

პროექტი - „ტექნიკური ინსპექტირების
რეფორმის ეფექტიანობის შეფასება და
მისი შესაბამისობა ევროპარლამენტისა და
საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის 2014/45/EU
დირექტივასთან“

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის
2014/45/EU დირექტივის შედარება ეროვნულ
კანონმდებლობასთან



2020 წელი

სარჩევი

I. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) პირველი პუნქტი:	2
II. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მეორე პუნქტი და მე-2 მუხლის პირველი პუნქტი.....	8
III. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-5 პუნქტი	20
IV. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-7, მე-9 და მე-10 პუნქტები.....	22
V. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-13, 39-ე პუნქტები	30
VI. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-17, 39-ე პუნქტები	32
VII. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-14 პუნქტი	36
VIII. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-6, მე-18, მე-19, 27-ე და მე-3 პუნქტები.....	39
IX. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 21-ე პუნქტი	49
X. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 25-ე პუნქტი:	51
XI. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 31-ე პუნქტი	53
XII. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 33-ე, 34-ე და მე-13 მუხლის მე-4 პუნქტები	54
XIII. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 36-ე პუნქტი	58
XIV. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-7 მუხლის მე-3 პუნქტი.....	61
XV. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 84-ე მუხლის მე-7 პუნქტი.....	62
XVI. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) დანართი 1, მუხლი 1	63
მიმდინარე კვლევასთან დაკავშირებული დანართები	66

I

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) პირველი პუნქტი:

2011 წლის 28 მარტს გამოცემულ ევროპარლამენტისა და ევროსაბჭოს თეთრ წიგნში სახელწოდებით - „ევროპის ერთიანი სატრანსპორტო სივრცის რუკა - კონკურენტუნარიან და რესურსების მზრივ ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის დამკვიდრების გზაზე“, კომისიამ მიზნად დაისახა 'ნულოვანი ხილვადობის' მიღწევა, რომლის მეშვეობითაც ევროკავშირი კიდევ უფრო მიუახლოვდება საგზაო ტრანსპორტში ნულოვანი სიკვდილიანობის მაჩვენებელს 2050 წლისთვის. აღნიშნული მიზნის მიღწევის თვალსაზრისით, მოსალოდნელია, რომ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული ტექნოლოგიები მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებაში.

კვლევის შედეგი

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) პირველივე პარაგრაფში იკითხება იდეალური მიზანი - „ნულოვანი ხილვადობის“ მიღწევა, რომლის მეშვეობითაც ევროკავშირი კიდევ უფრო მიუახლოვდება საგზაო ტრანსპორტში ნულოვანი სიკვდილიანობის მაჩვენებელს 2050 წლისთვის. აღნიშნული მიზნის მიღწევის თვალსაზრისით, მოსალოდნელია, რომ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული ტექნოლოგიები მნიშვნელოვან როლს შეასრულებენ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება.

“ნულოვანი ხილვადობა” თავის შინაარსით თითქოს მიუღწეველი პიკია, მაგრამ სინამდვილეში სრულიად განხორციელებადი მიზანია. შვედეთის ტრანსპორტის სააგენტოს მონაცემებით, 2019 წელს სულ 223 ადამიანი დაიღუპა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად. ეს ყველაზე დაბალი რიცხვია მას შემდეგ, რაც სააგენტომ დაიწყო სტატისტიკის წარმოება 1950-იანი წლების დასაწყისიდან. 2018 წელს დაფიქსირდა 324 გარდაცვალება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად, რაც შვედეთისთვის მაღალი სიკვდილიანობის ტოლფასია.¹ იმისთვის, რომ დავინახოთ რამდენად მწვავეა პრობლემა საქართველოში, საკმარისია შევადაროთ ამ ორი სახელმწიფოს სტატისტიკა ერთმანეთს. იმის გათვალისწინებით რომ საქართველოს მოსახლეობა

¹ The, Local, Deadly road accidents in Sweden drop to record low, <
<https://www.thelocal.se/20200108/deadly-road-accidents-in-sweden-drop-to-record-low> > [23.06.2020]

დაახლოებით 3-ჯერ ნაკლებია შვედეთის მოსახლეობაზე, სავალალო სტატისტიკასთან გვაქვს საქმე. 2018 წლის მონაცემებით საქართველოში ავტოსაგზაო შემთხვევათა რიცხვი 41 118-ს აღწევს.² საქართველოს გზებზე გარდაცვლილ ადამიანთა რიცხვმა 2018 წელს 459 შეადგინა, შვედეთში კი 324. თუ მონაცემებს 100 000 ადამიანზე დავთვლით. საქართველოს გზებზე დაღუპულთა რიცხვი თითქმის 4-ჯერ აღემატება შვედეთში გარდაცვლილთა რაოდენობას. ხოლო 2019 წელს საქართველოს მონაცემები 6-ჯერ აღემატებოდა შვედეთისას. 2020 წლის მხოლოდ პირველ კვარტალში აღირიცხა 9 976 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. აღნიშნულის მიზეზი შეიძლება იყოს მრავალი, ყველაზე უმთავრესი მაინც სახელმწიფოს მხრიდან ნების ნაკლებობაა-ჯერ აღიაროს პრობლემა, შემდეგ გამოაცხადოს პრიორიტეტად და ბოლოს კი გადაჭრას იგი.

ავტომობილების რაოდენობის მატებასთან ერთად იზრდება საგზაო საფრთხეებიც, ამიტომ პარალელურად საქართველოს სახელმწიფო სტრუქტურებს უნდა დაეწყოთ ზრუნვა მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სატრანსპორტო სტრატეგიის შექმნაზე, რომლის პრიორიტეტული მიმართულებაც იქნებოდა საგზაო უსაფრთხოება. რეალურად კი, დადებითი შედეგის მომტანი ნაბიჯები არ იდგმება, რისი დასტურიცაა შემდეგი შემთხვევა: მსოფლიო ბანკის ექსპერტმა საქართველოსთვის შეიმუშავა „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია და 2014-2019 წლების სამოქმედო გეგმა“, რომელიც საკმაოდ მოცულობითია და 4 ნაწილისაგან შედგება. დოკუმენტი შემუშავდა „ჯინ ბრინ კონსალტინგის“ მიერ და მისი მთავარი რეკომენდაციაა საგზაო უსაფრთხოებაზე ორიენტირებული სამსახურის შექმნა, რადგანაც არც მაშინ და არც ახლა არ არსებობს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სტრუქტურა. თუმცა, შესაბამისმა სამინისტროებმა პროგრამის რეალურ ცხოვრებაში გატარებაზე უარი განაცხადეს, თანაც ყოვეგვარი დასაბუთების გარეშე. შესაბამისად არ დაინერგა მნიშვნელოვანი საერთაშორისო სტანდარტები და დოკუმენტი გაურკვეველი ვადით შემოიღო თაროზე. ხშირად, როდესაც საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე საუბრობენ ახსენდებათ საპატრულო პოლიცია, რომელიც ძირითადად რეაგირებს უკვე მომხდარ დარღვევებსა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე, საპატრულო დეპარტამენტი არ არის ორიენტირებული პრევენციული ღონისძიებების გატარებაზე. ამჟამად, არ არსებობს სამსახური, რომელიც იზრუნებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზების სიღრმისეულ კვლევაზე, მათ აღმოფხვრაზე და პრევენციული ღონისძიებების გატარებაზე. მნიშვნელოვანია, რომ სამთავრობო სტრუქტურებმა მაგალითი საუკეთესო შედეგის მქონე სახელმწიფოებისგან აიღონ. საგზაო უსაფრთხოების სფეროში წარმატებულთა შორის განიხილება სკანდინავიის ქვეყნები. მაგალითად, 1997

² შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო ინფორმაცია, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები - 2018 წელი. < https://info.police.ge/page?id=171&parent_id=105 > [23.06.2020]

წელს შვედეთმა შემოიღო საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკა სახელწოდებით ნულოვანი ხედვა (Vision Zero), რომლის მიზანია ფატალური ავარიების ნულამდე შემცირება.³

ბოლო წლებში ყურადღება მიიქცია ლიეტუვას წარმატებულმა სტრატეგიამ, რომელიც ერთ-ერთი საუკეთესოა ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს შორის, სადაც საგზაო უსაფრთხოებასა და გარემოზე ზემოქმედების შემცირების პოლიტიკაზე პასუხისმგებელი ორგანოა რესპუბლიკის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტრო. ლიეტუვამ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები შეამცირა ახალი სტრუქტურის შექმნითა და პასუხისმგებელ აქტორებს შორის კომპეტენციათა შემდეგი გადანაწილებით:

მთავარი ფუნქციები	მთავარი აქტორები
- საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის შემუშავება - მიზნების გასაზღვრა - საგზაო უსაფრთხოების პროგრამის შემუშავება	ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტრო
საგზაო უსაფრთხოების მონიტორინგის განვითარება	საგზაო უსაფრთხოების კომისია (მთავრობის მიერ დამტკიცებული კომისია შედგება: მთავრობის წარმომადგენლების, მუნიციპალური ორგანოების წარმომადგენლების და არასამთავრობო ორგანიზაციების წარმომადგენლებისაგან)
საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება	ლიეტუვის საგზაო ადმინისტრაცია, რომელიც ექვემდებარება ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს
ავტომობილების განვითარება	ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროსთან არსებული საავტომობილო ტრანსპორტის ინსპექცია
საგზაო მონაწილეების სწავლება	-ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროსთან არსებული საავტომობილო ტრანსპორტის ინსპექცია -განათლების სამინისტრო -ლიეტუვის საგზაო ადმინისტრაცია
საზოგადოებრივი კამპანიები	საგზაო უსაფრთხოების კომისია
აღსრულების მექანიზმის დახვეწა	პოლიცია
სხვა რელევანტური აქტორები	-ლიტვის ეროვნული ასოციაცია, რომელიც ეხმარება საგზაო მსხვერპლებს (NPNA) -უნივერსიტეტები და კვლევითი ინსტიტუტები

³ < <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero/> > [20.06.2020]

ლიეტუვის ტრანსპორტის უსაფრთხოების განვითარების ეროვნული პროგრამა მოიცავდა 2011-2017 წლის სამოქმედო გეგმას, სადაც პრიორიტეტულ მიმართულებებად გამოკვეთეს შემდეგი საკითხები:

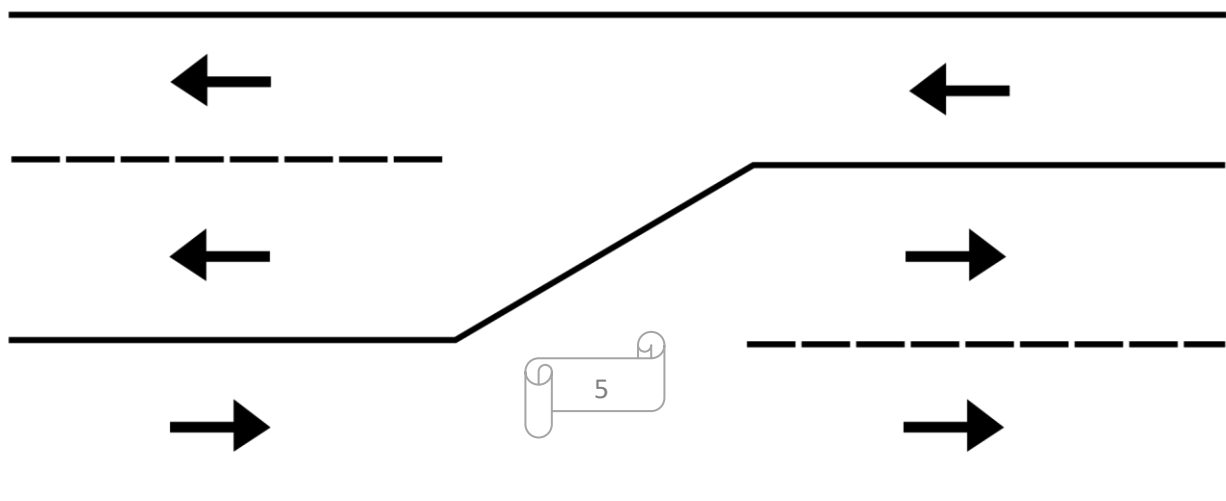
- საგზაო მონაწილეთა ქცევის შესწავლა;
- სატრანსპორტო უსაფრთხოება;
- ინფრასტრუქტურა;
- სამაშველო-საგანგებო სამსახურის მომსახურების ხარისხის ამაღლება;
- საგზაო შემთხვევათა შესახებ მონაცემთა შეგროვება-სტატისტიკის წარმოება;

საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება მოიცავდა შემდეგ ნაბიჯებს:

- 2014 წელს ეროვნული სამოქმედო გეგმით დამტკიცდა ქალაქების „შავი წერტილების“ მართვის სისტემა. ეს იყო საპილოტე პროექტი უმსხვილესი ქალაქების შავი წერტილების მართვისათვის.
- დამტკიცდა საპილოტე პროექტი ახალი ტიპის გზაჯვარედინებისთვის, ასევე შემუშავდა „2 + 1“ პროექტი. 2 + 1 გულისხმობს საავტომობილო გზის კონკრეტულ კატეგორიას, რომელიც შედგება ორი ზოლისგან ერთი მიმართულებით და ერთ შესახვევს, იგი ჩვეულებრივ გამოყოფილია ფოლადის ბარიერით. მეორე ზოლი საშუალებას იძლევა უფრო სწრაფად მოძრავი ავტომობილისათვის გზის გათავისუფლებას და ნელა მოძრავისათვის უსაფრთხო გადასწრებას. შვედეთში ამ პროექტის ამუშავების შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა რიცხვმა 35-50%-ით, ხოლო გერმანიაში 33%-ით იკლო. პროექტის მთავარი მიზანია, რომ საპირისპირო მიმართულებით მოძრავმა ავტომობილებმა, გასწრების შემთხვევაში ერთმანეთის ზოლი არ გადაკვეთონ.
- პროექტი ვიზუალურად შემდეგნაირად გამოიყურება:



ნახაზი N 1:



„2 + 1“ პროექტის ამსახველი საგზაო ნიშნები ირლანდიაში:



საგზაო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით ლიეტუვაში შეიმუშავეს ტრენინგების კურსი და სასწავლო პროგრამები, როგორც მძღოლებისთვის ასევე ქვეითებისთვის. ჩატარდა საჯარო კამპანიები ცნობიერების ამაღლების კუთხით, დაწესდა სიჩქარის ახალი ლიმიტები და გაიზარდა სანქციები მძღოლების მიერ ალკოჰოლის მოხმარებასთან დაკავშირებით. გატარებული ღონისძიებების შედეგად ლიეტუვაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაღუპულთა სტატისტიკამ საგრძნობლად იკლო: 1992 წელს დაფიქსირებული იყო 1173 გარდაცვალების შემთხვევა, ხოლო 2016 წლისათვის კი ეს რიცხვი 189-მდე შემცირდა, მაშინ როდესაც 1992 წელს ავტოპარკი წარმოდგენილი იყო 500 000 ავტომობილით, ხოლო 2016 წელს – 1 299 000 სატრანსპორტო საშუალებით.

ევროკავშირის თორმეტმა წევრმა სახელმწიფომ გააერთიანა ძალები ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული პროექტის ფარგლებში, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების კუთხით. ამ ქვეყნებში საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტი მაღალ დონეზეა და მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო ათწლეულების განმავლობაში მდგომარეობა მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა ისინი მაინც გაერთიანდნენ საგზაო რისკების შემცირებისათვის. მათ შორის არის ლიეტუვაც. ევროკავშირის კომიტეტის წევრი სატრანსპორტო კუთხით ვიოლეტა ბულკი კომენტარს აკეთებს: „ჩვენ უნდა ვიმუშაოთ ერთად, რომ მივიღეთ Vision Zero - ნულოვან ხედვამდე და შევამციროთ ავტოსაგზაო შემთხვევები გზებზე 2050 წლისათვის, ეს მიიღწევა სახელმწიფოთა გაერთიანებითა და აზრების გაცვლით. ევროკავშირის პროექტი საგზაო უსაფრთხოებისათვის დახმარებას გაუწევს ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს, რომლებსაც სურთ გააუმჯობესონ საგზაო უსაფრთხოება. პროექტი გააერთიანებს საგზაო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების შესახებ საკითხებსა და მოიცავს გზის მოწყვლადი მომხმარებლებისთვის, როგორიცაა ფეხით მოსიარულე და ველოსიპედისტი - უსაფრთხო გადაადგილების გეგმას.⁴

საქართველოში ბოლო სიახლე საგზაო უსაფრთხოების სფეროში იყო ის, რომ პარლამენტმა მხარი დაუჭირა „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში შესატან ცვლილებების პროექტს, რომლის მიზანია საგზაო

⁴ < <https://etsc.eu/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-up-to-improve-road-safety/> >
[05.11.2020]

ქსელში შავი წერტილების განსაზღვრა და სახელმწიფოს მხრიდან მათი აღმოფხვრისათვის საკმარისი საკანონმდებლო საფუძვლის შექმნა. საკანონმდებლო ცვლილების პროექტი შემუშავდა იმ რეკომენდაციების შესაბამისად, რომლებიც წარმოდგენილი იყო მსოფლიო ბანკის საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის გლობალური მექანიზმის მიერ გამოყოფილი გრანტის ფარგლებში უცხოელი ექსპერტის (ჯეიმს ჰოლგატი) მიერ შესრულებულ ანგარიშში „შავი წერტილების იდენტიფიცირების სახელმძღვანელო და სათანადო ზომების გატარება საქართველოში“. საავტომობილო გზების შესახებ საქართველოს კანონის 26 პრიმა მუხლით-შავი წერტილი არის საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზის არაუმეტეს 300-მეტრიანი მონაკვეთი, რომლის ფარგლებში 3 კალენდარული წლის განმავლობაში დაფიქსირებულია:

ა) ადამიანის დაღუპვით დასრულებული არანაკლებ 4 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა;

ბ) ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებით ან/და ადამიანის დაღუპვით დასრულებული ჯამში არანაკლებ 10 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა.

მიუხედავად საკანონმდებლო ინიციატივისა შავ წერტილებთან დაკავშირებით მდგომარეობა უკეთესობისკენ არ შეცვლილა. შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ პრაქტიკულად ვერ ხდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ზუსტი ადგილის მითითება. საქართველოში ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოებისგან განსხვავებით არ არის გაწერილი შავი წერტილების იდენტიფიცირების შემთხვევაში, როგორ უნდა აღმოიფხვრას ისინი და რა ღონისძიებები უნდა გატარდეს პრევენციისთვის.

საქართველოს არ აქვს საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგია და არც „ნულოვანი ხედვის“ გეგმა. სახელმწიფომ უნდა დაიწყოს სატრანსპორტო სტრატეგიის შექმნაზე და მის განხორციელებზე ზრუნვა, როგორც გრძელვადიანი, ასევე მოკლევადიანი პროექტების გზით. საჭიროა შეიქმნას თანმიმდევრული სტრატეგია იმისთვის, რომ ევროდირექტივაში დასახული მიზანი „ნულოვანი ხედვა“ მიღწევადი გახდეს 2050 წლისათვის. მიუხედავად იმისა, რომ ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებში საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტი მაღალ დონეზეა, ისინი მაინც ერთიანდებიან საერთო მიზნის ირგვლივ და ქმნიან გრძელვადიან გეგმას.

II

ევროპარლამენტისა და საგზაო 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მეორე პუნქტი და მე-2 მუხლის პირველი პუნქტი

- „უსაფრთხო საგზაო მოძრაობის ევროპული სივრცის შექმნის გზაზე: პოლიტიკის ორიენტაცია 2011-2020 წწ. უსაფრთხო საგზაო მოძრაობის სფეროში“, კომისიამ წარმოადგინა წინადადება ევროკავშირში 2020 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში გარდაცვლილთა რაოდენობის განახევრების თაობაზე, რომლის ათვლაც დაიწყო 2010 წლიდან. აღნიშნული მიზნის მიღწევის თვალსაზრისით, ევროკომისიამ დაისახა შვიდი სტრატეგიული მიზანი და აგრეთვე განსაზღვრა შესაბამისი ღონისძიებები სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით, შეიმუშავა ფიზიკური დაშავების რაოდენობის შემცირების სტრატეგია და საგზაო მოძრაობის დაუცველ მონაწილეთა, განსაკუთრებით მოტოციკლისტთა უსაფრთხოების გაზრდის ზომები.
- დირექტივა ვრცელდება, 2022 წლის 1 იანვრიდან, ორ და სამთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებზე - სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიებზე L3e, L4e, L5e და L7e, 125 სმ³-ზე მეტი ძრავის სამუშაო მოცულობით.

კვლევის შედეგები

ევროკომისიამ წარადგინა წინადადება ევროკავშირში 2020 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში გარდაცვლილთა რაოდენობის განახევრების თაობაზე, რომლის ათვლაც დაიწყო 2010 წლიდან და განსაზღვრა შესაბამისი ღონისძიებები სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით, აგრეთვე შეიმუშავა ფიზიკური დაშავების რაოდენობის შემცირების სტრატეგია. მსოფლიო წარმატებული გამოცდილებები გვიჩვენებს, რომ შედეგების მისაღწევად გრძელვადიანი პოლიტიკური ნების არსებობაა საჭირო. საგზაო უსაფრთხოებაში უნდა განხორციელდეს გრძელვადიანი და მდგრადი ინვესტიციები მთელ რიგ სექტორებში: მართვაში, ინსტიტუციებში, ინფრასტრუქტურაში, საავტომობილო პარკში, ლიცენზირების სტანდარტებში, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ქცევის წესებსა და ჯანდაცვის სისტემაში.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირებისათვის საჭიროა თანმიმდევრული და ინტეგრირებული მიდგომა. კომისიის მიერ შეთავაზებული პოლიტიკა სრულად ითვალისწინებს საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმის, 2001–2010 წელს მიღებულ შედეგებს, რამაც აჩვენა, რომ საგზაო უსაფრთხოებასთან

დაკავშირებით მიღწეული მნიშვნელოვანი პროგრესის მიუხედავად, საჭიროა ძალისხმევა გაგრძელდეს და კიდევ უფრო გაძლიერდეს განვითარება. მიზნის მიღწევისთვის ევროკომისიამ დაისახა შვიდი სტრატეგიული მიზანი:

- საგზაო მონაწილეთა ცნობიერების ამაღლება და ტრენინგი;
- საგზაო წესებისა და კანონების აღსრულება;
- უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა;
- უსაფრთხო ავტომობილები;
- თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების ხელშეწყობა საგზაო უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით;
- გადაუდებელი და დაშავების შემდგომი მომსახურების გაუმჯობესება;
- დაუცველ საგზაო მონაწილეთა დაცვა;

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 19 თებერვლის, „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2019 წლის სამოქმედო გეგმის დამტკიცების თაობაზე“ N317 განკარგულებით, საქართველომ მიზნად დაისახა 7 სტრატეგიული მიმართულებიდან რამდენიმეს განხორციელება, თუმცა რეალურად მათი აღსრულება არ ხდება და თუ ხდება, ის ძირითადად ფორმალურ ხასიათს ატარებს. ესენია:

- ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მდგომარეობის ხარისხის გაუმჯობესება;
- საგზაო მოძრაობის მონაწილეების უსაფრთხოების დონის გაზრდა, ცნობიერების ამაღლების გზით;
- საგზაო მოძრაობის წესების აღსრულების ეფექტურობის გაუმჯობესება;
- საგზაო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება;
- საგზაო შემთხვევის შემდგომ რეაგირების ეფექტურობის გაუმჯობესება;

საქართველოს მთავრობის, 2016 წლის 11 ივლისის N1389 განკარგულებით დამტკიცებული 2016 წლის „საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიაში“ განისაზღვრა, სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმის თავიდან აცილების მიზნით სტრატეგიის შემუშავება:

- სახიფათო შერეული გზის გამოყენების განცალკევება ან უსაფრთხო ინტეგრირება, რაც გულისხმობს დაპროექტებული სახიფათო გზების განცალკევებას, რაც საქართველოში გზებით სარგებლობას ძალიან სახიფათოს ხდის. გეგმა მოიცავს ამ მონაკვეთების მდოვრე ანუ მკვეთრი გადასვლის გარეშე მიერთებას უსაფრთხო მონაკვეთთან და ასევე უსაფრთხოების სხვა ადეკვატური ზომების მიღებას. დღევანდელი მონაცემებით აღნიშნული პუნქტი ნაწილობრივ დანერგილია.

- სიჩქარის მართვა გზებზე და ავტოსატრანსპორტო საშუალებებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისაგან დაცვის დონეებთან მიახლოების მიზნით. ძირითადად იგულისხმება სიჩქარის მიახლოება, შემზღუდავ (შემცირება) დასაშვებამდე. სიჩქარის შემზღუდავი უზრუნველყოფს იმას, რომ ერთი და იგივე სიჩქარეზე მეტად არ აჩქარდეს ავტომობილი. გზისპირისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისაგან დამცავი აღჭურვილობით უზრუნველყოფა ნიშნავს გზების ჯებირებით და სხვა დამცავი საშუალებებით მოწყობას. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაცვა კი გულისხმობს მისი კონსტრუქციული ელემენტებით აღჭურვას, როგორცაა: სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობა, ABS, კატალიზური კონვერტორი, გამონაბოლქვის გამაკეთილშობილებელი - ADBLUE, რომელიც ანეიტრალებს აზოტის ჟანგეულებს, უსაფრთხოების ღვედები და ა.შ. ავტომობილი, რომლებიც არ არის მოწყობილი დამცავი საშუალებებით ზრდის ავტოსაგზაო შემთხვევის რისკს. დღევანდელი მონაცემებით სიჩქარის მართვის კომპონენტი მხოლოდ ნაწილობრივ არის დანერგილი ინფრასტრუქტურის მიმართულებით, თუმცა უსისტემოდ, რაც შეეხება სიჩქარის შემზღუდავ მოწყობილობას ფორმალურად დანერგილია საერთაშორისო გადაზიდვებზე (მხოლოდ სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებებზე). სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობები საერთოდ არ არის დანერგილი შიდა გადაზიდვებზე;
- გზით მოსარგებლის სახიფათო ქცევის თავიდან აცილება პოლიციის ჩარევისა და გაშუქების ერთობლიობით ავტომობილის შიგნით. იგულისხმება გარეგანი შემაკავებელი ფაქტორების მძღოლის მიერ შეგნებული გამოყენება. გარეგანი შემაკავებელი ფაქტორებია: საგზაო ნიშნები და მონიშვნები, სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობები, გვერდზე მოცურების საწინააღმდეგო მოწყობილობი, ABS, ავტომობილიდან სხვა საგნამდე მინიმალური დისტანციის სასიგნალო მოწყობილობა. დღევანდელი მონაცემებით აღნიშნული პუნქტი დანერგილია ნაწილობრივ.
- უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკის მართვა მართვის მოწმობის გაცემისა და ტესტირების სტანდარტების მეშვეობით. იგულისხმება მძღოლის გამოცდა მართვის უფლების მინიჭების წინ სხვადასხვა საგზაო და კლიმატურ პირობებში. აღნიშნული პუნქტის დანერგვის ვალდებულება მომდინარეობს ევრო პარლამენტის და საბჭოს 2006/126/EC, 2006 წლის 20 დეკემბრის დირექტივიდან „მართვის მოწმობის შესახებ“. გამოცდის პრაქტიკული ნაწილის რეალურ

სივრცეში გადატანის ბოლო ვადად 2018 წელი განისაზღვრა, თუმცა იგი დღემდე არ შესრულებულა.

