განმარტებითი ბარათი
საქართველოს კანონის პროექტზე
„საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში
ცვლილების შეტანის შესახებ“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

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

„საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლი აწესებს საავტომობილო გზებზე, გზისპირა ზონებში გზების მფლობელთან შეუთანხმებლად საქმიანობის განხორციელების აკრძალვას.

ზემოაღნიშნული დანაწესის გათვალისწინებით, საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - საავტომობილო გზების დეპარტამენტი (შემდგომში - დეპარტამენტი) ითანხმებს (გასცემს ტექნიკურ პირობებს) ან/და გარკვეულ შემთხვევებში უარს ამბობს, დეპარტამენტის ბალანსზე არსებულ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მიმდებარედ გზისპირა ზონებში (გზის ღერძიდან 100 ან/და კანონით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, 200 მეტრში) საქმიანობას (რაც ასევე გათვალისწინებულია „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონით).

მიუხედავად საკანონმდებლო დანაწესისა სახეზეა:

- შეუთანხმებელი სამშენებლო საქმიანობა;
- დეპარტამენტთან შეთანხმების პირობების დარღვევა (მათ შორის, დასაშვები მანძილის/ზოლის დარღვევა, დეპარტამენტის ტექნიკური პირობების გარეშე);
- საგზაო ინფრასტრუქტურაზე ზიანის მიყენება;
- გზითმოსარგებლეთა უსაფრთხოების რისკების ზრდა;
- დემონტაჟის და აღდგენის ხარჯების დაკისრების მოქნილი მექანიზმის არარსებობა.

აღნიშნულის შედეგად საავტომობილო გზებისა და მიმდებარე ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა უარესდება, რაც ზრდის საავტომობილო გზის მოსარგებლეთა უსაფრთხოების რისკებს და სახელმწიფო ხარჯებს. არსებული რეგულირება არ არის საკმარისი, ვინაიდან დღევანდელი სამართლებრივი რეჟიმი არ უზრუნველყოფს კონკრეტულ სანქციებს გზისპირა ზოლებში შეუთანხმებელი მშენებლობისთვის, ადმინისტრაციული წარმოების უფლების განსაზღვრულ სქემას დეპარტამენტისთვის, დემონტაჟისა და აღდგენის ხარჯების ეფექტიან ანაზღაურებას, დარღვევის განმეორების შემთხვევაში გამკაცრებულ სანქციებს.

კანონპროექტი მიზნად ისახავს გზისპირა ზოლებში უკანონო მშენებლობის პრევენციას, სახელმწიფო ინტერესების დაცვას, საგზაო ინფრასტრუქტურისა და გზითმოსარგებლეთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფას. ამასთანავე, დამატებით პრობლემას წარმოადგენს გზის/მისი შემადგენელი ნაწილის გაჭუჭყიანება და დანაგვიანება, რამაც აგრეთვე შესაძლებელია გამოიწვიოს მნიშვნელოვანი ზიანი.

განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია აღნიშნული საკითხი იურიდიული პირების მხრიდან. ვინაიდან, მათ მიერ მიყენებული ზიანი დიდია, ხოლო პრევენციის მექანიზმი არ არსებობს.

დღის წესრიგში დგას სამართლებრივი პროცედურების გაჭიანურების საკითხი და საჭიროებს ეფექტური, მოქნილი მექანიზმის შექმნას.

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

მიუხედავად იმისა, რომ „საავტომობილო გზების შესახებ“ კანონის 22-ე მუხლი ადგენს შეთანხმების ვალდებულებას, მოქმედი კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს შესაბამის სანქციებს ამ ვალდებულების დარღვევისთვის.

