



ა.ა.ი.პ. საქართველოს თხევადი გაზის ასოციაცია

2021 წელი

აიპ „საქართველოს თხევადი გაზის ასოციაციის“

საქართველოში თხევადი გაზის ბიზნესი ღრმა კრიზისშია

საქართველოს თხევადი გაზის ასოციაციამ 2020 წლის განმავლობაში არაერთხელ გამოთქვა მოსაზრება იმის თაობაზე, თუ რა უარყოფითი შედეგები მოჰყვებოდა საქართველოს პარლამენტის მიერ მიღებულ საკანონმდებლო ცვლილებებს თხევადი გაზის აქციზებთან დაკავშირებით.

ცვლილებების თანახმად, 2017/2020 წლებში არაერთხელ შეიცვალა თხევადი გაზის აქციზებთან დაკავშირებით დაბეგვრის რეჟიმები და აქციზის განაკვეთები. 2020 წელს, იმპორტისა და ავტომობილზე მიწოდების აქციზები გაერთიანდა და მთლიანად გადავიდა იმპორტის დაბეგვრის რეჟიმში.

აღნიშნული კანონის მიღების შედეგად, თხევად გაზზე აქციზის განაკვეთი განისაზღვრა 1000 კილოგრამზე 300 ლარის ოდენობით, როდესაც ბენზინის აქციზი შეადგენს 1000 კილოგრამზე 500 ლარს. ამ გადაწყვეტილებით დაირღვა ლოგიკური ბალანსი ქვეყანაში იმპორტირებული ბენზინის აქციზისა და თხევადი გაზის აქციზის ოდენობებს შორის. სამწუხაროდ, საქართველო გახდა თხევადი გაზის იმპორტიორი ერთადერთი ქვეყანა, სადაც თხევად გაზზე გადასახდელი აქციზის ოდენობა შეადგენს ბენზინის აქციზის ოდენობის **60 %**-ს.

სამწუხაროდ, აღნიშნული კანონპროექტები პარლამენტმა განიხილა დაჩქარებული წესით. საკითხი არ შესწავლილა შესაბამისი უწყებების მიერ საფუძვლიანად, კანონპროექტს არ გაუვლია ექსპერტიზა, არ გათვალისწინებულა სპეციალისტების დასკვნები და მოსაზრებები, არ გაკეთებულა დეტალური ანალიზი თანმდევი მოსალოდნელი უარყოფითი შედეგებისა.

თხევადი გაზის საწვავად გამოყენების შემთხვევაში, სხვა ეკონომიკურ უპირატესობებთან ერთად, ცალკე აღნიშვნის ღირსია მისი ეკელოგიური თვისებები.

დადგენილია, რომ გლობალური დათბობის თვალსაზრისით სითბური აირების 17.5%-ს წარმოშობს სწორედ ავტოტრანსპორტის მიერ მოხმარებული საწვავის გამონაბოლქვი, მაშინ როდესაც, მსოფლიო მასშტაბით ექსპერტები LPG-ს არ განიხილავენ სითბური აირების წარმოშობის წყაროდ.

სამწუხაროდ, ყოველივე ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, ბოლო ცვლილება საგადასახადო კოდექსში ძალაში შევიდა 2020 წლის 3 ივლისს, რითაც ფაქტობრივად შეიზღუდა ქვეყანაში

ეკოლოგიურად სუფთა საწვავის ფართო გამოყენება და შესაბამისი სფეროს განვითარების პერსპექტივა.

ფინანსთა სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული საჯარო ინფორმაციით დასტურდება, რომ თხევადი გაზის შემოტანა ქვეყანაში მნიშვნელოვნად შემცირებულია აქციზის განაკვეთის გაზრდის შემდეგ. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში, მინიმუმ ორი და მეტჯერ იზრდებოდა თხევადი გაზის საწვავის მოხმარება წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. თუ შევადარებთ ერთმანეთს 2019 წლის და 2020 წლის მონაცემებს და გავანალიზებთ შედეგებს, დავინახავთ, რომ აქციზის მომატების შემდეგ მკვეთრად მცირდება ეკოლოგიურად სუფთა საწვავის იმპორტი საქართველოში. 2020 წელს, აქციზის მომატებამდე, თხევადი გაზის იმპორტის ოდენობა აღემატებოდა 2019 წლის შესაბამის ანალოგიურ პერიოდის მონაცემებს 112 პროცენტით და სახეზე იყო ზრდის ტენდენცია, ხოლო აქციზის მომატების შემდეგ თხევადი გაზის იმპორტის ოდენობამ დაიკლო 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით დაახლოებით 40 პროცენტით.