- რისკის მართვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების სტანდარტებისა/დიზაინის და მათი შესაბამისობის მეშვეობით. ავტომობილის გარეგნული ფორმების (დიზაინი) და უსაფრთხოების ნორმების მაქსიმალური დაახლოვება ან ურთიერთ არ გამორიცხვა. ზოგჯერ თავად ავტომობილის ფორმაა საფრთხის შემცველი, მისი შეღებვა, ბამპერების გადაკეთება თვითნებურად, მკვეთრი გარეგანი წიბოები და ა.შ. ერთი მხრივ ეს ეხება მწარმოებლის მიერ ავტომობილის გამოშვებას, მეორე მხრივ ავტომობილის გადაკეთებას. აღნიშნული პუნქტის დანერგვის ვალდებულება საქართველოს საერთაშორისო შეთანხმებებით აქვს აღებული: ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2007 წლის 5 სექტემბრის 2007/46/EC დირექტივით „ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების და მათი მისაბმელების, ასევე აღნიშნული ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის განკუთვნილი სისტემების, კომპონენტებისა და ცალკეული ტექნიკური დეტალის დამტკიცების პროცედურის შესახებ“ და 1958 წლის 20 მარტს ქ. ჟენევაში გაფორმებული „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მოწყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთადიარების პირობების შესახებ“ შეთანხმებით. აღნიშნული პუნქტი არ არის დანერგილი.
- სწრაფი და ეფექტური სასწრაფო სამედიცინო დახმარება, დიაგნოზი და მკურნალობა. აღნიშნული პუნქტი ძირითადად არ შესრულებულა.

საქართველოს მთავრობის, 2016 წლის 11 ივლისის N1389 განკარგულებით დამტკიცებული 2016 წლის „საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიაში“ შესული საკითხებიდან განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სიჩქარის მართვის მიმართულება. საყოველთაოდ აღიარებულია, რომ სიჩქარის გადაჭარბება არის ის მთავარი დარღვევა რომელიც კლავს, ამიტომ საერთაშორისო ავტორიტეტული ორგანიზაციების მიერ შემუშავდა და გავრცელდა სლოგანი: „სიჩქარე კლავს“ (Speeding Kills). ის, რომ მარტო სლოგანით არ იჭრება პრობლემა კარგად ესმით საერთაშორისო დონეზე, შესაბამისად საინფორმაციო კამპანიას მოყვა კონკრეტული საქმეც. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სიჩქარის მართვა ხორციელდება იმ მიზნით, რომ მისი მოძრაობა იყოს უსაფრთხო. სიჩქარის სწორი

მართვა არის საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენცია და ასეთის მოხდენის შემთხვევაში იგი საგრძნობლად ამცირებს მისი შედეგების სიმძიმეს.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სიჩქარის მართვა ხორციელდება ორი ძირითადი მიმართულებით. ეს მიმართულებებია ერთი - სიჩქარის მართვა-შეზღუდვა დამოკიდებული ინფრასტრუქტურულ მდგომარეობაზე და მეორე - მისი შეზღუდვა ზოგადად, რომლის გადაჭარბებაც არ შეიძლება არც ერთ შემთხვევაში. პირველი მიმართულება რეალიზდება საგზაო პირობების შეფასებით და კონკრეტული საგზაო უბნების გავლის სიჩქარის ლიმიტების დაწესებით (რეგულირდება შესაბამისი საგზაო ნიშნებით), ხოლო მეორე მიმართულების უზრუნველსაყოფად გამოიყენება 1992 წლის 10 თებერვლის საბჭოს დირექტივა 92/6/EEC გაერთიანების ფარგლებში ზოგიერთი კატეგორიის ავტომობილებზე სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის დამონტაჟებისა და გამოყენების შესახებ. ამ მოწყობილობის გამოყენების შემხვევაში სატვირთო ავტომობილებს არ შეუძლიათ გადააჭარბონ 90 კმ/სთ-ს, ხოლო ავტობუსებს - 100 კმ/სთ-ს. აღნიშნული ევროდირექტივა უკვე არის ასახული საქართველოს კანონმდებლობაში ტექნიკური რეგლამენტის სახით, მაგრამ მას აქვს მხოლოდ ფორმალური დანიშნულება და პრაქტიკაში არ სრულდება. სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობით სავალდებულოდ უნდა აღჭურვილიყო 2016 წლისათვის საერთაშორისო გადაზიდვა/გადაყვანებში დასაქმებული, როგორც ყველა სატვირთო (N_2 და N_3), ისე ყველა ავტობუსი, როგორც M_2 (ე.წ. მარშრუტკები - არა უმეტეს 5 ტ სრული მასისა), ისე M_3 (დიდი ავტობუსი - 5 ტ სრულ მასაზე მეტი), აგრეთვე, 2016 წლისათვის ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი სატრანსპორტო საშუალება პირველად დარეგისტრირების შემთხვევაში და 2020 წლისათვის საქართველოში დარეგისტრირებული ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი სატრანსპორტო საშუალება. შედეგად გვაქვს სიტუაცია, რომ არც ერთი ეს პირობა პრაქტიკულად არ არის შესრულებული, თუ არ ჩავთვლით მხოლოდ საერთაშორისო მრავალჯერადი და მრავალმხრივი ნებართვებით მოძრავ სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებებს, რომელთა კონსტრუქციაში ეს მოწყობილობა ქარხნულად უკვე არის გათვალისწინებული. სიტუაციას ამძიმებს ისიც, რომ ქვეყანაში არ ფუნქციონირებს სისტემა, რომელიც შეამოწმებდა და დალუქავდა მას, როგორ გამართულს. ამ პროცედურის გავლა ქართველ გადაზიდველებს სხვა ქვეყნებში უწევთ. უფრო მეტიც, არ ხდება ასევე არც პირველად შემოყვანილ სატრანსპორტო საშუალებებში რეგისტრაციისას მათი არსებობის შემოწმება. მოძრაობის სიჩქარის კონტროლი „ჭკვიანი ვიდეოკამერით“ და სექციური რადარით არის ძალიან კარგი, მაგრამ სრულიად არასაკმარისი. იმ ადგილებში, სადაც ისინი არ არის, სიჩქარის შემზღუდველმა მოწყობილობამ უნდა იმუშაოს. ეს ცნობილი ჭეშმარიტებაა და სწორედ ამიტომ ეძღვნება ამ საკითხს ცალკე დირექტივა. ამ პრობლემის მოუგვარებლობა სავარაუდოდ გახდა ბევრი საგზაო-

სატრანსპორტო შემთხვევის მიზეზი, რომელიც მძიმე შედეგებით დასრულდა და თუ სასწრაფოდ არ გადაიჭრა, მომავალში კიდევ ბევრ კატასტროფას გამოიწვევს.

მთავრობის განკარგულებით დამტკიცებულ სტრატეგიაში არანაკლებ მნიშვნელოვანი საკითხია დროული და ეფექტიანი სასწრაფო სამედიცინო დახმარების როლი საგზაო უსაფრთხოების სისტემაში, რომელიც ცალკე დეტალური განხილვის საგანია. მასზე დგას გზებზე დაშავებულთა გადარჩენისა და შემდგომში მათი ჯანმრთელობის დაცვის საკითხი. ადამიანთა გადარჩენის სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სისტემის ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, ქ.თბილისისთვის შეიქმნა კლინიკების მონაცემთა ბაზა, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას სამედიცინო დაწესებულებებში არსებული იმ მომსახურებების შესახებ, რომელთა მიწოდებაც კლინიკებს 24 საათის განმავლობაში შეუძლიათ. აღნიშნული ამარტივებს პაციენტის ჰოსპიტალიზაციას უახლოეს კლინიკაში.

„საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიულ პირ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრ „112“-ში შესული შეტყობინებების პირველადი რეაგირების მიზნით საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს უფლებამოსილი სუბიექტებისათვის მიწოდებისა და მათთან კოორდინირებული მუშაობის წესის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანებაში აღნიშნულია, რომ ხდება სამინისტროს უფლებამოსილი სუბიექტისთვის საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“-ის მიერ მიღებული შეტყობინების გადაცემა. ბრძანებაში ასევე აღნიშნულია საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“-ში შესული ინციდენტების ნუსხა, როგორიცაა:

- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რომლის შედეგადაც მოქალაქეს არ აღენიშნება სხეულის დაზიანება;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რომელმაც გამოიწვია ადამიანის ჯანმრთელობის გაუარესება ან გარდაცვალება;

საქართველოს 2016-2020 წლების საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმაში გაწერილია ღონისძიებები საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომი რეაგირებისა და გადაუდებელი სასწრაფო სამედიცინო დახმარების მომსახურების გაუმჯობესების კუთხით:

- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის აღრიცხვის სისტემის სრულყოფა;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან ასოცირებული სიკვდილიანობის, ტრავმისა და დაზიანების მონაცემთა რეგისტრის შემუშავება;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შემდგომი რეაგირებისა და გადაუდებელი სასწრაფო სამედიცინო დახმარების მომსახურების

გაუმჯობესების (ოპერატიულობის ამაღლება, ქსელის გაფართოება და სხვა) ღონისძიებები;

სიკვდილიანობის, ტრავმისა და დაზიანების მონაცემთა რეგისტრის შემუშავება დაევალა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს (დაავადებათა კონტროლის და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნულ ცენტრს). შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღრიცხვა ხდება არასრულფასოვნად, ვერ ხერხდება ზუსტი რაოდენობისა და მიზეზების დადგენა. ჯანდაცვის სამინისტრო არ აწარმოებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებთან ასოცირებული სიკვდილიანობის, ტრავმისა და დაზიანების მონაცემთა რეგისტრს WHO-ს მიერ მოწოდებული ინდიკატორების საფუძველზე ზუსტი დიაგნოზის მითითებით, შესაბამისად არც ასეთი შინაარსის ერთიანი საინფორმაციო ბაზა არსებობს. შედეგად, არ ხდება ინფორმაციის დამუშავება, არ ტარდება პრევენციული ღონისძიებები, რომლებიც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში შეამცირებდა ადამიანთა ტრავმატიზმის ხარისხს და მინიმუმამდე დაიყვანდა სასიცოცხლო რისკებს. ხშირია ისეთი ფაქტი, როდესაც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში მიღებული დაზიანებები პაციენტის გამოწერის შემდეგაც რთულდება და ჯანმრთელობის გაუარესების გამო საჭირო ხდება მისი რეჰოსპიტალიზაცია, ანუ ხდება მისი შებრუნება კლინიკაში. ამ შემთხვევაში ტრავმის მიზეზად შესაძლოა კვლავ დადგინდეს ან არ დადგინდეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, თუმცა დიდი ალბათობით მონაცემები რეჰოსპიტალიზაციის შესახებ შინაგან საქმეთა სამინისტროს აღარ გადაეცემა. დასკვნის სახით უნდა ითქვას, რომ მწყობრი, თანმიმდევრული სტრუქტურა რეგისტრის წარმოების არ არსებობს. არადა, საქმისადმი სიღრმისეული მიდგომა, მეცნიერული ანალიზი სახელმწიფოს საშუალებას მისცემდა ერთი მხრივ დაეცვა მოქალაქის ჯანმრთელობა/სიცოცხლე, ხოლო მეორე მხრივ თავიდან აერიდებინა დამატებით გაუთვალისწინებელი საბიუჯეტო დანახარჯები.

საქართველოში საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევათა სტატისტიკა:

წელი	საგზაოსატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა	დაიღუპა	დაშავდა
2016	33736	581	9951
2017	33067	517	8461
2018	34666	459	9047
2019	38134	481	7921

საქართველოში სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელი 1 მილიონზე 2016 წლის მონაცემებით არის 156; 2017 წლის მონაცემებით - 139; 2018 წლის მონაცემებით -

123; 2019 წლის მონაცემებით - 129; შევადაროთ საქართველოს მაჩვენებელი ევროპულს: შვედეთში 2016 წლის მონაცემებით სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელი 1 მილიონზე არის 27, 2017 წელს - 25, 2018 წელს - 32, 2019 წელს - 22⁵, შესაბამისად საქართველოს სტატისტიკური მონაცემი ევროპულ მაჩვენებელზე დაახლოებით 6-ჯერ უარესია. რთულია ისაუბრო საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიაზე, როდესაც დაუდგენელი მიზეზით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რიცხვი ძალიან მაღალია და ფატალურად დასრულებული შემთხვევების ზუსტი მიზეზები კი არ არის გამოკვლეული. სტატისტიკის წარმოება ხდება მოძველებული მეთოდით, რაც პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვის საშუალებას არ იძლევა.

ევროკომისიის მიერ დასახული შვიდი სტრატეგიული მიზნიდან „უსაფრთხო ავტომობილები“ გულისხმობს არა მარტო მათი დამზადების ეტაპს და ტექნიკურ ინსპექტირებას, არამედ ასევე ექსპლუატაციის პერიოდში შესაბამის ტექნიკურ მომსახურებასაც, მათ შორის სათადარიგო ნაწილების, გამოყენებული ტექნიკური აპარატურის და მომსახურე პერსონალის პროფესიული მომზადების დონეს. არსებობს ტექნიკური რეგლამენტი - „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სერვისის წესი“, დამტკიცებულია 2014 წლის 3 იანვრის მთავრობის N12 დადგენილებით და მისი მიზანია უზრუნველყოს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის სტაბილური შესაბამისობა დამამზადებლის მიერ დადგენილ ან/და საქართველოს კანონმდებლობით მიღებულ ნორმებთან ექსპლუატაციის მთელი პერიოდის განმავლობაში. აღნიშნული წესი მიზნის გათვალისწინებით შესაბამისობაშია ევროდირექტივებთან, თუმცა იგი რეალურ ცხოვრებაში არ გამოიყენება და არც მის შესრულებაზე წარმოებს მონიტორინგი.

საქართველოს მთავრობა ყოველწლიურად ამტკიცებს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიას, სადაც გათვალისწინებულია საპროგნოზო ბიუჯეტი. ჯამურად ყოველი წლის მიხედვით:

საპროგნოზო ბიუჯეტი წლების მიხედვით	
2017 წელი	153,575,220 ლარი
2018 წელი	106,825,281 ლარი
2019 წელი	110,056,670 ლარი
2020 წელი	46,365,777 ლარი

ფატალურად დასრულებული შემთხვევების სტატისტიკური მონაცემები ნათლად გვაჩვენებს, რომ დღესდღეობით საგზაო უსაფრთხოება არ შედის

⁵ < https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en > [05.11.2020]

საქართველოს სახელმწიფოს პრიორიტეტულ მიმართულებებში. წლებთან ერთად იკლებს საპროგნოზო ბიუჯეტის ოდენობაც. შეიძლება დაგვეშვა, რომ უკვე დადგა დადებითი შედეგი და ბიუჯეტის კლებაც მართებულია, ვინაიდან მცირდება დაღუპულთა/დაშავებულთა რაოდენობა გზებზე. თუმცა იმის ფონზე, რომ საქართველოს გზებზე დაღუპულთა რაოდენობა 6-ჯერ აღემატება ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების საშუალო მაჩვენებელს, ხოლო მთელი ევროპის მასშტაბით პრაქტიკულად ყველაზე უარესი მონაცემია, საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებას შეემცირებინა საგზაო უსაფრთხოებაზე ორიენტირებული საპროგნოზო ბიუჯეტი გამართლება არ აქვს, თუმცა ეს არ არის სამთავრობო გეგმის ერთადერთი და მთავარი პრობლემა. საგზაო უსაფრთხოებაზე მომუშავე უწყებათაშორისი კომისია არის არაეფექტიანი, ის იკრიბება წლის განმავლობაში 2-ჯერ და მას ფორმალური ხასიათი უფრო აქვს, ვიდრე პრაქტიკული. რთული გასარკვევია ვინ და რა კრიტერიუმით დაადგინა, რომ ის ღონისძიებები რომლებიც შესულია გეგმაში ნამვილად ამაღლებს საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტებს. ყოველი ახალი წლის სამთავრობო გეგმის განხილვისას კომისიის მიერ არ ხდება გასული წლის შეფასება. პასუხგაუცემელი რჩება არაერთი კითხვა: რა შედეგი მოგვცა გასულმა აქტივობებმა? შესრულდა თუ არა გეგმით გაწერილი ყველა ღონისძიება? რომელიმე კონკრეტულმა გადაწყვეტილებამ გააუმჯობესა თუ არა საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტი? იმის გათვალისწინებით, რომ არ კეთდება ანალიზი რამდენად შედეგიანია სამთავრობო გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებები და არც წარმატების შეფასების გაზომვადი კრიტერიუმია დადგენილი, შეიძლება ჩაითვალოს, რომ საგზაო უსაფრთხოების სახელით დახარჯული ფინანსები არამიზნობრივია. ყოველ წელს საქართველოში საგზაო-სატრონსპორტო შემთხვევებში დაშავებულთა და დაღუპულთა რაოდენობა გვაჩვენებს, რომ ეროვნული სამოქმედო გეგმა არაეფექტიანია მიღების მომენტიდან (2016 წლიდან) დღემდე. მისი შინაარსი არც საერთაშორისო ექსპერტების რეკომენდაციებს ითვალისწინებს, რომელიც კონკრეტულად საქართველოსთვის შემუშავდა.

ევროკომისიის მიერ დასახულ 7 მიზანს საქართველოს ეროვნული სტრატეგია მხოლოდ ნაწილობრივ შეესაბამება და ისიც თეორიულად. სინამდვილეში კი, რასაც საქართველოში სტრატეგიას უწოდებენ, ღონისძიებათა ჩამონათვალი უფროა და არავის შეუფასებია მათი შედეგიანობა საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტების ამაღლების საქმეში. თუ უფრო დეტალურად გავყვებით და შევადარებთ თუ რა ეტაპზეა ევროკომისიის 7 სტრატეგიული მიზნის დანერგვა საქართველოში, მივიღებთ შემდეგ სურათს:

- საგზაო მონაწილეთა ცნობიერების ამაღლება და ტრენინგი - არ მიმდინარეობს;

- საგზაო წესებისა და კანონების აღსრულება - სუსტია, შეჩერებულია თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვა, არ შეესაბამება ევროკავშირის სტანდარტს;
- უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა - ტარდება გარკვეული ღონისძიებები მხოლოდ ნაწილობრივ, უსისტემოდ;
- უსაფრთხო ავტომობილები - ერთადერთ ღონისძიებად შეიძლება მივიჩნიოთ ტექ-ინსპექტირების რეფორმა, სადაც ევროდირექტივის დანერგვა ამ ეტაპზე შეფერხებულია;
- თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების ხელშეწყობა საგზაო უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით - არ მიმდინარეობს;
- გადაუდებელი და დაშვების შემდგომი მომსახურების გაუმჯობესება - არ შეესაბამება ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების საუკეთესო პრაქტიკას, არ არსებობს ტრავმატიზმის აღრიცხვიანობის სისტემა;
- დაუცველ საგზაო მონაწილეთა დაცვა - არ მიმდინარეობს, არ არსებობს ხედვა;

2018 წელს ეფექტიანობის აუდიტის ფარგლებში, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა შეისწავლა საგზაო უსაფრთხოების მართვაში ჩართული უწყებების მიერ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენციის არსებული მექანიზმები, რომლის შედეგადაც იდენტიფიცირებულია შემდეგი ნაკლოვანებები:

- შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ ქვეყნის მასშტაბით არ არის დანერგილი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვის ბარათის შევსების ერთგვაროვანი პრაქტიკა, რის გამოც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე აღრიცხული ინფორმაცია სამოქმედო ტერიტორიის მიხედვით არასრულია;
- შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ არ ხდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის აღრიცხვის ბარათის სრულყოფილად შევსება - რაც შემთხვევის გამომწვევი მიზეზისა და ადგილმდებარეობის არასათანადოდ აღრიცხვაში მდგომარეობს. აღნიშნული ხარვეზები ერთი მხრივ, ართულებს ისეთი პრობლემური მონაკვეთების გამოვლენის შეუძლებლობას, სადაც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები ხშირად ხდება, ხოლო, მეორე მხრივ, ზღუდავს ეფექტიანი, მიზანმიმართული საპასუხო პოლიტიკის განსაზღვრის შესაძლებლობას;
- ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, როგორც საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე მაკოორდინირებელ უწყებას არ აქვს საკმარისი წინაპირობები - შესაბამისი მანდატი და საკმარისი ინსტიტუციური შესაძლებლობები საგზაო უსაფრთხოების წამყვანი უწყების უფლებამოსილებების განხორციელებისათვის;

- ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს პასუხისმგებლობაში არსებული საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმის მიმართულებით არსებობს ნაკლოვანებები. გეგმა არ შეიცავს გაზომვად მისაღწევ ინდიკატორებს, (მაგალითად რამდენი პროცენტით შემცირდება ფატალური შემთხვევების პროცენტული წილი გეგმით განსაზღვრული აქტივობების შესრულების შედეგად.) შესაბამისად, შეუძლებელია გეგმის მიხედვით განხორციელებული ღონისძიებების შედეგიანობის დადგენა. ასევე, არასრულყოფილია სამინისტროს მიერ გეგმით შესრულებული აქტივობების კოორდინაციის ფუნქციები;
- თბილისის მასშტაბით საგზაო მონიშვნები, გზის ზოლის სიგანე და დაშვებული სიჩქარე არ არის თანხვედრაში კარგ პრაქტიკასთან. შესაბამისად გზების არსებული მოწყობა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა ქმნის დამატებით რისკებს საგზაო უსაფრთხოების მხრივ;
- სსდ - საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ორგანიზაციის სამსახურის მიერ დანერგილი უსაფრთხოების მექანიზმების მიუხედავად, სამსახურს არ გააჩნია წინაპირობები, რომლებიც შესაძლებელს გახდის მყისიერად გატარდეს საგზაო უსაფრთხოების პრევენციული ღონისძიებები;

ახალი გზები ქმნიან განვითარების ახალ შესაძლებლობებს, თუმცა ამასთანავე იზრდება საფრთხის შემცველი რისკები. აღსანიშნავია, რომ საგზაო მოძრაობის დაუცველ მონაწილეთა შორის ევროდირექტივაში განსაკუთრებული ყურადღება მოტოციკლისტთა უსაფრთხოების გაზრდის ზომებზეა გამახვილებული. ყურადსაღებია, რომ ამ მხრივ საქართველოში არ არის მოწყობილი შესაბამისი უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა. მოტოციკლები არ ექვემდებარებიან პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასაც. ევროდირექტივის მე-2 მუხლით 2022 წლის 1-ლი იანვრიდან, ორ და სამთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების L3e, L42, L5e და L7e კატეგორიებზე ვრცელდება დირექტივის ახალი მოთხოვნები. აგრეთვე, არაუგვიანეს 2019 წლის 30 აპრილისა, ევროკომისია წარადგენს ანგარიშს დირექტივის ფარგლებში მსუბუქი მისაბმელებისა და ორ ან სამთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების შესახებ დებულებების გათვალისწინების თაობაზე. ანგარიშში შეფასდება ევროკავშირში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების არსებული მდგომარეობა და სტანდარტები. შედარდება L სატრანსპორტო საშუალებების ყოველი ქვეკატეგორიის შემთხვევაში, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით ეროვნულ დონეზე მიღებული ზომები, აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გავლილი საშუალო მანძილის

გათვალისწინებით. კერძოდ, კომისია შეაფასებს, არის თუ არა ყოველი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე პერიოდული ტესტირების სტანდარტები და ხარჯი საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნების პროპორციული. საქართველოში „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მესამე მუხლით მოთხოვნები არ ვრცელდება: O1, O2 და L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე; L კატეგორია მოიცავს მოპედებს, მოტოციკლებს, ტრიციკლებსა და კვადროციკლებს.

საქართველოს გზებზე 2020 წლის მხოლოდ პირველ და მეორე კვარტალში, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევეთა რაოდენობამ მოტოციკლისტის მონაწილეობით 72 შეადგინა, ხოლო 2019 წლის წლიური მონაცემებით-197. 2020 წლის აპრილის თვეში კორონავირუსის გავრცელების შეკავების მიზნით სრულად აიკრძალა მსუბუქი ავტომობილით გადაადგილება, შეზღუდვა არ შეხებია მოტოციკლებს და საკურიერო მომსახურებას. ასეთმა გადაწყვეტილებამ L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების პოპულარობა კიდევ უფრო გაზარდა. 2019 წლის მონაცემების მიხედვით რეგისტრირებულია L კატეგორიის 8 053 სატრანსპორტო საშუალება, ხოლო 2020 წლის 2 კვარტალის მონაცემებით - 8 943. მზარდი მონაცემი, საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის დროულად შემუშავების საჭიროებას კიდევ უფრო მნიშვნელოვანს ხდის. მიუხედავად იმისა, რომ ევროდირექტივაში იკვეთება დეტალები, რომლის მიხედვითაც საქართველოს უნდა ჰქონდეს მზაობა L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების დანერგვასთან დაკავშირებით, ტექნიკური რეგლამენტი ამ ეტაპისთვის არც მომავლისთვის ითვალისწინებს. შესაბამისად, ამ დარგში განსაკუთრებით ბევრი სამუშაოებია ჩასატარებელი, თუნდაც პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში L კატეგორიის დამატებით ან/და საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობით (შესაბამისი მონიშვნებითა და ექსკლუზიური ნორმების შემოღებით). უდავოა, რომ ზომების მიღება საჭიროა რაც შეიძლება მოკლე დროში, რადგან საქართველოში ფატალურ შემთხვევათა რაოდენობა ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებთან შედარებით ძალიან მაღალია.