დღევანდელი სამართლებრივი რეჟიმი არ უზრუნველყოფს კონკრეტულ სანქციებს გზისპირა ზოლებში შეუთანხმებელი მშენებლობისთვის, ადმინისტრაციული წარმოების უფლების განსაზღვრულ სქემას დეპარტამენტისთვის, დემონტაჟისა და აღდგენის ხარჯების ეფექტიან დაკისრებას და დარღვევის განმეორების შემთხვევაში გამკაცრებულ სანქციებს. აგრეთვე, მნიშვნელოვანია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს განესაზღვროს მის მართვაში არსებული საავტომობილო გზის/მისი შემადგენელი ნაწილის გაჭუჭყიანების და დანაგვიანების შემთხვევებზე რეაგირების უფლებამოსილება. შესაბამისად, აღნიშნული პრობლემების მოგვარების მიზნით, აუცილებელია შესაბამისი ცვლილებების შეტანა საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექში.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის მიღებით მოსალოდნელი შედეგებია:

- საავტომობილო გზების მიმდებარე ზოლებში („საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლით განსაზღვრული) შეუთანხმებელი და/ან შეთანხმების პირობების დარღვევით სამშენებლო საქმიანობისთვის პასუხისმგებლობის ზომის დაწესება/შემოღება
- დარღვევის განმეორების შემთხვევებში ჯარიმების გამკაცრება;
- დემონტაჟის და აღდგენის ხარჯების დაკისრება;
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტის უფლებამოსილების განსაზღვრა ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში;
- საგზაო ინფრასტრუქტურის დაზიანების შემთხვევაში უფრო მკაცრი ჯარიმის დაწესებას;
- საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებული საავტომობილო გზის/მისი შემადგენელი ნაწილის გაჭუჭყიანების/დანაგვიანების ნაწილში კონტროლის გაძლიერება. კერძოდ, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველ ნაწილთან მიმართებით, ემატება როგორც დამჯარიმებელი ორგანო, რაც ხელს შეუწყობს და დაეხმარება სამართალდარღვევების გამოვლენას, კონტროლსა და აღსრულებას, რაც მთლიანობაში გააძლიერებს სამართალდარღვევების პრევენციასა და მასზე რეაგირებას.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

კანონპროექტი ითვალისწინებს ცვლილებების შეტანას საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში და მიზნად ისახავს დეპარტამენტის ადმინისტრაციული იურისდიქციისა და სამართალდარღვევებზე რეაგირების მექანიზმების ჩამოყალიბებას.

კოდექსის 134-ე მუხლის პირველ ნაწილთან მიმართებით დამჯარიმებელ ორგანოდ განისაზღვრება აგრეთვე საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. კერძოდ, დეპარტამენტი უფლებამოსილი ხდება განიხილოს სამართალდარღვევათა საქმეები, დააკისროს ადმინისტრაციული სახდელი და გასცეს სააღსრულებო ფურცელი იმ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებზე, რომლებიც გათვალისწინებულია კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილით (გზის საფრის გაჭუჭყიანების, გზის სავალ ნაწილზე, ტროტუარზე ან გვერდულაზე სამშენებლო ან სხვა მასალის დაყრის ნაწილში, რომელიც ჩადენილია საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზაზე ან/და მის შემადგენელ ნაწილზე).