წლების მიხედვით იმპორტირებული გაზის რაოდენობა

	2016	2017	2018	2019	2020
იანვარი-ივნისი	5431.7	7026	9435.3	13892.1	22735.4
ივლისი-დეკემბერი	7382.9	9030.6	13802.7	25793.7	17736.3

გამოვაკლოთ სოციალური გაზი 1000 ტონა თვეში

	2016	2017	2018	2019	2020
იანვარი-ივნისი	0	1026	3435.3	7892.1	16735.4
ივლისი-დეკემბერი	1382.9	3030.6	7802.7	19793.7	11736.3

პროცენტული შედარება წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან

	2016	2017	2018	2019	2020
იანვარი-ივნისი	%	0	+234.82	+129.74	+112.05
ივლისი-დეკემბერი	%	+119.15	+157.46	+153.68	-40.71

მოისპო სფეროს განვითარების პერსპექტივა

განხორციელებული საგადასახადო ცვლილებები მძიმედ აისახა როგორც თხევადი გაზის საწვავის სექტორზე, ასევე მომიჯნავე დარგებზე. კერძოდ, სრულიად გაჩერდა ავტობობილების გაზზე გადასაყვანი მოწყობილობების იმპორტი. უარყოფითია გადაწყვეტილების ზეგავლენა თხევად გაზზე მომუშავე ავტომანქანების სერვის ცენტრებზეც, სადაც დასაქმებული იყო დაახლოებით 500 ადამიანი. შემცირდა ეკონომიკური აქტივობები, მნიშვნელოვნად გაზრდილია თხევადი გაზის ფასი, რომელიც არალოგიკურად არის მიახლოებული ბენზინის ფასთან, რის გამოც კონკურენციას ვეღარ უწევს ბენზინს და, შესაბამისად, სახეზეა მკვეთრად შემცირებული მოთხოვნა როგორც თხევად გაზზე, ასევე შესაბამისი მოწყობილობაზე და სერვისზე.

