

# ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა საბაჟო გაფორმება საქართველოში: დადებითი და უარყოფითი ტენდენციები

სახელმწიფოს მხრიდან ნებისმიერი სახის რეგულირების მთავარი მიზანი საზოგადოების სასიცოცხლო, პოლიტიკური, ეკონომიკური, ეკოლოგიური თუ კულტურული ინტერესების დაცვა უნდა იყოს. ყოველივე ეს ისეთი მექანიზმის საფუძველზე უნდა ხდებოდეს, რომ ხელი არ შეეშალოს არც ეკონომიკის განვითარებას და არც მოსახლეობის მატერიალური კეთილდღეობის მიღწევას. სახელმწიფო რეგულირების ერთ-ერთ სახეს კი სწორედ, რომ სატარიფო რეგულირებაა.

ბოლო წლებში აქტუალური გახდა ავტომობილსატრანსპორტო საშუალებათა საბაჟო გაფორმების ახალი სტანდარტის შემოღება, რამაც საზოგადოების გარკვეული ნაწილის უკმაყოფილება გამოიწვია. თუმცა მომხმარებლის ინტერესების დაცვა წარმოადგენს სახელმწიფო რეგულირების ერთ-ერთ ძირითად მიზანს და შესაბამისად იგულისხმება, რომ რეგულირების ყველა ბერკეტი მაქსიმალურად ახლოს იდგეს იმ ინტერესებთან, რომელიც საზოგადოებას გააჩნია. თუ რამ გამოიწვია ახალი რეგულაციები, ამაზე შემდეგი სტატისტიკური მონაცემები მეტყველებს:

საქართველოში ავტომობილების რაოდენობა მკვეთრად გაიზარდა და 1 მილიონს გადააჭარბა. 2014 წლის მდგომარეობით, მათი რიცხვი 960 000-ს შეადგენდა. გამოდის, რომ ყოველ მეოთხე ადამიანს მანქანა ჰქონდა და ოჯახში მინიმუმ ერთი მანქანა მაინც იყო. 2011 წლის მონაცემებით საქართველოს მასშტაბით 806 000 ავტომობილი იყო რეგისტრირებული, ხოლო 2011 წელს მათი რაოდენობა 745 000-ს არ აღემატებოდა. 2012 წლიდან მოყოლებული, ავტომობილების შეძენის მსურველების რაოდენობამ ქვეყანაში 6%-ით მოიმატა. 2010 წელს საქართველოში 693 ათასი მანქანა მოძრაობდა, ხოლო 2009 წელს - 647 ათასი. 2008 წელს რეგისტრირებული ავტომობილების რაოდენობა 603 ათასს არ აჭარბებდა, ხოლო 2007 წელს 517 ათასს არ აღემატებოდა.

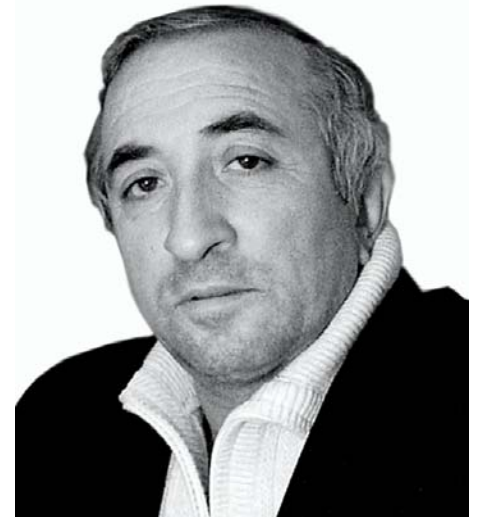
სტატისტიკურ-ანალიტიკური კვლევის მიხედვით, რომელიც შსს-მ დაახლოებით ჩაატარა და 2012 წლის მდგომარეობას ასახავს, ავტოპარკის 60,9%-ს მსუბუქი ავტომანქანები შეადგენდა, მათი მნიშვნელოვანი ნაწილი (90,9%) 2004 წლამდეა წარმოებული, თუმცა იზრდება 3 წლამდე ასაკის ავტომობილსატრანსპორტის რაოდენობა. მანქანების რაოდენობა ძველი ავტომობილების ხარჯზე მატულობდა. საერთო რაოდენობიდან 380 000 მანქანა 20 წელზე მეტი ხნის იყო, ხოლო ახალი 3 წლამდე ავტომობილის რიცხვი 50 000-ს არ აღემატებოდა.

ზოგადად, მანქანების რაოდენობის ზრდა არასწორი პოლიტიკის შედეგია. ქვეყანამ ალტერნატიულ საშუალებებზე უნდა მიემართა, კერძოდ, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პოპულარიზაციაზე დროულად შეუნყო ხელი, რაც ქვეყანაში კერძო საკუთრებაში არსებულ ავტომობილებზე მოთხოვნას საგრძნობლად შეამცირებდა.

ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის ხელმძღვანელის, დავით მესხიშვილის აზრით, საქართველოში ავტომობილების რაოდენობა ქაოტურად იზრდება და ხელისუფლება ვერანაირ რეგულაციას ვერ აწესებს ამ პრობლემის მოსაგვარებლად. „ავტომობილების მზარდი ტემპი, ერთი შეხედვით, შესაძლოა, კარგი იყოს, მაგრამ რეალურად სერიოზულ პრობლემასთან გვაქვს საქმე. საქართველოში ავტომო-



**რამინ (მათე) ცინარიძე**  
ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, ასისტენტ-პროფესორი, საქართველოს საპატრიარქოს წმიდა ტბელ აბუსერიძის სახელობის სასწავლო უნივერსიტეტი, ასოცირებული პროფესორი



**შალიკო ფუტკარაძე**  
ბიზნესის მართვის აკადემიური დოქტორი

ბილს ყიდულობს ყველა, სჭირდება თუ არ სჭირდება. ეს ხდება იმიტომ, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი არასწორად ვითარდება.<sup>1</sup>

2016 წლის დასაწყისისთვის საქართველოში არსებული ავტომანქანების რაოდენობა 1 მილიონ 150 ათასს აჭარბებს. შინაგან საქმეთა სამინისტროს სტატისტიკის მიხედვით, 2016 წლის თებერვლის მდგომარეობით, საქართველოს მასშტაბით დარეგისტრირებულია 518 სხვადასხვა მარკის ავტომანქანა.

მისივე თქმით, ბოლო პერიოდში ე.წ. ჯიპის მარკის ავტომობილების რიცხვი მკვეთრად გაიზარდა. „ეს მხოლოდ ახირების ბრალი არ არის. ჩვენს მიერ ადრე ჩატარებული გამოკითხვებისა და კვლევის შედეგად გამოვლინდა, რომ ჯიპის მარკის ავტომობილების რაოდენობის ზრდას ორი ფაქტორი განაპირობებს - ავტოსაგზაო შემთხვევების მატება და მოუწესრიგებელი საგზაო ინფრასტრუქტურა. შეგახსენებთ, რომ 2015 წელს ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად 600-ზე მეტი ადამიანი გარდაიცვალა. როცა ამის შესახებ ადამიანი იგებს, ფიქრობს, მგზავრობის დროს სად უფრო დაცული იქნება და მიიჩნევს, რომ ჯიპის ტიპის მანქანაში ბევრად უფრო უსაფრთხოდ იქნება.“<sup>2</sup>

საკმაოდ შეიცვალა მდგომარეობა 2013 წლიდან, ამ წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა NISSAN-ის (32%) და HONDA-ს (30%) რაოდენობა. HONDA CRV-მ და VOLKSWAGEN JETTA/VENTO-მ 2013 წელს საუკეთესო ათეულში ჩაანაცვლეს VOLKSWAGEN PASSAT-ი და OPEL OMEGA. მსუბუქი ავტომანქანების უმრავლესობა (51,9%) სედანის ტიპისაა, თუმცა, 2013 წელს უფრო მოთხოვნა იყო მსუბუქი მაღალი გამავლობის ავტომანქანებზე.

2013 წელს იმპორტის მოცულობა 17%-ით გაიზარდა. იმპორტირებული ავტომანქანების 21,2% დიზელის ძრავიანია. მარჯვენასაჭიანი ავტომანქანების იმპორტი მთელი იმპორტის 15%-ს შეადგენს. თითქმის 2-ჯერ გაიზარდა SUBARU-ს იმპორტი, რომელმაც ათეულში HYUNDAI ჩაანაცვლა.

სტატისტიკის მიხედვით, ბოლო პერიოდში საქართველოში მარჯვენასაჭიანი ავტომობილების იმპორტი გაიზარდა და თითქმის 50%-ს გაუტოლდა. 2013 წელს დარეგისტრირდა 71 182 მარცხენასაჭიანი, ხოლო - 12 542 მარჯვენასაჭიანი ავტომანქანა. 2014 წელს - 67 515 მარცხენასაჭიანი, 34 000 მარჯვენასაჭიანი: ხოლო 2015 წელს - 47 672 მარცხენასაჭიანი და 32 025 მარჯვენასაჭიანი ავტომობილი. ასეთი დინამიკა საგანგაშო ზღვარს მიუახლოვდა და თუ ასე გაგრძელდებოდა, რამდენიმე წელიწადში მოძრაობის მიმართულების ცვლილება გახდებოდა საჭირო.

ზოგადად, საბაჟო გაფორმება ესაა ტვირთსა  
1 [http://www.resonancedaily.com/mobile/index.php?id\\_rub=2&id\\_artc=24390](http://www.resonancedaily.com/mobile/index.php?id_rub=2&id_artc=24390) - გაზეთი რეზონანსი, მარი ჩიტაია, „ბოლო 7 წელიწადში ავტომობილების რაოდენობა გაორმაგდა,“ 15.04.2015წ.