კოდექსის 194¹ მუხლის შემდეგ ემატება ახალი 194² მუხლი, რომელიც აწესებს პასუხისმგებლობას საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან, მის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზებზე, „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლის პირველი ან მე-4 პუნქტებით გათვალისწინებულ გზისპირა ზონებში, შეუთანხმებლად ან/და შეთანხმების პირობების დარღვევით ნებისმიერი სამშენებლო საქმიანობის განხორციელებისას, ნაგებობის განთავსებისას. პირველ ეტაპზე აღნიშნული გამოიწვევს ფიზიკური პირის ან იურიდიული პირის გაფრთხილებას. იმავდროულად, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის უფლებამოსილი პირი სამართალდამრღვევს გაფრთხილებისთანავე აძლევს მითითებას და განუსაზღვრავს გონივრულ ვადას - არაუმეტეს 1 (ერთი) თვისა, შეუთანხმებელი ან/და შეთანხმების პირობების დარღვევით განხორციელებული/მიმდინარე სამშენებლო საქმიანობის, ნაგებობის განთავსების შეწყვეტასთან ან/და პირვანდელ მდგომარეობაში მოყვანასთან/დემონტაჟთან დაკავშირებით. ამ მითითების შეუსრულებლობა დადგენილ ვადაში გამოიწვევს ფიზიკური პირის დაჯარიმებას - 500 ლარის ოდენობით, ხოლო იურიდიული პირის დაჯარიმებას – 2 000 ლარის ოდენობით. აღსანიშნავია, რომ უფრო მკაცრია პასუხისმგებლობა როდესაც ამას ჩაიდენს უკვე ადმინისტრაციულსახდელდადებული პირი. აღნიშნული გამოიწვევს ფიზიკური პირის დაჯარიმებას - 1 500 ლარის ოდენობით, ხოლო იურიდიული პირის დაჯარიმებას – 6 000 ლარის ოდენობით.

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია ცალკე დაწესდეს პასუხისმგებლობა იმ შემთხვევაში, როდესაც ქმედებას შედეგად მოჰყვა საავტომობილო გზის ან/და მისი შემადგენელი ნაწილის დაზიანება. პირველ ჯერზე მსგავსი ქმედება გამოიწვევს ფიზიკური პირის დაჯარიმებას - 1 500 ლარის ოდენობით, ხოლო იურიდიული პირის დაჯარიმებას – 50 000 ლარის ოდენობით, ხოლო ადმინისტრაციულსახდელდადებული პირის მიერ იმავე ქმედების ჩადენა გამოიწვევს ფიზიკური პირის დაჯარიმებას - 3 000 ლარის ოდენობით, ხოლო იურიდიული პირის დაჯარიმებას - 100 000 ლარის ოდენობით.

დამატებით განისაზღვრება, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი უფლებამოსილია სამართალდამრღვევისთვის განსაზღვრული ვადის გასვლისთანავე დაიწყოს შეუთანხმებლად ან/და შეთანხმების პირობების დარღვევით განხორციელებული სამშენებლო საქმიანობის, ნაგებობის განთავსების შედეგის დემონტაჟის პროცედურები საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს შესაბამისი ტერიტორიული ორგანოს წარმომადგენლის თანდასწრებით და საჭიროების შემთხვევაში, აღდგენითი/სარეაბილიტაციო სამუშაოები. შეუთანხმებელი ან/და შეთანხმების პირობების დარღვევით განხორციელებული სამშენებლო

საქმიანობიდან, ნაგებობის განთავსებიდან, გამომდინარე ზიანის ანაზღაურება (მათ შორის, აღდგენითი/სარეაბილიტაციო სამუშაოების ღირებულება) ან/და დემონტაჟის ხარჯები (ზიანი) დაეკისრება შენობა-ნაგებობის ან/და სამშენებლო მიწის ნაკვეთის მესაკუთრეს ან მოსარგებლეს – თუ ვერ დგინდება მშენებლობის განმახორციელებელი/ნაგებობის განთავსების განმახორციელებელი პირი.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, კანონპროექტი ადგენს ახალ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევას საგზაო ინფრასტრუქტურის დაცვის სფეროში, განსაზღვრავს დიფერენცირებულ სანქციებს, ქმნის დემონტაჟის სამართლებრივ მექანიზმს, ანიჭებს დეპარტამენტს ადმინისტრაციული იურისდიქციის განხორციელების უფლებამოსილებას, უზრუნველყოფს საგზაო ინფრასტრუქტურის დაცვის, გზის უსაფრთხოების და სახელმწიფო ქონების ინტერესების ეფექტიან სამართლებრივ დაცვას, აძლიერებს კონტროლს გზის/მისი შემადგენელი ნაწილის გაჭუჭყიანებასთან/დანაგვიანებასთან მიმართებით.

