

**განმარტებითი ბარათი**  
**საქართველოს კანონის პროექტზე**

**„საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“**

**ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:**

**ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:**

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

კანონპროექტის მიღების მიზეზია, კანონმდებლობის დონეზე უზრუნველყოფილი იყოს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის სახელმწიფო კონტროლის ფარგლებში საკუთრებაში შენარჩუნება.

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის სახელმწიფო საკუთრებაში შენარჩუნება უზრუნველყოფს სტრატეგიულ კონტროლს ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისთვის და უსაფრთხოებისთვის მნიშვნელოვან აქტივზე. აღნიშნული ინფრასტრუქტურის სახელმწიფო საკუთრებაში ან/და სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით მოქმედი საწარმოს საკუთრებაში არსებობა ხელისუფლებას აძლევს შესაძლებლობას უზრუნველყოს თანაბარი და არადისკრიმინაციული წვდომა ინფრასტრუქტურაზე და უსაფრთხოებისა და თავსებადობის სტანდარტების დაცვა.

კანონპროექტით აღარ იქნება შესაძლებელი საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული, მოქმედი მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგის და მისი დამცავი ზონის ნუსხით განსაზღვრული მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგის გასხვისება, რომელიც წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას ან არის სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით მოქმედი საწარმოს კაპიტალში ან/და ბალანსზე რიცხული. მაგისტრალური ლიანდაგის სახელმწიფო კონტროლის ქვეშ ყოფნა იმ გარემოებით არის განპირობებული, რომ სწორედ ამ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე ხორციელდება საერთაშორისო სატვირთო და სამგზავრო სარკინიგზო მიმოსვლა საქართველოს ტერიტორიაზე და ამ მიზეზით წარმოადგენს სტრატეგიულად ყველაზე ღირებულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას. ამ ეტაპზე, მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგები და მათი დამცავი ზონები წარმოადგენს სახელმწიფო საწარმოების საკუთრებას, რითაც დღეისთვის უზრუნველყოფილია სახელმწიფო კონტროლი აღნიშნულ აქტივზე. იმისათვის, რომ არსებული მდგომარეობა იქნას შენარჩუნებული მნიშვნელოვანია საკანონმდებლო დონეზეც იყოს ასახული, რომ დაუშვებელია მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგის და მისი დამცავი ზონის მესამე პირებისთვის საკუთრებაში გადაცემა.

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

ვინაიდან სარკინიგზო კოდექსი არეგულირებს სარკინიგზო ტრანსპორტის მართვასთან დაკავშირებულ საკითხებს, ზემოაღნიშნული მიზნის მისაღწევად, აუცილებელია შესაბამისი ცვლილება იქნეს შეტანილი სარკინიგზო კოდექსში.

**ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:**

კანონპროექტის მიღების შედეგად, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ან/და სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით მოქმედი საწარმოს კაპიტალში არსებული მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგის და მისი დამცავი ზონის გასხვისება იქნება დაუშვებელი, თუმცა შესაძლებელი დარჩება შესაბამისი ქონების სახელმწიფოს 50%-ზე მეტი წილობრივი მონაწილეობით მოქმედი საწარმოს კაპიტალში შეტანა.

**ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:**

კანონპროექტის მიხედვით სარკინიგზო კოდექსის მე-6 მუხლს ემატება მე-4 ნაწილი, რომლითაც იზღუდება სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ან/და სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით მოქმედი საწარმოს კაპიტალში არსებული მოქმედი სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გასხვისება.

აგრეთვე, კოდექსის მე-2 მუხლის „33“ ქვეპუნქტში შედის ცვლილება და ნაცვლად წყვილი ლიანდაგისა მიეთითება წყვილი რელსი. კოდექსის მე-2 მუხლს ემატება „341“ ქვეპუნქტი, რომლითაც განიმარტება მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგი.

ამასთანავე, კანონპროექტით კანონის ამოქმედებიდან 6 თვის ვადაში საქართველოს მთავრობამ უნდა დაამტკიცოს მოქმედი მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგისა და მისი დამცავი ზონის ნუსხა.

**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:**

კანონი ამოქმედდება გამოქვეყნებისთანავე, ვინაიდან, მისი ამოქმედებისათვის დამატებითი პირობები ან ვადები არ არის საჭირო და მნიშვნელოვანია მისი დროული ამოქმედება. ამასთან, კანონპროექტი არ ითვალისწინებს კანონისთვის უკუძალის მინიჭებას.

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

კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვის მოთხოვნა განპირობებულია მაღალი საჯარო ინტერესითა და სახელმწიფო მნიშვნელობის სტრატეგიული ინფრასტრუქტურის – სარკინიგზო ქსელის – დაცვის აუცილებლობით. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა წარმოადგენს ქვეყნის ეკონომიკური უსაფრთხოების, სატრანზიტო ფუნქციისა და საერთაშორისო ლოგისტიკური კავშირების ერთ-ერთ ძირითად საყრდენს. აღნიშნულიდან

გამომდინარე, მნიშვნელოვანია, რომ სახელმწიფოს ჰქონდეს სრულფასოვანი სამართლებრივი მექანიზმები აღნიშნული ინფრასტრუქტურის საკუთრებაში შენარჩუნებისა და ეფექტიანი კონტროლის უზრუნველსაყოფად.