დასკვნის სახით უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველომ ვერ შეასრულა ევროდირექტივის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი 2020 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში გარდაცვლილთა რაოდენობის განახევრების თაობაზე, რომლის ათვლაც დაიწყო 2010 წლიდან. მიზნის მისაღწევად არ დანერგილა ევროკომისიის მიერ დასახული შვიდი სტრატეგიული მიმართულება. ვერ განისაზღვრა ღონისძიებები სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით, ვერ შემუშავდა ფიზიკური დაშვების რაოდენობის შემცირების სტრატეგია და საგზაო მოძრაობის დაუცველ მონაწილეთა, განსაკუთრებით

მოტოციკლისტთა უსაფრთხოების გაზრდის ზომები. საქართველოს მთავრობამ დაუყოვნებლივ უნდა გაითვალისწინოს საერთაშორისო ექსპერტების რეკომენდაციები და საუკეთესო ევროპული პრაქტიკა, შედეგად ჩამოაყალიბოს საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სტრუქტურა, რომელიც შეიმუშავებს სტრატეგიას, დანერგავს ევროდირექტივებს და აღასრულებს მას რეალურად.

III

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-5 პუნქტი

გზისთვის ვარგისობის უზრუნველყოფის ღონისძიებები შესაძლებელია მოიცავდეს საინფორმაციო - შემეცნებითი კამპანიების ჩატარებას, რომლებიც ორიენტირებული იქნება სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებზე და მიმართული იქნება კარგი პრაქტიკისა და უნარ-ჩვევების დანერგვაზე მათი სატრანსპორტო საშუალებების საბაზისო შემოწმებასთან დაკავშირებით.

კვლევის შედეგი

ევროდირექტივა ითვალისწინებს, რომ გზისთვის ვარგისობის უზრუნველყოფის ღონისძიებების შესაძლებელია მოიცავდეს საინფორმაციო-შემეცნებითი კამპანიების ჩატარებას, რომლებიც ორიენტირებული იქნება სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებზე და მიმართული იქნება კარგი პრაქტიკისა და უნარ-ჩვევების დანერგვაზე მათი სატრანსპორტო საშუალებების საბაზისო შემოწმებასთან დაკავშირებით.

რეფორმის დასაწყისში სუსტი საინფორმაციო კამპანია მიმდინარეობდა, რომელიც მძღოლებს აცნობებდა ინსპექტირების თარიღების შესახებ. არ ყოფილა ცნობიერების ამაღლების კამპანია, რა საჭიროა ინსპექტირება, როგორ მოქმედებს გამონაბოლქვი ადამიანის ჯანმრთელობაზე. ასევე არ იყო ნაჩვენები გაზრდილი ავადობის სტატისტიკაც, რომელიც დიდი ალბათობით უკავშირდებოდა გარემოს დაბინძურებას ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვით. იმის გამო, რომ არ წარმოებდა ცნობიერების ამაღლების კამპანიები, სახელმწიფო სტრუქტურებმა ვერ შექმნეს განცდა რეფორმის საჭიროების და სასურველი გარემო რეფორმის გასატარებლად, რასაც საზოგადოების მხრიდან აგრესია მოჰყვა.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულებაში მრავალი რამ წერია სამინისტროს უფლებამოსილებათა შესახებ.

უდავოა, რომ სამინისტროს კომპეტენციას განეკუთვნება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სფერო, ეს დებულების მეორე მუხლიდან იკვეთება: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ამოცანაა „ტრანსპორტის სფეროში ერთიანი სახელმწიფო პოლიტიკის შემუშავება და განხორციელება; ტრანსპორტის სფეროს რეგულირება და მართვა“.⁶ თუმცა არსადაა განსაზღვრული თუ კონკრეტულად ვისი კომპეტენციაა ცნობიერების ამაღლებისა და საინფორმაციო კამპანიის წარმოება ეკონომიკის სამინისტროში, კერძოდ საგზაო უსაფრთხოებისა და ინსპექტირების სფეროსთან დაკავშირებით. შეგვიძლია მხოლოდ ვივარაუდოთ, რომ სამინისტროს დეპარტამენტებიდან ან/და სსიპ-ებიდან თუ მათი პროფესიული მომზადების დონე მკვეთრად გაიზრდება რომელიმე შესაძლოა შეითავსოს ეს ფუნქცია (დიდი ალბათობით სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო), თუმცა როგორც ვთქვით კომპეტენციები სტრუქტურებს შორის არ არის მკაფიოდ გამიჯნული და ის აღრეულია, რაც ხელს უშლის სახელმწიფოს მიმართულების სწორად გააზრებასა და საქმიანობათა გადანაწილებას, შესაბამისად მის აღსრულებასაც. ეს შეინიშნება არამარტო ინსპექტირების სფეროს კუთხით არამედ საგზაო-სატრანსპორტო უსაფრთხოების სფეროს სხვა მიმართულებებშიც. შესაბამისად საჭიროა სამინისტროებსა და სამინისტროს დეპარტამენტებს შორის დეტალურად გამოიკვეთოს კომპეტენციათა საკითხი.

ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში აქტიურად უნდა იყოს ჩართული მოსახლეობა, დღეს კი სურათი საპირისპიროა, საზოგადოება პრაქტიკულად გამოთიშულია რეფორმის მიმდინარეობისგან. მნიშვნელოვანია წარმოებდეს სისტემატიური საინფორმაციო და შემეცნებითი კამპანიები არა მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალების მფლობელებისათვის, არამედ საზოგადოების ფართო ფენებისთვის. უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის დაწყებასთან ერთად მცირე დოზით მიმდინარეობდა საინფორმაციო კამპანია, რომელიც მალევე შეწყდა, თუმცა არც ეს აქტივობა იყო ცნობიერების ამაღლებისთვის განკუთვნილი.

2018 წლის 3 იანვრიდან, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ინიციატივით, მოქმედებდა ცხელი ხაზი - 1484, რომელიც თუმცა გაურკვეველი მიზეზით გაუქმდა. არადა სახელმწიფო სტრუქტურებს ჰქონდათ საშუალება უშუალოდ მომხმარებლისგან გაეგოთ აქტუალური საკითხები, დაემუშავებინათ საჩივრები, დაეგეგმათ პრევენციული ღონისძიებები და ეწარმოებინათ რეფორმის მიმდინარეობაზე მონიტორინგი. ამავდროულად ცხელი ხაზი იყო ერთ-ერთი საუკეთესო საშუალება მოსახლეობაში ცნობიერების ამაღლების კუთხით. კონსულტაციის გაცემის გარდა ცხელი ხაზის ოპერატორები მოქალაქეებს ეხმარებოდნენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების ცენტრებში ვიზიტის ონლაინ დაჯავშნაში.

⁶ < <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3190898?publication=18> > [05.11.2020]

IV

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-7, მე-9 და მე-10 პუნქტები

- გამონაბოლქვის მართვის გაუმართავი სისტემების მქონე სატრანსპორტო საშუალებები უფრო უარყოფით გავლენას ახდენს გარემოზე, ვიდრე სათანადო ტექნიკური მომსახურების მქონე სატრანსპორტო საშუალებები. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტესტირება გზისთვის ვარგისობაზე ხელს შეუწყობს გარემოს მდგომარეობის გაუმჯობესებას სატრანსპორტო საშუალებების საშუალო გამონაბოლქვის რაოდენობის შემცირების გზით.
- უკანასკნელი ორი ათწლეულის განმავლობაში, სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვთან დაკავშირებული მოთხოვნები სულ უფრო მეტად გამკაცრდა ტიპის ოფიციალურად დამტკიცების მიზნით. თუმცა ჰაერის ხარისხი არ გაუმჯობესებულა იმდენად, რამდენადაც ეს ნაწინასწარმეტყველები იყო სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის ნორმების გამკაცრებით, განსაკუთრებით აზოტის ოქსიდებთან (NOx) და წვრილდისპერსიულ ნაწილაკებთან დაკავშირებით. ტესტირების ციკლების სრულყოფის შესაძლებლობა გზებზე არსებულ პირობებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით უნდა იქნას ყურადღებით შესწავლილი სამომავლო გადაწყვეტილებების შემუშავების მიზნით, Nox დონეებისა და Nox გამონაბოლქვის ზღვრული მნიშვნელობების განსაზღვრისათვის ტესტირების მეთოდების დანერგვის ჩათვლით.
- იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც შეესაბამება Euro 6 და Euro VI გამონაბოლქვის კლასებს, ინტეგრირებული დიაგნოსტიკური სისტემები (OBD) კიდევ უფრო ეფექტურია გამონაბოლქვის შეფასებისას, გამონაბოლქვზე სტანდარტული ტესტირების ექვივალენტური სახით მათი გამოყენების დასაბუთებისას გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სისრულეში მოყვანის მიზნით. ინტეგრირებული დიაგნოსტიკური სისტემების გამოყენების უზრუნველყოფის მიზნით იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე ჩატარებული ტესტირებისას, რომელთა გამონაბოლქვის კლასი წარმოადგენს Euro 5 და Euro V, წევრ სახელმწიფოებს უნდა ჰქონდეთ ტესტირების მეთოდის ნებართვის დაშვების შესაძლებლობა დამამზადებლის რეკომენდაციების შესაბამისად.

კვლევის შედეგები

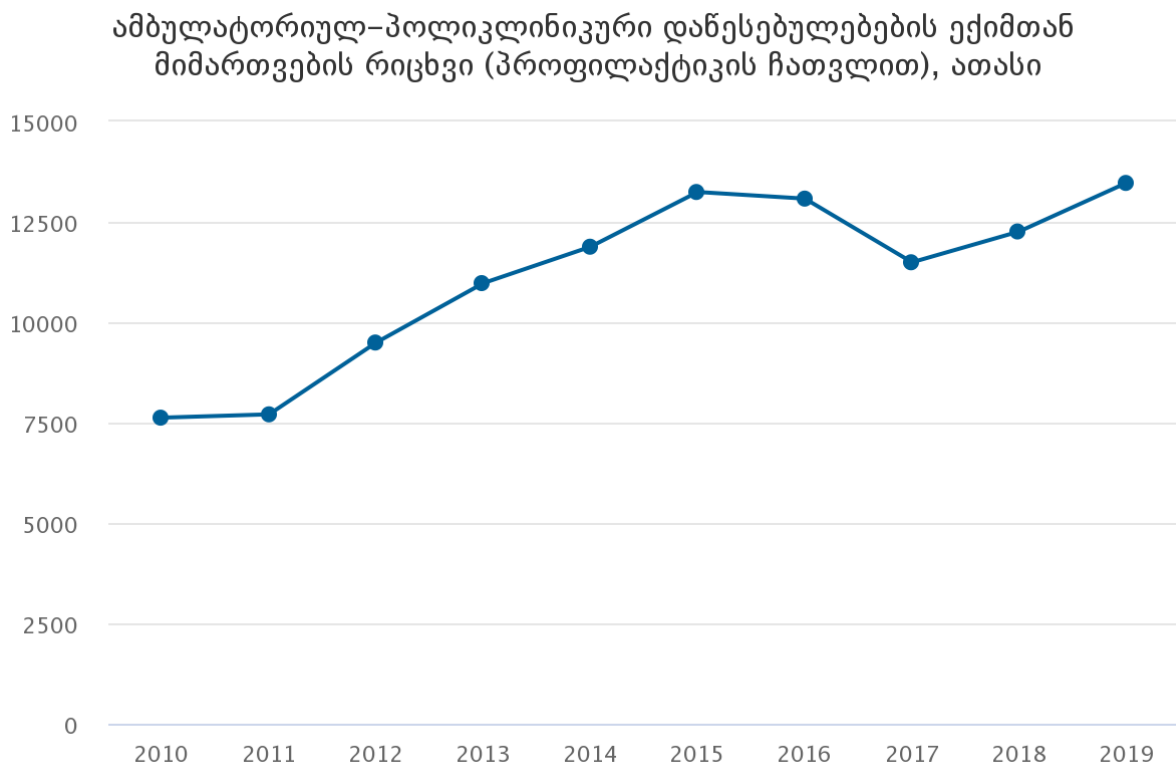
ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის მონაცემების მიხედვით, ჰაერის დაბინძურება წარმოადგენს გარემოსთან დაკავშირებულ ერთ-ერთ უმთავრეს რისკს ჯანმრთელობისათვის, რაც ექსპერტთა შეფასებით 8 მილიონი ადამიანის ნაადრევი სიკვდილის მიზეზი ხდება ყოველწლიურად მსოფლიოს მასშტაბით. მტვრის ნაწილაკების მუდმივი ზემოქმედება აძლიერებს გულ-სისხლძარღვთა და რესპირატორული დაავადებების, ასევე ფილტვის კიბოს განვითარების რისკს. საზიანოა CO-ს გამოყოფის შედეგები, კერძოდ იწვევს თავის ტკივილს, მენტალური ცნობიერების დაქვეითებას, გულის შეტევას, გულსისხლძარღვთა დაავადებებს, ხოლო ძალიან მაღალი კონცენტრაციის შემთხვევაში სიკვდილს. თუმცა არანაკლებ დამანგრეველი შედეგები აქვს ჰაერში აზოტის ოქსიდებს და და სხვა დამაბინძურებლებს, კერძოდ, თვალის და ყელის გაღიზიანებას, ხველას, სასუნთქი გზების პრობლემებს, ასთმასა და ფილტვის დაზიანებას. დაბინძურებული ჰაერის ზემოქმედების მნიშვნელოვანი შემცირება შესაძლებელია საწვავის წვის შედეგად გამოყოფილი, საყოველთაოდ გავრცელებული ჰაერის დამაბინძურებლების შემცველობის დონის შემცირების გზით.

მსოფლიოს ყველა განვითარებული სახელმწიფო ებრძვის მავნე ნივთიერებების მიერ ჰაერის დაბინძურებას. დღეისათვის ჰაერის დაბინძურება ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს გარემოსდაცვით პრობლემას წარმოადგენს, რადგან გარემოში სხვადასხვა დამაბინძურებლის რაოდენობის ზრდა იწვევს არამარტო ჯანმრთელობის დაზიანებას, არამედ საკმაოდ უარყოფით გავლენას ახდენს ეკოსისტემებში მიმდინარე ბუნებრივ პროცესებზეც.

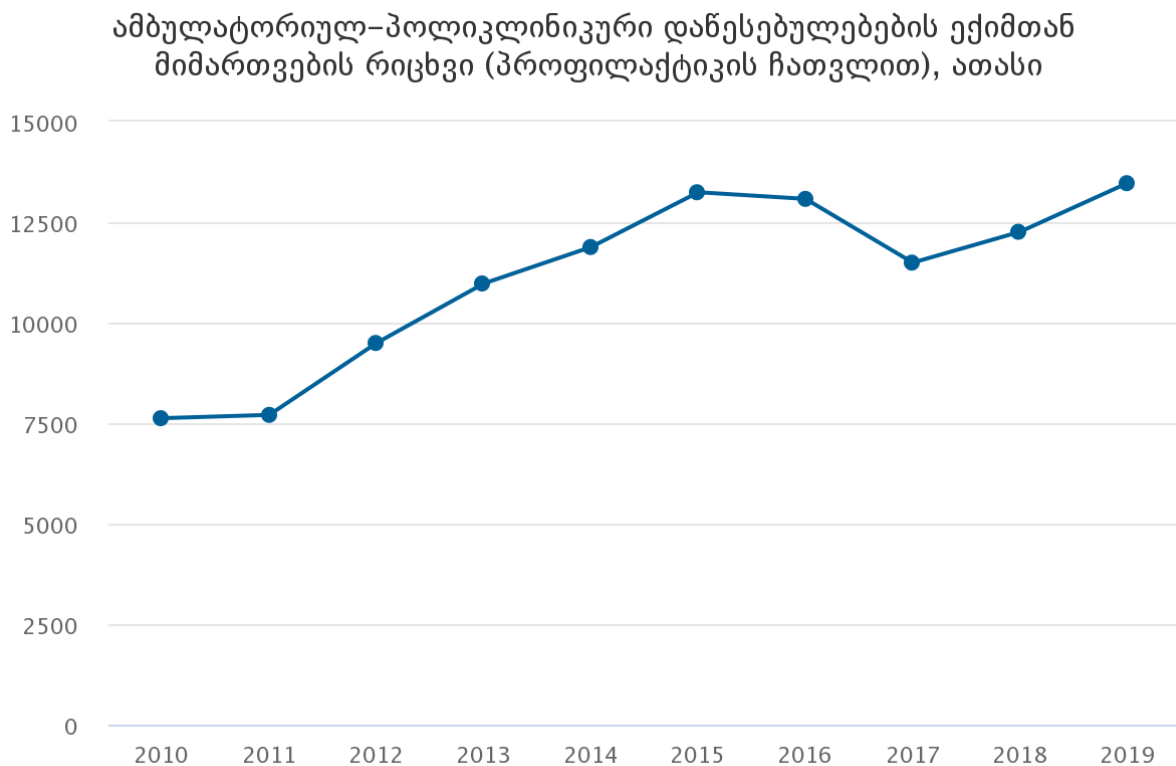
საქართველოში ატმოსფერული ჰაერი ბინძურდება (72%) ტექნიკურად გაუმართავი ავტოტრანსპორტიდან, ენერგეტიკული სექტორიდან, სამრეწველო ობიექტებიდან და სოფლის მეურნეობის დარგებიდან. თუმცა, ძირითადი დამაბინძურებელი საქართველოში არის ავტოტრანსპორტის გამონაბოლქვი. შესაბამისად, ავტომობილის მიერ დაბინძურებული ჰაერი დაავადებულ ადამიანთა რიცხვის მატების ერთ-ერთი წინაპირობაა.

დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრის სტატისტიკური მონაცემები:

სტატისტიკა N 1



სტატისტიკა N2



„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტისა და პრაქტიკის მიხედვით, საქართველოში ტექნიკური ინსპექტირებისას სხვა კომპონენტებთან ერთად მოწმდება გამონაბოლქვი, სადაც მხოლოდ CO-ს მაჩვენებლის შემოწმებაა სავალდებულო. „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკურ რეგლამენტში ცვლილებები გამონაბოლქვთან დაკავშირებით 2020 წლის პირველი აპრილიდან ამოქმედდა. მე-6 მუხლის „დ.ბ.გ“ ქვეპუნქტის მიხედვით: „სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ეფექტურობის განსაზღვრა გამონაბოლქვში ლამბდას სიდიდისა და CO-ის შემცველობის გაზომვით, რაც უნდა შეესაბამებოდეს მწარმოებლის მიერ დამტკიცებულ პროცედურებსა და შესაბამის ტიპზე მოთხოვნებს. ძრავას უქმ სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს გამონაბოლქვ აირებში CO-ის მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა არ უნდა აღემატებოდეს სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს ან, თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი:

- CO-ს დონე არ უნდა აღემატებოდეს ძრავის უქმ სვლაზე 0,5%-ს, ხოლო ძრავის უქმ სვლაზე მაღალი (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ) ბრუნთა რიცხვით – 0.3% -ს.
- კოეფიციენტი ლამბდა (ჰაერი/საწვავი) არ უნდა აღემატებოდეს სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის მიერ დადგენილ სიდიდეს; ამ ინფორმაციის უქონლობის შემთხვევაში კი დასაშვებია $1 \pm 0,03$;

აირზე მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებების:

- CO-ს დონე არ უნდა აღემატებოდეს ძრავის უქმ სვლაზე 0,5%-ს, ხოლო ძრავის უქმ სვლაზე მაღალი (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ) ბრუნთა რიცხვით – 0.3% -ს. ლამბდა კოეფიციენტი (ჰაერი/საწვავი) არ მოწმდება.

2020 წლის 1 აპრილამდე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები:

- ბენზინისძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, CO-ს გაზომვისას იმოქმედებს შემდეგი ნორმა: ძრავის უქმ სვლაზე – 0,7%, ხოლო ძრავის უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნთა რიცხვით (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ-ისა) – 0.7%; სავალდებულო არ არის კატალიზური კონვერტორის არსებობა.

სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც არაა აღჭურვილი ე.წ. „კატალიზატორის სისტემით“:

- ძრავის უქმი სვლის რეჟიმის დროს CO-ს დასაშვები შემცველობა გამონაბოლქვ აირებში არ უნდა აღემატებოდეს მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს.
- 1987 წლამდე გამოშვებული ავტომობილებისთვის CO-ს შემცველობა არ უნდა აღემატებოდეს 4,5%-ს, ხოლო 1987 წლიდან გამოშვებული ავტომობილებისთვის - 3,5%-ს.

სახელმწიფომ გადადგა კონკრეტული დადებითი ნაბიჯები გამონაბოლქვთან მიმართებაში, განსაკუთრებით იმპორტთან დაკავშირებით. დაიგეგმა CO-ს ეტაპობრივი გამკაცრება, ობიექტური მიზეზების გამო (მოძველებული ავტოპარკი-91%; 10 წელზე უფრო ხნოვანების ავტომობილთა სიმრავლე, კატალიზატორების არარსებობა და ძვირი ფასი) „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკურ რეგლამენტში ცვლილებები გამონაბოლქვთან დაკავშირებით 2020 წლის პირველი აპრილიდან ამოქმედდა.

Euro 6 და Euro VI გამონაბოლქვის კლასებს შორის განსხვავება ფორმალურია: ერთი გამოიყენება (Euro 6) მცირე ტვირთამწეობის ავტომობილებისათვის, ხოლო მეორე (Euro VI) დიდი ტვირთამწეობის. რაც შეეხება ტიპის აღიარებას და დამტკიცებას იგი ხდება საერთაშორისო შეთანხმების შესაბამისად. შეთანხმება: „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მოწყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთაღიარების პირობების შესახებ“. დოკუმენტის სამოქმედო გეგმაში გაწერილი იყო საკითხები:

- საკანონმდებლო ცვლილებების განხორციელება;
- კომპეტენტური ორგანოს სისტემის სტრუქტურისა და ფუნქციების განსაზღვრა;
- ტიპის აღიარების ორგანოს სისტემის სტრუქტურის და ფუნქციების განსაზღვრა;
- საქართველოსათვის გეოგრაფიული ზონისა და ქვეყნის კოდის მინიჭების უზრუნველყოფა, რაც გულისხმობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის VIN კოდის მინიჭებისათვის საჭირო პროცედურების დანერგვას;
- საქართველოს კანონმდებლობაში შეთანხმების დანართების ეტაპობრივი ასახვის უზრუნველყოფა;

ამ შეთანხმების რატიფიცირება მოხდა 2014 წლიდან, მას თან ახლავს გაეროს 140-ზე მეტი წესი და მათ შორის არის გამონაბოლქვის შესახებ წესიც, რომლის თანახმადაც ავტომობილი, მისი ყველა ძირითადი მოწყობილობა, კვანძი, დეტალი უნდა იყოს შემუშავებული ამ წესების შესაბამისად და იყოს ქვეყნის კომპეტენტური ორგანოს მიერ დამტკიცებული ოფიციალურად. მხოლოდ ამის საფუძველზე მათ აღიარებენ შეთანხმების სხვა ხელმომწერი ქვეყნები. საქართველოში აღნიშნული შეთანხმების დანერგვა ჯერ არ მომხდარა.

ევრო 6 ემისიის სტანდარტი აწესებს მაქსიმუმ ლიმიტს მავნე აირებისთვის რომელსაც გამოყოფს ავტომობილი მათ შორის მთავარია აზოტის ოქსიდები (NOx) და ნახშირწყალბადები. აზოტის ოქსიდები (NOx) და ნახშირწყალბადები (HC-ჰიდროკარბონატი) ევრორეგულაციის თანახმად არ არის იმ ჩამონათვალში, რაც უნდა შემოწმდეს ტექნიკური ინსპექტირების დროს. ისინი იზომება უფრო ფართო მასშტაბის ტესტირებისას, თუმცა ევროკავშირის ზოგიერთმა ქვეყანამ (მაგალითად გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკა) დაიწყო NOx -ს გაზომვები. ევრო 5 ჩაანაცვლა ევრო 6-მა, რითაც გამკაცრდა დიზელზე შეზღუდვები. იმისთვის, რომ დიზელი ევრო 6-თან შესაბამისობაში იყოს, მან არ უნდა გამოჰყოს NOx (აზოტის ოქსიდები) 80 მგ/კმ-ზე მეტი, ხოლო ბენზინმა უნდა გამოჰყოს არაუმეტეს 60 მგ/კმ. 2015 წლის სექტემბრიდან მსოფლიო მასშტაბით მრავალი ავტომობილი გაიყიდა, რომელიც შესაბამისობაშია ევრო 6-ის მოთხოვნებთან. ამასთან შეიცვალა და გამკაცრდა ემისიებთან დაკავშირებით ტესტირების წესი რამაც ხელი შეუწყო ევრო 6-ს სტანდარტის დანერგვას ევროკავშირის ქვეყნებში და არამარტო.

საქართველოს კანონმდებლობა არ განმარტავს სატრანსპორტო საშუალებების ეკოლოგიურობის კლასების პარამეტრებს (და არა მარტო ევრო-5 და ევრო 6-სათვის). ასევე, ზემოთ აღნიშნული ნორმების მიხედვით, რომელსაც აწესებს „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტი, არ აძლევს სტიმულს მომხმარებელს შეიძინოს უფრო ახალი და მაღალი კლასის ავტომობილი. გარემოება მომხმარებელს ახალისებს საწინააღმდეგოდ. ტესტირების ნორმატივები გამონაბოლქვის მიმართ უკატალიზატორო ავტომობილებისათვის უფრო დაბალია, რადგან მას უფრო მეტი დასაშვები ნორმები აქვს გამონაბოლქვზე და ადვილად აკმაყოფილებს მოთხოვნებს. უკატალიზატორო ავტომობილი გულისხმობს ავტომობილს, რომელსაც არ აქვს კატალიზატორი ქარხნულად. მისი გამოყენება ძირითადად დაიწყო 1992 წლიდან, როდესაც შემოიღეს Euro კატეგორიები. მაგალითად უკატალიზატოროსათვის CO-ს ნორმაა 3,5 - 4,5 % -მდე, ხოლო კატალიზატორების გამოყენებისას, როდესაც მათ ენიჭებათ ევრო კატეგორია არის 1%-ს ფარგლებში და შემდგომში მაღალი კატეგორიების შემთხვევაში მცირდება.

საწვავის ხარისხთან დაკავშირებით განისაზღვრა ეკოლოგიური სტანდარტი (საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის №124 დადგენილებით „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ და საქართველოს მთავრობის 2005 წლის 28 დეკემბრის №238 დადგენილებით „დიზელის საწვავის შემადგენლობის ნორმების, ანალიზის მეთოდებისა და მათი დანერგვის ღონისძიებათა შესახებ“). საწვავზე ეკოლოგიური სტანდარტის დადგენით გადაიდგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯი ხარისხის გაუმჯობესებისათვის. საწვავის მოხმარება პირდაპირ უკავშირდება ტრანსპორტს, თუმცა ტრანსპორტთან დაკავშირებით დღემდე არ არის დადგენილი ეკოლოგიური კლასები, რაც შეუსაბამობაშია ევროდირექტივით დადგენილ მოთხოვნებთან. საბოლოოდ ასე არ მიიღება დადებითი შედეგი, რადგან ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესება შეუძლებელია მხოლოდ საწვავის ხარისხობრივი სტანდარტის დადგენით ისე, რომ ანალოგიური არ დაწესდეს ავტოტრანსპორტზე. მიუხედავად იმისა, რომ ტექნიკური რეგლამენტი უნდა იყოს ევროდირექტივის ანარეკლი, მასში არ დევს მოთხოვნები გამონაბოლქვის ეკოლოგიურ კლასებთან დაკავშირებით, შესაბამისად საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს არც Euro 5, Euro V და არც Euro 6 და Euro VI გამონაბოლქვის კლასებს. მართალია, შეინიშნება დადებითი ტენდენცია გამონაბოლქვთან მიმართებაში, კერძოდ დაიგეგმა CO-ს ეტაპობრივი გამკაცრება, თუმცა კანონმდებლობა არც ამჟამად და არც სამომავლოდ განსაზღვრავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში აზოტის ოქსიდებისა (NOx) შემოწმების საკითხს.

