

განმარტებითი ბარათი
საქართველოს კანონის პროექტზე
„საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში
ცვლილებების შეტანის თაობაზე“

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 დანაწესის, ხშირია:

- 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. განსაკუთრებით პრობლემურია აღნიშნული საკითხი იურიდიული პირების მხრიდან. ვინაიდან, მათ მიერ მიყენებული ზიანი დიდია, ხოლო პრევენციის მექანიზმი არ არსებობს. გამოწვევაა ასევე, სამართლებრივი პროცედურების გაჭიანურების საკითხი და საჭიროებს ეფექტური, მოქნილი მექანიზმის შექმნას.

გარდა აღნიშნულისა, წარმოდგენილი პროექტი ითვალისწინებს ცვლილებას, რომლის შესაბამისად, საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს შესაძლებლობა ექნება, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვის ვალდებულება სრულად ან ნაწილობრივ შეასრულოს მის მართვაში არსებული კერძო სამართლის იურიდიული პირის საშუალებით. ბოლო წლების განმავლობაში ქვეყანაში განხორციელებული მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტების შედეგად საგრძნობლად გაიზარდა გზების ტექნიკური სირთულე, მათ შორის, მრავალზოლიანი ავტომაგისტრალების, ხიდებისა და გვირაბების რაოდენობა, ასევე სატრანსპორტო ნაკადების ინტენსივობა. აღნიშნული

გარემოებები არსებითად ცვლის გზების ექსპლუატაციის ხასიათს და მოითხოვს მართვის უფრო ტექნოლოგიურ, უწყვეტ და პრევენციულ მოდელზე გადასვლას.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზის E60 გორი-არგვეთა მონაკვეთს, რომლის სიგრძე შეადგენს 105 კილომეტრს და მოიცავს 138 ხიდასა და 59 გვირაბს. აღნიშნული მონაკვეთი წარმოადგენს აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანზიტო დერეფნის ძირითად კომპონენტს და თავისი ფუნქციური დატვირთვით წარმოადგენს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის ხერხემალს, რომლის გამართული ფუნქციონირება პირდაპირ უკავშირდება ქვეყნის ეკონომიკურ აქტივობასა და სატრანზიტო პოტენციალს. არსებული მოდელი, რომელიც ეფუძნება მომსახურების მრავალ კონტრაქტორზე გადანაწილებას, უზრუნველყოფს გზების მოვლა-შენახვის პროცესის განხორციელებას, თუმცა თანამედროვე საგზაო ინფრასტრუქტურის გაზრდილი საინჟინრო გადაწყვეტების პირობებში იკვეთება ოპერაციული პროცესების უფრო კოორდინირებული და ინტეგრირებული მართვის საჭიროება. მიუხედავად მნიშვნელოვანი ფინანსური რესურსების მობილიზებისა, არსებული მოდელი სრულად ვერ პასუხობს თანამედროვე საგზაო ინფრასტრუქტურის მართვის მოთხოვნებს და საჭიროებს სისტემურ გაუმჯობესებას.

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

გამომდინარე იქიდან, რომ დღეისათვის არ არის გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის ზომები „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლში ასახული ვალდებულების შეუსრულებლობისთვის/დარღვევისთვის, აუცილებელია შესაბამისი სამართლებრივი საფუძვლის შექმნა და ასახვა ამავე კანონში.

გარდა აღნიშნულისა, „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონი ითვალისწინებს უშუალოდ საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვალდებულებას საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვის მიმართულებით. სწორედ ამიტომ შედის ცვლილება ზემოხსენებულ კანონში და მიეთითება, რომ აღნიშნული მოვალეობა შესაძლებელია შესრულდეს კერძო სამართლის იურიდიული პირის საშუალებით.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

პროექტის მიღების შემთხვევაში, დგინდება პასუხისმგებლობის სამართლებრივი საფუძველი „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლის პირველი და მე-4 პუნქტებით გათვალისწინებული ვალდებულების შეუსრულებლობისთვის.