პარალელურად, ამავე პროექტით გათვალისწინებულია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შესაბამის/პასუხისმგებელ პირთა უფლებამოსილებები, საქართველოს ინფრასტრუქტურის მინისტრის მიერ მისაღები ნორმატიული აქტები, სამართალდარღვევის ოქმისა და დადგენილების შედგენის/მიღების საკითხები, გასაჩივრების საკითხი, სამართალდამრღვევისთვის დოკუმენტის/შეტყობინების ჩაბარების წესი და სხვ. ამასთან, პროექტი ადგენს რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საშტატო რიცხოვნობა შესაძლებელია აჭარბებდეს „საქართველოს 2026 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტის შესახებ“ საქართველოს კანონით მისთვის დამტკიცებულ საშტატო რიცხოვნობას.

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

ასეთი არ არსებობს.

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

კანონპროექტის ძალაში შესვლა გათვალისწინებულია საკანონმდებლო პაკეტის ძირითადი კანონპროექტის („საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონის პროექტი) ძალაში შესვლის თარიღის მიხედვით - გამოქვეყნებიდან 90-ე დღეს. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

აღნიშნული ვადის განსაზღვრა განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ კანონპროექტი ითვალისწინებს ახალი ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის შემოღებას, ადმინისტრაციული იურისდიქციის გაფართოებას და შესაბამისი უფლებამოსილებების მინიჭებას საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებისთვის - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის.

კანონის ეფექტიანი და სამართლებრივად გამართული ამოქმედებისათვის აუცილებელია:

- საქართველოს ინფრასტრუქტურის მინისტრის შესაბამისი ნორმატიული აქტების მიღება;

- ადმინისტრაციული წარმოების პროცესის ორგანიზაციული უზრუნველყოფა;

- უფლებამოსილი პირების განსაზღვრა და გადამზადება;

- სპეციალური აღჭურვილობისა და ადმინისტრაციული რესურსების მობილიზება;

- შიდა ინსტრუქციებისა და სამუშაო პროცედურების დამტკიცება;

- საინფორმაციო და ტექნიკური სისტემების (მათ შორის, ელექტრონული დადგენილების გამოცემის მექანიზმის) მზადყოფნის უზრუნველყოფა.

90-დღიანი ვადა უზრუნველყოფს კანონით განსაზღვრული ახალი სამართლებრივი რეგულაციების პრაქტიკულ დანერგვას.

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

გამომდინარე იქიდან, რომ საკანონმდებლო პაკეტში შემავალი კანონპროექტები სხვადასხვა ტიპის ღონისძიებების განხორციელებასთანაა დაკავშირებული, მნიშვნელოვანია თითოეული მათგანი დაჩქარებული წესით იქნეს მიღებული. კერძოდ, საჭიროა დროულად ამოქმედდეს სამართალდარღვევებთან დაკავშირებით წარმოდგენილი რეგულაციები, რათა მოკლე ვადებში დაკომპლექტდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტში ახალი სამსახური და საკანონმდებლო პაკეტით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებზე დაიწყოს სათანადო რეაგირება. ახალი სამსახურის ჩამოყალიბება დაკავშირებულია დროსთან და საჭიროებს აქტივობას არაერთი მიმართულებით, შესაბამისად, რაც უფრო მალე ამოქმედდება კანონპროექტები, მით უფრო, სწრაფად დაიწყება სამსახურის დასაკომპლექტებლად სათანადო ღონისძიებების გატარება. გარდა აღნიშნულისა, საკანონმდებლო პაკეტი ითვალისწინებს კერძო სამართლის იურიდიული პირის შექმნას, რომელიც განახორციელებს საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვას. მსგავსი კომპანიის ჩამოსაყალიბებლად საჭიროა გაიმართოს ინფრასტრუქტურა, შეძენილ იქნას ტექნიკა, დაკომპლექტდეს ადამიანური რესურსი, რაც თავის მხრივ, დიდ დროს მოითხოვს. ხსენებული ღონისძიებების დროული განხორციელება კრიტიკულად მნიშვნელოვანია, რათა სწრაფად დაიწყოს კომპანიამ მოვლა-შენახვის ვალდებულება, მით უფრო, დაიწყოს ოპერირება მიმდინარე წლის ზამთრის პერიოდამდე.