გამონაბოლქვის ეკოლოგიური კლასები								
კლასი	თარიღი (ტიპის დამტკიცება)	თარიღი (პირველი რეგისტრაცია)	<u>CO</u>	<u>HC</u>	<u>NO</u> <u>x</u>	<u>HC+NO</u> <u>x</u>	<u>PM</u>	<u>PN</u> <u>[#/km]</u>
Euro 1†	ივლისი 1992	იანვარი 1993	2.72 (3.16)	-	-	0.97 (1.13)	0.14 (0.18)	-
Euro 2	იანვარი 1996	იანვარი 1997	1.0	-	-	0.7	0.08	-
Euro 3	იანვარი 2000	იანვარი 2001	0.66	-	0.50	0.56	0.05	-
Euro 4	იანვარი 2005	იანვარი 2006	0.50	-	0.25	0.30	0.025	-

Euro 5a	სექტემბერი 2009	იანვარი 2011	0.50	-	0.180	0.230	0.005	-
Euro 5b	სექტემბერი 2011	იანვარი 2013	0.50	-	0.180	0.230	0.0045	6×10^{11}
Euro 6b	სექტემბერი 2014	სექტემბერი 2015	0.50	-	0.080	0.170	0.0045	6×10^{11}
Euro 6c	-	სექტემბერი 2018	0.50	-	0.080	0.170	0.0045	6×10^{11}
Euro 6d- Temp	სექტემბერი 2017	სექტემბერი 2019	0.50	-	0.080	0.170	0.0045	6×10^{11}
Euro 6d	იანვარი 2020	იანვარი 2021	0.50	-	0.080	0.170	0.0045	6×10^{11}

სატრანსპორტო გაფრქვევების მაღალი დონე მრავალი ფაქტორითაა განპირობებული, მათ შორის: ასს-ბის რაოდენობა და ასაკი, ტექნიკური მდგომარეობა, საწვავის ხარისხი, მოძრაობის სტრუქტურა და ორგანიზება, მოსახლეობის ცნობიერების დონე, ინსტიტუციური რეგულირება და სხვა, ამიტომ მხოლოდ ერთი ცალკეული საკითხის აქტუალიზაცია ვერ გახდება კომპლექსური პრობლემის გადაჭრის საფუძველი. მათ შესამცირებლად საჭიროა ეფექტიანი ღონისძიებების გატარება: საავტომობილო საწვავის ხარისხისა და ავტომობილების გამონახოლქვის ნორმების ეტაპობრივი გამკაცრება და კონტროლი, სატრანსპორტო საშუალებების დასაშვები ასაკობრივი ზღვარის დაწესება იმპორტისას და მისი თანდათანობით შემცირება, განბაჟების ეფექტიანი მოდელის შექმნა, სატრანსპორტო ნაკადების მართვის ოპტიმიზაცია, ელექტროტრანსპორტის განვითარება და სხვა. დღევანდელი კანონმდებლობა არ აძლევს სტიმულს მომხმარებელს შეიძინოს უფრო ახალი და მაღალი კლასის ავტომობილი. ტესტირების ნორმატივები გამონახოლქვის მიმართ უკატალიზატორო ავტომობილებისათვის უფრო დაბალია. საჭიროა კანონმდებლობის დახვეწა და ევროდირექტივის მოთხოვნებთან სინქრონიზაცია, განსაკუთრებით ეკოლოგიური კლასების განსაზღვრისას.

პროცესში საერთოდ არ არის ჩართული საზოგადოება, რომელთა

მონაწილეობის გარეშე ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესება შეუძლებელი. ეს ხელშემშლელი გარემოება მოხვდა კიდეც სახელმწიფო აუდიტის ეფექტიანობის აუდიტის 2018 წლის ანგარიშში: „არ ტარდება ღონისძიებები მოსახლეობის ფართო მასებისთვის ცნობიერების ასამაღლებლად, ატმოსფერული ჰაერის დაცვის აუცილებლობის და დაბინძურებული ჰაერის ადამიანის ჯანმრთელობაზე მავნე ზეგავლენის შესახებ, რაც განაპირობებს პრევენციული ღონისძიებების ნაკლებობას და საზოგადოების დაბალ აქტიურობას ჰაერის დაცვის კუთხით“.

საქართველოში მოწმდება ავტომობილის ტექნიკური გამართულობა, მათ შორის გამონახოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობის დონე, თუმცა საერთოდ არ ექცევა ყურადღება ისეთ მნიშვნელოვან მიმართულებას საგზაო უსაფრთხოებაში, როგორცაა ავტოტრანსპორტის ტექნიკური მომსახურება და ხარისხი.

V

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-13, 39-ე პუნქტები

- *ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენენ ისტორიული ინტერესის საგანს, უნდა ინახებოდეს იმ პერიოდის მემკვიდრეობის სახით, რომლის განმავლობაშიც მოხდა მათი დამზადება, შესაბამისად ისინი განიხილება, როგორც საერთო სარგებლობის გზებზე ნაკლებად გამოყენებადი. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა განსაზღვრონ აღნიშნულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სიხშირე. წევრმა სახელმწიფოებმა აგრეთვე უნდა დაარეგულირონ გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება სპეციალიზებული სატრანსპორტო საშუალებების სხვა ტიპებთან დაკავშირებით.*

კვლევის შედეგი

დირექტივის მე-13 პუნქტში აღნიშნულია, რომ ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენენ ისტორიული ინტერესის საგანს, უნდა ინახებოდეს იმ პერიოდის მემკვიდრეობის სახით, რომლის განმავლობაშიც მოხდა მათი დამზადება, შესაბამისად ისინი განიხილება, როგორც საერთო სარგებლობის გზებზე ნაკლებად გამოყენებადი. დირექტივა ასევე მე-3 მუხლის მე-7 პუნქტში

განმარტავს, თუ რა წარმოადგენს „ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებას“. იგი წარმოადგენს სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ითვლება ისტორიულად მარეგისტრირებელი წევრი სახელმწიფოს ან მის მიერ დანიშნული ერთ-ერთი ნებართვის გამცემი ორგანოს მიერ და რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ პირობებს:

- დამზადებული და რეგისტრირებულია პირველად მინიმუმ ბოლო 30 წლის განმავლობაში;
- ევროკავშირის ან შესაბამისი ეროვნული კანონის თანახმად, მისი სპეციფიკური ტიპი აღარ იწარმოება;
- ისტორიულად ინახება მის პირვანდელ მდგომარეობაში და არ განუცდია მნიშვნელოვანი ცვლილება მისი ძირითადი კომპონენტების ტექნიკური მახასიათებლების თვალსაზრისით;

საქართველოში საინტერესოა თუ როგორ განმარტავს „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტი ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებას. რეგლამენტის ტერმინთა განმარტებებში ვკითხულობთ: ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალება – სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც დამზადებულია 1960 წლამდე; ყურადღება მისაქცევია, რომ აღნიშნული რეგლამენტის ძველი რედაქცია ბევრად მეტ კრიტერიუმს ითვალისწინებდა ვიდრე ახალი, კერძოდ: ა) დამზადებულია 1960 წლამდე; ბ) აღნიშნული ტიპის სატრანსპორტო საშუალება მოხსნილია წარმოებიდან გ) ისტორიულად დაცულია და შენარჩუნებულია პირვანდელი მდგომარეობით და მისი ძირითადი კომპონენტების ტექნიკურ მახასიათებლებს არ განუცდიათ რაიმე მნიშვნელოვანი ცვლილება. საინტერესოა თუ რა მიზეზით გახდა საჭირო რეგლამენტში იმ ცვლილების განხორციელება, რომელიც ტერმინის განმარტებას უფრო ბუნდოვანს და ზოგადს გახდიდა. სწორედ ამ ცვლილებით ტექნიკური რეგლამენტი უფრო აცდა ევროდირექტივის მოთხოვნებს და უფრო გააფართოვა ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალების წრე.

პირველ რიგში საჭიროა ავტომობილს, თავისი ვარგისობის პერიოდში გააჩნდეს ისტორია. მაგალითად, ბრიტანეთში არსებობს დამოუკიდებელ ექსპერტთა ჯგუფი, რომელთაც შეუძლიათ დაადგინონ ავტომობილის ისტორია. ერთ-ერთი დიდი სარგებელი ამ სერვისის იკვეთება ავტომობილის შემქნისას. როდესაც შემქმნმა იცის ავტომობილის ისტორია, მას აღარ სჭირდება თავისი ძალებით მისი შემოწმება, რადგან ავტომობილის ისტორია მისთვის ნდობის საფუძველია.⁷

ბუნდოვანია, საქართველოში თუ რა პროცედურების შემდგომ ენიჭება

⁷ < <https://www.carfax.eu/article/car-service-history> > [05.11.2020]

ისტორიული სტატუსი ავტომობილს და არის თუ არა ეს პროცედურები საკმარისი ისტორიული ინტერესის დასადგენად. შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს ინფორმაციით მათ კომპეტენციაში მხოლოდ ავტომობილის გადაფორმება/რეგისტრაცია შედის. ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებად ცნობის საფუძველს არ უნდა წარმოადგენდეს მხოლოდ მისი ასაკი. მარეგისტრირებელ სტრუქტურა უნდა თანამშრომლობდეს ექსპერტთა ჯგუფთან, რომელიც შეადარებს სატრანსპორტო საშუალების პირვანდელ მდგომარეობას ახლანდელს და ამ პროცედურების საფუძველზე ცნობს ავტომობილს ისტორიული ინტერესის მქონედ. ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები თანხმდებიან, რომ ისტორიული ავტომობილები ხშირად არ გამოიყენება საზოგადოებრივ გზებზე. 2016 წელს საფრანგეთში აიკრძალა იმ ავტომობილთა გადაადგილება რომლებიც 30 და მეტი ხნოვანებისაა.

რაც შეეხება საქართველოს კანონმდებლობაში 1960 წლის ერთგვარ ზღვარად დადგენას სტატუსის მისაღებად, ეს განპირობებულია ავტოპარკის მდგომარეობით, რადგან საკმაოდ ბევრი ავტომობილი 30 წელზე მეტი ხნოვანებისაა (324 222). ამიტომ ზღვარის ამდაგვარად განსაზღვრა რეფორმის საწყისი ეტაპისთვის სწორ გადაწყვეტილებად უნდა მივიჩნიოთ. თუმცა, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, იმისთვის რომ მოთხოვნა მიუახლოვდეს ევროპულ სტანდარტს, ავტომობილის ხნოვანებასთან ერთად მის ისტორიულ ინტერესს უნდა ადგენდეს ექსპერტთა ჯგუფი.

VI

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-17, 39-ე პუნქტები

- *სატრანსპორტო საშუალებებისა და განსაკუთრებით მათი უსაფრთხოების ელექტრონული კომპონენტების დათვალიერების მიზნით, ძალზედ მნიშვნელოვანია წვდომა ყოველი ინდივიდუალური სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ სპეციფიკაციებთან. შესაბამისად, სატრანსპორტო საშუალებების დამამზადებლებმა უნდა წარმოადგინონ უსაფრთხოებასა და გარემოსთან დაკავშირებული ფუნქციური კომპონენტების შემოწმებისთვის აუცილებელი მონაცემები. აღნიშნული მიზნით აგრეთვე გამოყენებულ უნდა იქნას დებულებები რემონტისა და ტექნიკური მომსახურების შესახებ ინფორმაციასთან წვდომასთან დაკავშირებით, რაც საშუალებას მისცემს საინსპექციო ცენტრებს ისარგებლონ წვდომით ყოველგვარ ინფორმაციასთან, რაც აუცილებელი იქნება გზისთვის ვარგისობაზე*

ტესტირების ჩასატარებლად. მონაცემები უნდა ითვალისწინებდეს ისეთ დეტალებს, რომლებიც იძლევა სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების სისტემების ფუნქციონალური შესაძლებლობების კონტროლის შესაძლებლობას იმ სახით, რომ ამგვარმა სისტემებმა შეძლონ ტესტირების გავლა პერიოდულ ტექნიკურ საგამოცდო გარემოში. აღნიშნულს გააჩნია გადამწყვეტი მნიშვნელობა, განსაკუთრებით ელექტრონულად კონტროლირებადი სისტემების არეალში და უნდა მოიცავდეს დამამზადებლის მიერ დამონტაჟებულ ყველა ელემენტს.

- გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება წარმოადგენს უფრო ვრცელი მარეგულირებელი სქემის ნაწილს, რაც არეგულირებს სატრანსპორტო საშუალებებს მათი ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში, დამტკიცების დღიდან რეგისტრაციისა და შემოწმების მეშვეობით, მის ჩამოწერამდე. ეროვნულ და დამამზადებლების ელექტრონულ მონაცემთა ბაზებში წარმოდგენილი ინფორმაციის გაზიარება უპირველეს ყოვლისა ხელს უნდა უწყობდეს სატრანსპორტო საშუალების ადმინისტრირების სრული ჯაჭვის ეფექტიანობას და ხარჯისა და ადმინისტრაციული ტვირთის მინიმუმამდე დაყვანას. კომისია განიხილავს სატრანსპორტო საშუალებების ელექტრონული საინფორმაციო პლატფორმის შექმნის მიზანშეწონილობას, ხარჯსა და სარგებელს, საერთაშორისო მონაცემების გაცვლასთან დაკავშირებით არსებული და უკვე გამოყენებული IT გადაწყვეტილებების გამოყენებით, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ხარჯი და თავიდან იქნას აცილებული დუბლირება. აღნიშნული საკითხის განხილვისას, კომისია მხედველობაში მიიღებს ყველაზე ხელსაყრელ გზას არსებული ეროვნული სისტემების დასაკავშირებლად, ტესტირებაზე, რეგისტრაციასა და სატრანსპორტო საშუალებების დამტკიცებაზე პასუხისმგებელი წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურ ორგანოებს, ტესტირების ცენტრებს, სატესტო მოწყობილობების დამამზადებლებს და სატრანსპორტო საშუალებების მწარმოებლებს შორის გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებისა და ოდომეტრის ჩვენებების შესახებ მონაცემების თაობაზე ინფორმაციის გაცვლის ხელშეწყობის მიზნით. კომისია აგრეთვე განიხილავს იმ სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ძირითადი კომპონენტების შესახებ არსებული ინფორმაციის მოძიებისა და შენახვის მიზანშეწონილობას, ხარჯსა და სარგებელს, რომლებიც დაკავშირებული იყო სერიოზულ ავარიებთან, აგრეთვე უბედური შემთხვევების ისტორიისა და ოდომეტრის ჩვენების შესახებ ინფორმაციის მიღების შესაძლებლობას, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნება

ინსპექტორებისთვის, სარეგისტრაციო მოწმობების მფლობელებისა და უბედური შემთხვევების გამომძიებლებისთვის ანონიმური ფორმით.

კვლევის შედეგი

სატრანსპორტო საშუალებებისა და განსაკუთრებით მათი უსაფრთხოების ელექტრონული კომპონენტების დათვალიერების მიზნით, ძალზედ მნიშვნელოვანია წვდომა ყოველი ინდივიდუალური სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ სპეციფიკაციებთან. შესაბამისად, სატრანსპორტო საშუალებების დამამზადებლებმა უნდა წარმოადგინონ უსაფრთხოებასა და გარემოსთან დაკავშირებული ფუნქციური კომპონენტების შემოწმებისთვის აუცილებელი მონაცემები. აღნიშნული მიზნით უნდა გამოიყენონ დებულებები რემონტისა და ტექნიკური მომსახურების შესახებ ინფორმაციასთან წვდომასთან დაკავშირებით, რაც საშუალებას მისცემს საინსპექციო ცენტრებს ისარგებლონ ყველა საჭირო ინფორმაციით, რაც აუცილებელი იქნება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ჩასატარებლად. მონაცემები უნდა ითვალისწინებდეს ისეთ დეტალებს, რომლებიც იძლევა სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების სისტემების ფუნქციონალური შესაძლებლობების კონტროლის შესაძლებლობას იმ სახით, რომ ამგვარმა სისტემებმა შეძლონ ტესტირების გავლა პერიოდულ ტექნიკურ საგამოცდო გარემოში. აღნიშნულს გააჩნია გადამწყვეტი მნიშვნელობა, განსაკუთრებით ელექტრონულად კონტროლირებადი სისტემების არეალში და უნდა მოიცავდეს დამამზადებლის მიერ დამონტაჟებულ ყველა ელემენტს.

საქართველოს შემთხვევაში არ არსებობს ერთიანი ინფორმაციული ბაზა, რომელიც შეინახავდა ავტომობილის ისტორიას მისი გამოშვებიდან ექსპლუატაციის ვადის გასვლამდე. ინსპექტორს არ აქვს წვდომა ავტომობილის მწარმოებლის მიერ შემუშავებულ ტექნიკურ სპეციფიკაციებთან, არც გარემონტებისა და მნიშვნელოვანი ცვლილების შესახებ არის ხელმისაწვდომი ინფორმაცია. ავტოსერვისებში ჩატარებული სერიოზული რემონტის შემდეგ, როდესაც ჩარევა ხდება ქარხნულ წარმოებაში ეს ინფორმაცია არსად შედის, შესაბამისად მას ვერ ხედავს ინსპექტირების ცენტრიც. ავტოსერვისებს არ აქვთ არც ტექნიკური უზრუნველყოფა და არც სამართლებრივი საფუძველი აწარმოონ საგზაო უსაფრთხოებისათვის უაღრესად საჭირო ინფორმაცია. ავტოსერვისები მუშაობენ რეგულაციების გარეშე. შესაბამისად ხშირად გაუგებარია კონკრეტულ შემთხვევაში ვინ აწარმოა სარემონტო სამუშაო და შესრულებული სამუშაოს ხარისხი.

პტი-სფეროში რეგისტრირებულია 5 ელექტრონული პროგრამა, რომლის მეშვეობითაც, პროგრამის მფლობელისა და აკრედიტაციის ცენტრის მიერ შესაძლებელია საქართველოში არსებულ ინსპექტირების ცენტრების მუშაობაზე

დაკვირვება ონლაინ რეჟიმში, ავტომობილების გატარების ჯამისა და სხვა ზოგადი მონაცემების მიღება. ასევე ხელმისაწვდომია ანგარიში იმის შესახებ თუ რა სტატუსი მიენიჭა ავტომობილს ტესტირების შედეგად (ხარვეზთა კლასიფიკაციის მითითების ჩათვლით). პროგრამები შექმნილია და ბოლო მომენტამდე მუშაობს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად, იმართება სხვადასხვა ოპერატორის მიერ. შედეგად შექმნილია შემდეგი სურათი: ვერ ხდება ერთიანი დეტალური სტატისტიკის წარმოება, არასრულფასოვანია მონიტორინგის სისტემა სახელმწიფოს მხრიდან, ვერ ხერხდება პრევენციული ღონისძიებების გატარება, ხშირად მონაცემები დუბლირებულია, ადგილი აქვს არაერთგვაროვან მიდგომებს ინსპექტირების დროს.

აკრედიტაციის ცენტრს, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს, შინაგან საქმეთა სამინისტროს შეუძლია საქართველოს ინსპექტირების ცენტრების მუშაობაზე დაკვირვება ონლაინ რეჟიმში. მათ მიერ ხდება ავტომობილების ინსპექტირების რაოდენობისა და სხვა სტატისტიკური მონაცემების დამუშავება, თუმცა ინფორმაცია ხშირად დუბლირებულია და შეიცავს სერიოზულ უზუსტობებს, რაც არ იძლევა რეფორმის მიმდინარეობის ობიექტურად შეფასების საშუალებას. სისტემა მუშაობს არაკორდინირებულად და შეუსაბამოდ ევროდირექტივისა და საერთაშორისო გამოცდილების.

უნდა შეიქმნას ერთიანი ელექტრონული ბაზა, რომელიც მოიცავს ავტომობილის ისტორიას მისი ექსპლუატაციის ვადის ათვლიდან რეგისტრაციიდან მოხსნამდე. მნიშვნელოვანია წვდომა ყოველი ინდივიდუალური სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ სპეციფიკაციებთან. ხელმისაწვდომი უნდა იყოს რემონტისა და ტექნიკური მომსახურების შესახებ ინფორმაცია, რაც საშუალებას მისცემს საინსპექციო ორგანოებს ავტომობილის შეფასებისას იხელმძღვანელონ დამატებითი და ობიექტური კრიტერიუმებით. გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება უნდა წარმოადგენდეს მონიტორინგის სქემის ნაწილს, რომელიც დაარეგულირებს სატრანსპორტო საშუალებებს მათი ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში, დამტკიცების დღიდან რეგისტრაციისა და შემოწმების მეშვეობით, მის ჩამოწერამდე. სატრანსპორტო საშუალებების ელექტრონული საინფორმაციო პლატფორმამ IT გადაწყვეტილებების გამოყენებით, მინიმუმამდე უნდა დაიყვანოს ხარჯი და სრულიად უნდა აირიდოს დუბლირების შემთხვევები. საგულისხმოა, რომ ევროკომისია განიხილავს იმ სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ძირითადი კომპონენტების შესახებ არსებული ინფორმაციის მოძიებისა და შენახვის მიზანშეწონილობას, ხარჯსა და სარგებელს, რომლებიც დაკავშირებული იყო სერიოზულ ავარიებთან, აგრეთვე უბედური შემთხვევების ისტორიისა და ოდომეტრის ჩვენების შესახებ ინფორმაციის მიღების შესაძლებლობას, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნება ინსპექტორებისთვის, სარეგისტრაციო მოწმობების

მფლობელებისა და უბედური შემთხვევების გამომძიებლებისთვის ანონიმური ფორმით.

VII

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-14 პუნქტი

სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ექსკლუზიურად გამოიყენება წევრი სახელმწიფოების შორეულ ტერიტორიებზე, განსაკუთრებით 5000 ადამიანზე ნაკლები მოსახლეობის მქონე მცირე კუნძულებზე ან მეჩხერად დასახლებულ რაიონებში, სადაც მოსახლეობის სიმჭიდროვე შეადგენს ხუთ ადამიანზე ნაკლებს ერთ კვადრატულ კილომეტრზე, გამოიყენება იმ პირობებში, რომელსაც შესაძლებელია დასჭირდეს გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სპეციალური რეჟიმი. შესაბამისად წევრი სახელმწიფოები უნდა სარგებლობდნენ აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებების წინამდებარე დირექტივის მოქმედებისგან გათავისუფლების უფლებით.

კვლევის შედეგი

ევროდირექტივის მე-14 პუნქტი ადგენს სპეციალურ პირობებს იმ სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც ექსკლუზიურად გამოიყენება წევრი სახელმწიფოების შორეულ ტერიტორიებზე, განსაკუთრებით 5000 ადამიანზე ნაკლები მოსახლეობის მქონე მცირე კუნძულებზე ან მეჩხერად დასახლებულ რაიონებში, სადაც მოსახლეობის სიმჭიდროვე შეადგენს ხუთ ადამიანზე ნაკლებს ერთ კვადრატულ კილომეტრზე. დირექტივა ამ შემთხვევაში განუმარტავს სახელმწიფოებს, რომ იმოქმედონ სატრანსპორტო საშუალებების გათავისუფლების უფლებით ან დაადგინონ განსაკუთრებული რეჟიმი. ვნახოთ რა ვითარებაა ამ მხრივ საქართველოში.

საქართველოს მაღალმთიანი დასახლებები ბუნებრივი, ეკონომიკური, სასოფლო-სამეურნეო რესურსებით და სოციალური პირობების, ეთნო-კულტურული თავისებურებების მიხედვით, მნიშვნელოვნად განსხვავდება როგორც დაბლობის საცხოვრებელი არეალებისგან, ისე ერთმანეთისგანაც. მთის მაცხოვრებლები უფრო მოწყვლადი არიან ბუნებრივი კატასტროფებით გამოწვეული რისკებისადმი (მეწყერები, ღვარცოფები, ზვავები), ვიდრე ბარის მაცხოვრებლები. ეკონომიკური შესაძლებლობების გამოყენება, კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების რევიტალიზაცია, საჯარო და კერძო სექტორის

სერვისებზე მოსახლეობის ხელმისაწვდომობა გართულებულია არსებული ინფრასტრუქტურის მდგომარეობისა და ბუნებრივ-კლიმატური პირობების გამო. ყოველივე ეს ხელს უწყობს მოსახლეობის მიგრაციის ზრდას მაღალმთიანი დასახლებებიდან. ასეთ პირობებში, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს სპეციალური პოლიტიკის გატარება მაღალმთიან დასახლებებში მცხოვრებ პირთა კეთილდღეობისა და ცხოვრების დონის ასამაღლებლად და სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად.⁸

მაღალმთიანი რეგიონებისათვის ტექნიკური ინსპექტირების ხელმისაწვდომობის კუთხით, წარმოდგენილია მობილური ხაზები, რომლებიც მკვეთრად განსხვავდება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების სტრუქტურისა და აღჭურვილობისაგან. საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ №510 დადგენილების მე-5 მუხლის მე-6 პუნქტის მიხედვით: „ინსპექტირება შესაძლებელია ჩატარდეს მოძრავ (გადასატან) ხაზზე. ჩვეულებრივ, ეს ხაზი წარმოადგენს სპეციალურ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ჩამონტაჟებულ ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადასატან მობილურ კონტეინერს. ის შეიძლება იყოს როგორც ინსპექტირების ცენტრის მფლობელობაში/საკუთრებაში, ასევე დამოუკიდებელი ტექნიკური ერთეული აკრედიტებული იურიდიული პირის ან ინდივიდუალური მეწარმის მფლობელობაში/საკუთრებაში, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოში აღიარებულ ტექნიკური რეგულირების სფეროში მოქმედი დოკუმენტების მოთხოვნებს და იძლეოდეს კონკრეტული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარების შესაძლებლობას.“ ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“ 2017 წლის 1 დეკემბრის №511 დადგენილების მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მიხედვით კი ავტომობილის ინსპექტირებისათვის მინიმალური მოთხოვნა და აღჭურვილობაა, რომ არსებობდეს „ავტომობილების ქვემოდან სათანადოდ დათვალიერებისა და შემოწმების საშუალება, ინსპექტირების სათვალთვალო ორმო ან ამწე“; მობილურ/გადასატან ხაზს კი არ გააჩნია აღნიშნული, ამიტომ ავტომობილის ინსპექტირება ტარდება მოძრავი სათვალთვალო კამერით. მობილური ხაზების მიზანი არ ყოფილა კანონმდებლობის დარღვევით საქმიანობის ხელშეწყობა, მიზანი იყო საქართველოში არსებული ყველა ავტომობილის ინსპექტირება და ხელსაყრელი პირობების შექმნა იმ რეგიონებისათვის, სადაც პერიოდული

⁸ < <https://mepa.gov.ge/Ge/Files/ViewFile/2303> > [05.11.2020]

ტექნიკური ინსპექტირების სერვისის მიწოდება გართულებულია ან საერთოდ არ არის.