2 <http://megatv.ge/2016/03/12/ra-markis-avtomobilebs-ircheven-saqartveloshi-2016-wlis-monacemebit-ishviati-dagavrcelebuli-manqanebi.html>, რა მარკის ავტომობილებს ირჩევენ საქართველოში? 2016 წლის მონაცემებით იშვიათი და გავრცელებული მანქანები.

და ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ყველა შესაბამისი დოკუმენტაციის წარდგენისა და საბაჟო გადასახდელების გადახდის შემდგომ სასაქონლო ან ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის გამოწერა.

ყოველივე ამ სტატისტიკურ ინფორმაციაზე დაყრდნობით შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს საგადასახადო კოდექსში ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა გაფორმების კუთხით ცვლილება, რომელიც ძალაში 2017 წლის პირველი იანვრიდან შევიდა, გამართლებულია. ამ ცვლილებამ გარკვეულ წილად შეზღუდა სატრანსპორტო საშუალებათა გარკვეული სახეობების (ასაკი, მოდელი, საჭე და ა.შ.) შემოტანა ქვეყანაში. პრაქტიკული მაგალითების საფუძველზე განვიხილოთ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გაფორმების სპეციფიკა 2017 წლის პირველი იანვრამდე და 2017 წლის პირველი იანვრის შემდეგ.

საქონლის ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა საბაჟო გაფორმების დროს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ელემენტია საქონლის/ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა საბაჟო ღირებულების განსაზღვრა. აქვე უნდა გავმიჯნოთ მსუბუქი ავტომობილები სხვა კატეგორიის ავტომობილებისგან საბაჟო გაფორმების სპეციფიკიდან გამომდინარე. მსუბუქ ავტომობილებს მიეკუთვნება ავტომობილები, რომლებშიც საჯდომი ადგილები, მძღოლის საჯდომი ადგილის ჩათვლით, არ აღემატება 9 ერთეულს და რომლის საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის სასაქონლო ნომენკლატურის კოდია 8703.

2017 წლის პირველი იანვრამდე მოტოციკლის და სპეცტექნიკის საბაჟო გაფორმების დროს, გაფორმების ღირებულება შეადგენდა სატრანსპორტო საშუალების საბაჟო ღირებულების 18%-ს დამატებული საბაჟო მომსახურების საფასური კი - 300 ლარს. ავტომობილის ტექნიკური პაპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური ფიქსირებულად შეადგენდა 35+35=70 ლარს, მოტოციკლის ტექნიკური დათვალიერების და ტექნიკური პასპორტის აღების საფასური კი - 62 ლარს. „მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების (3500 კგ-ის ჩათვლით) ან/და მისაბმელის (3500 კგ-ის ჩათვლით) საბაჟო ან/და საბაჟო ღირებულების განსაზღვრა ან/და ტექნიკური მახასიათებლების დადგენა - 40 ლარი, მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების (3500 კგ-ზე მეტი) ან/და მისაბმელის (3500 კგ-ზე მეტი) საბაჟო ან/და საბაჟო ღირებულების განსაზღვრა ან/და ტექნიკური მახასიათებლების დადგენა - 80 ლარი.“<sup>3</sup>

რაც შეეხება მსუბუქ ავტომობილებს, ის იბეგრებოდა ორი გადასახადით: აქციზით და იმპორტის გადასახადით.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიხედვით, „მსუბუქი ავტომობილის განბაჟების ტარიფის სააქცი-

3 საქართველოს მთავრობის დადგენილება №96, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - შემოსავლების სამსახურის მიერ მომსახურების განწვეისათვის საფასურებისა და მათი განაკვეთების დამტკიცების შესახებ, პუნქტი 62-63, თბ. 2010 წლის 30 მარტი.

ზო განაკვეთი დამოკიდებულია ავტომობილის ასაკზე (დასაბეგრი ოპერაციის განხორციელების წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობა). აქციზის გადასახადს ვიღებთ სააქციზო განაკვეთის გამრავლებით მისი ძრავის მოცულობაზე<sup>41</sup> (იხ.ცხრილი №1). როგორც ცხრილიდან ჩანს „ოქროს შუალედი“ 7-დან 12 წლის ასაკის ჩათვლით მსუბუქი ავტომობილებისათვის მოქმედებდა.

იმპორტის გადასახადის გამოსათვლელად ავტომობილის ძრავის კუბატურას გამრავლებთ 0.05-ზე და მიღებულ რიცხვს ვუმატებთ ავტომობილის ასაკის, ძრავის კუბატურის და 0.0025-ის ნამრავლს. ანუ იმპორტის გადასახადი = (კუბატურა\*0.05) + (კუბატურა\* ასაკი\* 0.0025), ანუ, „საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიციაში აღნიშნული მსუბუქი ავტომობილის იმპორტში მოქცევისას იმპორტის გადასახადის განაკვეთია 0,05 ლარი ავტომობილის ძრავის მოცულობის ყოველ კუბურ სანტიმეტრზე დამატებული იმპორტის გადასახადის თანხის 5 პროცენტი ავტომობილის ექსპლუატაციაში ყოფნის ყოველი წლისათვის.“<sup>42</sup>

გარდა გადასახადებისა, მსუბუქი ავტომობილების გასაფორმებლად აუცილებელია სხვადასხვა მოსაკრებლების გადახდა:

- 1 „საქართველოს საგადასახადო კოდექსი“, მუხლი 188, 2015წ.
- 2 „საქართველოს საგადასახადო კოდექსი“, მუხლი 197, პუნქტი 6, 2015წ.

