვის მოსამზადებლად განიხილა საქართველოს პარლამენტის წევრების: პაატა კვიჟინაძის, ირაკლი ხელაძის, ბექან წაქაძის, გიორგი ბარვენაშვილის, ლევან მაჭავარიანის, ზურაბ რურუასა და ილია ინჯიას მიერ საკანონმდებლო ინიციატივის წესით წარმოდგენილი საკანონმდებლო პაკეტი – საქართველოს კანონის პროექტი „საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ და მისი თანამდევი საქართველოს კანონის პროექტი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ (N°276/3-XIმპ, 25.03.2026).

კომიტეტმა საქართველოს პარლამენტის რეგლამენტის 104-ე მუხლის შესაბამისად განიხილა აგრეთვე საპარლამენტო ფრაქცია „საქართველოსთვის“ მიერ წარდგენილი ალტერნატიული წინადადება (N2-3721/26, 30.03.2026) საქართველოს პარლამენტის წევრების: პაატა კვიჟინაძის, ირაკლი ხელაძის, ბექან წაქაძის, გიორგი ბარვენაშვილის, ლევან მაჭავარიანის, ზურაბ რურუასა და ილია ინჯიას მიერ საკანონმდებლო

ინიციატივის წესით წარმოდგენილ საკანონმდებლო პაკეტში შემავალ „საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონის პროექტის (№276/3-XIმპ, 25.03.2026) ცალკეული ნორმების თაობაზე. ალტერნატიულ წინადადებას არ დაეთანხმა კანონპროექტზე მომხსენებელი, ხოლო კომიტეტი მის მიღებას არ მიიჩნევს მიზანშეწონილად.

საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტმა წარმოდგენილი კანონპროექტები კომიტეტის სხდომაზე განხილვის შედეგად ცნო საქართველოს პარლამენტის პლენარულ სხდომაზე მეორე მოსმენით განხილვისათვის მომზადებულად, ხოლო კანონპროექტის ცალკეული ნორმების თაობაზე წარდგენილი ალტერნატიული წინადადება უარყოფილ იქნა.

კომიტეტის თავმჯდომარე
პაატა კვიფინაძე



2-3721/26

30-03-2026

საქართველოს პარლამენტის საფინანსო - საბიუჯეტო კომიტეტს

საქართველოს პარლამენტის იურიდიულ დეპარტამენტს

ბატონო პაატა

ბატონო ალექსანდრე

ტექნიკური ხარვეზიდან გამომდინარე, რომელიც შეეხება წერილს სარეგისტრაციო ნომრით (2-3716/26) . დაზუსტების მიზნით ალტერნატიული წინადადების შესახებ წერილს გიგზავნით თავიდან.

გთხოვთ, საქართველოს პარლამენტის რეგლამენტის 104-ე მუხლის საფუძველზე, რომლის მიხედვითაც კანონპროექტის ცალკეული ნორმების თაობაზე შეიძლება წარდგენილ იქნეს ალტერნატიული წინადადება, საპარლამენტო ფრაქცია „საქართველოსთვის“ წარმოგიდგენთ ალტერნატიულ წინადადებას, საქართველოს კანონის პროექტზე „საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების თაობაზე“ (კანონპროექტის ავტორები: პაატა კვიფინაძე, ირაკლი ხელაძე, ბეჟან წაქაძე, გიორგი ბარვენაშვილი, ლევან მაჭავარიანი, ზურაბ რურუა, ილია ინჯია; კოდი: 276/3-XIმპ; თარიღი:25-03-2026).