რეფორმის დასაწყისში ეკონომიკის სამინისტროს დაპირება იყო გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა მთიანი მუნიციპალიტეტებისათვის, რაც განსაზღვრული იყო „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შექმნის/მოწყობის და აკრედიტაციის მიღების მიზნით შერჩევის პროცესში წინადადებათა წარმოდგენის შესახებ“ მოწვევაშიც. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს რეკომენდაციით („მოწვევა, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შექმნის/მოწყობის და აკრედიტაციის მიღების მიზნით შერჩევის შესახებ“; ლოტი N1-ქედა შუახევი, ხულო; ლოტი N2-ადიგენი, ასპინძა, ყაზბეგი, თიანეთი; ლოტი N3-მესტია, ცაგერი, მარტვილი, ლენტეხი), სამი მოძრავი (მობილური) ხაზით, სს „გრინვეი საქართველოს“ მომსახურება უნდა გაეწია მთიანი რეგიონებისათვის, კერძოდ, განსაზღვრული იყო შემდეგი მუნიციპალიტეტები: ქედა, შუახევი, ხულო, ადიგენი, ასპინძა ყაზბეგი, თიანეთი, მესტია, ცაგერი, ლენტეხი, სადაც საერთო ჯამში მოსახლეობა 155 ათასს აჭარბებს. მთიანი რაიონები წარმოადგენენ იმ განსაკუთრებული ზონას, რომელზეც ევროდირექტივაშია ყურადღება გამახვილებული. სწორედ ამ მიზნით უნდა ეხელმძღვანელა სს „გრინვეი საქართველოს“. თუმცა მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკის სამინისტროს რეკომენდაციით განსაზღვრულია მუნიციპალიტეტები, მომხმარებელი უმეტეს შემთხვევაში დარჩენილია მომსახურების გარეშე. მთიანი რეგიონის მოსახლეობას ინსპექტირებისთვის მრავალი კილომეტრის გავლა უწევს დიდი ეკონომიკური დანახარჯით, ხოლო მათთვის განკუთვნილი მობილური ხაზები უკვე ერთი წელია განთავსებულია იმ ქალაქებში, სადაც რამდენიმე ასეულ მეტრში ისედაც ფუნქციონირებს ინსპექტირების ცენტრები. გარდა ამისა გრაფიკი, რომელიც სს „გრინვეი საქართველომ“ თავად შეიმუშავა და საჯაროდ განათავსა ოფიციალურ ვებ-გვერდზე იმასაც კი არღვევს, რის შედეგადაც მომხმარებელიც შედის შეცდომაში.

მთიან რეგიონებში მწვავე საზოგადოებრივი საჭიროების გამო სრულიად გამართლებულია მობილური ხაზების არსებობა. გატარებულ ღონისძიებათა მართლზომიერების შეფასებისას გადამწყვეტია პროპორციულობის პრინციპის დაცვა, რაც იმას გულისხმობს, რომ მობილური ხაზების არსებობა პროპორციული უნდა იყოს საჭიროებისა. ასეთი საჭიროება კი ნამდვილად არსებობს. ეკონომიკის სამინისტროს და ავტომობილების ინსპექტირების ცენტრების ასოციაციას ხშირად მიმართავს პრობლემით შეწუხებული მოსახლეობა. მძლოლი ჯერ ახორციელებს პირველ ვიზიტს ცენტრში, დახარვეზებისას ბრუნდება მთიან რაიონში, შემდეგ ერთი თვის განმავლობაში განმეორებით სტუმრობს ქალაქის ცენტრს და კვლავ

ბრუნდება რაიონში. მათთვის ინსპექტირების საფასური 60 ლარი, უსამართლო სქემის გამო დაახლოებით სამმაგდება. დღეს შექმნილი სურათი ეწინააღმდეგება ეკონომიკის სამინისტროს მიერ რეფორმის დაწყებამდე გაცემულ საჯარო დაპირებასა და რეკომენდაციას.

სახელმწიფომ ერთი შეხედვით დააწესა სპეციალური პირობები მთიანი მუნიციპალიტეტების მოსახლეობისთვის, თუმცა არ უზრუნველყო რეკომენდაციით განსაზღვრული მიზნის აღსრულება, რაც სრულიად გაუმართლებელს და უსაფუძვლოს ხდის მობილური ხაზების არსებობას. მობილური ხაზების ფუნქციონირება უნდა შეესაბამებოდეს მიზანს და გამართლებული უნდა იყოს არსებული ვითარებიდან გამომდინარე, თუმცა ნათელია, რომ ეკონომიკის სამინისტროს მიერ გაცემული პირობა არ სრულდება და ადგილი აქვს ევროდირექტივის მოთხოვნებთან შეუსაბამობას, განსაკუთრებით მომსახურების ხელმისაწვდომობის ნაწილში. დღეს, მთის მოსახლეობა მომსახურების გარეშეა დარჩენილი.

VIII

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-6, მე-18, მე-19, 27-ე და მე-3 პუნქტები

- გაუმართავი ტექნიკური სისტემების მქონე სატრანსპორტო საშუალებები უარყოფითად აისახება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე და შესაძლებელია გამოიწვიოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები, რასაც მოჰყვება ფიზიკური დაზავება ან გარდაცვალებაც კი. აღნიშნული გავლენა შესაძლებელია მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სისტემის კიდევ უფრო დახვეწის შემთხვევაში. სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაში ნებისმიერი ხარვეზის ადრეულ ეტაპზე გამოვლენა ხელს შეუწყობს აღნიშნული ხარვეზის აღმოფხვრასა და შესაბამისად უზედური შემთხვევების თავიდან აცილებას.
- სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება საერთო სარგებლობის გზებზე, უნდა შემოწმდეს გზისთვის ვარგისობაზე მათი გამოყენების დროს. სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელს და, შესაბამისობის შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების ოპერატორს უნდა დაეკისროთ სატრანსპორტო საშუალების გამართულ სამუშაო მდგომარეობაში შენარჩუნების პასუხისმგებლობა.
- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისა და საზოგადოებაზე მისი ზემოქმედებისთვის მნიშვნელოვანია, რომ გზებზე გამოყენებული

სატრანსპორტო საშუალებები იმყოფებოდეს გამართულ ტექნიკურ მდგომარეობაში. აღნიშნულიდან გამომდინარე, წევრ სახელმწიფოებს არ უნდა შეემალოთ ხელი გზისთვის ვარგისობაზე დამატებითი ტესტირების ნებაყოფლობით ჩატარებაში.

- იმ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელი და, შესაბამისობის შემთხვევაში, ოპერატორი, რომელმაც გაიარა გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება და რომლის განმავლობაშიც აღმოჩენილი იქნა ხარვეზები, განსაკუთრებით საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართ სარისკო ხარვეზები, ვალდებული არიან აღმოფხვრან ამგვარი ხარვეზები ყოველგვარი ვადაგადაცილების გარეშე. სახიფათო ხარვეზების შემთხვევაში, შესაძლებელია აუცილებელი გახდეს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შეზღუდვა ხარვეზების სრულად აღმოფხვრამდე.
- გზისთვის ვარგისობის ტესტირება წარმოადგენს კიდევ უფრო ფართო რეჟიმის ნაწილს, რომელიც გათვალისწინებულია სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო და ეკოლოგიურად მისაღებ მდგომარეობაში შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად მათი გამოყენების განმავლობაში. აღნიშნული რეჟიმი უნდა მოიცავდეს სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე პერიოდულ ტესტირებას და იმ საგზაო სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ დათვალიერებას, რომლებიც გამოიყენება კომერციულ საგზაო გადაზიდვებში, აგრეთვე ითვალისწინებს სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის პროცედურას, რომელიც უშვებს სატრანსპორტო საშუალების საგზაო მოძრაობაში გამოყენების ნებართვის შეჩერებას იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალება წარმოადგენს უშუალო რისკს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისთვის. პერიოდული ტესტირება უნდა გახდეს გზისთვის ვარგისობის უზრუნველყოფის ძირითადი ინსტრუმენტი. კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური საგზაო დათვალიერებები უნდა იყოს მხოლოდ პერიოდული ტესტირების დამატება.

კვლევის შედეგები

ევროდირექტივის მიხედვით სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო და ეკოლოგიურად მისაღებ მდგომარეობაში შენარჩუნების უზრუნველყოფა ითვალისწინებს სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის პროცედურას, რომელიც უშვებს ავტოტრანსპორტის საგზაო მოძრაობაში გამოყენების ნებართვის შეჩერებას იმ შემთხვევაში, თუ ის წარმოადგენს უშუალო რისკს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისთვის. საქართველოში მექანიკური სატრანსპორტო

საშუალების აღრიცხვიდან მოხსნა, წარმოებს მესაკუთრის, მოსარგებლის ან უფლებამოსილი დეკლარანტის განცხადების საფუძველზე საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის N150 ბრძანებით „მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო რეგისტრაციის წესების შესახებ“ დადგენილი წესით, თუმცა მას სავალდებულო კრიტერიუმები არ აქვს.⁹ რეგისტრაციიდან მოხსნა საერთოდ არ არის დაკავშირებული ავტომობილის პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან.

მიზანშეწონილია, რომ სავალდებულო ტესტირების ჩამონათვალს დაემატოს ის შემთხვევები, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება იყო სერიოზულად დაზიანებული და შემდგომ აღდგენილი მისი მართვის მექანიზმების ეფექტურობის გადამოწმების მიზნით. სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება საერთო სარგებლობის გზებზე, უნდა იყოს ვარგისი. სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელს და, შესაბამისობის შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების ოპერატორს უნდა დაეკისროთ სატრანსპორტო საშუალების გამართულ სამუშაო მდგომარეობაში შენარჩუნების პასუხისმგებლობა.

იმ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელი და, შესაბამისობის შემთხვევაში, ოპერატორი, რომელმაც გაიარა გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება და რომლის განმავლობაშიც აღმოჩენილი იქნა ხარვეზები, განსაკუთრებით სარისკო საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართ, ვალდებული არიან აღმოფხვრან ამგვარი ხარვეზები ყოველგვარი ვადაგადაცილების გარეშე. ასეთ შემთხვევაში, შესაძლებელია აუცილებელი გახდეს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შეზღუდვა ხარვეზების სრულად აღმოფხვრამდე. დირექტივის მიხედვით სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო და გზისთვის ვარგის მდგომარეობაში შენარჩუნების პასუხისმგებლობის გათვალისწინება და გადანაწილება ეროვნულ კანონმდებლობაში.

ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებში მიუხედავად სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე ბოლო ტესტირების თარიღისა, შესაბამის კომპეტენტურ ორგანოს შეუძლია მოითხოვოს გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების გავლა შემდეგ შემთხვევებში:

- უბედური შემთხვევის შემდგომ, რის შედეგადაც დაზიანდება სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ძირითადი კომპონენტები, როგორიცაა თვლები, დაკიდება, დეფორმაციის ზონები, უსაფრთხოების ბალიშების სისტემები, საჭით მართვა ან მუხრუჭები;

⁹ < <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/68950?publication=33> > [05.11.2020]

- სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის სისტემის ნაწილების, აგრეთვე ავტომობილის შემადგენელი კომპონენტების შეცვლის შემთხვევაში;
- სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელის ცვლილების შემთხვევაში;
- როდესაც სატრანსპორტო საშუალების გარბენი მიაღწევს 160 000 კმ-ს;
- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სერიოზული ან/და ხშირი დარღვევის შემთხვევაში;

იმისათვის, რომ მძღოლების მხრიდან პასუხისმგებლობა გაიზარდოს და გზებზე შენარჩუნდეს ტექნიკურად გამართული ტრანსპორტი, საჭიროა კანონის აღსრულების გამართული მექანიზმი. ავტომობილის ტექნიკურ გაუმართაობაზე საქართველოში მოქმედი სანქციები და კანონის აღსრულება არ შეიძლება ჩაითვალოს, როგორც ეფექტიანი სისტემა.

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 119-ე მუხლის მიხედვით:

- იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც აქვს გაუმართავი სამუხრუჭე სისტემა, საჭის სამართავი მექანიზმი ან მისაბმელი მოწყობილობა, ანდა მწყობრიდანაა გამოსული ფარები, უკანასაგაბარიტო მაშუქები დღე-ღამის ბნელ დროს, ან მინის საწმენდი მექანიზმი წვიმის ან თოვლის დროს, ანდა დარღვეულია ძრავის კვების სისტემის ჰერმეტიულობა, – გამოიწვევს დაჯარიმებას 15 ლარის ოდენობით;
- იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც გამონაფრქვევში აქვს გამაჭუჭყიანებელ ნივთიერებათა ისეთი შემცველობა, რომელიც აჭარბებს დადგენილ ნორმას, – გამოიწვევს დაჯარიმებას 30 ლარის ოდენობით;
- სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის მიერ ამ მუხლის მე-2 და მე-3 ნაწილებით გათვალისწინებული ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციოდ დაშვება, – გამოიწვევს ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის დაჯარიმებას 100 ლარის ოდენობით;

ხოლო 118-ე მუხლის მიხედვით:

- იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, – გამოიწვევს მძღოლის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით;
- იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სხვა პირისათვის სამართავად გადაცემა/საექსპლუატაციოდ გადაცემა/საექსპლუატაციოდ დაშვება,

რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, – გამოიწვევს ფიზიკური პირის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით, იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის დაჯარიმებას 200 ლარის ოდენობით.¹⁰

რაც შეეხება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიხედვით სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობისთვის მინიჭებულ ქულათა რაოდენობის შემცირებას, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, შესამცირებელი ქულის რაოდენობა განისაზღვრა - 15-ით.¹¹

„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტით „თუ პირველი ან განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად გამოვლინდა ამ რეგლამენტის დანართ №1-ში აღნიშნული სახიფათო ხარვეზი, ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია, აღნიშნულის შესახებ მიუთითოს ინსპექტირების ანგარიშის „შენიშვნის“ გრაფაში. ასეთი ჩანაწერის არსებობა კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების საერთო სარგებლობის გზებზე მოძრაობას. შინაგან საქმეთა სამინისტროს უფლებამოსილი პირი გაუმართავ ავტომობილთან დაკავშირებულ სამართალდარღვევის ფაქტზე შემთხვევის ადგილზე წერს საჯარიმო ქვითარს ან სამართალდარღვევის ეს ფაქტი ვიდეოფირზე ან/და ფოტოფირზე ფიქსირდება. მოცემული პროცედურები და სანქციები კანონებით გათვალისწინებულია, თუმცა მათი რეალური აღსრულება გზებზე არ ხდება.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს 2019 წლის ინფორმაციით, საქართველოში რეგისტრირებული 1 128 386 ავტომობილიდან ტექნიკური ინსპექტირება 788 124-მა გაიარა. შსს-ს მიერ გამოქვეყნებული ციფრი არ აღნიშნავს ავტომობილების უნიკალურ რაოდენობას, შედეგად ინსპექტირებაგავლილი სატრანსპორტო საშუალებების უნიკალური რაოდენობა გაცილებით ნაკლებია და ის დიდი ალბათობით 600 000-ს არ აღემატება. მიმართვიანობის დაბალ მაჩვენებელს აქვს ახსნა: 1) გაურკვეველია რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტიდან რეალურად რამდენია მოქმედი და რამდენი გადაადგილდება გზებზე. ავტომობილის ექსპლუატაციის ვადის ამოწურვის შემდეგ არ არსებობს რეგისტრაციიდან მოხსნის ვალდებულება. 2) გზებზე კანონის აღსრულება სუსტია, კანონმდებლობაში არსებული ხარვეზების გამო მომხმარებელი ამჯობინებს ყოველთვის ჯარიმის გადახდას ნაცვლად ინსპექტირებისა, თუმცა ბოლო მონაცემებით საჯარიმო სანქციებიც აღარ ტარდება.

საქართველოში გზებზე (და არა მხოლოდ გზებზე) კანონის აღსრულება

¹⁰ < <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28216> > [05.11.2020]

¹¹ < <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3651894?publication=0> > [05.11.2020]

ძირითადად უკავშირდება აღმასრულებელი ხელისუფლებისა და თანამდებობის პირთა ნება-სურვილს. ამის დასტურად საკმარისია შემდეგი მაგალითის მოყვანაც: დაახლოებით ერთი წელია, რაც პტი-სფეროში კანონის აღსრულების მთავარი ბერკეტი ვიდეოკამერები გათიშულია და არ რეაგირებს დარღვევებზე მთელი ქვეყნის მასშტაბით და თან ისე, რომ დღემდე შსს-ს ოფიციალური განმარტებაც კი არ გაუკეთებია. გზებზე კანონის აღსრულებაზე ცალკე უნდა იყოს დაწესებული მონიტორინგი, რომელიც მუდმივად უნდა იძლეოდეს პასუხს კითხვებზე: ხდება თუ არა კანონის აღსრულება? რამდენად ეფექტიანია ის? გაუმჯობესდა თუ არა საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტი? კანონის აღსრულების სტაბილურობა და უწყვეტობა უნდა გამყარდეს კანონმდებლობით და ის აღარ უნდა დაექვემდებაროს თანამდებობის პირთა კეთილ ნებას.

ბევრი მომხმარებელი თავს არიდებს სავალდებულო ინსპექტირებას. ერთ-ერთი მთავარი პრობლემა როგორც უკვე აღინიშნა ე.წ. „ჭკვიანი კამერების“ გაუმართაობაა, რომლებიც არ აფიქსირებენ დარღვევას ინსპექტირების ვადის გადაცილებაზე, რაც დადასტურდა არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ რამდენიმე ქალაქში ჩატარებული ექსპერიმენტიდან. დაკვირვება წარმოებდა შემდეგ მუნიციპალიტეტებში: ქობულეთი, ფოთი, ოზურგეთი, ლანჩხუთი, ბორჯომი, ახალქალაქი, ქარელი, კასპი, ყვარელი, ახალციხე, სამტრედია, მცხეთა. არცერთ მუნიციპალიტეტში ვიდეოკამერების მიერ დარღვევაზე რეაგირება არ მომხდარა, რითაც გავრცელებული ინფორმაცია მათი გამორთვისა და გაუმართაობის შესახებ დადასტურდა. გაჩნდა საფუძვლიანი ეჭვი, რომ ვიდეოკამერები სრულფასოვნად არ რეაგირებს საგზაო მოძრაობის წესების სხვა დარღვევებზეც, რასაც საბოლოოდ მოაქვს კატასტროფული შედეგები საგზაო უსაფრთხოების სფეროში.

ინსპექტირების ვადის ამოწურვაზე ჯარიმების ოდენობა მინიმალურია, ხოლო საჯარიმო ვადები იმდენად შეუსაბამოა ეფექტიან ადმინისტრირებასთან, რომ მძღოლი ხშირად ხარვეზის გამოსწორებას ჯარიმის ყოველთვიურ გადახდას ამჯობინებს. არ არსებობს რეგისტრაციის მოწმობის მფლობელზე პასუხისმგებლობის ჯერ დაკისრებისა და შემდეგ შენარჩუნების გამართული სისტემა. შედეგად, მოსახლეობაში გაზრდილია უკმაყოფილება ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის მიმართ, რომლის დაწყებიდანაც უკვე 2 წელია გასული და თვალსაჩინო შედეგები არ ჩანს. საზოგადოების მოლოდინი გამოიხატებოდა ავტოპარკის ტექნიკური მდგომარეობისა და ეკოლოგიური სტატუსის გაუმჯობესებაში. სკეპტიციზმი განაპირობა რამდენიმე ფაქტორმა:

- არ ხდება გზებზე კანონის აღსრულება და შედეგად მოძრაობენ ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებები;

- ინსპექტირების წარმატებით გავლის მიზნით მომხმარებელი ხშირად მიმართავს ერთჯერად მანიპულაციებს, რაც გამოიხატება საბურავის, ფარის, ცეცხლმაქრის და სხვა აღჭურვილობის თხოვება-დაქირავებაში;
- ავტონაწილების გაქირავება ინსპექტირებისთვის, როგორც ონლაინ, აგრეთვე ბაზრობებზე არ ითვლება უკანონო საქმიანობად. ბიზნესის ეს მიმართულება, რომელიც ცალსახად ხელს უშლის ავტოპარკის ტექნიკური გამართულობის უზრუნველყოფას, სახელმწიფო სტრუქტურების უმოქმედობის ფონზე ყოველდღიურად ვითარდება. შედეგად, ერთი და იგივე სატრანსპორტო საშუალება, ინსპექტირებაზე და გზაზე წარმოდგენილია ერთმანეთისგან რადიკალურად განსხვავებული ტექნიკური მდგომარეობით; ინსპექტირებაზე-გამართული, გზაზე-გაუმართავი;
- მძღოლებში განსაკუთრებული პოპულარობით სარგებლობს ინსპექტირებისათვის მაღალი ხარისხის საწვავის ერთჯერადად მოხმარება. აგრეთვე დიზელისძრავიან სატრანსპორტო საშუალებაში ბენზინის შერევა შეფერილი კვამლიანობის გაქრობის მიზნით;

მდგომარეობას ართულებს კანონის აღსრულებასთან დაკავშირებული სრულიად სავალალო სურათი:

- „ჭკვიანი ვიდეოკამერა“ არ არის გამართული;
- პოლიცია არ არის მომზადებული სპეციალური პროგრამით, რომელიც უზრუნველყოფდა მას ავტომობილის გზაზე ტესტირებისთვის საჭირო ცოდნით;
- პოლიცია არ არის აღჭურვილი სათანადო ხელსაწყოებით;
- არ დანერგილა თანამედროვე ტექნოლოგიები გამონაბოლქვის დისტანციური კონტროლისთვის (Remote Sensing System);
- საერთოდ არ არის განსაზღვრული გარემოს დაცვის ინსპექციის როლი და ის გამოთიშულია პროცესისგან;
- არ მიმდინარეობს ცნობიერების ამაღლების კამპანიები, რაც ხელს შეუწყობდა კანონმორჩილ მოქალაქეთა წახალისებას და კანონის დამცველთა რაოდენობის ზრდას;

კანონის აღსრულებასთან დაკავშირებული პრობლემები იქცა ეფექტიანობის აუდიტის 2018 წლის ანგარიშის განხილვის მთავარი საგანი. ანგარიშში „საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობა“ ყურადღება გამახვილებია კანონის აღსრულების ისეთ ნაკლოვანებებზე, რაც ასევე უარყოფით ზეგავლენას ახდენს გზებზე ვარგისობის ტესტირების საქმეში: „ტერიტორიული დაფარვის პრობლემა - საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის საქმიანობა ვრცელდება ქვეყნის

ყველაზე მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებსა და მთავარ ავტომაგისტრალზე, რაც საქართველოს ტერიტორიის მხოლოდ 45%-ს შეადგენს. ქვეყნის ტერიტორიის დანარჩენ ნაწილზე, კერძოდ ზოგიერთ ქალაქში, დაბებსა და სოფლებში, ასევე ნაკლებად დატვირთულ გზებზე - პატრულირება სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს (სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტებს) ევალებათ. 2015-2017 წლებში სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების სამოქმედო ტერიტორიაზე ქვეყანაში მომხდარი ავარიების 10-12%, ხოლო გარდაცვალების - 26-28% მოდის. დასკვნაში აღნიშნულია:

- ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიაზე საერთოდ არ ხორციელდება ვიდეო/ფოტო მეთვალყურეობა;
- უბნის ინსპექტორების ერთი კონკრეტული საპატრულო ეკიპაჟის სამოქმედო ტერიტორია ყოველთვის გაცილებით უფრო ვრცელია, ვიდრე საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟისა;
- სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენის პრობლემა - ქვეყანაში საკმარისად ვერ ხდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენა, რადგან რადარების რაოდენობა მცირეა და ხშირად მათი გამოყენება ტექნიკური გაუმართაობის გამო ვერ ხერხდება. აღნიშნული პრობლემა გადაიჭრება, თუ სექციური რადარები დროულად დამონტაჟდება და ამოქმედდება, ხოლო შესაბამისი თანამშრომლები სიჩქარის მზომი ხელსაწყოებით აღიჭურვებიან, განსაკუთრებით ქვეყნის იმ ტერიტორიაზე, რომელსაც არ აკონტროლებს საპატრულო პოლიცია და არც რადარებით კონტროლდება;
- ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ფუნქციონირებაში არსებული პრობლემები - ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ნაწილი, რომელიც ავლენს საგზაო წესების სხვადასხვა სახის დარღვევებს (სიჩქარის გადაჭარბების გარდა), არ არის ტექნიკურად გამართული;
- საპატრულო პოლიციის საქმიანობაში არსებული ნაკლოვანება - უკონტაქტო პატრულირების არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ ასრულებს გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარებაში, რადგან შეზღუდულია საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები, სამუშაო დრო, არ გააჩნიათ სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რის გამოც ვერ ხდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების დაფიქსირება, რაც ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული სამართალდარღვევაა;
- ვიდეოჯარიმებზე ქულების კლების სისტემა არ ვრცელდება, რაც ამცირებს ვიდეოჯარიმების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულებზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას;

- გამოვლენილ სამართალდარღვევაზე არადროული და არაპროპორციული რეაგირება გავლენას ახდენს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების რაოდენობაზე და იწვევს ავტოსაგზაო შემთხვევებს.

მიუხედავად იმისა, რომ სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის ანგარიში მოიცავს 2018 წლამდე პერიოდს, დასკვნაში წარმოდგენილი საკითხები 2020 წლის მიწურულსაც კი გადაუჭრელ პრობლემებად რჩება.

