

განმარტებითი ბარათი
საქართველოს კანონის პროექტზე
„ნარჩენების მართვის კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

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

ნარჩენების მართვის კოდექსი ადგენს ადმინისტრაციულ პასუხისმგებლობას გარემოს დანაგვიანებისა და ნარჩენების არასწორი მართვისათვის.

პრაქტიკაში ხშირია საავტომობილო გზების დანაგვიანება სატრანსპორტო საშუალებებიდან, ნარჩენების განთავსება გზის სავალ ნაწილზე, გვერდულსა და გზისპირა ზოლებში, როდესაც სამართალდარღვევა ჩადენილია საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზებზე ან/და მის შემადგენელ ნაწილებზე და სამართალდარღვევების დაფიქსირების მიუხედავად, მათი დროული და ეფექტიანი რეაგირება რთულია, სხვადასხვა ადმინისტრაციულ ორგანოს შორის კომპეტენციის განუსაზღვრელობის გამო.

აღნიშნული გარემოებები იწვევს საგზაო ინფრასტრუქტურის დაზინძურებას, გზითმოსარგებლეთა უსაფრთხოების რისკებისა და სახელმწიფო ხარჯების გაზრდას (დასუფთავება/რეაბილიტაცია).

კანონპროექტის მიღება აუცილებელია იმისათვის, რომ განისაზღვროს დეპარტამენტის უფლებამოსილება სამართალდარღვევების გამოვლენისა და რეაგირების ნაწილში, უზრუნველყოფილ იქნეს სამართალდარღვევებზე სწრაფი და ეფექტიანი რეაგირება, შემცირდეს გარემოს დაზინძურება საავტომობილო გზებზე და გაიზარდოს რეგულაციის პრევენციული ეფექტი.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში განსახორციელებელი ცვლილებებით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მიენიჭება უფლებამოსილება - მის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზებზე განხორციელოს დაჯარიმება. აქედან გამომდინარე, საჭირო გახდა შესაბამისი ცვლილებების განხორციელება ნარჩენების მართვის კოდექსშიც.

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

ზემოაღნიშნული პრობლემების გადაჭრის მიზნით, აუცილებელია შესაბამისი ცვლილებების ასახვა ნარჩენების მართვის კოდექსში.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის მიღებით მოსალოდნელია საავტომობილო გზებზე ნარჩენების განთავსების პრევენცია, სამართალდარღვევების გამოვლენის მაჩვენებლის ზრდა, დეპარტამენტის უფლებამოსილების გაფართოება ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში და სახელმწიფო ხარჯების შემცირება.

გასათვალისწინებელია, რომ მოცემულ შემთხვევაში არ ხდება ახალ სამართალდარღვევათა შემოღება, არამედ არსებულ სამართალდარღვევებზე რეაგირების უფლებამოსილების მქონე უწყებებს ემატება საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. თუმცა, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის უფლებამოსილი თანამშრომლები ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა შესახებ ოქმებს ადგენენ იმ შემთხვევაში, როდესაც ქმედება ჩადენილია დეპარტამენტის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზაზე ან/და მის შემადგენელ ნაწილზე, თუ სამართალდარღვევა სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით იქნება ჩადენილი, აგრეთვე იმ შემთხვევაში, თუ უფლებამოსილი თანამშრომელი უშუალოდ შეესწრება (დააფიქსირებს) აღნიშნული სამართალდარღვევის ფაქტს. აღნიშნული ხელს შეუწყობს და დაეხმარება სამართალდარღვევების გამოვლენას, კონტროლსა და აღსრულებას, რაც მთლიანობაში გააძლიერებს სამართალდარღვევების პრევენციასა და მასზე რეაგირებას.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

კანონპროექტი ითვალისწინებს ნარჩენების მართვის კოდექსის 47-ე მუხლში ცვლილებების შეტანას, რომლის საფუძველზეც საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის უფლებამოსილ თანამშრომლებს ენიჭებათ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმების შედგენის უფლებამოსილება ამ კოდექსის 31-ე-34-ე მუხლებით, 37-ე და 38-ე მუხლებით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებზე, იმ შემთხვევაში, როდესაც სამართალდარღვევა ჩადენილია დეპარტამენტის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზაზე ან მის შემადგენელ ნაწილზე.

ამასთანავე, განსაზღვრულია, რომ დეპარტამენტის უფლებამოსილ თანამშრომლებს აქვთ აღნიშნული სამართალდარღვევების საქმეთა განხილვისა და ადმინისტრაციული სახდელების დადების უფლებამოსილება, როდესაც სამართალდარღვევა ჩადენილია სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით ან როდესაც უფლებამოსილი პირი უშუალოდ შეესწრება და დააფიქსირებს სამართალდარღვევის ფაქტს.