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 ხარჯების დაფინანსების წყაროს 2026-2029 წლებში წარმოადგენს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროსთვისა და სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის გამოყოფილი ასიგნებები.

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

პირდაპირი ფინანსური ეფექტი - ადმინისტრაციული სანქციებიდან მიღებული შემოსავალი

ა) გზის საფარის გაჭუჭყიანება და სამშენებლო ან სხვა მასალის დაყრა (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილი)

სავარაუდო მინიმალური სცენარი: საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გამოვლენილი დარღვევების რაოდენობა 1000 შემთხვევა წელიწადში.

აღნიშნული შეფასება ეფუძნება საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებული საავტომობილო გზების ქსელის მასშტაბს (დაახლოებით 6 000 კმ) და იმ გარემოებას, რომ კანონპროექტით დეპარტამენტს ენიჭება აღნიშნული სამართალდარღვევის გამოვლენისა და ადმინისტრაციული რეაგირების განხორციელების უფლებამოსილება.

საშუალო ჯარიმის ოდენობის გათვალისწინებით, სავარაუდო წლიური შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 500 000 ლარს.

განმეორებითი სამართალდარღვევების (სავარაუდოდ დაახლოებით 20%) გათვალისწინებით, დამატებითი შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 200 000 ლარს.

ჯამურად, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილით (გზის საფარის გაჭუჭყიანებისა და გზის სავალ ნაწილზე, ტროტუარზე ან გვერდულაზე სამშენებლო ან სხვა მასალის დაყრის ნაწილში) გათვალისწინებული სამართალდარღვევებიდან მიღებული სავარაუდო წლიური შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 700 000 ლარს.

ბ) დეპარტამენტთან შეუთანხმებელი სამშენებლო საქმიანობა (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 194² მუხლი)

წინამდებარე პროექტით პირველად დგინდება რეაგირების მექანიზმი „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლის პირველი ან მე-4 პუნქტებით გათვალისწინებული ვალდებულების შეუსრულებლობისთვის. პროექტის მიხედვით, აღნიშნული გამოიწვევს ადმინისტრაციულ პასუხისმგებლობას, შესაბამისად ქვემოთ მოყვანილი შეფასება ეფუძნება იმ გარემოებას, რომ კანონპროექტით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს ენიჭება სამართალდარღვევების უშუალო გამოვლენისა და აღსრულების ეფექტიანი მექანიზმები.

საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელის (დაახლოებით 6 000 კმ) მასშტაბის გათვალისწინებით, გამოყენებულია დაბალი ინტენსივობის სცენარი, რომლის მიხედვითაც წელიწადში გამოვლინდება დაახლოებით 300 სამართალდარღვევა.

სამართალდარღვევები სავარაუდოდ ნაწილდება შემდეგ კატეგორიებად:

50% - გაფრთხილება (ფინანსური ეფექტი - 0);
25% - გაფრთხილებისას განსაზღვრული მითითების შეუსრულებლობა;
15% - განმეორებითი სამართალდარღვევა;
7% - ინფრასტრუქტურის დაზიანებით გამოწვეული სამართალდარღვევა;
3% - ინფრასტრუქტურის დაზიანების განმეორებითი შემთხვევა.

საშუალო გათვლით ფიზიკური პირების მიერ გადახდილი ჯარიმები შეადგენს დაახლოებით 300 000 ლარს; იურიდიული პირების მიერ გადახდილი ჯარიმები შეადგენს დაახლოებით 900 000 ლარს.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 194[2] მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებიდან მიღებული სავარაუდო წლიური შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 1 200 000 ლარს.