ევროკავშირის კანონმდებლობა უზრუნველყოფს ავტომობილისა და მისაბმელის რეგულარულ ინსპექტირებას, ეს იძლევა იმის გარანტიას, რომ ევროკავშირის მასშტაბით ავტომობილები იმყოფებიან გზისთვის ვარგის მდგომარეობაში და აკმაყოფილებენ უსაფრთხოების იმავე სტანდარტებს როგორც პირველადი რეგისტრაციისას. ევროკავშირის კანონმდებლობის თანახმად სატრანსპორტო საშუალებათა არაგეგმიური საგზაო შემოწმება შეიძლება განხორციელდეს ნებისმიერ სახელმწიფოში, მიუხედავად იმისა არის თუ არა ეს ავტომობილი რეგისტრირებული ევროკავშირის ქვეყანაში. შემოწმება ფარავს მუხრუჭებს, გამონაბოლქვის ემისიას და ავტომობილის საერთო მდგომარეობას. მძღოლებს ასევე შეიძლება მოეთხოვოთ წარადგინონ ბოლოს შემოწმების მოხსენება ან მტკიცებულება, რომ ავტომობილს გავლილი აქვს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება.

ლიეტუვაში მოქმედებს კანონის აღსრულების მკაცრი პირობები: ინსპექტირების სერტიფიკატის მოქმედება უქმდება საგზაო-სატრანსპორტო ან სხვა უბედური შემთხვევის შემდეგ. დაზიანებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის ან/და მისაბმელიანებისათვის, როდესაც ისინი არ აკმაყოფილებენ ტექნიკურ მოთხოვნებს (დეფორმირებული საყრდენი ან ლოგინონი, შასი, საჭე ან სამუხრუჭე სისტემები, ან დაკიდება ან/და აირბაგების სისტემა ამოქმედებულია). საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალების ან/და მისაბმელიანი სარემონტო სამუშაოების შეკეთების დასრულებისა და დადასტურების შემდეგ, რომ ავტომობილი არის სათანადოდ შეკეთებული და არ წარმოადგენს საფრთხეს ადამიანის ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოებისათვის, მას მოეხსნება აკრძალვა და კვლავ შეიძლება მონაწილეობის მიღება საგზაო მოძრაობაში. ავტომობილის გამართულობა უნდა დაადასტუროს ინსპექტირების ორგანომ. სავალდებულო ტექნიკური შემოწმების დოკუმენტების მოქმედება გაუქმებულია იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა ან/და მისაბმელიანებისათვის, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ ტექნიკურ მოთხოვნებს და საფრთხეს უქმნიან საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას. სავალდებულო ტექნიკური შემოწმების დოკუმენტების მოქმედების ვადის ამოწურვის ან გაუქმების შემთხვევაში, მფლობელებს ან ოპერატორებს შეუძლიათ მიიღონ ერთდღიანი ნებართვა რათა ჰქონდეთ საშუალება ავტომობილი წარადგინონ ინსპექტირების ცენტრში.

ევროკავშირის სახელმწიფოებში პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გარდა, ინსპექტირების ორგანოები მომხმარებელს სთავაზობენ ნებაყოფლობით გარემოსდაცვითი და უსაფრთხოების შემოწმების სერვისებს ავტომობილისათვის, რაც მოიცავს: საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კონტროლს, გამოყენებული ავტომობილების ინსპექტირებას და სხვა. აღსანიშნავია, რომ საუკეთესო ევროპული პრაქტიკა გულისხმობს გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობის გაზრდის მიზნით, ავტომობილის რეგისტრაციის სერთიფიკატის გაცემის უფლების მინიჭებას ინსპექტირების ცენტრებისათვის, სადაც ფუნქციონირებს რეგისტრატურის ოფისი.¹²

საერთაშორისო გამოცდილების შესაბამისად, კანონის აღსრულებაში რამდენიმე მიმართულება უნდა მოვიზიროთ:

- „ჭკვიანი ვიდეოკამერა“;
- პოლიციის ფიზიკური რესურსი;
- თანამედროვე ტექნოლოგიები;
- გარემოსდაცვითი ზედამხედველობის დეპარტამენტი;
- ცნობიერების ამაღლების კამპანიები;

რეფორმა ევროდირექტივასთან შესაბამისობაში მოვა მაშინ, როდესაც კანონის აღსრულების მექანიზმი დაიხვეწება საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების გაზიარების გზით. პრიორიტეტულად უნდა დასახელდეს შემდეგი მიმართულებები:

- ✓ სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაში ნებისმიერი ხარვეზის ადრეულ ეტაპზე გამოვლენა, რაც ხელს შეუწყობს აღნიშნული ხარვეზის აღმოფხვრასა და შესაბამისად უბედური შემთხვევების თავიდან აცილებას;
- ✓ სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც გამოიყენება საერთო სარგებლობის გზებზე, ვარგისობაზე უნდა შემოწმდეს არა მხოლოდ ინსპექტირების ცენტრებში, არამედ მათი გამოყენების დროს;
- ✓ სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელს და, შესაბამისობის შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების ოპერატორს უნდა დაეკისროთ სატრანსპორტო საშუალების გამართულ სამუშაო მდგომარეობაში შენარჩუნების პასუხისმგებლობა;
- ✓ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართ სარისკო ხარვეზების შემთხვევაში, რეგისტრაციის მოწმობის მფლობელი ვალდებულია აღმოფხვრას ამგვარი ხარვეზები ყოველგვარი ვადაგადაცემის გარეშე. ასეთ დროს, შესაძლებელია აუცილებელი გახდეს სატრანსპორტო

¹² < <https://www.opus.global/vehicle-inspection/global-vehicle-inspection/global-vehicle-inspection-programs/sweden/> > [05.11.2020]

საშუალების ექსპლუატაციის შეზღუდვა ხარვეზების სრულად აღმოფხვრამდე;

- ✓ რეგისტრაციის პროცედურა, რომელიც უშვებს სატრანსპორტო საშუალების საგზაო მოძრაობაში გამოყენების ნებართვის შეჩერებას იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალება წარმოადგენს უშუალო რისკს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისთვის.

IX

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 21-ე პუნქტი

სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში ტესტირება უნდა იყოს შედარებით მარტივი, სწრაფი და ნაკლებად ძვირადღირებული, ამავდროულად უნდა უზრუნველყოფდეს წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული მიზნების მიღწევას.

კვლევის შედეგი

საქართველოშიც ტესტირება უნდა შეესაბამებოდეს ევროდირექტივის 3 კომპონენტს: მარტივი, სწრაფი და ნაკლებად ძვირადღირებული.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ გამოაცხადა მოწვევა, რომლითაც შესაძლებელი უნდა გამხდარიყო მობილური/გადასატანი ხაზების ფუნქციონირება იმ რეგიონებისათვის, სადაც ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის ორგანიზება რთულად მოხერხდებოდა. ინსპექტირების მობილური ხაზები განსხვავდება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებისაგან. ის მოძრავია და ამიტომაც მისი დახმარებით გამარტივდებოდა მომსახურების მიწოდება მთიანი მუნიციპალიტეტის მოსახლეობისთვის, შედეგად მომხმარებელი არ გახდებოდა იძულებული გაეწეოდა მრავალი კილომეტრი ინსპექტირების ორგანომდე. თუმცა, მეტად საჭირო გეგმა პრაქტიკაში არ განხორციელდა. მოძრავი ხაზების მფლობელმა სს „გრინვეი საქართველომ“ მათი გამოყენება დაიწყო არა ევროდირექტივისა და ეკონომიკის სამინისტროს რეკომენდაციის შესაბამისად, არამედ კომპანიის მარკეტინგული სტრატეგიისამებრ.

ტექნიკური ინსპექტირების საერთაშორისო კომიტეტი(CITA) გამოაქვეყნა ინფორმაცია, რომლითაც შეაფასა მობილური ხაზების ფუნქციონირების

მიზანშეწონილობა და ეფექტიანობა კონკრეტულ მოცემულობაში. მათგან გამოსაყოფია ორი მთავარი კომპონენტი:¹³

- მობილური ხაზი არის გასაღები რთულად მიუწვდომელი ადგილებისა და სიტუაციებისათვის;
- შესაფერისია საგზაო უსაფრთხოების კამპანიებისათვის და საგზაო მოძრაობის კანონის აღსრულებისათვის;

სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურების შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის, საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონისა და საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის მიერ გაწეული მომსახურების საფასურის განსაზღვრის წესის თანახმად საქართველოს მთავრობას უფლება აქვს, განსაზღვროს ავტომობილების ტექნიკური ინსპექტირების საფასური ფიქსირებული თანხის ოდენობით.

საქართველოში შეღავათების მხრივ დადგენილია რამდენიმე კომპონენტი:

ა) სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურების შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით M_1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც აღჭურვილი არიან მხოლოდ ელექტროძრავით, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასური განისაზღვრება 48 ლარით. ეს შეიძლება მივიჩნიოთ ერთგვარ წახალისებად ელექტროძრავიანი ავტომობილების რაოდენობის გასაზრდელად.

ბ) „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მე-5 მუხლის 24-ე პუნქტის მიხედვით - „სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირება იმავე ინსპექტირების ცენტრში, რომელშიც ჩატარდა პირველი ინსპექტირება, თავისუფლდება მომსახურების საფასურისაგან.“

რაც შეეხება საერთაშორისო გამოცდილებას, მაგალითისათვის ლიეტუვაში მთავრობის მიერ უფლებამოსილი დაწესებულება ადგენს სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების მაქსიმალურ ფასებს, რომლებიც უნდა იყოს ეფექტური, ფარავდეს მომსახურების ხარჯებს და უზრუნველყოფდეს საჭირო ხარისხს. ინსპექტირების საფასური განისაზღვრება დასაბუთებული ნორმის ფარგლებში და საფუძველზე, რომლის ცვლილებისთვისაც კომპანიებმა უნდა წარმოადგინონ მომსახურების ხარჯების ანგარიში.

საჭიროა, რომ ევროდირექტივაში დასახული 3 კომპონენტი „მარტივი,

¹³ < <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2016/01/41-Mobile-fev-2013-JCH-V2.pdf> > [05.11.2020]

სწრაფი და ნაკლებად ძვირადღირებული“, რეალურად და სწორად დაინერგოს რეფორმის მიმდინარეობისას, ისე რომ პროცესში მონაწილე ყველა მხარემ (მომხმარებელი, ბიზნესსექტორი, სახელმწიფო სტრუქტურები) მიიღოს საჭირო ხარისხის მომსახურება. ეროვნული ვალუტის გაუფასურებისა და გზებზე კანონის არაღსრულების გამო კომპანიებმა უკვე მიიღეს მძიმე ფინანსური დარტყმა. აღნიშნული ვითარების გათვალისწინებით, უმჯობესია დაწესდეს ქვედა და ზედა ზღვარი რის მიხედვითაც დარეგულირდება ინსპექტირების საფასური. შესაბამისად გამარტივდება ევროდირექტივის მოთხოვნების გათვალისწინება.

X

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 25-ე პუნქტი:

ოდომეტრის ჩვენების ხარვეზი უნდა ჩაითვალოს სამართალდარღვევად, რომელიც ექვემდებარება საჯარიმო სანქციას, ვინაიდან ოდომეტრის მანიპულაციამ შესაძლებელია გამოიწვიოს სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობის არასწორი შეფასება. გზისთვის ვარგისობის სერტიფიკატში გარბენის აღრიცხვამ და ინსპექტორების წვდომამ აღნიშნულ ინფორმაციასთან ხელი უნდა შეუწყოს ოდომეტრის ჩვენების დარღვევის ან მანიპულირების შემთხვევების გამოვლენას. ოდომეტრის ჩვენების შესახებ ინფორმაციის ურთიერთგაცვლა წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურ ორგანოებს შორის შესწავლილ უნდა იქნას კომისიის მიერ.

კვლევის შედეგი

ოდომეტრზე განხორციელებული მანიპულაცია საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 180-ე მუხლით, თაღლითობით ისჯება. განსაზღვრულია სანქცია: გამასწორებელი სამუშაო, საზოგადოებისათვის სასარგებლო შრომა, შინაპატიმრობა ან/და თავისუფლების აღკვეთა. „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტი ოდომეტრთან დაკავშირებით არ არეგულირებს ვიზუალურ შემოწმებასაც კი. შესაბამისად, სრულიად გაუგებარი რჩება ვინ უნდა დაადგინოს თაღლითობის ფაქტი თუ საქართველოს ტერიტორიაზე, ავტომობილის ექსპლუატაციის არცერთ ეტაპზე, არცერთი მაკონტროლებელი სტრუქტურა არ აღრიცხავს ოდომეტრის მაჩვენებელს.

საქართველოსგან განსხვავებით ოდომეტრზე მონაცემების გაყალბება ევროპული ქვეყნების უმრავლესობაში მკაცრად დასჯადია. მანიპულაციის

დადგენა უმეტესად პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებისას ხდება. მოწმდება როგორც მისი ვიზუალური მხარე, აგრეთვე ფიქსირდება განხორციელდა თუ არა ოდომეტრზე მანიპულაცია, რაც ხდება ავტომობილის დახარვეზების მიზეზი. ინფორმაცია ხდება ერთიან საინფორმაციო ბაზაში, რომელზე წვდომაც აქვთ სამართალდამცავ სტრუქტურებს.

ოდომეტრზე მანიპულაცია აკრძალულია ევროკავშირის წევრ 25 სახელმწიფოში. თუმცა სანქციები განსხვავებულია. მაგალითად, საფრანგეთში ორ წლამდე პატიმრობით ისჯება, სლოვაკეთში ჯარიმით 226 ევროს ოდენობით. ხუთ სახელმწიფოში დამკვიდრებულია პრაქტიკა, რომლის მიხედვითაც ავტომობილის შეძენამდე მომხმარებელს გარბენის შესახებ ინფორმაციაზე აქვს წვდომა; ეს სახელმწიფოებია: ბელგია, უნგრეთი, ნიდერლანდები, შვედეთი და გაერთიანებული სამეფო.¹⁴ საკითხი აქტუალურია და მოითხოვს კანონმდებლობით რეგულირებას, რადგან პრობლემა მნიშვნელოვნად გაიზარდა ტრანსსასაზღვრო გაყიდვებში. მიუხედავად იმისა, რომ ეროვნული გაყიდვების 5-12% შეადგენს ყალბი მაჩვენებლის მქონე ავტომობილებს, მაჩვენებელი 30-50% - მდე იზრდება იმპორტირებული მეორადი ავტომობილების გაყიდვების შემთხვევაში. ევროპის ზოგიერთ ქვეყანაში, მაგალითად, ბულგარეთში, სლოვაკეთში და პოლონეთში, ყალბი მაჩვენებლის მქონე ავტომობილთა რაოდენობა 80% -ს აღწევს.¹⁵

გზისთვის ვარგისობის სერტიფიკატში გარბენის აღრიცხვამ და ინსპექტორების წვდომამ აღნიშნულ ინფორმაციასთან ხელი უნდა შეუწყოს ოდომეტრის ჩვენების დარღვევის ან მანიპულირების შემთხვევების გამოვლენას. შინაგან საქმეთა სამინისტროს პასუხით რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ღირებულების ან/და გარბენის შესახებ ინფორმაციას სამინისტრო არ ამუშავებს. მსგავსი ინფორმაციის წარმოება არ ხდება სასაზღვრო პატრულისა თუ მეზაჟე-ოფიცერის მიერ ავტომობილის იმპორტის დროს. ინფორმაციის აღრიცხვა უნდა წარმოებდეს ავტომობილის გამოშვებიდან ექსპლუატაციის ამოწურვამდე და უნდა ახლდებოდეს ერთიან საინფორმაციო ბაზაში ყველა შესაძლო ეტაპზე: იმპორტი, პირველადი რეგისტრაცია, მესაკუთრის ცვლილება, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, ავტოსერვისის მიერ სარემონტო სამუშაოები, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება. ოდომეტრის მანიპულაციამ შესაძლებელია გამოიწვიოს სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობის არასწორი შეფასება და ამიტომ მასზე მანიპულაცია მკაცრად უნდა ისჯებოდეს.

¹⁴ <

https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS_STU%282018%29615637_EN.pdf > [05.11.2020]

¹⁵ < <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20180525STO04312/fighting-mileage-fraud-on-used-cars> > [05.11.2020]

XI

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 31-ე პუნქტი

მათი ტერიტორიის ფარგლებში ტესტირების ცენტრების ავტორიზებისას, წევრმა სახელმწიფოებმა მხედველობაში უნდა მიიღონ ის ფაქტი, რომ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/123/EC დირექტივა¹⁶ გამორიცხავს მისი მოქმედების არეალიდან საერთო დაინტერესების მომსახურებებს ტრანსპორტის სფეროში.

კვლევის შედეგი

ევროდირექტივა ადგენს ვალდებულებას, რომ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრმა უნდა იმოქმედოს ობიექტურობის და გამჭვირვალობის პრინციპით და დაუშვებელია ინტერესთა კონფლიქტის არსებობა ინსპექტირების ცენტრსა და მომხმარებელს შორის.

ამ მხრივ საქართველოს კანონმდებლობაში ერთი შეხედვით ყველაფერი მოწესრიგებულია, თუმცა კანონის აღსრულების სისუსტემ აქაც იჩინა თავი. 2017 წლის პირველი დეკემბრის საქართველოს მთავრობის N510 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე მე-5 მუხლის მე-15 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად ავტოსატრანსპორტო საშუალება პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას გადის სუფთა (გარეცხილ) მდგომარეობაში. შესაბამისად, ერთი და იგივე იურიდიულ პირს და იქ დასაქმებულ პერსონალს არ აქვთ უფლება ერთდროულად განახორციელონ ორი საქმიანობა, ტესტირება და რეცხვა.

საპირისპირო ფაქტი დაფიქსირდა სამრეცხაო კომპანია „გრინვოშ“-თან მიმართებაში, რომლის ერთ-ერთი მესაკუთრე და 75%-იანი წილის მფლობელი იყო სს „გრინვეი საქართველო“, რაც ინსპექტირების საქმიანობით დაკავებულ კომპანიას უფლებამოსილს ხდის შპს. „გრინვოშთან“ დაკავშირებით:

- ა) მიიღოს ცვლილებები სააქციო საზოგადოების წესდებაში;
- ბ) მიიღოს გადაწყვეტილება საზოგადოების რეორგანიზაციის ან ლიკვიდაციის შესახებ;

¹⁶ შიდა ბაზრის მომსახურების შესახებ ევროპარლამენტის და საბჭოს 2006 წლის 12 დეკემბრის 2006/123/EC დირექტივა, *ოფიციალური ჟურნალი L 376, 27.12.2006, გვ. 36*

გ) მთლიანად ან ნაწილობრივ გააუქმოს აქციონერის მიერ ფასიანი ქაღალდების უპირატესი შესყიდვის უფლება (ფასიანი ქაღალდების გამოშვების გზით კაპიტალის გაზრდის შემთხვევაში)

შესაბამისად, იკვეთებოდა ევროდირექტივისა და სტანდარტის - საკ 1.8:2019 – „წესები და პროცედურები ინსპექტირების ორგანოების სსტ ისო/იეკ 17020:2012/2013-თან შესაბამისობაზე აკრედიტაციისათვის დარღვევა.

„გრინვეი საქართველოს“ მხრიდან დაფიქსირდა აშკარა ინტერესთა კონფლიქტის ფაქტი, უცნობია სახელმწიფოს სტრუქტურების მხრიდან რა რეაგირება მოყვა შემთხვევას. სავარაუდოდ, საქართველოს ავტომობილების ინსპექტირების ცენტრების ასოციაციის აქტიურობისა და პრესკონფერენციის შედეგად მოხდა კომპანიათა გარდაქმნა და ამჟამინდელი მოცემულობით, იურიდიულად ერთობლივი მესაკუთრეობა არ დასტურდება, თუმცა არის მნიშვნელოვანი კვეთა სს „გრინვეი საქართველო“-სა და შპს „გრინვოშ“-ს შორის: აქვთ ერთი იურიდიული მისამართი (საქართველო, ქ. თბილისი, ვაკის რაიონი, უნივერსიტეტის ქ., N 6) და მოწყობილია ერთი და იგივე ტერიტორიაზე. პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებულ კანონმდებლობაში გაწერილია ინტერესთა კონფლიქტის დაუშვებლობა, თუმცა მისი პრევენციისთვის სახელმწიფო ვერ ატარებს ეფექტიან ღონისძიებებს.

XII

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 33-ე, 34-ე და მე-13 მუხლის მე-4 პუნქტები

- გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების მაღალი სტანდარტები მოითხოვს რომ ტესტირების შემსრულებელ პერსონალს ჰქონდეს უმაღლესი დონის გამოცდილება და კომპეტენცია. უნდა დაინერგოს სწავლების სისტემა, საწყისი სწავლებისა და პერიოდული გადამზადების ან შესაბამისი შემოწმების ჩათვლით. აუცილებელია გარდამავალი პერიოდის გათვალისწინება, რათა უზრუნველყოფილი იქნას ტესტირების შემსრულებელი პერსონალის შეუფერხებელი გადასვლა პერიოდული ტესტირების ან შემოწმების რეჟიმზე. სწავლების, კომპეტენციისა და ტესტირების უმაღლესი სტანდარტების დანერგვის მიზნით, წევრ სახელმწიფოებს უნდა მიეცეთ დამატებითი კომპეტენციისა და შესაბამისი სწავლების მოთხოვნების შემუშავების ნებართვა.

- ინსპექტორებმა, რომლებიც ატარებენ ტესტირებას გზისთვის ვარგისობაზე, უნდა იმოქმედონ დამოუკიდებლად და მათ მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებებზე უარყოფითად არ უნდა აისახოს ინტერესთა კონფლიქტი, როგორც ეკონომიკური, აგრეთვე პირადი ხასიათის. შესაბამისად არ უნდა არსებობდეს რაიმე პირდაპირი კავშირი გადაწყვეტილების წარმდგენ ინსპექტორსა და გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შედეგებს შორის. წევრ სახელმწიფოებს უნდა ჰქონდეთ შესაბამისი მოთხოვნების განსაზღვრის შესაძლებლობა საქმიანობის განაწილებასთან დაკავშირებით ან უნდა მიანიჭონ გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების და სატრანსპორტო საშუალებების რემონტის ჩატარების უფლებამოსილება კერძო ორგანოს, ერთსა და იმავე სატრანსპორტო საშუალებებზეც კი იმ შემთხვევებში, როდესაც საზედამბებლო ორგანო დაადასტურებს, რომ ობიექტურობა შენარჩუნებულია უმაღლეს დონეზე.
- გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ჩატარებისას, ინსპექტორი თავისუფალი უნდა იყოს ყოველგვარი ინტერესთა კონფლიქტისგან, რათა უზრუნველყოს, შესაბამისი წევრი სახელმწიფოს ან კომპეტენტური ორგანოს მოთხოვნების შესაბამისად, მიუკერძოებლობისა და ობიექტურობის უმაღლეს დონეზე შენარჩუნება.

კვლევის შედეგი

ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების ინსპექტორის მიმართ წაყენებული მოთხოვნები ემთხვევა ტექნიკურ რეგლამენტში გაწერილ დებულებებს.

ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ თანახმად ინსპექტორად მიიჩნევა პირი, რომლის კვალიფიკაციაც დადასტურებულია რეგლამენტით დადგენილი წესის შესაბამისად, და რომელსაც ინსპექტირების ცენტრის მიერ მინიჭებული აქვს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარების უფლება; ტექნიკური პერსონალის თანამდებობაზე შეიძლება განიხილებოდეს პირის კანდიდატურა, რომელიც აკმაყოფილებს ქვემოთ მოცემული პირობებიდან რომელიმეს (წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნები):

ა.ა) აქვს ინჟინერიის ან/და ტრანსპორტის მომსახურების სფეროში პროფესიული ან/და უმაღლესი განათლება - ამ შემთხვევაში საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი არის ის განმანათლებელი ორგანო, რომელზეც ტექნიკურ რეგლამენტშია საუბარი

ა.ბ) რომელიც მუშაობდა ინსპექტირების ცენტრში ინსპექტორის პოზიციაზე მინიმუმ 1 წლის განმავლობაში;

ა.გ) მუშაობდა ავტომომსახურებაში მინიმუმ 1 წლის განმავლობაში;

პირველი მოთხოვნის დაკმაყოფილების შემდეგ, ინსპექტორის კანდიდატურას ამოწმებს აკრედიტაციის ცენტრი. კვალიფიკაციის დადასტურების მაძიებელი პირის წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმების ვალდებულება აქვს ინსპექტირების ცენტრს. პირს, რომელიც აკმაყოფილებს წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნებს, კვალიფიკაცია შეიძლება დაუდასტურდეს: ინსპექტირების ცენტრის აკრედიტაციის ან მონიტორინგის დროს, აკრედიტაციის ცენტრის მიერ მისი კვალიფიკაციის შემოწმების შედეგად, შესაბამის სფეროში აკრედიტებული სერტიფიკაციის ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატით, რომელიც ადასტურებს პირის კვალიფიკაციას და შესაბამისობას ტექნიკური რეგლამენტის და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებთან. ახალი ტექნიკური მენეჯერის ან ინსპექტორის დამატებისას, რომელსაც არ გაუვლია სერტიფიკაცია, ინსპექტირების ცენტრს შეუძლია მიმართოს აკრედიტაციის ცენტრს არაგეგმური მონიტორინგის ჩასატარებლად, რა დროსაც შესაძლოა დადასტურდეს ახალდამატებული ტექნიკური პერსონალის კვალიფიკაცია. გარდა ამისა, პირს უნდა ჰქონდეს გავლილი დამქირავებელი ორგანიზაციის მენეჯმენტის სისტემის შიდა ტრენინგი, რის შემდეგაც მას შეუძლია დამოუკიდებლად განახორციელოს ინსპექტირება.