ამასთან, კანონპროექტის მიღების შედეგად შეიქმნება სამართლებრივი საფუძველი გზების მოვლა-შენახვის პროცესის ცენტრალიზებულად ორგანიზებისთვის და სახელმწიფო კომპანიის ფორმირებისათვის, რაც უზრუნველყოფს საგზაო ინფრასტრუქტურის მართვის სისტემურ გაუმჯობესებას.

კერძოდ, მოსალოდნელია:

- გზების მოვლა-შენახვის პროცესის ეფექტიანობის ზრდა და რესურსების ოპტიმიზაცია;
- მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება და ერთიანი სტანდარტის დანერგვა;
- პრევენციული მოვლის სისტემის განვითარება, რაც შეამცირებს გრძელვადიან ხარჯებს და გაახანგრძლივებს ინფრასტრუქტურის სიცოცხლის ციკლს;
- გზების 24-საათიანი მონიტორინგისა და ოპერატიული მართვის უზრუნველყოფა თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით;
- საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება და ავარიული რისკების შემცირება;
- ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის გამართული ფუნქციონირების უზრუნველყოფა, განსაკუთრებით საერთაშორისო მნიშვნელობის მონაკვეთებზე.

საბოლოოდ, კანონპროექტის მიღება უზრუნველყოფს გზების მოვლა-შენახვის სისტემის თანამედროვე სტანდარტებთან დაახლოებას და შექმნის უფრო მდგრად, ეფექტიან და პროგნოზირებად მოდელს.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

„საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლს ემატება მე-5 პუნქტი, რომლის თანახმად, 22-ე მუხლის პირველი და მე-4 პუნქტებით გათვალისწინებული ვალდებულების შეუსრულებლობა გამოიწვევს პასუხისმგებლობას საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით დადგენილი წესით.

ცვლილება შედის აგრეთვე, კანონის მე-9 მუხლში და ემატება მე-3 პუნქტი, რომლის თანახმად საქართველოს ინფრასტრუქტურის სამინისტროს უფლება ექნება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზები სრულად ან ნაწილის მოვლა-შენახვის მოვალეობა შეასრულოს მის მართვაში არსებული კერძო სამართლის იურიდიული პირის საშუალებით.

კანონპროექტით განსაზღვრული მიდგომა უზრუნველყოფს გზების მოვლა-შენახვის პროცესის უფრო ეფექტიან ორგანიზებას, თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების შესაძლებლობას და მომსახურების ერთიანი სტანდარტის დანერგვას. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება თანამედროვე ტექნოლოგიური სისტემების (GPS, GIS, SCADA და სხვა) დანერგვას, რაც უზრუნველყოფს გზის მდგომარეობის რეალურ დროში მონიტორინგს და ოპერატიული მართვის ეფექტიანობას.

კანონპროექტით გათვალისწინებული ცვლილების პრაქტიკული განხორციელება დაგეგმილია ეტაპობრივად, წინასწარ განსაზღვრული ოპერაციული გეგმის შესაბამისად, რაც უზრუნველყოფს პროცესის ეფექტიან მართვას და რისკების მინიმალიზაციას. აღნიშნული ეტაპობრივი მიდგომა უზრუნველყოფს კომპანიის ეფექტიან და თანმიმდევრულ ამოქმედებას, თანამედროვე სტანდარტებზე დაფუძნებული ოპერატორი სისტემის ჩამოყალიბებით.