1. „ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციით დეკლარირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების (გარდა სეს ესნ-ის 8429 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებულისა) გაფორმების საფასური შეადგენდა ფიქსირებულ 150 ლარს.“<sup>43</sup> ეს საფასური ვრცელდება აღრიცხვის მოწმობის გამოწერიდან 60 დღის განმავლობაში, შემდეგ ვადის გაგრძელება შესაძლებელია 30 კალენდარული დღით და ყოველ კალენდარულ დღეზე გადასახდელია დამატებით 5 ლარი. 90 დღიანი ვადის გასვლის შემდეგ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის მიმართ ამოქმედდება საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 289-ე მუხლის პუნქტი 1. - პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების გამოცხადების ვადის დარღვევა იწვევს პირის დაჯარიმებას ყოველ კალენდარულ სრულ/არასრულ დღეზე 50 ლარის ოდენობით, მაგრამ არაუმეტეს 1000 ლარისა.

2. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური, რომელიც ფიქსირებულად შეადგენდა 35+35=70 ლარს;
3. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;
4. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერიზის მოსაკრებელი - 20 ლარი;

3 საქართველოს მთავრობის დადგენილება №96, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - შემოსავლების სამსახურის მიერ მომსახურების განევისათვის საფასურებისა და მათი განაკვეთების დამტკიცების შესახებ, პუნქტი 75, თბ. 2010 წლის 30 მარტი.

ცხრილი №1 აქციზის გადასახდის განაკვეთები

მსუბუქი ავტომობილები (დასაბეგრი ოპერაციის განხორციელების წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით, ხოლო იმპორტის შემთხვევაში – საბაჟო დეკლარაციის რეგისტრაციის წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით), ძრავის მოცულობის 1 სმ<sup>3</sup>

8703	ა) 1 წლამდე	1 სმ <sup>3</sup>	1.5
	ბ) 1 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	1.5
	გ) 2 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	1.4
	დ) 3 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	1.3
	ე) 4 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	1.2
	ვ) 5 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	1
	ზ) 6 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.7
	თ) 7 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.5
	ი) 8 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.5
	კ) 9 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.5
	ლ) 10 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.5
	მ) 11 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.5
	ნ) 12 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.5
	ო) 13 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.6
	პ) 14 წლის	1 სმ <sup>3</sup>	0.7
ჟ) 14 წელზე მეტის	1 სმ <sup>3</sup>	0.8	

ვთქვით შემოგვაქვს სამი სხვადასხვა ასაკის შიგა წვის ძრავის მერსედესის მარკის მსუბუქი ავტომობილი (2002 წლის, 2009 წლის და 2016 წლის), 2.0 ძრავით (კუბატურა 2000სმ<sup>3</sup>), გამოთვალეთ თითოეული მათგანის საბაჟო გაფორმების თანხა 2017 წლის პირველ იანვრამდე მოქმედი კანონმდებლობით.

**1. 2002 წლის მერსედესის შიგაძრავის მარკის მსუბუქი ავტომობილი:**

- ა. აქციზის გადასახადი (შემდეგში ათ) =  $2000 * 0.8 = 1600$  ლარი;
  - ბ. იმპორტის გადასახადი (შემდეგში იგ) =  $(2000 * 0.05) + (2000 * 15 * 0.0025) = 175$  ლარი;
  - გ. საბაჟო მომსახურების საფასური (შემდეგში მთ) = 150 ლარი;
  - დ. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერიზის მოსაკრებელი = 20 ლარი;
  - ე. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;
  - ვ. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური = 70 ლარი.
- საერთო ჯამში ამ ასაკის მსუბუქი ავტომობილის გაფორმების თანხამ შეადგინა 2045 ლარი;

**2. 2009 წლის მერსედესის შიგაძრავის მარკის მსუბუქი ავტომობილი:**

- ა. ათ =  $2000 * 0.5 = 1000$  ლარი;
  - ბ. იგ =  $(2000 * 0.05) + (2000 * 8 * 0.0025) = 140$  ლარი;
  - გ. საბაჟო მომსახურების საფასური (შემდეგში მთ) = 150 ლარი;
  - დ. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერიზის მოსაკრებელი = 20 ლარი;
  - ე. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;
  - ვ. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური = 70 ლარი.
- საერთო ჯამში ამ ასაკის მსუბუქი ავტომობილის გაფორმების თანხამ შეადგინა 1410 ლარი;