დანართი: 5 ფურცელი

პატივისცემით,

ფრაქციის თავმჯდომარე
შალვა კერესელიძე



ალტერნატიული წინადადება

საქართველოს კანონის პროექტზე „საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების თაობაზე“

(კანონპროექტის ავტორები: პაატა კვიფინაძე, ირაკლი ხელაძე, ბექან წაქაძე, გიორგი ბარვენაშვილი, ლევან მაჭავარიანი, ზურაბ რურუა, ილია ინჯია; კოდი:264/3-XIმპ; თარიღი:10-03-2026)

საქართველოს პარლამენტის რეგლამენტის 104 -ე მუხლის საფუძველზე, რომლის მიხედვითაც კანონპროექტის ცალკეული ნორმების თაობაზე შეიძლება წარდგენილ იქნეს ალტერნატიული წინადადება, საპარლამენტო ფრაქცია „საქართველოსთვის“ წარმოგიდგენთ ალტერნატიულ წინადადებას, საქართველოს კანონის პროექტზე „საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების თაობაზე“ (კანონპროექტის ავტორები: პაატა კვიფინაძე, ირაკლი ხელაძე, ბექან წაქაძე, გიორგი ბარვენაშვილი, ლევან მაჭავარიანი, ზურაბ რურუა, ილია ინჯია; კოდი: 276/3-XIმპ; თარიღი:25-03-2026).

ალტერნატიული წინადადება:

„კანონპროექტის 1-ლი მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით :

188-ე მუხლის:

ა) პირველი ნაწილის ცხრილის მე-4 გრაფა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

4	მსუბუქი ავტომობილი (გარდა სპორტული დანიშნულების ავტომობილისა და კლასიკური ავტომობილისა) (დასაბეგრი ოპერაციის განხორციელების წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით, ხოლო იმპორტის შემთხვევაში – საბაჟო დეკლარაციის რეგისტრაციის წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით), ძრავის მოცულობის 1 სმ³		
	8703	ა) 1 წლამდე	1 სმ³ 1.5
		ბ) 1 წლის	1 სმ³ 1.5
		გ) 2 წლის	1 სმ³ 1.5
		დ) 3 წლის	1 სმ³ 1.4
		ე) 4 წლის	1 სმ³ 1.2
		ვ) 5 წლის	1 სმ³ 1.0
		ზ) 6 წლის	1 სმ³ 0.8
		თ) 7 წლის	1 სმ³ 0.8
		ი) 8 წლის	1 სმ³ 0.8
		კ) 9 წლის	1 სმ³ 0.9
		ლ) 10 წლის	1 სმ³ 1.1

ბ) მე-11 ნაწილის შემდეგ დაემატოს მე-12-მე-15 ნაწილები შემდეგი რედაქციით:

12. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული 10 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქი ავტომობილისთვის აქციზის განაკვეთია 4.50 ლარი ძრავის მოცულობის 1 სმ³-ზე.

13. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით მსუბუქი ავტომობილებისა და დგენილი აქციზის განაკვეთი 10 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქი ავტომობილისთვის, რომელსაც საჭე მარჯვენა მხარეს აქვს ან გადატანილი აქვს, შეადგენს იმავე ნაწილით განსაზღვრული აქციზის განაკვეთის სამმაგ ოდენობას.

14. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული 10 წელზე მეტი ასაკის ელექტროძრავიანი მსუბუქი ავტომობილისთვის, რომელსაც საჭე მარჯვენა მხარეს აქვს ან გადატანილი აქვს, აქციზის განაკვეთი შეადგენს 3000 ლარს.

15. ამ მუხლის მიზნისთვის მსუბუქი ავტომობილის (გარდა სპორტული დანიშნულების ავტომობილისა) წლოვანება განისაზღვრება, როგორც სხვაობა დასაბეგრი ოპერაციის განხორციელების წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის, ხოლო იმპორტის შემთხვევაში - საბაჟო დეკლარაციის რეგისტრაციის წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობა.“.

წარდგენილი კანონპროექტის ძირითადი რედაქცია:

2. 188-ე მუხლის:

ა) პირველი ნაწილის ცხრილის მე-4 გრაფა ამოღებულ იქნეს;

ბ) პირველი ნაწილის შენიშვნის მე-3-მე-5 ნაწილები ამოღებულ იქნეს;

გ) მე-11 ნაწილის შემდეგ დაემატოს მე-12-მე-18 ნაწილები შემდეგი რედაქციით:

„12. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქი ავტომობილისთვის აქციზის განაკვეთია 1.50 ლარი ძრავის მოცულობის 1 სმ³-ზე, თუ ამ მუხლით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

13. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული 6 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქი ავტომობილისთვის აქციზის განაკვეთია 4.50 ლარი ძრავის მოცულობის 1 სმ³-ზე.

14. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქი ავტომობილისთვის ამ მუხლის მე-12 ნაწილით დადგენილი აქციზის განაკვეთი მარცხენასაჭიანი ჰიბრიდული მსუბუქი ავტომობილის შემთხვევაში მცირდება 60 პროცენტით.

15. ამ მუხლის მე-12 ნაწილით დადგენილი აქციზის განაკვეთი 0-დან 6 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქი ავტომობილისთვის, რომელსაც საჭე მარჯვენა მხარეს აქვს ან გადატანილი აქვს, შეადგენს იმავე ნაწილით განსაზღვრული აქციზის განაკვეთის სამმაგ ოდენობას.

16. ამ მუხლის მე-13 ნაწილით დადგენილი აქციზის განაკვეთი 6 წელზე მეტი ასაკის მსუბუქი ავტომობილისთვის, რომელსაც საჭე მარჯვენა მხარეს აქვს ან გადატანილი აქვს, შეადგენს იმავე ნაწილით განსაზღვრული აქციზის განაკვეთის სამმაგ ოდენობას.

17. სეს ესნ 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული, ელექტროძრავიანი მსუბუქი ავტომობილისთვის, რომელსაც საჭე მარჯვენა მხარეს აქვს ან გადატანილი აქვს, აქციზის განაკვეთი შეადგენს 3000 ლარს.

18. ამ მუხლის მიზნისთვის მსუბუქი ავტომობილის (გარდა სპორტული დანიშნულების ავტომობილისა) წლოვანება განისაზღვრება, როგორც სხვაობა დასაბეგრი ოპერაციის განხორციელების წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის, ხოლო იმპორტის შემთხვევაში – საბაჟო დეკლარაციის რეგისტრაციის წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობა.“.

ზოგადი ინფორმაცია და მოტივაცია ალტერნატიული წინადადების შესახებ: დაინიცირებული ცვლილება - საქართველოს კანონის პროექტზე „საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ცვლილების თაობაზე“ ეყრდნობა დაშვებას თითქოს აქციზის მკვეთრი ზრდა ავტომატურად გამოიწვევს ავტოპარკის გაახალგაზრდავებას. პროექტის თანახმად 6 წელზე მეტი ასაკის ავტომობილებისთვის აქციზის განაკვეთი თითქმის 6-ჯერ იზრდება და განისაზღვრება 4.5 ლარით ძრავის მოცულობის ყოველ 1 სმ³ - ზე, ხოლო 1 -6 წლამდე ავტომობილთათვის - 27 პროცენტით იზრდება. ინიციატორის განმარტებით, აღნიშნული ნაბიჯი მიზნად ისახავს ეფექტიანი ფინანსური ბარიერის შექმნას ხანდაზმული ავტოპარკის იმპორტის შესაზღუდად, რადგან მოქმედი დაბალი განაკვეთები ეკონომიკურად ხელსაყრელს ხდის მოძველებული და გარემოსთვის საშიშრო ტრანსპორტის შემოყვანას, თუმცა რეალობა აბსოლუტურად სხვაა და აღნიშნული ცვლილება წარმოადგენს არა ეკოლოგიურ ან ურბანულ ზრუნვას, არამედ პირდაპირ სოციალურ დისკრიმინაციას და საზოგადოების მკვეთრ სეგრეგაციას. აღნიშნული ინიციატივა საჭიროებს ალტერნატიული წინადადების წარდგენას, რაც რეგულირდება საქართველოს პარლამენტის რეგლამენტის 104-ე მუხლით. აღნიშნული ცვლილება რომ საზოგადოების სეგრეგაციას ემსახურება დასტურდება ირაკლი კობახიძის მიერ გაკეთებული განცხადებით საქართველოში რეგისტრირებულ ავტომობილებთან დაკავშირებით - თითქოს ავტოპარკის ზრდაა საცობების ერთდერთი მიზეზი. საცობების რეალური მიზეზი არა მანქანების რაოდენობა, არამედ ჩავარდნილი ურბანული დაგეგმარება, გაუმართავი ინფრასტრუქტურა და არაეფექტური საზოგადოებრივი ტრანსპორტია. ხელისუფლებას სურს საკუთარი უუნარობა მოქალაქეებს გადააბრალოს და გზები მხოლოდ პრივილეგირებული ფენისთვის: მდიდრებისა და ჩინოვნიკებისთვის გაათავისუფლოს, ხოლო დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე მოსახლეობას გადაადგილების ფუნდამენტური უფლება წაართვას. დღეს 6-დან 10 წლამდე ასაკის ავტომობილებზე აქციზის გადასახადი ძრავის მოცულობის ყოველ 1 სმ³ - ზე 0.8 - 0.9 ლარია, ახალი გეგმით 6 წელზე უფროსი ყველა ავტომობილისთვის ეს განაკვეთი 4.5 ლარამდე იზრდება. ეს ნიშნავს, რომ 7-10 წლის ასაკის ავტომობილების სეგმენტში აქციზის გადასახადი 462.5 პროცენტით მატულობს. ეს არის უხეში მეთოდი, რომელიც ეუბნება მოქალაქეს, რომ თუ ის არ არის მდიდარი, მისი ადგილი გზაზე არ არის. 6 წლის ავტომობილიც და 10 წლისაც შეიძლება იყოს იდეალურ ტექნიკურ მდგომარეობაში, თუ ტექნისპექტირება მუშაობს გამართულად, ამიტომ ასაკობრივი ბარიერი არის არა ეკოლოგიური სტანდარტი, არამედ საზოგადოების მკვეთრი სეგრეგაციის ინსტრუმენტი.