კანონპროექტით ასევე განისაზღვრება საჯარიმო ქვითრის ფორმისა და მისი შევსების, ჩაბარებისა და წარდგენის წესის დადგენის შესაძლებლობა შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოების მიერ.

შედეგად, იქმნება სამართლებრივი საფუძველი, რომელიც უზრუნველყოფს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზებზე ნარჩენების მართვის სფეროში ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების ეფექტიან გამოვლენასა და სამართლებრივ რეაგირებას.

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:

კანონპროექტის ძალაში შესვლა გათვალისწინებულია საკანონმდებლო პაკეტის ძირითადი კანონპროექტის („საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონი) ძალაში შესვლის თარიღის მიხედვით - გამოქვეყნებიდან 90-ე დღეს. აღნიშნული ვადა აუცილებელია იმისათვის, რომ მიღებულ იქნეს შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტები, უზრუნველყოფილ იქნეს ადმინისტრაციული პროცესების ორგანიზება, განხორციელდეს თანამშრომელთა გადამზადება და მომზადდეს შესაბამისი ტექნიკური და ინსტიტუციური რესურსები. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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

ვინაიდან მოთხოვნილია საკანონმდებლო პაკეტში შემავალი კანონპროექტების დაჩქარებული წესით განხილვა, აღნიშნული კანონპროექტიც მიზანშეწონილია განხილულ იქნეს დაჩქარებული წესით.

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:

კანონპროექტი იწვევს როგორც პირდაპირ, ასევე არაპირდაპირ ფინანსურ ეფექტს. პირდაპირი ეფექტი გამოიხატება ადმინისტრაციული სანქციებიდან მიღებული შემოსავლების ზრდაში, ხოლო არაპირდაპირი ეფექტი დაკავშირებულია საავტომობილო გზების დასუფთავებისა და რეაბილიტაციის ხარჯების შემცირებასთან, რაც განპირობებულია შესაბამისი ხარჯების სამართალდამრღვევზე დაკისრებით.

გამომდინარე იქიდან, რომ პროექტი არ არის დაკავშირებული ახალი სამართალდარღვევების შემოღებასთან, ამასთან, ამჟამად რამდენიმე ორგანო ახორციელებს რეაგირებას პროექტით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევებზე, სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე გავლენა წარმოდგენილ პროექტს ექნება გზების დეპარტამენტის, როგორც დამჯარიმებელი ორგანოს დამატების ნაწილში. გზების დეპარტამენტი დამატება დამჯარიმებელ ორგანოდ, თავის მხრივ, გამოიწვევს სამართალდარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისად, ჯარიმების რაოდენობის ზრდას.

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:

კანონპროექტი დაკავშირებულია საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სისტემაში ახალი სამსახურის შექმნასთან და შესაბამისად, ადმინისტრაციული კონტროლის მექანიზმის გაძლიერებასთან. ადმინისტრაციული დანახარჯები მოიცავს ადამიანური რესურსის უზრუნველყოფას, მონიტორინგისა და ინსპექტირების განხორციელებას, ასევე სპეციალური აღჭურვილობის გამოყენებას.

ადმინისტრაციული დანახარჯები: ახალი სამსახური დაკომპლექტდება 25 თანამშრომლით. საშუალო თვიური სახელფასო ფონდი შეადგენს 120 000 ლარს. დამატებითი ხარჯები მოიცავს: საწვავის ხარჯი - 300 000 ლარი წელიწადში; მოვლა-შენახვის ხარჯი - 350 000 ლარი წელიწადში; აღჭურვილობა - 50 000 ლარი. აღნიშნული რესურსი აუცილებელია ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ადმინისტრაციული წარმოების სრულფასოვანი განხორციელებისათვის, მათ შორის 6 000 კმ საავტომობილო გზის ქსელის სისტემური კონტროლის პირობებში.

ამასთან, ხსენებული სამსახურის შექმნა და დაკომპლექტება დაგეგმილია კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ, მიმდინარე წელსვე, შესაბამისად, ზემოხსენებული ხარჯების გაწევს საჭიროება დადგება და ხარჯების გაწევა დაიწყება სამსახურის შექმნისთანავე. 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 ახორციელებენ საქმიანობას ან გადაადგილდებიან საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ

საავტომობილო გზებზე ან მის შემადგენელ ნაწილებზე. ფინანსური შედეგი დადგება მხოლოდ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ჩადენის შემთხვევაში და გამოიხატება შესაბამისი ჯარიმების დაკისრებაში.

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.

ჯარიმებიდან მიღებული თანხები ჩაირიცხება სახელმწიფო ბიუჯეტში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტის მიღება არ იქონიებს ზეგავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

ბ²) 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 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 ინფრასტრუქტურის სამინისტრო და საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს მთავრობა.