

საავტომობილო პარკის რაციონალური ფორმირების შესახებ

ვალერიან ხარიტონაშვილი,

სტუ-ს პროფ.,

ლევან ბუბუტეიშვილი,

სტუ-ს პროფ.,

* * * * *

რეზიუმე

კვლევის ანალიზი გვიჩვენებს, რომ საქართველოში ავტომობილიზაციის პროცესი მიმდინარეობს საზღვარგარეთის ქვეყნებიდან, ძირითადად, ექსპლუატაციაში ხანგრძლივად ნამყოფი შემცირებული საექსპლუატაციო ვადების ავტოსატრანსპორტო საშუალებების იმპორტით, რაც ამცირებს მოძრაობისა და ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას, ხოლო საკანონმდებლო ნორმები ეწინააღმდეგება ქვეყანაში საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების სახელმწიფო პოლიტიკას. დასაბუთებულია საავტომობილო პარკის რაციონალური ფორმირების პროცესის დაჩქარების მიზანშეწონილობა ავტომობილების იმპორტზე საგადასახადო კოდექსით დადგენილი ნორმების დაზუსტებით, რაც უზრუნველყოფს ქვეყანაში მომხმარებელთა უფლებების დაცვას და საავტომობილო პარკის რაციონალური ფორმირების პროცესის დაჩქარებას, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების გათვალისწინებით.

საკვანძო სიტყვები: საავტომობილო პარკი, მოძრაობის უსაფრთხოება, ავტომობილის იმპორტზე გადასახადი.

About The Rational Forming of Park of Motor Transport

Valerian Kharitonashvili,
Levan Bubuteishvili

Summary

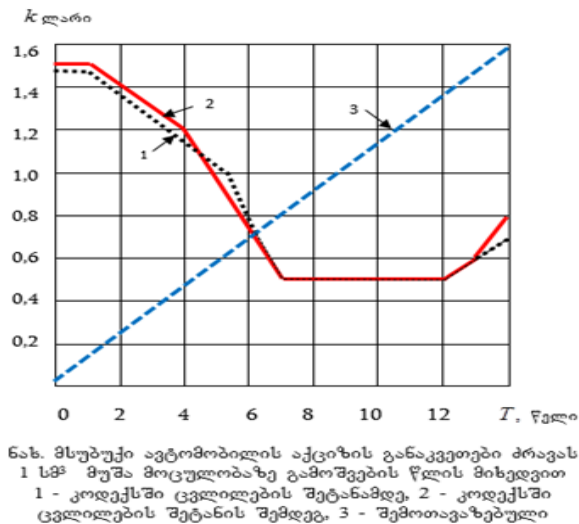
The process of motorization in Georgia develops the import of vehicles from foreign countries, mainly, by the vehicles of former in exploitation protracted term, with mionectic their term by service, that reduces safety of motion and ecological safety, and legislative norms conflict with the public policy of development of motor transport in a country. Expediency of process of the rational forming of park of motor transport is reasonable by clarification of import taxes cars, that will provide the protection of rights for потребителей and acceleration of the rational forming of park of motor transport taking into account safety of motion and ecological safety.

მოსახლეობის შემოსავლების დაბალი დონის მიუხედავად საქართველოს საავტომობილო პარკში იზრდება ავტოსატრანსპორტო (ას) საშუალებების რაოდენობა საზღვარგარეთის ქვეყნებიდან (ევროპა, იაპონია, აშშ) ექსპლუატაციაში ნამყოფი ას საშუალებების იმპორტით. ამავე დროს, საავტომობილო პარკის ზრდასთან ერთად მცირდება საგზაო მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების მაჩვენებლები. უახლოეს მომავალში ეს პრობლემა უფრო გაღრმავდება და მას დაემატება ას საშუალებების უტილიზაციის პრობლემაც. ამ პრობლემის ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზია ჩვენს ქვეყანაში არსებული საკანონმდებლო ბაზაში მეცნიერულად დაუსაბუთებულ ნორმების არსებობა, რის გამოც იგი ვერ უზრუნველყოფს საავტომობილო ტრანსპორტის პარკის რაციონალურად განვითარების მართვას და რეგულირებას.

2015 წლის მონაცემებით საქართველოში საავტომობილო პარკი წინა წელთან შედარებით გაიზარდა 8%-ით, 10 წელზე მეტი საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის ავტომობილების რაოდენობა შეადგენს მთლიანი პარკის 20% (552,0 ათასამდე ერთეულს), ხოლო 3 წლამდე – 3%-ს. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების (სსშ) რაოდენობამ შეადგინა 6432, დაშავდა 9187 ადამიანი, ხოლო დაღუპულთა რაოდენობამ შეადგინა 602 ადამიანი. მკვეთრად მოიმატა „მარჯვენასაჭიანი“ ავტომობილების იმპორტმა და შეადგინა მთელი იმპორტის 33 %. იმ დროს, როცა „მარჯვენასაჭიანი“ ავტომობილის მართვისას რისკის ხარისხი გაცილებით მეტია, ვიდრე „მარცხენასაჭიანისა“ [1].

საავტომობილო პარკის საშუალო საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადა და სსშ-ის შედეგად 1000 სულ მოსახლეზე დაშავებულთა და დაღუპულთა რაოდენობა მნიშვნელოვნად აღემატება ევროპის ქვეყნების სტატისტიკურ მონაცემებს. ამრიგად, საავტომობილო პარკის მდგომარეობა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საგზაო მოძრაობისა და ეკოლოგიურ უსაფრთხოებაზე.