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 მისი ოფიციალური გამოქვეყნებიდან 90-ე დღეს. 90-დღიანი ვადა უზრუნველყოფს კანონით განსაზღვრული ახალი სამართლებრივი რეგულაციების პრაქტიკულ დანერგვას, ორგანიზაციული და ტექნიკური ღონისძიებების განხორციელებას. კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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, შექმნილ 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:

პროექტით იქმნება სამართლებრივი საფუძველი და დგინდება რეაგირების მექანიზმი „სავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის 22-ე მუხლის პირველი ან მე-4 პუნქტებით გათვალისწინებული ვალდებულების შეუსრულებლობისთვის. პროექტის მიხედვით, აღნიშნული გამოიწვევს პასუხისმგებლობას საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით დადგენილი წესით, 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 194² მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებიდან მიღებული სავარაუდო წლიური შემოსავალი შეადგენს დაახლოებით 1 200 000 ლარს.

ამასთანავე, პროექტით გათვალისწინებულ სამართალდარღვევაზე რეაგირების მიზნით საჭირო ხდება ახალი სამსახურის დაკომპლექტება საავტომობილო გზების დეპარტამენტში, იმავდროულად პროექტი ითვალისწინებს გზების მოვლა-შენახვის მოვალეობის შესრულების შესაძლებლობას სამინისტროს მართვაში არსებული კერძო სამართლის იურიდიული პირის

მემწეობით. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ხსენებულ სამსახურსა და კერძო სამართლის იურიდიულ პირში 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 გამაღიერებასთან.

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. ამასთან, ხსენებული სამსახურის შექმნა და დაკომპლექტება დაგეგმილია კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ, მიმდინარე წელსვე, შესაბამისად, ზემოხსენებული ხარჯების გაწევის საჭიროება დადგება და ხარჯების გაწევა დაიწყება სამსახურის შექმნისთანავე.

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.

რაც შეეხება, სახელმწიფო კომპანიის შექმნას, აღნიშნული დაკავშირებულია მნიშვნელოვანი ფინანსური რესურსების მობილიზაციასთან, თუმცა წარმოდგენილი პროექტი უნდა შეფასდეს, როგორც გრძელვადიანი ინფრასტრუქტურული ინვესტიცია, რომლის ძირითადი ეფექტი გამოიხატება არა მხოლოდ პირდაპირ ფინანსურ შედეგებში, არამედ მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებაში, ოპერაციული ეფექტიანობის ზრდასა და საგზაო ინფრასტრუქტურის სიცოცხლის ციკლის გახანგრძლივებაში.

პროექტის ფარგლებში განსაზღვრულია საწყისი კაპიტალური ინვესტიცია (CAPEX), რომელიც შეადგენს დაახლოებით 63 მილიონ ლარს (დღგ-ს გარეშე) და მოიცავს ტექნიკური ბაზის სრულ ფორმირებას, ინფრასტრუქტურის მოწყობასა და ტექნოლოგიური სისტემების დანერგვას. აღნიშნული ინვესტიცია ძირითადად მოიცავს:

- ზამთრის მოვლა-შენახვის ტექნიკას (დაახლოებით 30.9 მლნ ლარი; 65 ერთეული);
- ზაფხულის მოვლა-შენახვის ტექნიკას (დაახლოებით 16.4 მლნ ლარი; 54 ერთეული);

- ინფრასტრუქტურის, IT სისტემებისა და საწყისი მარაგების ფორმირებას (დაახლოებით 15.6 მლნ ლარი).

საერთო ჯამში, პროექტი ითვალისწინებს 119 ერთეული თანამედროვე ტექნიკის შეძენას, რომელიც აკმაყოფილებს ევროპული სტანდარტების მოთხოვნებს უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მიმართულებით.

ოპერაციული (OPEX) ნაწილი მოიცავს კომპანიის ფუნქციონირებისათვის საჭირო მიმდინარე ხარჯებს და წლიურად შეადგენს დაახლოებით 30 მილიონ ლარს, რაც მოიცავს:

- სახელფასო ფონდს (დაახლოებით 7 მლნ ლარი, 163 თანამშრომელი);
- საწვავისა და მასალების ხარჯებს;
- ტექნიკის მოვლა-შენახვასა და ამორტიზაციას;
- ადმინისტრაციულ და სხვა ოპერაციულ ხარჯებს.