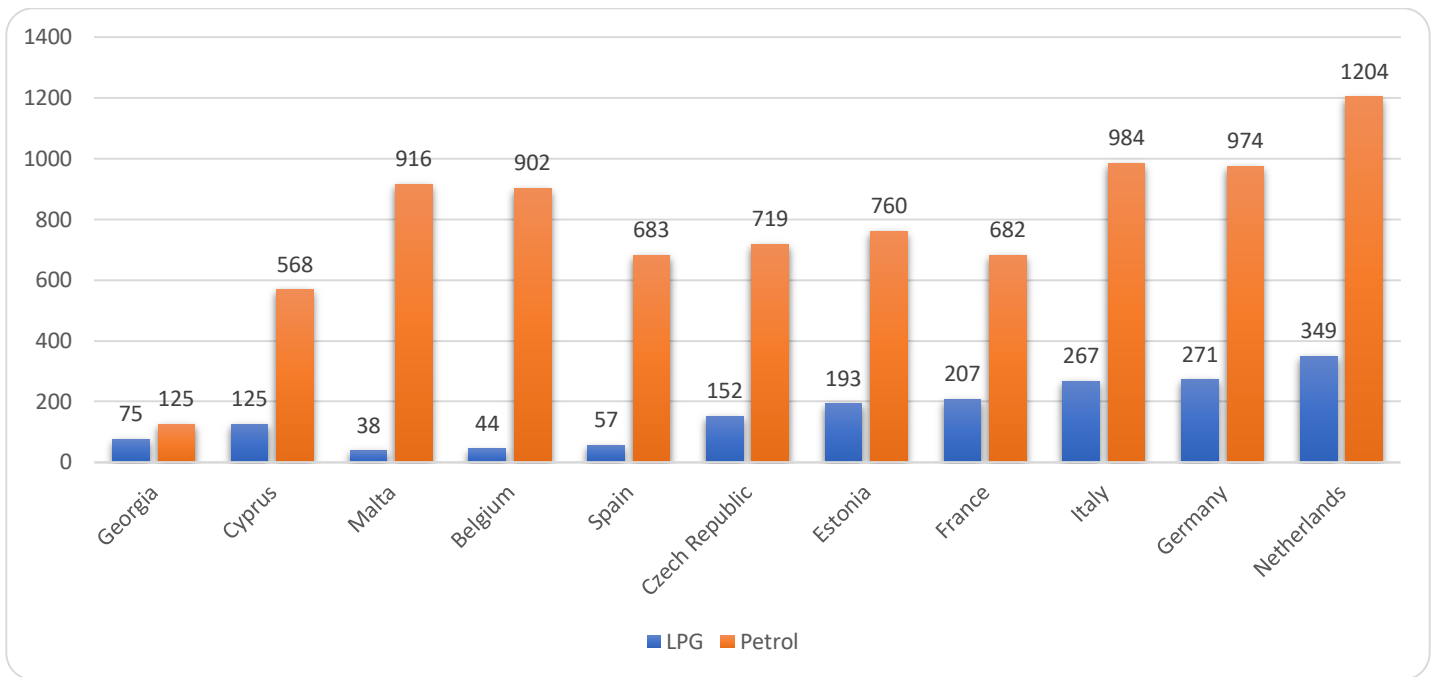
აქციზის ცვლილებამდე, მატერიალური შეღავათის მიღების მიზნით, მომსახურების სფეროში დასაქმებულ ადამიანებს ბენზინზე მომუშავე ავტომობილები აქტიურად გადაჰყავდათ თხევად გაზზე. შესაბამისად, გარკვეულწილად შემცირდა ამ ავტომობილების მიერ ბენზინის მოხმარება. ბუნებრივია, ამ პროცესში ბიზნეს ასოციაციამ, რომელშიც გაერთიანებულია ნავთობპროდუქტების უმსხვილესი იმპორტიორი ორგანიზაციები, გადაწყვიტა ბაზრიდან კონკურენტი საწვავის გაქრობა. ამ მიზნით, ბიზნეს ასოციაციის მიერ განხორციელდა მიზანმიმართული, ტენდენციური პიარკამპანია, რომელიც მიზნად ისახავდა თხევადი გაზის სექტორში ოპერირებადი სუბიექტების გარკვეულწილად დისკრედიტაციას, მათი, როგორც ბაზარზე არაკეთილსინდისიერ მოთამაშეებად წარმოჩენას.. სწორედ ბიზნეს ასოციაციის აქტიური ლობირებით განხორციელდა ზემოთ აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილებები (2016-2020 წლებში), რომელთა მიზანიც გახლდათ არალოგიკური საგადასახადო ბარიერების დაწესება კონკურენტ, ალტერნატიულ ავტო საწვავებზე.

იმისთვის, რომ დადგინდეს საწვავის ღირებულება, მთელ მსოფლიოში ალტერნატიული საწვავის აქციზების შედარება ხდება ბენზინის აქციზთან. (როგორც მოგეხსენებათ, აქციზის განაკვეთი განისაზღვრება იმის და მიხედვით, თუ რა მავნე ზეგავლენას ახდენს კონკრეტული პროდუქტი გარემოზე). ვინაიდან საქართველო არის ევროკავშირის ასოციაციების შეთანხმების ერთ-ერთი მონაწილე, ჩვენთვის ევროკავშირის დირექტივებს გააჩნია სარეკომენდაციო ხასიათი შიდასახელმწიფოებრივ კანონმდებლობასთან მიმართებით.

ბენზინისა და თხევადი გაზის აქციზებს შორის შექმნილმა თანაფარდობამ განაპირობა მათი სარეალიზაციო საცალო ფასების დაახლოება, რაც არანაირად არ არის სამართლიანი. ევროკავშირის რეკომენდაციის მიხედვით, LPG-ს აქციზის ოდენობა ეთილირებულ ბენზინთან შედარებით უნდა იყოს დაახლოებით ოთხნახევარჯერ ნაკლები.

მიუხედავად ამისა, დღეის მდგომარეობით, საქართველოში LPG-ს აქციზის ოდენობა ეთილირებულ ბენზინთან შედარებით არის მხოლოდ $500 / 300 = 1,66$ ჯერ ნაკლები.

აღნიშნული განაწილებით, საქართველოში თხევადი გაზის აქციზი შეადგენს ბენზინის აქციზის **60%**, რომლის ანალოგიც არ არსებობს ევროპის ან ჩვენი უახლოესი სამეზობლოს არცერთ ქვეყანაში. ევროკავშირის რეკომენდაციით ეს მაჩვენებელი არ უნდა აღემატებოდეს **22%-ს**. ასეთი თანაფარდობის შეთხვევაში, თუკი 1000 კილოგრამ ბენზინზე აქციზის ოდენობა შეადგენს 500 ლარს, მაშინ ადეკვატური აქციზი 1000 კგ. თხევად გაზზე უნდა იყოს 111 ლარი. დაახლოებით იგივე რაც იყო 2017 წლის აგვისტომდე.