ევროკავშირის მიერ დადგენილი Euro ემისიის, ავტომობილის გამონაბოლქვის ეკონომიკური სტანდარტის ნორმები წარმოადგენს ყველაზე სრულყოფილ ჩარჩოს გამონაბოლქვის

რეგულირებისთვის. Euro 6 სტანდარტის ავტომობილი, რომელიც 2016 წლიდან იწარმოება შეიძლება იყოს 10 წლის, მაგრამ ეკოლოგიურად უსაფრთხო. ამ მონაცემების საფუძველზე, 6 წლიანი ზღვარი მოკლებულია ტექნოლოგიურ ლოგიკას და 2016 - 2020 წლების „Euro 6 სემენტის“ მაღალ დაბეგვრაში მოქცევა მხოლოდ მოსახლეობის მობილობის შემცირებას ემსახურება. ამასთან, რაც კრიტიკულად საგანგაშოა ამ გადაწყვეტილებას ექნება მკვეთრად ნეგატიური ეკონომიკური და სოციალური შედეგები, რადგან დაზიანდება თვითდასაქმების მთელი სექტორი: ტაქსის მძღოლები, კურიერები და მცირე დისტრიბუტორები, რომლებიც არსებობის წყაროდ სწორედ ხელმისაწვდომ მეორად ავტომობილებს იყენებენ. „6 წლიანი ბარიერი“ ამ ადამიანებს შრომის ბაზართან წვდომას ურთულებს, რაც გამოიწვევს უმუშევრობის ზრდას, სიღარიბის გაღრმავებას და პროდუქტების ფასების ჯაჭვურ მატებას. რეალური პრობლემა საქართველოში არის არა ავტომობილის ასაკი, არამედ კატალიზატორების არარსებობა. ბოლო 9 წლის განმავლობაში ქვეყნიდან 97.8 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების კატალიზატორი იქნა გატანილი ექსპორტზე.

ათიათასობით ავტომობილი მოძრაობს გამონაბოლქვის გამწმენდი სისტემის გარეშე, რადგან ტექნოსპექტირებისას მათი დაქირავებაა შესაძლებელი. აქციზის მკვეთრი ზრდა ვერ გამოიღებს ეფექტს, თუ არ მოხდება კატალიზატორების შენარჩუნების რეალური კონტროლი. სახელმწიფო მოქალაქეებს აიძულებს უარი თქვან კერძო ტრანსპორტზე ისე, რომ არ სთავაზობს რეალურ ალტერნატივას.