საავტომობილო პარკის რაციონალური ფორმირების პროცესის მიზნით საკანონმდებლო ორგანოს მიერ შეტანილი იქნა ცვლილებები საგადასადო კოდექსში მსუბუქი ავტომობილების იმპორტზე ძრავას 1 სმ³ მუშა მოცულობის მიხედვით [2].



ნახ.-ზე მოცემულია მსუბუქი ავტომობილების აქციზის განაკვეთები ძრავას 1 სმ³ მუშა მოცულობაზე გამოშვების წლების მიხედვით.

როგორც ანალიზი გვიჩვენებს, მსუბუქი ავტომობილის დაბეგვრის კოეფიციენტის k დამოკიდებულება ავტომობილის ექსპლუატაციაში ყოფნის დროსთან, ანუ საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადასთან, საგადასახადო კოდექსში (როგორც ცვლილებების შეტანამდე, ისე ცვლილებების შეტანის შემდეგ), ახალი ავტომობილისათვის საექსპლუატაციოდ ვარგისობის შესაბამისი აქციზის განაკვეთის კოეფიციენტი მნიშვნელოვნად მეტია, ვიდრე ექსპლუატაციაში ხანგრძლივად ნამყოფი ავტომობილისა. ამდენად, ქვეყანაში საავტომობილო პარკის რაციონალური ფორმირების პროცესის მიზნით საგადასახადო კოდექსში შეტანილმა ცვლილებებმა შეუძლებელია არსებითი გავლენა მოახდინოს აღნიშნულ პროცესზე.

როგორც ნახ.-დან ჩანს, საგადასახადის მრუდი 2 არ ემორჩილება არავითარ კანონზომიერებას. მაგალითად, 1 წლამდე ექსპლუატაციაში ნამყოფი ავტომობილის საგადასახადო მეტია ვიდრე 12 წელზე მეტი ვადით ექსპლუატაციაში ნამყოფ ავტომობილზე, ანუ გაუარესებული ტექნიკური პარამეტრების მქონე ავტომობილზე საგადასახადო მნიშვნელოვნად ნაკლებია ვიდრე უკეთესი ტექნიკური პარამეტრების ავტომობილზე, რაც წარმოადგენს ნოსესს.

მიუხედავად იმისა, რომ უწყვეტად მიმდინარეობს ავტომობილის კოსტრუქციის სრულყოფა, რაც მიმართულია ავტომობილის საიმედოობის გაზრდაზე და გარე უარყოფითი ფექტების შემცირებაზე, როგორც წესი, ავტომობილის ტექნიკური მახასიათებლების მნიშვნელობა მცირდება მისი საექსპლუატაციოდ გამოსადეგობის ვადის (განარბენის კმ, ან წელი) გაზრდით, ამიტომ უკეთესი მახასიათებლები გააჩნია ახალ ავტომობილს. საიმედოობის თეორიიდან ცნობილია, რომ ექსპლუატაციის პროცესში ავტომობილის ტექნიკური მდგომარეობის

პარამეტრების ცვლილება ხასიათდება ლორენცის კლასიკური მრუდით, რომელსაც გააჩნია ორი გარდამავალი — მიმუშავების და პროგრესული ცვეთის პერიოდი, ეს უკანასკნელი კი იწყება ავტომობილის საექსპლუატაციოდ ვარგისობის დადგენილი ვადის ბოლო პერიოდში. ამიტომ ცხადია, რომ ავტომობილის იმპორტზე გადასახადი უნდა იზრდებოდეს ავტომობილის საექსპლუატაციოდ ვარგისობის ვადის შემცირების შესაბამისად, როგორც ეს ნაჩვენებია ნახ.-ზე, წრფე 3. შემოთავაზებული მეთოდით შესაძლებელია აგრეთვე პარკში “მარჯვენასაჭიანი” ავტომობილების რაოდენობის შემცირება.

ამრიგად შეიძლება გავაკეთოთ დასკვნა, რომ ას საშუალების იმპორტზე დადგენილი საგადასახადო ეწინააღმდეგება საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების პოლიტიკას, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების გათვალისწინებით თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისი პარკის რაციონალური ფორმირების პროცესის ხელშეწყობას. უფრო მეტიც, დადგენილი საგადასახადო სტიმულს აძლევს მფლობელებს შეიძინონ საზღვარგარეთის ქვეყნებში ექსპლუატაციაში ხანგრძლივად ნამყოფი, შემცირებული საექსპლუატაციო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ავტომობილები და შემოიტანონ საქართველოში, რაც ცხადია ხელს უწყობს უცხო ქვეყნებში და არა საქართველოში უსაფრთხოების პრობლემების გადაწყვეტას, შესაბამისად საქართველოში უკვე არსებული პრობლემის უფრო გაღრმავებას. გარდა იმისა, რომ საგადასახადო კოდექსის აღნიშნული ნორმები ეწინააღმდეგება საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების სახელმწიფო პოლიტიკას. ამავე დროს, ნაცვლად იმისა, რომ საქართველო თანდათან მიუახლოვდეს ევროპის თანამეგობრობის ქვეყნების მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების ნორმატივებს (რაც დეკლარირებულია საქართველოს მთავრობის მიერ) საგადასახადო კოდექსის არსებული ნორმები უფრო მეტად აშორებს საქართველოს ევროპის ქვეყნებში არსებული ნორმებისაგან. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილობა ავტომობილების იმპორტზე საგადასახადო კოდექსით დადგენილი ნორმების დაზუსტებით.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. საქართველოს საავტომობილო პარკი. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა. www.police.ge
2. საქართველოს კანონი საქართველოს საგადასახადო კოდექსი.
3. ვ.ხარიტონაშვილი. საავტომობილო ტრანსპორტის ეფექტურობა. მეცნიერება. თბ., 2005. 210 გვ.