ფინანსური ანალიზის მეთოდოლოგია

ფინანსური შეფასება განხორციელდა კონსერვატიული პროგნოზის[1] პრინციპით და ეფუძნება ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების სავარაუდო სიხშირის შეფასებას, არსებული ადმინისტრაციული პრაქტიკის ანალოგიას და საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელის მასშტაბის გათვალისწინებას.

ანალიზი განხორციელდა დაახლოებით 6 000 კმ საავტომობილო გზის ქსელის არსებობის პირობებში.

ფინანსური შეფასება მოიცავს ორი ტიპის ეფექტს:

1. პირდაპირ ფინანსურ ეფექტს - ადმინისტრაციული ჯარიმებიდან მიღებულ შემოსავალს.
2. არაპირდაპირ ფინანსურ ეფექტს - სახელმწიფო ბიუჯეტიდან დასაფინანსებელი აღდგენითი და დემონტაჟის ხარჯების შემცირებას.

გზის საფარის გაჭუჭყიანება და სამშენებლო ან სხვა მასალის დაყრა (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილი)

გათვლები ეფუძნება კონსერვატიულ შეფასებას, რომლის მიხედვითაც, საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელზე (დაახლოებით 6 000 კმ) წელიწადში გამოვლინდება დაახლოებით 1000 სამართალდარღვევა.

აღნიშნული რაოდენობა განსაზღვრულია მინიმალური სცენარის საფუძველზე და ითვალისწინებს იმ გარემოებას, რომ კანონპროექტით საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებულ სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებას -

[1] კონსერვატიული პროგნოზი გულისხმობს ფინანსური შედეგების შეფასებას ფრთხილი, მინიმალური სცენარის გამოყენებით, რათა თავიდან იქნეს აცილებული მოსალოდნელი შემოსავლების გადაჭარბებული შეფასება.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს ენიჭება აღნიშნული სამართალდარღვევის გამოვლენისა და ადმინისტრაციული რეაგირების განხორციელების უფლებამოსილება.

საშუალო ჯარიმის ოდენობის (500 ლარი) გათვალისწინებით, სავარაუდო წლიური შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 500 000 ლარს.

განმეორებითი სამართალდარღვევების სავარაუდო წილი შეფასებულია დაახლოებით 20%-ად, რაც შეადგენს დაახლოებით 200 შემთხვევას. 200 × 1000 ლარი = 200 000 ლარი. შესაბამისად, აღნიშნული მუხლიდან მიღებული სავარაუდო წლიური შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 700 000 ლარს.

შეუთანხმებელი სამშენებლო საქმიანობა (მუხლი 194²)

ანალიზში გამოყენებულია დაბალი ინტენსივობის სცენარი, რომლის მიხედვითაც, წელიწადში გამოვლინდება დაახლოებით 300 სამართალდარღვევა.

შემთხვევები სავარაუდოდ ნაწილდება შემდეგ კატეგორიებად:

- გაფრთხილება;
- გაფრთხილების მითითების შეუსრულებლობა;
- განმეორებითი სამართალდარღვევა;
- ინფრასტრუქტურის დაზიანება;
- ინფრასტრუქტურის დაზიანების განმეორებითი შემთხვევა.

კანონპროექტით გათვალისწინებული ჯარიმების დიაპაზონი მერყეობს 500 ლარიდან 100 000 ლარამდე, სამართალდარღვევის სიმძიმის მიხედვით. საშუალო გათვლით:

- ფიზიკური პირების მიერ გადახდილი ჯარიმები დაახლოებით 300 000 ლარი;
- იურიდიული პირების მიერ გადახდილი ჯარიმები დაახლოებით 900 000 ლარი.

ჯამური სავარაუდო შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 1 200 000 ლარს ყოველ წლიურად.