ასევე, აღნიშნული რეგულაცია წარმოშობს სერიოზულ სოციალურ და უსაფრთხოების რისკებს, რადგან დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე მოქალაქეებს არ აქვთ ფინანსური რესურსი 0 - დან 6 წლამდე ასაკის მაღალტექნოლოგიური და ხარისხიანი ავტომობილის შესაძენად. აქციზის ასეთი არაპროპორციული ზრდის პირობებში, განბაჟების ღირებულება ხშირ შემთხვევაში უთანაბრდება თავად ტრანსპორტის საბაზრო ფასს, რაც ადამიანებს აიძულებს, პრიორიტეტი მიანიჭონ არა რეალურ ტექნიკურ მდგომარეობას, არამედ მხოლოდ გამოშვების წელს. ეს გამოიწვევს ბაზარზე დაბალხარისხიანი და საფრთხის შემცველი „ახალგაზრდა“ ავტომობილების მოზღვაებას (შეიძენენ მკვეთრი დაზიანების მქონე, კონსტრუქციის პროპორციის დარღვეულ ა/მანქანებს), რაც პირდაპირ კავშირშია საგზაო შემთხვევების დროს ფატალური შედეგების ზრდასთან, ვინაიდან მგზავრთა გადარჩენა დამოკიდებულია კონსტრუქციულ გამძლეობაზე და არა ფორმალურ წლოვანებაზე. ნაცვლად დეკლარირებული მიზნისა: ავტოპარკის განახლებისა, რეფორმა ხელოვნურად გაახანგრძლივებს 20 - 25 წლის მანქანების ექსპლუატაციის ვადას, რადგან მფლობელები ალტერნატივის არქონის გამო მათ დაშლილებში ჩაბარების ნაცვლად მაქსიმალურად შეეცდებიან ამორტიზებული ტრანსპორტის შენარჩუნებას. საბოლოო ჯამში, მსგავსი მიდგომა, რომელიც უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიის სტანდარტებს მხოლოდ წლოვანების მაჩვენებლით ანაცვლებს, ხელს შეუწყობს ავტოპარკის ხარისხობრივ რეგრესს, რაზეც სრული პასუხისმგებლობა შესაძლო მძიმე შედეგებთან ერთად კანონპროექტის ავტორებს დაეკისრებათ.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსში შესატანი ცვლილების ალტერნატიული წინადადება ითვალისწინებს 0-დან 10 წლამდე ასაკის მსუბუქი ავტომობილების იმპორტისთვის მოქმედი სააქციზო განაკვეთის უცვლელად შენარჩუნებას, ხოლო 4.5 ლარიანი ტარიფის გავრცელებას მხოლოდ 10 წელზე უფროსი ასაკის სატრანსპორტო საშუალებებზე. აღნიშნული ინიციატივა წარმოადგენს სოციალურად სამართლიან და ეკონომიკურად დასაბუთებულ მოდელს, რომელიც ეფუძნება თანაზომიერების პრინციპს და მიზნად ისახავს თავიდან აიცილოს მოსახლეობის დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ფენების დისკრიმინაცია. კანონპროექტის შემოთავაზებული რედაქციით გათვალისწინებული აქციზის 462.5-პროცენტიანი ზრდა 7 წლის ასაკიდან, მოკლებულია ობიექტურ ტექნოლოგიურ საფუძველს, ვინაიდან 2016 - 2020 წლებში გამოშვებული ავტომობილები სრულად აკმაყოფილებენ Euro 6-ის მკაცრ ეკოლოგიურ სტანდარტებს და მათი ასეთი მასშტაბური დაბეგვრა ვერ იქნება გამართლებული გარემოს დაცვის მოტივით. ჩვენს მიერ შემოთავაზებული