აკრედიტებული სერტიფიკაციის ორგანომ უნდა მოიცვას ინსპექტორის და ტექნიკური მენეჯერის როგორც სასწავლო პროცესი, ისე მისი სერტიფიკაცია. სასწავლო პროცესი და სერტიფიკაცია რეგლამენტის თანახმად მკაფიოდ უნდა იყოს გამიჯნული ერთმანეთისგან და სავალდებულო წესით უნდა მოიცავდეს იმ მოდულებს, როგორებიცაა:

- ავტომობილების ტექნოლოგია;
- სამუხრუჭო სისტემა;
- საჭის მექანიზმი;
- ელექტრობა და ელექტროსისტემები;
- მამუქების მონტაჟი, აღჭურვილობა და ელექტრონული კომპონენტები;
- ღერძები, თვლები და საბურავები;
- შასი და ძარა;
- დამატებითი მოთხოვნები სპეციალური სატრანსპორტო საშუალების მიმართ;
- ინსპექტირების მეთოდი;
- შეუსაბამობების შეფასება ტექნიკური ინსპექტირებისას;

- სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში მოქმედი რეგულაციები;
- სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაცია-საკანონმდებლო მოთხოვნები;
- ორგანიზაციის მენეჯმენტის სისტემა (ტარდება ორგანიზაციის მიერ);
- ინფორმაციული ტექნოლოგიების სისტემა: აპლიკაციები, რომელიც ეხება ინსპექტირებას და ადმინისტრირებას;

ტრენინგები უნდა ჩატარდეს საწყისი და განმეორებითი (პერიოდული) მომზადების ფორმით. საწყისი ტრენინგების ხანგრძლივობაა 120 სთ, ხოლო განმეორებითი მომზადების - 40 სთ. რეგლამენტი ითვალისწინებს ასევე პირდაპირ გადამზადებასაც, რომელიც ხდება აკრედიტაციის ცენტრის რეკომენდაციის შესაბამისად. ასეთი კურსის შინაარსი მოქნილია დამსწრეების კონკრეტული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად; ყველა კურსი უნდა მოიცავდეს სადემონსტრაციო ინსპექტირებას. მნიშვნელოვანია, რომ გავიზიაროთ ევროკავშირის სახელმწიფოთა გამოცდილება ინსპექტორთა კვალიფიკაციასთან დაკავშირებით. ინსპექტორი თავისუფალი უნდა იყოს ყოველგვარი ინტერესთა კონფლიქტისგან, უნდა ჰქონდეს უმაღლესი ცოდნა და გამოცდილება.

26 ოქტომბერს, თბილისში, „კავკასიის სასწავლო და საგამოცდო ცენტრის“ პრეზენტაცია გაიმართა, რომელიც მალე სრული დატვირთვით ამოქმედდება. კავკასიის ცენტრში სწავლება დაგეგმილია ქართულ, ინგლისურ და რუსულ ენებზე. სასწავლო ცენტრი წლის განმავლობაში მოამზადებს ტექნიკური დარგის ასეულობით სპეციალისტს, რაც შემდეგში შექმნის ამდენივე პერსონალის დასაქმების გარანტიას. გარდა თეორიული სწავლებისა, სასწავლო ცენტრში ჩატარდება პრაქტიკული მეცადინეობები, რისთვისაც მოეწყო ტექნიკური ინსპექტირების 1 უნივერსალური და 6 LV ტესტირების ხაზი, სულ 7 ხაზი. ცენტრი აღჭურვილია ბრენდი-კომპანიების აპარატურით: MAHA (გერმანია), CAPELEC (საფრანგეთი). დაინტერესებული პირები სწავლებას გაივლიან შემდეგ ტექნიკურ პროფესიებში: ინსპექტორი, ტექნიკური მენეჯერი, ხარისხის მენეჯერი, მძღოლების და გადამზიდველების სპეციალური მომზადება, სატრანსპორტო საშუალების გადაკეთების სპეციალისტი, სპეც-ტექნიკის ოპერატორი მძღოლები, სპეციალური მომზადება უსაფრთხოებაზე, ავტოსატრანსპორტო ექსპერტიზა და სხვა. ყველა სპეციალისტის კვალიფიკაცია დადასტურებული იქნება მხოლოდ შესაბამისი მოცულობის სასწავლო კურსის გავლის შემდეგ დამოუკიდებელი საგამოცდო სისტემით. პროცესი იქნება გამჭვირვალე და ხელმისაწვდომი ყველასათვის, მათ შორის სხვა სახელმწიფოს მოქალაქეებისათვისაც. სწავლების განმახორციელებელი ინსტრუქტორების მომზადებაში ადგილობრივ ექსპერტებთან ერთად მონაწილეობას მიიღებენ

ავტორიტეტული საერთაშორისო კომპანიები და სპეციალისტები. ინსპექტორთა სათანადო კვალიფიკაციის უზრუნველყოფის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით დაგეგმილია მათი უწყვეტი შეფასების დამოუკიდებელი და მუდმივი მონიტორინგის განმახორციელებელი სისტემის შექმნა, რომელიც იქნება დაფუძნებული მათ თვითგანვითარებასა და მზარდ მოტივაციაზე.

XIII

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 36-ე პუნქტი

ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ტესტირების უმაღლესი დონის უზრუნველყოფის მიზნით, წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა დანერგონ ხარისხის უზრუნველყოფის სისტემა, რომელიც მოიცავს გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ავტორიზაციის, ზედამხედველობის, ჩატარების ნებართვის გამოთხოვის, შეწყვეტისა და შეჩერების პროცესებს.

კვლევის შედეგი

ხარისხი გულისხმობს როგორ ტექნიკურ ისე შინაარსობრივ ნაწილს. ტექნიკურ ნაწილში ხარისხის უზრუნველყოფა მოიცავს დაკალიბრების პროცედურას, ხოლო შინაარსობრივი ნაწილი მოიცავს ყველა იმ ასპექტს, რომელმაც შესაძლოა გავლენა მოახდინოს ორგანიზაციის მიუკერძოებლობასა და დამოუკიდებლობაზე, მათ შორის, საკუთრებას, ორგანიზაციულ სტრუქტურას, მენეჯმენტს, პერსონალს, ფინანსებს, საერთო რესურსებს და სხვა.

ევროდირექტივის პრეამბულის 44-ე პუნქტის მიხედვით ტესტირების ცენტრებში გამოყენებული სატესტო დანადგარები და მოწყობილობები უნდა აკმაყოფილებდეს გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სისრულეში მოსაყვანად განსაზღვრულ მოთხოვნებს. ვინაიდან აღნიშნული მოითხოვს მნიშვნელოვანი ინვესტიციების განხორციელებასა და ადაპტირებას, რომლის დაუყოვნებლივ სისრულეში მოყვანაც შეუძლებელი იქნება, ამ მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად უნდა განისაზღვროს ხუთწლიანი ვადა. ხუთწლიანი ვადა განისაზღვრება იმისათვის, რომ საზედამხედველო ორგანოებს მიეცეთ ტესტირების ცენტრების ავტორიზაციასა და ზედამხედველობასთან დაკავშირებული კრიტერიუმებისა და მოთხოვნების დაკმაყოფილების საშუალება. აღნიშნული პუნქტს აკრედიტაციის წესებისა და პროცედურების დამტკიცების თაობაზე საჯარო სამართლის იურიდიული პირის „აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის“ გენერალური

დირექტორის 2020 წლის 10 აპრილის №01-1 ბრძანება სრულად აკმაყოფილებს, რომელის თანახმადაც აკრედიტაციის წესებისა და პროცედურების შესაბამისად აკრედიტებული ინსპექტირების ორგანო, რომლის საქმიანობა ასევე მოიცავს გამოცდის ჩატარებასაც, როგორც ინსპექტირების ნაწილს, ასეთი ინსპექტირების ორგანო უნდა შეფასდეს სსტ ისო/იეკ 17020:2012/2013 „შესაბამისობის შეფასება-მოთხოვნების ინსპექტირების სხვადასხვა ტიპის ორგანოების საქმიანობისადმი“ სტანდარტის შესაბამისად და ამავე დროს, მან უნდა დააკმაყოფილოს „სსტ ისო/იეკ 17025:2010 „საერთო მოთხოვნები საგამოცდო და საკალიბრო ლაბორატორიების კომპეტენტურობისადმი“-ს სტანდარტის შესაბამისი მოთხოვნები.

აკრედიტაციის ციკლი მოიცავს აკრედიტაციის მინიჭებიდან მოქმედების 4-წლიან პერიოდს, მაგრამ არაუმეტეს 48 თვისა. აკრედიტაციის მინიჭების თარიღად ითვლება აკრედიტაციის ცენტრის მიერ შესაბამისი სამართლებრივი აქტის გამოცემის თარიღი. აკრედიტირებული შესაბამისობის შემფასებელი ორგანოს (შშო) აკრედიტაციის შენარჩუნების მიზნით, აკრედიტაციის ციკლის განმავლობაში, ცენტრი ახორციელებს აკრედიტებული პირის ყოველწლიურ შეფასებას. აკრედიტაციის ცენტრი უფლებამოსილია შესაბამისი საფუძვლის არსებობის შემთხვევაში განახორციელოს ასევე არაგეგმური შეფასება. აკრედიტაციის ციკლის პროგრამა, რომელიც მზადდება თითოეული შშო-სთვის ინდივიდუალურად, უნდა მომზადდეს იმგვარად, რომ ციკლის განმავლობაში მოიცვას აკრედიტაციის სფერო სრულად, მენეჯმენტის სისტემის შეფასების, ადგილზე შეფასებისა და პრაქტიკულ საქმიანობაზე დაკვირვების ჩათვლით. აკრედიტაციის ციკლის პროგრამის მომზადების დროს გათვალისწინებული უნდა იქნეს შშო-ს მენეჯმენტის სისტემა და შშო-ს საქმიანობის სპეციფიკა. აკრედიტაციის ციკლის პროგრამა დგება პირველადი აკრედიტაციის გაცემის დროს და მასში ცვლილებები ხორციელდება განხორციელებული შეფასებების შედეგებისა და სხვა აუცილებელი პირობების გათვალისწინებით.

ხარისხის კონტროლი ძირითადად ითვალისწინებს:

- ადამიანურ ფაქტორს და მის შეცდომებს საქმიანობის განხორციელების პროცესში;
- მექანიკურ, ტექნოლოგიურ შეცდომებს, რომლებიც გამოწვეულია ერთი მხრივ დანადგარებისა, ხოლო მეორე მხრივ დამოკიდებულია პროგრამულ უზრუნველყოფაზე;
- ოპერაციულ შეცდომებს, რომლებიც გამოწვეულია შესაბამისი წესების, ინსტრუქციების, სტანდარტების არქონით ან მათი არასაკმარისი დონით;
- აღნიშნულ პროცესებზე მონიტორინგის არქონას ან მის არასაკმარის ხარისხს;

ადამიანური ფაქტორი ერთერთი მნიშვნელოვანია მათ შორის, რომელიც განისაზღვრება პერსონალის როგორც საწყისი კვალიფიკაციით, ისე მისი მუდმივი პერიოდული განახლებით. არასაკმარისი კვალიფიკაციის მქონე პერსონალი ხშირად უშვებს შეცდომებს და ისინი არის გამოწვეული როგორც განსახორციელებელი პროცესების შინაარსის არასაკმარის ცოდნით, უნარ-ჩვევებით, ისე არასაკმარისი გამოცდილებით.

მექანიკური, ტექნოლოგიური შეცდომები ასევე მნიშვნელოვანია და ის განისაზღვრება გამოსაყენებელი მოწყობილობა-დანადგარების კონსტრუქციების და დამზადების ხარისხით. რაც უფრო მაღალია მათი ტექნიკური დონე, მით მაღალია მათი საშუალებით გაზომილი პარამეტრების სიზუსტე და სანდოობა. ამასთანავე მნიშვნელოვანია ამ მოწყობილობა-დანადგარების ფუნქციონირების და სხვა პროცესებთან კოორდინირების ავტომატური ან ნახევრად ავტომატური ფუნქციონირების პროგრამული უზრუნველყოფა. მისი ერთ-ერთი ფუნქციაა მაქსიმალურად გამორიცხოს შემთხვევითი და გაყალბების მიზნით წინასწარ დაგეგმილი არასანქცირებული, სუბიექტური ჩარევა პროცესებში.

ოპერაციული შეცდომები გამოწვეულია შესაბამისი წესების, ინსტრუქციების, სტანდარტების არქონით ან მათი არასაკმარისი დონით. რეგლამენტით დადგენილი ყველა პროცესი რაღა თქმა უნდა ყოველთვის ვერ იქნება საკმარისი პროცესების შეუფერხებელი განსახორციელებისათვის. საჭიროა დამატებითი ინსტრუქციები, ცნობარები, წესები კონკრეტული დანიშნულებით და ა.შ. ტექნოლოგიური პროცესების ხარისხის უზრუნველყოფა პირდაპირ არის დამოკიდებული მონიტორინგზე. იმ შემთხვევაში თუ, იგი არ ხორციელდება ან ხორციელდება არასაკმარის დონეზე, ბუნებრივია გამოიწვევს შეცდომების გახშირებას და გაღრმავებას, რის შედეგადაც გაუარესდება ხარისხი. აკრედიტაციის წესები და პროცედურები გამოიყენება როგორც პირველადი აკრედიტაციის, სფეროს გაფართოების, ასევე აკრედიტაციის შენარჩუნების მიზნით განსახორციელებელი ყოველწლიური და არაგეგმური შეფასებისა და განმეორებითი აკრედიტაციის დროს, შესაბამისი თავისებურებების გათვალისწინებით. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს კანონმდებლობა ამ მხრივ პასუხობს ევროდირექტივის მოთხოვნებს, მაგრამ საჭიროებს პროცესის მუდმივ განახლებასა და განვითარებას.

XIV

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) მე-7 მუხლის მე-3 პუნქტი

სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც აღნიშნება მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული დეფექტების ჯგუფში მითითებული ერთზე მეტი წუნი, კლასიფიცირებულ უნდა იქნას იმ ჯგუფში, რომელიც შეესაბამება უფრო სერიოზულ დეფექტებს. ერთსა და იმავე შემოწმების არეალში რამდენიმე წუნის მქონე სატრანსპორტო საშუალება, რაც განისაზღვრება I დანართის მე-2 პუნქტით, შესაძლებელია კლასიფიცირებულ იქნას მომდევნო კიდევ უფრო სერიოზული დეფექტების ჯგუფში, თუ ნაჩვენები იქნება, რომ აღნიშნული დეფექტების კომბინაცია გამოიწვევს კიდევ უფრო სერიოზულ რისკს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე.

კვლევის შედეგი

საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ №510 დადგენილების მე-5 მუხლის მიხედვით ხარვეზები მათი სიმძიმის დონის გათვალისწინებით იყოფა კატეგორიებად შემდეგი თანმიმდევრობით:

- ა) სახიფათო ხარვეზი – ხარვეზი, რაც წარმოშობს პირდაპირ და მყისიერ რისკს საგზაო უსაფრთხოების მიმართ ან უარყოფითად აისახება გარემოზე;
- ბ) მნიშვნელოვანი ხარვეზი – ხარვეზი, რომელიც შესაძლებელია, უარყოფითად აისახოს სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებაზე ან გავლენა იქონიოს გარემოზე, ან საფრთხე შეუქმნას ქვეითებსა და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს;
- გ) უმნიშვნელო ხარვეზი – ხარვეზი, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას არ ახდენს სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებაზე ან გარემოზე.

სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც გააჩნია სხვადასხვა კატეგორიის ხარვეზები, უნდა კლასიფიცირდეს იმ კატეგორიაში, რომელიც შეესაბამება გამოვლენილ ხარვეზებში ყველაზე მძიმეს. ინსპექტირების ანგარიშის „შენიშვნის“ გრაფაში მითითებული უმნიშვნელო ხარვეზის შემთხვევაში, ავტომფლობელი ვალდებულია მომავალი ვადის დადგომამდე აღმოფხვრას ხარვეზი. უმნიშვნელო ხარვეზი მიიჩნევა მნიშვნელოვან ხარვეზად, თუ მისი აღმოფხვრა არ მოხდება დადებითი შედეგის მქონე პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ანგარიშში

მითითებული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ვადის გასვლამდე.

საქართველოში მოქმედი სისტემა არ პასუხობს ევროდირექტივის მოთხოვნას, რომ თუ დეფექტების ჯგუფში მითითებულია ერთზე მეტი წუნი, კლასიფიცირებულ უნდა იქნას იმ ჯგუფში, რომელიც შეესაბამება უფრო სერიოზულ დეფექტს. თუმცა უმნიშვნელო ხარვეზის მითითების შემთხვევაში თუ ავტომფლობელი მომავალი ვადის დადგომისას არ გამოასწორებს უმნიშვნელო ხარვეზს მას ენიჭება „მნიშვნელოვანი“ ხარვეზის სტატუსი. შესაძლებელია ითქვას, რომ ევროდირექტივის მოთხოვნა ნაწილობრივ არის დაკმაყოფილებული, ხოლო ამ მხრივ გზებზე კანონის აღსრულება საერთოდ არ შეესაბამება ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების პრაქტიკას, რაც გამოიხატება სახიფათო ხარვეზის მქონე სატრანსპორტო საშუალებების საქართველოს გზებზე გადაადგილების აღკვეთის შეუძლებლობაში.

XV

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) 84-ე მუხლის მე-7 პუნქტი

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ, რომ გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შედეგები ეცნობოს ან მიეწოდოს ელექტრონულად სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციაზე პასუხისმგებელ ორგანოს. აღნიშნული შეტყობინება უნდა ითვალისწინებდეს გზისთვის ვარგისობის სერტიფიკატში მითითებულ ინფორმაციას.

კვლევის შედეგი

ინსპექტირების შედეგებზე წვდომა აქვს ყველა კომპეტენტურ მაკონტროლებელ სახელმწიფო სტრუქტურას ელექტრონულად. გარდა ამისა, ინსპექტირების ორგანოებზე დაწესებულია მონიტორინგი 24 საათიანი ვიდეომეთვალყურეობის გზით. ამჟამად ინსპექტირების პროცესის მონიტორინგი დამყარებულია ინსპექტირების ცენტრებში არსებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობის და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის მე-4 მუხლის მიხედვით: „ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია, ახორციელებდეს ინსპექტირების პროცესისა და ინსპექტირების პროცესის განხორციელებისათვის გამოყოფილი ტესტირების სივრცის სრული მოცულობით ვიდეომეთვალყურეობის

ტრანსლირებას უწყვეტ რეჟიმში (LIVE), რომელზეც წვდომა არის საჯარო. ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია, უზრუნველყოს ვიდეომეთვალყურეობის საჯარო ტრანსლირება უწყვეტ რეჟიმში (LIVE) ვებგვერდზე, რომლიდანაც ჩანაწერის გაკეთების, ამოღებისა და დამუშავების შესაძლებლობა იქნება უზრუნველყოფილი“.

დღეს მოქმედი მონიტორინგი ინსპექტირების ორგანოებზე არ წარმოადგენს ეფექტურ მექანიზმს რიგი მიზეზების გამო და არც საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების შესაბამისია. არ არსებობს ინსპექტირების ერთიანი საინფორმაციო ბაზა, რაც კიდევ უფრო ბუნდოვანს ხდის ინსპექტირების პროცესის შესახებ სრულყოფილი ინფორმაციის მოპოვებას, იგი ასევე ხელს უშლის ავტოპარკის შესახებ ინფორმაციის დამუშავებას.

XVI

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივის (2014/45/EU) დანართი 1, მუხლი 1

იმ შემთხვევაში, თუ შემოწმების მეთოდი არის ვიზუალური სახის, აღნიშნული გულისხმობს, რომ დეტალების დათვალიერების გარდა, ინსპექტორი, საჭიროების შემთხვევაში, ასევე ხელით შეეხება მათ, შეაფასებს ხმაურს და გამოიყენებს დათვალიერების ნებისმიერ სხვა საშუალებას, სპეციალური მოწყობილობების გამოყენების გარეშე.

კვლევის შედეგი

ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ მე-5 მუხლის მე-13 პუნქტის მიხედვით „იმ შემთხვევაში, თუ შემოწმების მეთოდი არის ვიზუალური შემოწმება, ელემენტების დათვალიერების გარდა, ინსპექტორს საჭიროების შემთხვევაში, შეუძლია ხელით შეეხოს მათ, შეაფასოს ხმაურის დონე, ან გამოიყენოს სხვა შემოწმების საშუალებები, სპეციალური მოწყობილობების გამოყენების გარეშე“. მართალია, რეგლამენტში ხმაურის დონის შეფასება გაწერილია, თუმცა ვინაიდან ავტომობილების შემთხვევაში არ არის კანონმდებლობაში დეციბელების დონე გაწერილი, ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან მისი შემოწმება არ ხდება.

„საცხოვრებელი სახლებისა და საზოგადოებრივი/საჯარო დაწესებულებების შენობების სათავსებში და ტერიტორიებზე აკუსტიკური

ხმაურის ნორმების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის პირველი მუხლი მე-2 პუნქტის მიხედვით ტექნიკური რეგლამენტი არ ვრცელდება საავტომობილო ინფრასტრუქტურაზე;

ავტომობილის შემადგენელი ნაწილი ხმაურის ჩამხშობი (მაყუჩი), რომელიც ქარხნულადაა დამონტაჟებული, ამცირებს ძრავის სიმძლავრეს. სპორტულ ავტომობილებში სიმძლავრის გასაზრდელად ხსნიან მაყუჩს, რადგან იგი ამცირებს სიმძლავრეს და არის დამატებითი წინაღმდეგობა. შესაბამისად იხსნება მაყუჩი და იზრდება ხმაური, სწორედ ამიტომ გამოირჩევა სპორტული ავტომობილი ხმაურიანობით. საქართველოში დამკვიდრებულია არასპორტული ავტომობილის მაყუჩზე მანიპულაცია. კერძოდ, ხმაურის ჩამხშობ ნაწილზე კონსტრუქციულად ამონტაჟებენ ხმაურის გამომწვევ მოწყობილობას და ქმნიან სპორტული ავტომობილის იმიტაციას. ხმაურის გამომწვევი მოწყობილობა მონტაჟდება და იხსნება მარტივად და სწრაფად, შესაბამისად დიდია რისკი, რომ პერიოდული ტესტირების გასავლელად ავტომფლობელი დროებით მოხსნის ამ მოწყობილობას. სწორედ ამიტომ მნიშვნელოვანია რომ საქართველოში გზისპირა ინსპექტირების დანერგვასთან ერთად, დამკვიდრდეს გადაჭარბებული ხმაურის მიმართ შესაბამისი რეაგირების პრაქტიკა საგზაო პოლიციის მხრიდან.

საერთაშორისო პრაქტიკით ხმაურის წინააღმდეგ სასჯელის სახედ გამოიყენება ჯარიმა ან ავტომობილის შეცვლის/სავალდებულო შემოწმების შესახებ შეტყობინებების გაგზავნა ავტომფლობელისათვის. ზოგიერთი სახელმწიფო მოითხოვს რომ ავტომფლობელი ეწვიოს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრს, რათა დადასტურდეს რომ ავტომობილის კონკრეტული ნაწილი იწვევს დასაშვებზე მაღალ ხმაურს და აუცილებელია მისი გამოცვლა უფრო ნაკლებხმაურიანი მოწყობილობით. მაგალითად დიდ ბრიტანეთში შემუშავებულია რამდენიმე მოდელი რომლითაც შესაძლებელია ზედმეტად ხმაურიანი ავტომობილების იდენტიფიცირება და კანონის აღსრულების დახვეწა:

- ხმაურის შესახებ შეტყობინების მეთოდისა და სააღსრულებო პრაქტიკის გაუმჯობესება. ეს მოიცავს არსებულ ონლაინ ან ელექტორული ბაზის გაუმჯობესებას, რაც საზოგადოებას გაუადვილებს ზედმეტად ხმაურიანი მანქანების შესახებ, შესაბამისი ორგანოსათვის შეტყობინებას და მოიცავს მითითებებს პოლიციელთათვის თუ როგორ უნდა მოიქცეს შესამჩნევი ხმაურის შემთხვევაში
- ვიდეოკამერის სისტემა, რომელიც მოიცავს: სანომრე ნიშნის ავტომატურ წამკითხველს (ANPR) და ხმის გაზომვის მოწყობილობას, სადაც გამსვლელი მანქანებიდან ხმის დონის შემოწმება ხდება შესაფერისი ხმაურის ლიმიტის მიხედვით. სისტემა არ საჭიროებს

პოლიციის ადგილზე ყოფნას, მაგრამ შესაძლებელია ავტომობილის დაფიქსირება და შეტყობინების გადაცემა შესაბამისი ორგანოსათვის. შედაგად მძღოლს ეგზავნება წერილი, რომლითაც ავტომობილის მფლობელს მოეთხოვება მისი შემოწმება, შეკეთება ან კონსტრუქციის შეცვლა კონკრეტულ ვადებში.

საქართველოში ავტომობილების ხმაურის შემოწმება ვიზუალურ დონეზე რჩება, რადგან არ გვაქვს სხვა სახის შემოწმებისათვის საჭირო ნიადაგი: კანონმდებლობის სიმწირე და პრაქტიკის არარსებობა. დღევანდელი რეალობიდან გამომდინარე ხმაურის დონის შემოწმების საჭიროება ნამდვილად დგას. არსებობდა კანონპროექტი, რომლის მიხედვითაც ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსს უნდა დამატებოდა ასეთი ნორმა: „საზოგადოებრივი სიმშვიდის დარღვევა ავტოსატრანსპორტო საშუალებით“.¹⁷ კანონპროექტის მიღების მიზანი იყო დედაქალაქში საგრძნობლად მომატებული ავტომობილების მიერ გამოწვეული ხმაურის დონის შემცირება. ხმაური ადამიანის ცხოვრებისა და საქმიანობის ბალანსის ხელისშემშლელი ფაქტორია, რომელსაც ფიზიოლოგიური და ფსიქოლოგიური პრობლემების გამოწვევა შეუძლია. შესაბამისად საჭიროა ხმაურთან ბრძოლა ავტომობილის პეიოდული ტექნიკური ინსპექტირებისას დაიწყოს და მუდმივი სახე ჰქონდეს გზებზე კანონის აღსრულების დროს.