ამასთანავე, პროექტით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევაზე რეაგირების მიზნით საჭირო ხდება ახალი სამსახურის დაკომპლექტება საავტომობილო გზების დეპარტამენტში. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ხსენებულ სამსახურში დასაქმებული პირები იქნებიან გადასახადის გადამხდელები და დაიბეგრებიან, შესაბამისად სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე გავლენას იქონიებს აღნიშნული პირების მიერ გადახდილი საშემოსავლო გადასახადი ამავე განმარტებითი ბარათით გათვალისწინებული სავარაუდო სახელფასო ფონდის 20%-ის ოდენობით.

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

კანონპროექტის განხორციელება დაკავშირებულია საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სისტემაში ადმინისტრაციული კონტროლის მექანიზმის გაძლიერებასთან.

ადმინისტრაციული დანახარჯები მოიცავს ადამიანური რესურსის უზრუნველყოფას, მონიტორინგისა და ინსპექტირების განხორციელებას, ასევე სპეციალური აღჭურვილობის გამოყენებას.

სავარაუდო ხარჯები მოიცავს: ახალი სამსახურის დაკომპლექტება - 25 თანამშრომელი; საშუალო თვიური სახელფასო ფონდი - დაახლოებით 120 000 ლარი, საწვავის ხარჯი დაახლოებით 300 000 ლარი წელიწადში, მოვლა-შენახვის ხარჯი დაახლოებით 350 000 ლარი წელიწადში, აღჭურვილობა დაახლოებით 50 000 ლარი.

აღნიშნული რესურსი აუცილებელია საავტომობილო გზების ქსელზე (დაახლოებით 6 000 კმ) ეფექტიანი ადმინისტრაციული კონტროლის, სამართალდარღვევების გამოვლენისა და ადმინისტრაციული წარმოების განხორციელებისთვის.

არაპირდაპირი ფინანსური ეფექტი

კანონპროექტის მნიშვნელოვანი ფინანსური შედეგია სახელმწიფო ბიუჯეტის ხარჯების შემცირება, რადგან დემონტაჟისა და ინფრასტრუქტურის აღდგენის ხარჯები დაეკისრება სამართალდამრღვევს.

საშუალო შეფასებით ერთ შემთხვევაზე აღდგენის ხარჯი შეადგენს 20 000 - 50 000 ლარს.

თუ წელიწადში გამოვლინდება 10 - 15 მძიმე შემთხვევა, სახელმწიფო ბიუჯეტის სავარაუდო დაზოგვა შეადგენს დაახლოებით 400 000 - 700 000 ლარს.

ამასთან, ხსენებული სამსახურის შექმნა და დაკომპლექტება დაგეგმილია კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ, მიმდინარე წელსვე, შესაბამისად, ზემოხსენებული ხარჯების გაწევის საჭიროება დადგება და ხარჯების გაწევა დაიწყება სამსახურის შექმნისთანავე. აგრეთვე, დასაქმებული პირების ხელფასიდან გათვალისწინებული იქნება საპენსიო შენატანი „დაგროვებითი პენსიის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული წესით (დასაქმებულის, დამსაქმებლისა და სახელმწიფოს ნაწილში).

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 მიღება არ ითვალისწინებს სახელმწიფოს მიერ ახალი ფინანსური ვალდებულებების აღებას.

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 მოქმედება ვრცელდება იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე, რომლებიც:

- საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზებზე ახორციელებენ საქმიანობას;

- ახდენენ გზის/მისი შემადგენელი ნაწილის გაჭუჭყიანებას/დანაგვიანებას;

- დეპარტამენტთან შეუთანხმებლად ან/და შეთანხმების პირობების დარღვევით ახორციელებენ სამშენებლო საქმიანობას, მათ შორის გზისპირა ზონებში.

კანონპროექტით განსაზღვრული ფინანსური შედეგები ატარებს სანქციის სახეს ადმინისტრაციული ჯარიმების დაკისრების სახით. აგრეთვე, შეიცავს ზიანის კომპონენტს დემონტაჟისა და აღდგენითი/სარეაბილიტაციო სამუშაოების ღირებულების ანაზღაურების ვალდებულების სახით და ატარებს პრევენციულ ხასიათს - დარღვევის თავიდან აცილების სტიმულის შექმნის გზით.