ალტერნატივა იცავს თვითდასაქმებულთა სექტორს, მცირე მეწარმეებსა და იმ მოქალაქეებს, რომელთათვისაც ავტომობილი გადაადგილების ერთადერთი საშუალებაა, რადგან 7 - 10 წლის ასაკობრივი კატეგორია წარმოადგენს ბაზრის ყველაზე მოთხოვნად და ხელმისაწვდომ სეგმენტს. 10 - წლიანი ზღვარის დაწესება სახელმწიფოს აძლევს საშუალებას, შექმნას რეალური ფინანსური ბარიერი მართლაც მოძველებული და ამორტიზებული ავტოპარკის წინააღმდეგ, ისე, რომ არ შელახოს მოქალაქეთა მობილობის უფლება და არ გამოიწვიოს ბაზარზე ფასების კატასტროფული მატება. ამასთან, აღნიშნული მიდგომა პასუხობს საგზაო უსაფრთხოების ინტერესებს, რადგან მოქალაქეებს უნარჩუნებს ფინანსურ შესაძლებლობას, პრიორიტეტი მიანიჭონ ტექნიკურად გამართულ, უსაფრთხოების თანამედროვე სისტემებით აღჭურვილ 7 - 10 წლის ავტომობილებს და არ აიძულებს მათ არჩევანი გააკეთონ დაზიანებულ, მაგრამ ფორმალურად უფრო „ახალგაზრდა“ ტრანსპორტზე. შესაბამისად, წარმოდგენილი რედაქცია არის ოქროს შუალედი სახელმწიფო ინტერესსა და სოციალურ სტაბილურობას შორის, რაც უზრუნველყოფს საკანონმდებლო ცვლილების მაღალ ლეგიტიმაციასა და აღსრულებადობას.

წარმოდგენილი კანონპროექტით დაგეგმილი აქციზის განაკვეთების ზრდა 0 - დან 6 წლამდე ასაკის ავტომობილების კატეგორიაში (რაც საშუალოდ 27 პროცენტთან მატებას, ხოლო 6 წლის ავტომობილის შემთხვევაში ტარიფის 87.5-პროცენტთან ზრდას გულისხმობს) პირდაპირ წინააღმდეგობაში მოდის ხელისუფლების მიერ გაცხადებულ მიზანთან - ავტოპარკის გაახალგაზრდავების წახალისებასთან დაკავშირებით. ალოგიკურია მტკიცება, თითქმის ეკოლოგიურად ყველაზე სუფთა და უსაფრთხოების თანამედროვე სისტემებით აღჭურვილი ავტომობილების განბაჟების გაძვირება ხელს უწყობს პარკის განახლებას. ნებისმიერი ფინანსური ბარიერის დაწესება „ახალგაზრდა“ ავტომობილების სეგმენტში წარმოადგენს არა წახალისებას, არამედ განახლების პროცესის შეფერხებას და დამატებით ფისკალურ ტვირთს იმ მოქალაქეებისთვის, რომლებიც ცდილობენ მოძველებული ტრანსპორტი შედარებით ახალი მოდელებით ჩაანაცვლონ.

ტრანსპორტის იმპორტისთვის, აღნიშნული ცვლილება „ახალგაზრდა“ ავტომობილებს საშუალო ფენისთვის ნაკლებად ხელმისაწვდომს ხდის. შესაბამისად, 0 - დან 6 წლამდე კატეგორიაში ტარიფების შენარჩუნება არის ერთადერთი გზა, რათა სახელმწიფომ რეალურად დაუჭიროს მხარი ეკოლოგიურად უსაფრთხო ტრანსპორტის იმპორტს და არ გადააქციოს დეკლარირებული „მწვანე პოლიტიკა“ ბიუჯეტის შევსების დამატებით წყაროდ მოსახლეობის ხარჯზე.

ფინანსური გავლენა ბიუჯეტზე: ალტერნატიული წინადადების გათვალისწინება არ გამოიწვევს მიმდინარე წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის ხარჯვითი ნაწილის ზრდას ან საშემოსავლო ნაწილის ცვლილებას. წარმოდგენილი ალტერნატიული წინადადება სრულად შეესაბამება „საქართველოს 2026 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრულ პარამეტრებსა და ასიგნებების ფარგლებს.

ალტერნატიული წინადადების პროექტის ავტორი:

საპარლამენტო ფრაქცია „საქართველოსთვის“.

ალტერნატიული წინადადების პროექტის ინიციატორი :

ფრაქცია „საქართველოსთვის“ .