**3. 2016 წლის მერსედესის შიგაძრავის მარკის მსუბუქი ავტომობილი:**

- ა. ათ =  $2000 * 1.5 = 3000$  ლარი;
  - ბ. იგ =  $(2000 * 0.05) + (2000 * 1 * 0.0025) = 105$  ლარი;
  - გ. საბაჟო მომსახურების საფასური (შემდეგში მთ) = 150 ლარი;
  - დ. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერიზის მოსაკრებელი = 20 ლარი;
  - ე. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;
  - ვ. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური = 70 ლარი.
- საერთო ჯამში ამ ასაკის მსუბუქი ავტომობილის გაფორმების თანხამ შეადგინა 3375 ლარი;

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 199-ე მუხლის თანახმად, საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიციით გათ-

ვალისწინებული ელექტროძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებები თავისუფლდებოდა იმპორტის გადასახადისაგან, ხოლო სხვა შემთხვევებში მარჯვენა და მარცხენა საჭიანი ავტომობილების გაფორმება არ განსხვავდებოდა ერთმანეთისაგან, არც ჰიბრიდულ მსუბუქ ავტომობილებზე ვრცელდებოდა შეღავათები.

2017 წლის პირველი იანვრიდან, ცვლილებების შედეგად, საგრძნობლად შეიცვალა ავტომობილისატრანსპორტო საშუალებათა საბაჟო გაფორმება საქართველოში. პირველ რიგში ეს მსუბუქი ავტომობილების აქციზის გადასახადის განაკვეთებში აისახა, მარჯვენა საჭიანი ავტომობილების იმპორტისას (თუ უცხოეთიდან ტრანსპორტირება 2017 წლის პირველ იანვრის შემდეგ ფიქსირდება), აქციზის განაკვეთები 3-ჯერ გაიზარდა, „ამ ცხრილის მე-4 გრაფაში აღნიშნული საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული მსუბუქი ავტომობილებისათვის, რომლებსაც საჭე მარჯვენა მხარეს აქვს ან გადატანილი აქვს, აქციზის განაკვეთი შეადგენს ამ ცხრილის მე-4 გრაფით შესაბამისი კატეგორიის მსუბუქი ავტომობილისთვის განსაზღვრული აქციზის განაკვეთის სამმაგ ოდენობას,“<sup>1</sup> ანუ თუ 2007 წლის მსუბუქი ავტომობილის იმპორტისას აქციზის განაკვეთია 1.1, მარჯვენა საჭიანი მსუბუქი ავტომობილის შემთხვევაში  $1.1 * 3 = 3.3$  იქნება, მაგრამ მოტოციკლის და სპეცტექნიკის საბაჟო გაფორმების სპეციფიკა იგივე დარჩა, თანაც ცვლილება არც ამ კატეგორიის მარჯვენა საჭიანი ავტომობილებს შეეხო. ახალი საგადასახადო კოდექსის მიხედვით, აქციზის გადასახადი მსუბუქი ავტომობილების შემთხვევაში იგივე პრინციპით გამოიანგარიშება, თუმცა განაკვეთები შეიცვალა მხოლოდ ასაკობრივი ავტომობილების შემთხვევაში, საგადასახადო კოდექსის ცვლილებათა პროექტში წარმოდგენილი იყო ახალი (1 წლის და 1 წლამდე) მსუბუქი ავტომობილების გაფორმებისას უფრო მაღალი აქციზის განაკვეთები, ვიდრე საბოლოო ვარიანტში. ჩვენი აზრით 1 წლის და 1 წლამდე ავტომობილების გაფორმებისას აქციზის განაკვეთები მაღალი უნდა იყოს. დამტკიცებული აქციზის განაკვეთების საბოლოო ვარიანტი იხილეთ ცხრილში №2. ცხრილიდან ირკვევა, რომ ამჯერად „ოქროს შუალედი“ 6-დან 8 წლის ასაკის ჩათვლის მსუბუქი ავტომობილებისთვის განისაზღვრა.

ესლა კი გამოთვალეთ ზემოთ მოყვანილი მერსედესის მარკის თითოეული მსუბუქი ავტომობილების საბაჟო გაფორმების თანხა 2017 წლის პირველ იანვრის შემდეგ მოქმედი საგადასახადო კანონმდებლობით.

**1. 2002 წლის მერსედესის შიგაძრავის მარკის მსუბუქი ავტომობილი:**

- ა. ათ =  $2000 * 2.4 = 4800$  ლარი;
- ბ. იგ =  $(2000 * 0.05) + (2000 * 15 * 0.0025) = 175$  ლარი;
- გ. საბაჟო მომსახურების საფასური (შემდეგში მთ) = 150 ლარი;

1 საქართველოს საგადასახადო კოდექსი, მუხლი 188, პუნქტი 4. 2017წ.