თხევადი გაზის მოხმარების ზრდას განაპირობებს მისი შედარებით დაბალი ფასი ჩვეულებრივ საწვავთან მიმართებაში. იაფი და ხელმისაწვდომი საავტომობილო საწვავი სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებისა და თითოეული მომხმარებლისათვის, რადგან, ერთი მხრივ, იაფი და ხელმისაწვდომი ენერჯო პროდუქტები ხელს უწყობს ეკონომიკის სტიმულირებასა და აქტოვობას, მეორე მხრივ, ამსუბუქებს მომხმარებლის ხარჯებს. მაკროეკონომიკური და ფისკალური თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანია, რომ იმპორტის განხორციელებისას, ქვეყნიდან ხდება შედარებით ნაკლები სავალუტო რესურსის გადინება, ვიდრე ჩვეულებრივი საწვავის შესაბამისი ენერჯომოცულობის იმპორტირებისას.

ჩვენ მივიჩნევთ, რომ ქვეყანაში უნდა იყოს თავისუფალი და სამართლიანი ბიზნესგარემო, საქართველოს შიდასახელმწიფოებრივი რეგულირებისთვის მნიშვნელოვანია ევროკავშირის დირექტივების გათვალისწინება. სამწუხაროდ, მაშინ როდესაც ქვეყანა დგას ევროკავშირისაკენ მიმავალ გზაზე და ცდილობს სხვა სფეროებში არსებული ნორმატივებისა და რეგულაციების შესაბამისობაში მოყვანას ევროკავშირში მოქმედ ნორმებთან, გაუგებარია, რითი აიხსნება ქვეყანაში შექმნილი დისბალანსი თხევადი გაზის აქციზის განაკვეთის ახლად მიღებული ნორმებსა და ევროკავშირში მოქმედ ანალოგიურ ნორმებს შორის.

ასევე, სახელმწიფოსთვის მნიშვნელოვანი უნდა იყოს მცირე ბიზნესის ხელშეწყობა, ქვეყანაში სამუშაო ადგილების შენარჩუნება და გლობალური პანდემიის შედეგად ღრმა ეკონომიკურ კრიზისში მყოფი მოქალაქეების ხელშეწყობა. აღნიშნული ცვლილება კი რთულ მდგომარეობაში აყენებს თხევადი გაზის მომხმარებლებს, რომელიც ძირითადად საშუალო და ღარიბი ფენაა, და მათთვის მატერიალური სარგებლის მიღების შესაძლებლობას აფერხებს.

თხევადი გაზის აქციზით დაბეგრვის ნაწილში პარლამენტის მიერ განხორციელებული ბოლო ცვლილებებიდან განვლილმა პერიოდმა (ბოლო 6 თვე) დაგვანახა, თუ რა ნეგატიური შედეგი მოუტანა ამ დაჩქარებულმა და არაჯეროვნად შესწავლილმა გადაწყვეტილებამ როგორც თხევადი გაზის საწვავის სექტორს, ასევე მომიჯნავე დარგებს და ზოგადად თხევადი გაზის მომხმარებლებს. ამავდროულად, თხევადი გაზის გამოყენების შემცირება პირდაპირპროპორციულად უარყოფითად

აისახება გარემოზე, რადგანაც მომხმარებელი თხევადი გაზის ოდენობას ანაცვლებს შესაბამისი ოდენობის ბენზინის საწვავით.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ვიტოვებთ იმედს, რომ საქართველოს პარლამენტი მხედველობაში მიიღებს ჩამოთვლილ მიზეზებს, ფაქტობრივ გარემოებებს და უახლოეს პერიოდში შეძლებს საკითხის საფუძვლიან, კომპეტენტურ შესწავლას და გამოსწორებას.

პატივისცემით,
ასოციაციის თავმჯდომარე
ნიკოლოზ ხოფერია

0192, ქ. თბილისი, ვ. ნინუას ჩიხი 1/2, ს/კ 405370487, ტელ: (+995) 598 42 80 00

ელ.ფოსტა: info@glpga.ge