დაჩქარებული წესით განხილვა ასევე განპირობებულია იმით, რომ კანონპროექტის მიღება უზრუნველყოფს სახელმწიფო პოლიტიკის თანმიმდევრულ განხორციელებას სატრანსპორტო სექტორში, მათ შორის – კრიტიკული ინფრასტრუქტურის მართვის, უსაფრთხოების და მდგრადი განვითარების მიმართულებით.

**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 გამოიწვევს დაფინანსების საჭიროებას.

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

კანონპროექტის მიღებას შესაძლოა გავლენა ჰქონდეს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, ამასთან კანონპროექტის მიღება ზეგავლენას არ მოახდენს ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე.

კანონპროექტით განსაზღვრული მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგი და მისი დამცავი ზონა მხოლოდ „სს საქართველოს რკინიგზასა“ და „შპს მარაბდა-კარწახის რკინიგზის“ საკუთრებაშია, რომელთა 100 %-იანი წილის მფლობელია სახელმწიფო. მოქმედი კანონმდებლობით ზემოთ ხსენებულ სუბიექტებს შესაძლებლობა აქვთ გაასხვისონ აღნიშნული ინფრასტრუქტურა და მიიღონ შესაბამისი შემოსავალი. წარმოდგენილი კანონპროექტის მიხედვით, ამ საწარმოებს აღარ ექნებათ შესაძლებლობა გაასხვისონ აღნიშნული ინფრასტრუქტურა, შესაბამისად, წარმოდგენილმა პროექტმა შესაძლოა გავლენა მოახდინოს სახელმწიფო ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე. ამასთან, კანონპროექტით შესაძლებელი დარჩება ზემოთ ხსენებული ქონების სახელმწიფოს 50%-ზე მეტი წილობრივი მონაწილეობით მოქმედი საწარმოს კაპიტალში შეტანა, რაც გავლენას არ მოახდენს სახელმწიფო ბიუჯეტზე.

აღსანიშნავია, რომ მაგისტრალური სარკინიგზო ლიანდაგი და დამცავი ზონა ამ ეტაპზე არ არის გასხვისებული, თუმცა სამომავლოდ იმის უზრუნველსაყოფად, რომ აღნიშნული სტრატეგიული აქტივი დარჩეს სახელმწიფო კონტროლის ქვეშ, მნიშვნელოვანია აღნიშნულის საკანონმდებლო დონეზე ასახვა, რასაც მიზნად ისახავს წარმოდგენილი კანონპროექტი.

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

კანონპროექტის მიღება ზეგავლენას არ მოახდენს სახელმწიფო, ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკური ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის 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 ითვალისწინებს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს, აგრეთვე სახელმწიფოს ან/და მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღებ ფინანსურ ვალდებულებებს.

**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:**

კანონპროექტმა შესაძლოა ფინანსური გავლენა იქონიოს იმ პირებზე, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება.

წარმოდგენილი კანონპროექტის მიხედვით, „სს საქართველოს რკინიგზასა“ და „შპს მარაბდა-კარწახის რკინიგზას“ აღარ ექნებათ შესაძლებლობა გაასხვისონ კანონპროექტით განსაზღვრული ინფრასტრუქტურა. შესაბამისად, კანონპროექტი გავლენას მოახდენს იმ პირთა შემოსავლებზე, რომელთაც შეეძლოთ შეესყიდათ აღნიშნული ინფრასტრუქტურა.

**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 დადგენას.

**ბ<sup>1</sup>) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:**

კანონპროექტი გავლენას არ მოახდენს ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

**ბ<sup>2</sup>) 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, კანონპროექტის მიღება არ უკავშირდება რომელიმე ხელშეკრულებას/შეთანხმებას.

**გ.დ) არსებობის შემთხვევაში, ევროკავშირის ის სამართლებრივი აქტი, რომელთან დაახლოების ვალდებულებაც გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირისა 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:**

ევროპის რიგ სახელმწიფოებში, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას ან არის სახელმწიფო საწარმოს ბალანსზე. მაგალითად, დასავლეთ ევროპაში,

კერძოდ საფრანგეთსა და გერმანიაშია სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა სახელმწიფო სარკინიგზო კომპანიების საკუთრებაშია, SNCF (საფრანგეთის შემთხვევაში) და Deutsche Bahn Netz (გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის შემთხვევაში). ანალოგიური მიდგომაა იტალიასა და ესპანეთის შემთხვევაშიც და შავი ზღვის ევროპულ სახელმწიფოებშიც, რუმინეთსა და ბულგარეთში. აღნიშნული აგრეთვე უზრუნველყოფილია საკანონმდებლო დონეზეც, კერძოდ საფრანგეთის ტრანსპორტის კოდექსში არსებობს ჩანაწერი, რომლის მიხედვითაც „სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა ეკუთვნის სახელმწიფოს“. ევროპაში სწორედ აღნიშნული მიდგომა ითვლება ყველაზე ეფექტურად სტრატეგიული ინფრასტრუქტურის დასაცავად და უწყვეტი მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

**ე) კანონპროექტის ავტორი:**

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

**ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:**

საქართველოს მთავრობა.