ცხრილი №2 აქციზის გადასახის განაკვეთები (2017 წლის 1 იანვრიდან)

მსუბუქი ავტომობილები (დასაბურთო ოპერაციის განხორციელების წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით, ხოლო იმპორტის შემთხვევაში – საბაჟო დეკლარაციის რეგისტრაციის წელსა და მსუბუქი ავტომობილის გამოშვების წელს შორის სხვაობის მიხედვით), ძრავის მოცულობის 1 სმ <sup>3</sup>			
4	8703	ა) 1 წლამდე	1 სმ <sup>3</sup> 1,5
		ბ) 1 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,5
		გ) 2 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,5
		დ) 3 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,4
		ე) 4 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,2
		ვ) 5 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1
		ზ) 6 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 0,8
		თ) 7 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 0,8
		ი) 8 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 0,8
		კ) 9 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 0,9
		ლ) 10 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,1
		მ) 11 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,3
		ნ) 12 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,5
		ო) 13 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 1,8
		პ) 14 წლის	1 სმ <sup>3</sup> 2,1
ჟ) 14 წელზე მეტის	1 სმ <sup>3</sup> 2,4		

დ. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერტიზის მოსაკრებელი = 20 ლარი;

ე. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;

ვ. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური = 70 ლარი.

საერთო ჯამში ამ ასაკის მსუბუქი ავტომობილის გაფორმების თანხა შეადგენს **5245** ლარს.

**2. 2009 წლის მარსაქის შემთხვევაში:**

ა. ათ =  $2000 \cdot 0.8 = 1600$  ლარი;

ბ. იგ =  $(2000 \cdot 0.05) + (2000 \cdot 8 \cdot 0.0025) = 140$  ლარი;

გ. საბაჟო მომსახურების საფასური (შემდეგში მთ) = 150 ლარი;

დ. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერტიზის მოსაკრებელი = 20 ლარი;

ე. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;

ვ. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური = 70 ლარი.

საერთო ჯამში ამ ასაკის მსუბუქი ავტომობილის გაფორმების თანხამ შეადგინა **2010** ლარი;

**3. 2016 წლის მარსაქის შემთხვევაში (ყველა გადასახადი და მოსაკრებელი იგივე დარჩა):**

ა. ათ =  $2000 \cdot 1.5 = 3000$  ლარი;

ბ. იგ =  $(2000 \cdot 0.05) + (2000 \cdot 1 \cdot 0.0025) = 105$  ლარი;

გ. საბაჟო მომსახურების საფასური (შემდეგში მთ) = 150 ლარი;

დ. მსუბუქი ავტომობილის ექსპერტიზის მოსაკრებელი = 20 ლარი;

ე. ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაჟო დეკლარაციის საფასური - 30 ლარი;

ვ. ავტომობილის ტექნიკური პასპორტის, ტექნიკური დათვალიერების და ნომრის აღების საფასური = 70 ლარი.

საერთო ჯამში ამ ასაკის მსუბუქი ავტომობილის გაფორმების თანხამ შეადგინა **3375** ლარი;

საგადასახადო კოდექსის ცვლილების დადებით ტენდენციად ის უნდა მივიჩნიოთ, რომ ქვეყანაში საგრძნობლად შემცირდა ათი და მეტი ასაკის მსუბუქი ავტომობილების იმპორტი, რაც ეკოლოგიური გარემოს დაბინძურებას ნაკლებად გამოიწვევს, ქალაქებში მოხდება გარკვეულწილად საცობების განტივრთვაც, თანაც მეტად ამორტიზირებული ავტომობილები გადაადგილებისათვისაც ნაკლებ უსაფრთხოა. მისასალმებელია ჰიბრიდული მსუბუქი ავტომობილების შემთხვევაში 60 პროცენტით პრეფერენციის შემოღებაც, „ამ ცხრილის მე-4 გრაფაში აღნიშნული საგარეო-ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურის 8703 სასაქონლო პოზიციით გათვალისწინებული, იმავე გრაფის მე-3 სვეტის (საქონლის დასახელება) „ა“-„ზ“ ქვეპუნქტებში მითითებული 0-დან 6 წლის ჩათვლით მსუბუქი ავტომობილებისათვის იმავე ქვეპუნქტებით განსაზღვრული აქციზის განაკვეთები ჰიბრიდული მსუბუქი ავტომობილების



შემთხვევაში 60 პროცენტით მცირდება.<sup>1</sup>

უნდა აღინიშნოს, რომ ეს შეღავათი მარჯვენასაჭი-  
ან ჰიბრიდულ მსუბუქ ავტომობილებზეც მოქმედებს.