ფიზიკურ პირებზე გავლენა

ფიზიკური პირებისათვის ფინანსური შედეგი დადგება მხოლოდ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ჩადენის შემთხვევაში და გამოიხატება:

- 500 ლარიდან 3000 ლარამდე ოდენობის ჯარიმით (დარღვევის მიხედვით);

- ინფრასტრუქტურის დაზიანების შემთხვევაში - შესაბამისი ჯარიმითა და ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებით;

- საჭიროების შემთხვევაში, დემონტაჟისა და აღდგენითი სამუშაოების ხარჯების ანაზღაურებით.

კანონპროექტი არ აწესებს დამატებით ხარჯებს იმ ფიზიკურ პირებზე, რომლებიც კანონმდებლობის მოთხოვნებს იცავენ.

გავლენის მიმართულება იურიდიულ პირებზე

იურიდიული პირებისათვის ფინანსური შედეგი ასევე დაკავშირებულია მხოლოდ სამართალდარღვევის ჩადენასთან და მოიცავს: 1 000 ლარიდან 100 000 ლარამდე ოდენობის ჯარიმას (დარღვევის მიხედვით), მათ შორის, ინფრასტრუქტურის დაზიანების შემთხვევაში - 50 000 ლარიდან 100 000 ლარამდე ჯარიმას. აგრეთვე, დემონტაჟისა და აღდგენითი/სარეაბილიტაციო სამუშაოების ღირებულების ანაზღაურების ვალდებულებას.

აღნიშნული რეგულაცია განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სამშენებლო სექტორისათვის, რადგან იგი ამკაცრებს გზისპირა ზონებში საქმიანობის სამართლებრივ კონტროლს და ზრდის შესაბამისობის მნიშვნელობას.

საერთო შეფასება

კანონპროექტი არ აწესებს ზოგად საგადასახადო ან სავალდებულო ხარჯებს ბიზნესის ან მოსახლეობისათვის. ფინანსური შედეგები დგება მხოლოდ სამართალდარღვევის შემთხვევაში და მიზნად ისახავს:

- საგზაო ინფრასტრუქტურის დაცვას;

- სახელმწიფო ქონების დაზიანების პრევენციას;

- სამართლიანი პასუხისმგებლობის დაკისრებას დამრღვევზე.

საშუალოვადიან პერიოდში მოსალოდნელია, რომ რეგულაციის ამოქმედება ხელს შეუწყობს სამართალდარღვევების შემცირებას, რაც თავის მხრივ შეამცირებს პირთა ფინანსურ რისკებს.

ამასთან, პროექტი იქონიებს ფინანსურ გავლენას იმ პირებზე, რომლებიც დასაქმდებიან საავტომობილო გზების დეპარტამენტში შექმნილ სამსახურში (შრომის ანაზღაურების ნაწილში, რომელიც თავის მხრივ დაკავშირებულია საშემოსავლო გადასახადის გადახდასთან და საპენსიო შენატანთან).

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.

შესაბამისად, კანონპროექტი არ ქმნის ზოგად საგადასახადო ან რეგულარულ ფულად ვალდებულებას ფიზიკური ან იურიდიული პირებისთვის, ჯარიმის გადახდის ვალდებულება წარმოიშობა მხოლოდ სამართალდარღვევის ფაქტის დადგენის შემთხვევაში და ჯარიმის ოდენობა განსაზღვრულია ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში და დიფერენცირებულია დარღვევის სიმძიმისა და განმეორებითობის მიხედვით.

ჯარიმებიდან მიღებული თანხები ჩაირიცხება სახელმწიფო ბიუჯეტში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

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

კანონპროექტის მიღება არ იქონიებს ზეგავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

ბ[2]) 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, კანონპროექტი არ უკავშირდება რომელიმე ხელშეკრულებას/შეთანხმებას.

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, 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 ინფრასტრუქტურის სამინისტრო და საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს მთავრობა.