აღნიშნული ხარჯები დაფინანსდება სახელმწიფო ბიუჯეტის ფარგლებში, შესაბამისი რესურსების ოპტიმიზაციისა და გადანაწილების გზით, რაც გულისხმობს ხარჯების სტრუქტურულ გარდაქმნას არსებული მოდელის ფარგლებში.

ამასთან, წარმოდგენილი მოდელი ეფუძნება ოპერაციული პროცესების ცენტრალიზაციასა და პრევენციული მოვლის პრინციპს, რაც საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში უზრუნველყოფს ბიუჯეტის ხარჯვითი ნაწილის მეტად ეფექტიან გამოყენებას. კერძოდ, მოსალოდნელია:

- ოპერაციული პროცესების ოპტიმიზაცია და დუბლირებული ხარჯების შემცირება;
- ტექნიკური რესურსების უფრო ეფექტიანი გამოყენება;
- პრევენციული მოვლის შედეგად ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციის ხარჯების შემცირება.

პროექტის ეკონომიკური ეფექტიანობა შეფასებულია გრძელვადიან პერსპექტივაში და არსებული გათვლებით, განხორციელებული კაპიტალური ინვესტიციის ამოღება შესაძლებელია დაახლოებით 10 წლიან პერიოდში, რაც მიუთითებს მოდელის ფინანსურ მდგრადობაზე.

ამასთან, პროექტის ფინანსური ეფექტი უნდა შეფასდეს ფართო ეკონომიკური გავლენის კონტექსტშიც, რაც მოიცავს სატრანსპორტო შეფერხებების შემცირებას, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებასა და ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერებას.

შედეგად, მიუხედავად საწყის ეტაპზე კაპიტალური ინვესტიციის განხორციელებისა, კანონპროექტის რეალიზაცია უზრუნველყოფს ბიუჯეტის ხარჯვითი ნაწილის ოპტიმიზაციას.

ამასთან, ხსენებული კერძო სამართლის იურიდიული პირის შექმნა და დაკომპლექტება დაგეგმილია კანონპროექტის ამოქმედების შემდეგ, მიმდინარე წელსვე, შესაბამისად, ზემოხსენებული ხარჯების გაწევის საჭიროება დადგება და ხარჯების გაწევა დაიწყება იურიდიული პირის 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:

კანონპროექტი 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 საკვეთუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მართვაში არსებულ საავტომობილო გზებზე ახორციელებენ საქმიანობას;

- 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.

ამასთან, პროექტი იქონიებს ფინანსურ გავლენას იმ პირებზე, რომლებიც დასაქმდებიან კერძო სამართლის იურიდიულ პირში, ასევე 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.

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:

კანონპროექტის მიღება 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:

და) 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:

ამ მიმართულებით გაანალიზებულ იქნა ევროპის ქვეყნების პრაქტიკა, სადაც გზების მართვა და მოვლა-შენახვა ხორციელდება სახელმწიფოს მიერ დაფუძნებული ან კონტროლირებადი სპეციალიზებული სუბიექტების მეშვეობით. ევროპის ქვეყნების მაგალითებით თუ ვიმსჯელებთ, მიუხედავად ქვეყნების განსხვავებული მასშტაბებისა, რიგი მოდელები, მათ შორის ხორვატიისა და ესპანეთის შემთხვევაში, გარკვეულ ასპექტებში შეიძლება იყოს შედარებით უფრო ახლოს საქართველოს პირობებთან, მაშინ როდესაც სხვა ქვეყნების გამოცდილება წარმოადგენს დამატებით პრაქტიკულ საფუძველს შესაბამისი მიდგომების განსაზღვრისათვის. აღნიშნული ანალიზის საფუძველზე შეიძლება ითქვას, რომ სახელმწიფო კომპანიის შექმნა წარმოადგენს შესაძლო და გამოყენებად მოდელს გზების მართვისა და მოვლა-შენახვის ორგანიზებისათვის.

ე) კანონპროექტის ავტორი:

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

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს მთავრობა.