ამრიგად, ქვეყნების ნაწილში, სადაც მარჯვენა-  
მხრივი მოძრაობაა, მარჯვენასაჭიანი მანქანების  
ყიდვაზე, იმპორტსა თუ რეგისტრაციაზე სხვადასხვა  
სახის შეზღუდვები და აკრძალვებია დანესებული.  
მაგალითად, ევროკავშირის ბევრ ქვეყანაში მსგავსი  
სახის აკრძალვები არ მოქმედებს. მარცხენამხრივი  
მოძრაობისას, საქართველო არაა ერთადერთი ქვე-  
ყანა, რომელშიც მარჯვენასაჭიანი ავტომობილების  
შეზღუდვის საკითხი დადგა დღის წესრიგში. თავის  
დროზე ამ ტიპის გადაწყვეტილების მიღება სხვადას-  
ხვა სახელმწიფოს მოუხდა. მაგალითად, სლოვაკეთში,  
პოლონეთში, ხორვატიასა და სერბეთში მარჯვენასა-  
ჭიანი ავტომობილების რეგისტრაცია 2012 წლიდანაა  
აკრძალული. 2015 წლის მაისიდან არსებულ ჩამონათ-  
ვალს ბრაზილიაც შეემატა. ლიტვასა და უკრაინაში  
აღნიშნული ავტომანქანების რეგისტრაცია დაუშვე-  
ბელია 1993 წლიდან. მარჯვენასაჭიანების რეგის-  
ტრაცია ფილიპინებზეც აკრძალულია, რეგულაციები  
მოქმედებს შვედეთშიც.

კვლევების მიხედვით, აკრძალვის მიზეზი ზოგიერთ  
ქვეყანაში ავტოსაგზაო შემთხვევების რიცხვის ზრდა  
(30-40%-ით) გახდა. ჩვენი აზრითაც, სწორედ დროული  
იყო ამ ტიპის შეზღუდვების დანესებაც საქართველო-  
ში, მაგრამ მას სხვა უკუჩვენებები მოყვა.

ახალი რეგულაციების შედეგად, ძველი და მარჯვე-  
ნასაჭიანი ავტომობილების სააქციზო ფასი გაძვირდა.  
ავტოიმპორტიორთა კავშირის ინფორმაციით, აქცი-  
ზის ზრდამ ბაზარზე ამ ტიპის მანქანები 15-20%-ით  
გააძვირა. ეს ის სეგმენტია, რომელიც ბოლო წლებში  
ყველაზე მოთხოვნადი იყო საქართველოს საავტომო-

<sup>1</sup> საქართველოს საგადასახადო კოდექსი, მუხლი 188,  
პუნქტი 3. 2017წ.

**ბილო ბაზარზე. აქამდე დაბალი ფასის გამო სწორედ 9  
წელს ზემოთ ასაკის მანქანები იყიდებოდა.**

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ავარიის შემდეგ გერმა-  
ნიაში ავტომობილები ორ ნაწილად იჭრება და შემდეგ  
დაჭრილი სახით კონტეინერებით საქართველოში  
ჩამოდის. საქართველოში მანქანებს ხელახლა აწყო-  
ბენ და ახლის ფასად ყიდის. ავტომობილს გააჩნია  
ინდივიდუალური უნიკალური ნომერი (VIN კოდი),  
რომელიც ამოტვიფრულია ძარაზე, ძრავაზე და სხვა  
ადგილებზე. ეს ნომრები ტექნიკურ პასპორტში წერია,  
აუცილებელია მომსახურების სააგენტომ უნდა გა-  
დაამოწმოს მწარმოებლის მიერ ავტომობილისთვის  
აგრეგატებისთვის მინიჭებული ექსკლუზიური ნო-  
მრები (განსაკუთრებით ამერიკის კონტინენტიდან  
შემოტანილი ავტომობილების შემთხვევაში, როდესაც  
უმეტესწილად ავარიის შედეგად დაზიანებული ავტო-  
მობილები შემოდის და შემდგომ მისი ტექნიკურად  
გამართვა ხდება საქართველოში), და ამის შემდეგ  
მოხდეს მისი გადაფორმება ამა თუ იმ პირისთვის.

ავტოპარკის გადახალისება ახალი, ეკონომიური და  
ეკოლოგიის კუთხით ნაკლები ზიანის მომტანი ავტოსა-  
ტრანსპორტო საშუალებებით, დადებითი ფაქტორია.  
ის ფაქტი, რომ უმეტესი ავტომობილი მეორადი მოხმა-  
რებისაა და ქვეყანაში არ არსებობს ავტომობილების  
ტექსემონების სისტემა (რომლის ხელახლა დანერგ-  
ვაც 2018 წლისთვის გადაიდო), ჩვენს ქალაქზე და მის  
მცხოვრებლებზე უარყოფითად აისახება.

„საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“  
ხელმძღვანელი ეკა ლალიაშვილი ფიქრობს, რომ უნდა  
შეიქმნას ორგანო, რომელიც სამოქმედო გეგმას შეიმუ-  
შავებს და ამ გეგმის შესრულებაზე პასუხისმგებლობას  
აიღებს. „იმისთვის, რომ პრობლემა მოგვარდეს და  
საცობებისგან გავთავისუფლდეთ, ესტაკადების მშე-  
ნებლობა საკმარისი არ არის. „ჭკვიანი შუქნიშნების“  
დამონტაჟება, ორმხრივი მოძრაობის ქუჩების გახსნა

და სხვა, მხოლოდ დროებით თუ მოავგარებს პრობლემას. საჭიროა გავიზიაროთ ევროპული გამოცდილება და აქცენტი მანქანების რაოდენობის შემცირებაზე გავაკეთოთ. ევროპული ქვეყნების სტრატეგია მიმართულია იქითკენ, რომ ავტომობილების რაოდენობა შემცირდეს ქალაქში, განვითარდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, მეტი იარონ ფეხით ადამიანებმა.“

ჩვენი აზრით, კარგი იქნებოდა, თუკი საქართველოს საგადასახადო კოდექსში 188-ე მუხლის მეოთხე ნაწილში აქციზის განაკვეთები უფრო ჩაიშლებოდა. მაგალითად, მსუბუქი ავტომობილებისთვის, რომლის ძრავის მოცულობა 2500სმ<sup>3</sup>-ზე მეტია, უფრო მაღალი აქციზის განაკვეთები დაწესებულიყო (შესაძლებელია გადასახადის დარიცხვის კომბინირებული მეთოდის მეთოდის გამოყენებაც), გამომდინარე იქიდან, რომ რაც უფრო მაღალი სიმძლავრის მექანიკური (შიგანვის) ძრავა აქვს ავტომობილს, მით უფრო მეტ საწვავ-

ს მოიხმარს და შესაბამისად მეტი ზიანის მომტანია ბუნებრივი გარემოსთვის, ხოლო მსუბუქი ავტომობილებისთვის, რომლის ძრავის მოცულობაა 2500სმ<sup>3</sup> და მასზე-ზე ნაკლებია, დაწესებული აქციზის ტარიფები გავრცელდეს, ან კიდევ, დიზელის ძრავის მსუბუქ ავტომობილების იმპორტი საერთოდ აიკრძალოს, წინააღმდეგ შემთხვევაში აქაც აქციზის ტარიფები გაიზარდოს. მოტოციკლეტების საბაჟო გაფორმების შემთხვევაში რეგულაციები გამკაცრდეს.

დასაჩქარებელია ავტოპარკის განახლება და გაახალგაზრდაების ხელშემწყობი ტენდენციების უზრუნველყოფა, გრძელვადიანი ლიზინგი დაბალი საპროცენტო განაკვეთებით, განსაკუთრებით ჰიბრიდული მსუბუქი ავტომობილების შემთხვევაში, მზარდი დინამიკის ფორმირება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გამართული ტექნიკური მახასიათებლებით და ა.შ.

**გამოყენებული ლიტერატურა:**

1. „საქართველოს საგადასახადო კოდექსი“, თბ., 2015წ.
2. „საქართველოს საგადასახადო კოდექსი“, თბ., 2017წ.
3. საქართველოს მთავრობის დადგენილება №96, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - შემოსავლების სამსახურის მიერ მომსახურების განვეისათვის საფასურებისა და მათი განაკვეთების დამტკიცების შესახებ, თბ., 2010 წლის 30 მარტი.
4. საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება №401, „სატრანსპორტო საშუალებების, მათი მისაბმელების, ნომრიანი აგრეგატებისა და სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკის სავალდებულო რეგისტრაციის წესების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე,“ თბ. 2006 წ.
5. განათლების ხარისხის ეროვნული ცენტრი, „საბაჟო საქმის სპეციალისტის სახელმძღვანელო,“ თბ. 2015წ.
6. რ. ცინარიძე, მ. ფუტკარაძე „საბაჟო სამართალდარღვევათა სახეები და ადმინისტრირების თავისებურებები საქართველოში,“ ჟურნ. „ბიზნესი და კანონმდებლობა,“ აგვისტო-სექტემბერი, თბ.2014წ.

**CUSTOMS SIGNING OF MOTOR VEHICLES IN GEORGIA:  
POSITIVE AND NEGATIVE TRENDS**

**RAMIN TSINARIDZE,**  
Batumi Shota Rustaveli State University Doctor of Business Management, Assistant Professor,  
Georgian Patriarchate Teaching University named after st Tbel Abuseridze, Associate Professor

**SULIKO PUTKARADZE**  
Academic Doctor of Business Management

**ANNOTATION**

The main purpose of any regulation from state must be the protection of social, political, economical, ecological and cultural interest . All this should be based on such mechanism, that won't interfere the nor achievement of the material welfare of the population, neither the economical development. One of the forms of state regulation is Customs-Tariff regulation.

In the last years the introduction of a new standard of customs clearance of motor transport became urgent , which caused disappointment of society. However, protection of the customers' interests is one of the main goal of state regulations and it suitably means, that all his leverage should stand as close as possible to the interests of community. What caused the new regulations, what positive and negative consequences came, how a car park has changed in Georgia, all about this will be performed in a final part of the article.