¹⁷ <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/203150?>

მიმდინარე კვლევასთან დაკავშირებული დანართები

დოკუმენტები, რომელსაც ეყრდნობა ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივა 2014/45/EU

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002/24/EC დირექტივა	ორ- ან სამთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებები, რომლის მაქსიმალური კონსტრუქციული სიჩქარე არ აღემატება 45 კმ/სთ-ს
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2003/37/EC დირექტივა	სასოფლო-სამეურნეო და სატყეო დანიშნულების ტრაქტორების, მათი მისაბმელებისა და საწევარა მოწყობილობების, კონკრეტულად მათი გაწევისთვის დაპროექტებული და წარმოებული სისტემების, კომპონენტებისა და ცალკეული ტექნიკურ დეტალის, ასევე მისაბმელების ტიპის ოფიციალური დამტკიცების შესახებ
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2007/46/EC დირექტივა	ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების და მათი მისაბმელების, ასევე აღნიშნული ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის განკუთვნილი სისტემების, კომპონენტებისა და ცალკეული ტექნიკური დეტალის დამტკიცების პროცედურის შესახებ
ევროპარლამენტის და საბჭოს 2006 წლის 12 დეკემბრის 2006/123/EC დირექტივა	შიდა ბაზრის მომსახურების შესახებ
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 9 ივლისის (EC) №765/2008 რეგლამენტი	განსაზღვრულია პროდუქციის რეალიზაციასთან დაკავშირებით აკრედიტაციისა და ბაზრის ზედამხედველობის მიმართ არსებული მოთხოვნები და აუქმებს (EEC) № 339/93 რეგლამენტს
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2011 წლის 15 თებერვლის (EU) №182/2011 რეგლამენტი	ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების მიერ ევროკომისიის იმპლემენტაციის უფლებამოსილებით სარგებლობის კონტროლის მექანიზმებთან დაკავშირებული წესებისა და ზოგადი პრინციპების შესახებ
კომისიის 2010 წლის 5 ივლისის 2010/378/EU რეკომენდაცია	2009/40/EC დირექტივის თანახმად გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ჩატარების განმავლობაში ხარვეზების შეფასების შესახებ
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 6 მაისის 2009/40/EC დირექტივა	ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2007 წლის 20 ივნისის №715/2007 რეგლამენტი	იმ ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და ძრავების ტიპის ოფიციალური დამტკიცების შესახებ, რომლებიც დაკავშირებულია მსუბუქი სამგზავრო და კომერციული სატრანსპორტო საშუალებებიდან გამონაბოლქვთან (Euro 5 და Euro 6), და ასეთი სატრანსპორტო საშუალებების შეკეთებისა და შენახვის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის თაობაზე
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 18 ივნისის №595/2009 რეგლამენტი	იმ ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და ძრავების ტიპის ოფიციალური დამტკიცების შესახებ, რომლებიც დაკავშირებულია სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებებიდან გამონაბოლქვთან (Euro VI), და ასეთი სატრანსპორტო საშუალებების შეკეთებისა და შენახვის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობისა და (EC) №715/2007 რეგლამენტსა და 2007/46/EC დირექტივაში ცვლილებების შეტანის და 80/1269/EEC, 2005/55/EC და 2005/78/EC დირექტივების ძალადაკარგულად გამოცხადების თაობაზე
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 31 მარტის 2004/22/EC დირექტივა	საზომი მოწყობილობების შესახებ

საქართველოს ეროვნული კანონმდებლობის ტერმინთა შესაბამისობა ევროდირექტივითან

ტერმინები	ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის დირექტივა 2014/45/EU	საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონი	ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტი	ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობის და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნები
-----------	---	---	---	--

სატრანსპორტო საშუალება	ნებისმიერ არასარკინიგზო ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებას ან მის მისაბმელს;	მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც, ჩვეულებრივ, გამოიყენება გზაზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად ან/და ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების გზაზე ბუქსირებისათვის. ეს ტერმინი მოიცავს ტროლეიბუსს, ე. ი. ელექტროსადენთან მიერთებულ ულიანდაგო სატრანსპორტო საშუალებას. ეს ტერმინი არ მოიცავს ისეთ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებას, როგორიცაა, მაგალითად, ტრაქტორი, რომლისთვისაც გზაზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად ან/და ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების გზაზე ბუქსირებისათვის გამოიყენება მხოლოდ დამხმარე ფუნქციაა.	ავტოსატრანსპორტო საშუალება ან/და მისაბმელი (ნახევარმისაბმელი);	
-----------------------------------	--	--	---	--

ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალება	ნებისმიერ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებას თვლებზე, რომელიც გადაადგილდება საკუთარი საშუალებებით 25 კმ/სთ-ზე მაქსიმალური საანგარიშო სიჩქარით;	-	-	-
მისაბმელი	ნებისმიერ არა-თვითმავალ სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც დაპროექტებული და კონსტრუირებულია ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების მიერ გაწევის მიზნით;	სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც განკუთვნილია მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებით მისი ბუქსირებისათვის. ეს ტერმინი მოიცავს ნახევარმისაბმელსა და მისაბმელ-სახსნელს.		
ნახევრად მისაბმელი	ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებასთან შეწყვილების მიზნით დაპროექტებულ ნებისმიერ მისაბმელს ისე, რომ მისი ნაწილი დარჩეს ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებაზე, ხოლო მისი და მისი ტვირთის წონის მნიშვნელოვანი ნაწილი გაწეულ იქნას ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების მიერ;	მისაბმელი, რომელიც განკუთვნილია ავტომობილზე ისეთი სახით ჩასაბმელად, როდესაც მისი ნაწილი ეყრდნობა ავტომობილს და ავტომობილზევე მოდის ნახევარმისაბმელისა და მისი ტვირთის მასის მნიშვნელოვანი ნაწილი		
ორ და სამთვლიანი სატრანსპორტო საშუალება	ნებისმიერ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალება ორ თვალებზე, გვერდითი ეტლით ან მის გარეშე, აგრეთვე ნებისმიერი სამთვლიან ველოსიპედი ან კვადროციკლი;	-	-	-

წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალება	ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებული და ექსპლუატაციაში გაშვებული სატრანსპორტო საშუალება.	-	-	-
„ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალება“	სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ითვლება ისტორიულად მარეგისტრირებელი წევრი სახელმწიფოს ან მის მიერ დანიშნული ერთ-ერთი ნებართვის გამცემი ორგანოს მიერ და რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ პირობებს: - დამზადებული და რეგისტრირებულია პირველად მინიმუმ ბოლო 30 წლის განმავლობაში; - ევროკავშირის ან შესაბამისი ეროვნული კანონის თანახმად, მისი სპეციფიკური ტიპი აღარ იწარმოება; - ისტორიულად ინახება მის პირვანდელ მდგომარეობაში და არ განუცდია მნიშვნელოვანი ცვლილება მისი ძირითადი კომპონენტების ტექნიკური მახასიათებლების თვალსაზრისით;		სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც დამზადებულია 1960 წლამდე;	

„სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელი“	ნებისმიერ იურიდიულ ან ფიზიკურ პირს, რომლის სახელზეც რეგისტრირებულია სატრანსპორტო საშუალება;	-	-	-
„გზისთვის ვარგისობაზე ტესტი	ევროდირექტივაში გათვალისწინებული ჩატარებულ შემოწმებას, რომლის მიზანია საერთო სარგებლობის გზებზე გამოსაყენებელი სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოებისა და აუცილებელ და სავალდებულო უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მახასიათებლებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფა	პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება – ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობა, რომლის მეშვეობითაც დაწესებული პერიოდულობით დგინდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონახოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა.	სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება (შემდგომში – ინსპექტირება) – ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობა, რომლის მეშვეობითაც დაწესებული პერიოდულობით დგინდება სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონახოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემცველობა;	ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობა, რომლის მეშვეობითაც დაწესებული პერიოდულობით დგინდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონახოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა;

„ოფიციალური დამტკიცება“	პროცედურას, რომლის მეშვეობითაც წევრი სახელმწიფო ადასტურებს, რომ სატრანსპორტო საშუალება აკმაყოფილებს 2002/24/EC, 2003/37/EC და 2007/46/EC დირექტივებით გათვალისწინებულ შესაბამის ადმინისტრაციულ დებულებებსა და ტექნიკურ მოთხოვნებს;			
დეფექტები“	ტექნიკურ წუნს ან გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების განმავლობაში გამოვლენილი ნებისმიერი შეუსაბამობის სხვა მაგალითს;		ხარვეზი - სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო მონაცემების, მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობისა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის ამ რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობა;	

„გზისთვის ვარგისობის სერტიფიკატი“	კომპეტენტური ორგანოს ან ტესტირების ცენტრის მიერ გაცემულ ანგარიშს გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების თაობაზე, რომელშიც მითითებული იქნება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შედეგი;			ინსპექტირების ანგარიში - ინსპექტირების ცენტრის მიერ გაცემული დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების შედეგებს და დასკვნას ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური რეგლამენტით – „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ – დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შესახებ. ინსპექტირების ანგარიშის ფორმას აქვეყნებს სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო – აკრედიტაციის ცენტრი.
-----------------------------------	--	--	--	--

„ინსპექტორი“	წევრი სახელმწიფოს ან მისი კომპეტენტური ორგანოს მიერ ავტორიზებულ პირს, რომელიც ისარგებლებს ტესტირების ცენტრში ან, შესაბამისობის შემთხვევაში, კომპეტენტური ორგანოს სახელით გზისთვის ვარგისობაზე ტესტის ჩატარების უფლებამოსილებით;			პირი, რომლის კვალიფიკაციაც დადასტურებულია ამ რეგლამენტით დადგენილი წესის შესაბამისად, და რომელსაც ინსპექტირების ცენტრის მიერ მინიჭებული აქვს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარების უფლება;
„კომპეტენტური ორგანო“	წევრი სახელმწიფოს მიერ უფლებამოსილ ორგანოს ან საჯარო დაწესებულებას, რომლის პასუხისმგებლობაშიც შედის გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სისტემის მართვა, მათ შორის, შესაბამისობის შემთხვევაში, გზისთვის ვარგისობაზე ტესტების ჩატარება;	-	-	-

„ტესტირების ცენტრი“

წევრი სახელმწიფოს მიერ
გზისთვის ვარგისობაზე
ტესტირების მიზნით შექმნილ
საჯარო ან კერძო ორგანოსა თუ
დაწესებულებას;

„მეწარმეთა შესახებ“
საქართველოს კანონით
განსაზღვრული
იურიდიული პირი ან
ინდივიდუალური
მეწარმე, რომელიც
აკრედიტებულია საჯარო
სამართლის
იურიდიული პირის –
აკრედიტაციის ერთიანი
ეროვნული ორგანოს –
აკრედიტაციის ცენტრის
მიერ და ახორციელებს
ავტოსატრანსპორტო
საშუალებებისა და მათი
მისაბმელების
პერიოდულ ტექნიკურ
ინსპექტირებას
საქართველოს
კანონმდებლობისა და ამ
რეგლამენტის
მოთხოვნათა
შესაბამისად

„საზედამხედველო ორგანო“	წევრი სახელმწიფოს მიერ დაფუძნებულ ორგანოს ან ორგანოებს, რომლის პასუხისმგებლობაშიც შედის ტესტირების ცენტრების ზედამხედველობა. საზედამხედველო ორგანო შესაძლებელია წარმოადგენდეს კომპეტენტური ორგანოს ან ორგანოების შემადგენელ ნაწილს;	-	-	-
„მცირე კუნძული“	5 000 კაცზე ნაკლები მოსახლეობით დასახლებულ კუნძულს, რომელიც არ უკავშირდება ტეროტორიის სხვა ნაწილებს საგზაო ხიდებით ან გვირაბებით;			
„მეჩხერად დასახლებული ადგილები“	წინასწარ განსაზღვრულ არეალს, რომელზეც მოსახლეობის სიმჭიდროვე არ აღემატება ხუთ ადამიანს ერთ კვადრატულ კილომეტრზე;			

„საერთო სარგებლობის
გზა“

საზოგადოებრივი სარგებლობის გზას, როგორიცაა ადგილობრივი, რეგიონალური ან ეროვნული გზა, მაგისტრალი, შოსე ან ავტობანი.

გზა - მოძრაობისათვის გახსნილი გზის ან ქუჩის მთელი ზედაპირი. გზას შეიძლება ჰქონდეს როგორც ერთი სავალი ნაწილი, ისე რამდენიმე, გამყოფი ზოლით მკვეთრად გამიჯნული ან სხვადასხვა დონეზე არსებული სავალი ნაწილები. ეს ტერმინი შეიძლება მოიცავდეს ტრამვაის ლიანდაგს, ტროტუარს, გვერდულას, გამყოფ ზოლს, ველობილიკს, თოვლზე/ყინულზე სასრიალო ზონას (ტერიტორიას)

ევროდირექტივის შესაბამისობა „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკურ რეგლამენტთან

	ევროდირექტივა	შესაბამისობა	შენიშვნა
0.1.	სანომრე ნიშნის ფირფიტები (თუ აუცილებელი იქნება არსებული მოთხოვნებით) ¹	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.1.	ფეხის მუხრუჭის სატერფული / ხელის ბერკეტი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.2.	სატერფულის/ხელის ბერკეტის მდგომარეობა და მუხრუჭის სამართავი მექანიზმის ფოლხვა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.3.	ვაკუუმური წნეხი ან კომპრესორი და რეზერვუარები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.4.	დაბალი წნევის	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

	გამაფრთხილებელი საზომი ან ინდიკატორი		
1.1.5.	ხელის მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.6.	ხელის მუხრუჭი, ბერკეტის კონტროლი, ხელის მუხრუჭის ხრუტუნა მექანიზმი, პარკირების ელექტრონული მუხრუჭი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.7.	სამუხრუჭო სარქველები (სარედუქციო სარქველები, განმტვირთვები და რეგულატორები)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.8.	მისაბმელების სამუხრუჭო სისტემასთან გადაბმა (ელექტრო და პნევმატიკური)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.9.	ენერგიის დამგროვებელი რეზერვუარის დამწნევი ცილინდრი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

1.1.10.	მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრავლიკური სისტემები)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.11.	ხისტი სამუხრუჭო მილები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.12.	დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.13.	მუხრუჭის ზესადებები და ნაფენები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.14.	სამუხრუჭო დოლები, სამუხრუჭო დისკები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.15.	სამუხრუჭო კაბელები, ძელები, ბერკეტები, შეერთებები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.16.	მუხრუჭის ძაღვანი ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარების ან ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

1.1.17.	დატვირთვისადმი მგრძნობიარე სარქველი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.18.	ღრეწოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.19.	მედეგი სამუხრუჭო სისტემა (მიმარჯვების ან საჭიროების შემთხვევაში)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.20.	მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ოპერირება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.21.	სრული სამუხრუჭო სისტემა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.1.22.	სატესტო შეერთებები (მიმარჯვების ან საჭიროების შემთხვევაში)	არ არის დაკმაყოფილებული	ეროვნულ კანონმდებლობაში აღნიშნული პუნქტი არ არის დანერგილი
1.1.23.	ინერციული მუხრუჭი	არ არის დაკმაყოფილებული	ეროვნულ კანონმდებლობაში აღნიშნული პუნქტი არ არის დანერგილი
1.2.1.	მოქმედება		
1.2.2.	ეფექტიანობა	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	O კატეგორია – მისაბმელები და ნახევარმისაბმელები, სადაც O2 კატეგორია გულისხმობს 750 კგ-დან 3500 კგ-მდე ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები. ამ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებაზე არ ვრცელდება პეროდული ტექნიკური ინსპექტირება. ანალოგიურად L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზეც.
1.3.1.	მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.3.2.	ეფექტიანობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

1.4.1.	მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.4.2.	ეფექტიანობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.5.	მედეგი სამუხრუჭო სისტემის მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
1.6.	მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა (ABS)	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით ხდება მხოლოდ ვიზუალურად და არ ხდება სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისით შემოწმება
1.7.	ელექტრონული სამუხრუჭო სისტემა (EBS)	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით ხდება მხოლოდ ვიზუალურად და არ ხდება სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისით შემოწმება
1.8.	სამუხრუჭო სითხე	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.1.1.	საჭის მექანიზმის მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.1.2.	საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.1.3.	საჭის მექანიზმის შეერთების პირობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.1.4.	საჭის მექანიზმის შეერთების ფუნქციონირება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

2.1.5.	საჭით მართვა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.2.1.	საჭის / მართვის ბერკეტის მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.2.2.	საჭის დგარი / დამჭერი, ჩანგლები და საჭის ამორტიზატორები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.3.	საჭის ფოლხვა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
2.4.	საჭის საკისარი (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	ეროვნულ კანონმდებლობაში აღნიშნული პუნქტი არ არის დანერგილი
2.5.	მისაბმელის მიმმართველი ღერძის საბრუნო პოჭოჭიკი		
2.6.	ელექტრო საჭით მართვა (EPS)	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით ხდება მხოლოდ ვიზუალურად და არ ხდება სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისით შემოწმება
3.1.1.	ხილვადობის არეალი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
3.2.	მინების მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

3.3.	უკანა ხედვის სარკეები ან მოწყობილობები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
3.4.	საქარე მინის გამჭმენდები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
3.5.	საქარე მინასაწმენდები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
3.6.	ნისლსაწინააღმდეგო სისტემა(X) ²	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.1.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.1.2.	პროექცია	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.1.3.	ამომრთველები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.1.4.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა ¹	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.1.5.	მართვის მოწყობილობა (საჭიროების შემთხვევაში)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.1.6.	ფარების საწმენდი მოწყობილობა (საჭიროების შემთხვევაში)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

4.2.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.2.2.	გადამრთველები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.2.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა¹	ნაწილობრივ ასახულია	
4.3.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.3.2.	გადამრთველები	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებული	ხარვეზის მიზეზად არ არის გამოტანილი ის შემთხვევები როდესაც, მართვის მოწყობილობის ფუნქცია დაზიანებულია, სისტემა აჩვენებს ხარვეზს სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით და ავარიული მუხრუჭის სანათის ფუნქციები არ მუშაობს ან მუშაობს არასწორად.
4.3.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა ¹	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.4.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებული	ხარვეზის მიზეზად არ არის გამოტანილი, თუ დეფექტური სინათლის წყარო (განათების / სინათლის სხვადასხვა წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 1/3-მდე არ ფუნქციონირებს).
4.4.2.	გადამრთველები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.4.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა¹	არ არის დაკმაყოფილებული	
4.4.4.	ციმციმის სიხშირე	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.5.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.5.2.	განლაგება (X)²	არ არის დაკმაყოფილებული	
4.5.3.	გადამრთველი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

4.5.4.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა ¹	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.6.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.6.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა¹	არ არის დაკმაყოფილებული	
4.6.3.	გადამრთველები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.7.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.7.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა¹	არ არის დაკმაყოფილებული	
4.8.1.	მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.8.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა ¹	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.9.1.	მდგომარეობა და მოქმედება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.9.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა¹	არ არის დაკმაყოფილებული	
4.10.	გამწევ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს ან ნახევრად მისაბმელს შორის ელექტრული სადენებით შეერთება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
4.11.	ელექტროსადენები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

4.12.	არასავალდებულო ნათურები ან რეტრო ამრეკლავები (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	
4.13.	აკუმულატორ(ებ)ი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.1.1.	ღერძები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.1.2.	საბრუნე ღერძი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.1.3.	თვლის საკისრები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.2.1.	სავალი თვლის მილისი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.2.2.	თვლები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.2.3.	საბურავები	დაკმაყოფილებულია	ტექნიკურ რეგლამენტში საბურავების ვადის განსაზღვრა საფრთხის შემცველია. მას ადგენს დამამზადებელი და ის სხვადასხვაა. ასეთი მიდგომით შეიძლება შეიქმნას ყალბი ილუზია, რომ 10 წელზე ნაკლები რესურსის მქონე (დამამზადებლის მიხედვით) საბურავებს რეგლამენტი ვადიანად თვლის და სავარაუდო ბრალდების დროს პასუხისმგებლობა დაეკისრება სახელმწიფოს. ევროკავშირის რამდენიმე ქვეყანაში სატვირთო ავტომობილებში პროტექტორის სიმაღლე არის 2 მმ. რეგლამენტით საქართველოში დაწესებული 1 მმ (რის დაკმაყოფილების დროს ითვლება ვარგისად) ევროკავშირში მოძრაობისას ჩაითვლება ხარვეზად. ამ ნორმებს აჯობებდა ეს განსაზღვრულიყო მხოლოდ ცვეთის ინდიკატორით და განსაზღვრული ყოფილიყო ზამთრის პირობები.

5.3.1.	ზამბარები და სტაბილიზატორები	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებული	არ არის ხარვეზის მიზეზად გამოტანილი როდესაც სახეზეა არასათანადო შეცვლა. ³ არასაკმარისი ფილხვა სატრანსპორტო საშუალების სხვა ნაწილებთან: ზამბარის სისტემა არ მუშაობს.
5.3.2.	ამორტიზატორები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.3.2.1.	დემფპირების ეფექტურობის ტესტირება(X)²	არ არის დაკმაყოფილებული	
5.3.3.	მაბრუნე მომენტის მიღები, რადიალური ბერკეტები, ტრავერსები და დაკიდების კონსოლები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.3.4.	დაკიდების სახსრები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
5.3.5.	პნევმატიკური დაკიდება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.1.1.	საერთო მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.1.2.	გამონაბოლქვის მიღები და მაყუჩები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.1.3.	საწვავის ავზი ან მიღები (გამათბობელი საწვავის ცისტერნისა და მიღების ჩათვლით)	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ხარვეზის მიზეზად არ არის გამოტანილი როდესაც არსებობს ხანძრის გაჩენის რისკი ძრავის ნაკვეთურის მდგომარეობის გამო და როდესაც LPG/CNG ან წყალბადის სისტემა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს; სისტემის ნებისმიერი ნაწილი წუნდებულია ¹
6.1.4.	ბუფერები, გვერდიდან დაცვა და უკანა დამცავი მოწყობილობები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

6.1.5.	სათადარიგო თვლის ადგილი (მიმარჯვების შემთხვევაში)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.1.6.	შეწყვილების მექანიზმები და საწევარა სატრანსპორტო საშუალებები	არ არის დაკმაყოფილებული	
6.1.7.	ტრანსმისია	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ტრანსმისიასთან დაკავშირებით განხორციელდა უკანონო ცვლილებები არ არის გაწერილი ტექნიკურ რეგლამენტში. ეს გამოწვეულია იმით, რომ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების აღიარების ნაწილში მონაცემთა ბაზა ქვეყანაში არ არსებობს
6.1.8.	ძრავის დგარები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.1.9.	ძრავის მუშაუნარიანობა (X)²	არ არის დაკმაყოფილებული	შემოწმების დროს არ ხდება ელექტორული ინტერფეისის გამოყენება და ხარვეზის მიზეზად არ არის გამოტანილი შემთხვევამ, როდესაც მართვის მოწყობილობა უკანონოდ არის შეცვლილი, რაც უარყოფითად აისახება უსაფრთხოებაზე და/ან გარემოზე.
6.2.1.	მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.2.	მონტაჟი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.3.	კარები და კარის საკეტები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.4.	იატაკი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.5.	მძღოლის სავარძელი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.6.	სხვა სავარძლები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.7.	მართვის მაკონტროლებლები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.8.	კაბინის საფეხურები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

6.2.9.	სხვა შიდა და გარე ფიტინგები და აღჭურვილობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.10.	ფრთები, შეფრქვევის ჩამხშობი საშუალებები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.11.	სადგარი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
6.2.12.	სახელები და სატერფულები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.1.1.	უსაფრთხოების ღვედები / გრძივი ხვეულების სადგარის უსაფრთხოება	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.1.2.	უსაფრთხოების ღვედები / გრძივი ხვეულები მდგომარეობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
		დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.1.3.	უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი მოწყობილობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

7.1.4.	უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მოწყობილობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.1.5.	უსაფრთხოების ბალიში (აირბეგი)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.1.6.	SRS სისტემა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.2.	ცეცხლმაქრები (X) ²	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.3.	ჩამკეტები და გატაცების საწინააღმდეგო მოწყობილობა	არ არის დაკმაყოფილებული	
7.4.	ამრეკლავი სამკუთხედი (საჭიროების შემთხვევაში) (X) ²	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.5.	სამედიცინო სააფთიაქო ყუთი (საჭიროების შემთხვევაში) (X) ²	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას. მართალია სააფთიაქო ყუთის მოთხოვნა არსებობს, თუმცა არ არსებობს სტანდარტი სააფთიაქო ყუთის ნაკრების შესახებ,
7.6.	თვლების დაგორების საწინააღმდეგო ხუნდი (საჭიროების შემთხვევაში) (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	
7.7.	ხმოვანი სასიგნალე მოწყობილობა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

7.8.	სპიდომეტრი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
7.9.	ტაქოგრაფი (მორგების/საჭიროების შემთხვევაში)	არ არის დაკმაყოფილებული	მოცემულია მხოლოდ ეროვნული რეგლამენტის ტექსტში
7.10.	სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობა (დამაგრების/საჭიროების შემთხვევაში)	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ამ მოწყობილობის შესახებ არის ცალკეული დირექტივა 92/6/ EEC, რომლის აღსრულების არარნაირი მექანიზმი ჯერ ჯერობით ქვეყანაში არ არის.
7.11.	ოდომეტრი (ხელმისაწვდომობის შემთხვევაში)(X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	არ არსებობს ცალკე რეგულაცია
7.12.	ელექტრო სტაბილურობის კონტროლი (ESC), დამაგრების/საჭიროების შემთხვევაში	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
8.1.1.	ხმაურის ჩამხშობი სისტემა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
8.2.1.1.	გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა	ნაწილობრივ დაკმაყოფილებულია	ემისიის შესახებ ნაწილი არის სერიოზული ცვლილებებით გადატანილი ტექნიკურ რეგლამენტში და გამოტოვებულია მთელი რიგი პრობლემული საკითხებისა, რომლებიც შეეხება ევრო 5-ს და ევრო 6-ს. სავარაუდოდ ეს გამოწვეულია იმით, რომ ქვეყანაში ჯერ ჯერობით არ არსებობს ევრო კატეგორიების შესახებ რაიმე სახის ნორმატიული აქტი და საჭიროებს სექტრიოზულ დამატებით სამუშაოს.
8.4.1.	სითხის გაჟონვა	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას

8.4.1.	სითხის გაჟონვა		
9.1.1.	შემავალი და გამოშვებული კარი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
9.1.2.	ავარიული გასასვლელი	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
9.2.	ნისლის და მოყინვის საწინააღმდეგო სისტემა (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.3.	სავენტილაციო და გათბობის სისტემები(X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.4.1.	მგზავრების სავარძლები (თანხლები პერსონალის სავარძლების ჩათვლით)	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
9.4.2.	მძღოლის სავარძელი (დამატებითი მოთხოვნები)	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.5.	შიდა განათება და დანიშნულების მაჩვენებელი მოწყობილობები (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	

9.6.	გასასვლელები, სადგომი ადგილები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
9.7.	კიბე და საფეხურები	დაკმაყოფილებულია	ეროვნულ კანონმდებლობაში გაწერილი პუნქტი სრულად შეესაბამება ევროდირექტივის მოთხოვნას
9.8.	მგზავრების საკომუნიკაციო სისტემა (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.9.	შეტყობინებები (X) ²	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.10.1.	კარი	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.10.2.	სიგნალიზაცია და სპეციალური მოწყობილობები	არ არის დაკმაყოფილებული	

9.11.1.	კარი, დაქანება და ლიფტები	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.11.2.	შშმ პირების ეტლის სამაგრები	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.11.3.	სიგნალიზაცია და სპეციალური მოწყობილობები	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.12.1.	საკვების მოსამზადებელი დანადგარები	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.12.2.	სანიტარული დანადგარები	არ არის დაკმაყოფილებული	
9.12.3.	სხვა მოწყობილობები (ანუ აუდიოვიზუალური სისტემები)	არ არის დაკმაყოფილებული	



მომზადებულია ღია საზოგადოების ფონდის ფინანსური მხარდაჭერით. ავტორის/ავტორების მიერ საინფორმაციო მასალაში გამოთქმული მოსაზრება შესაძლოა არ გამოხატავდეს ფონდის პოზიციას. შესაბამისად, ფონდი არ არის პასუხისმგებელი მასალის შინაარსზე.