

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

თვისობრივი კვლევის ანალიზი - შემოკლებული ვერსია

თბილისი  
2020 წელი

2020 წლის 12 მარტიდან, 20 აპრილის ჩათვლით ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციამ პროექტის „ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის ეფექტიანობის შეფასება და მისი შესაბამისობა ევროდირექტივასთან“ ფარგლებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში პრობლემური საკითხების შესწავლის მიზნით ჩაატარა კვლევა ჩაღრმავებული ინტერვიუების საშუალებით, რომელშიც მონაწილეობდნენ დარგის სპეციალისტები და ამ სფეროში გადაწყვეტილების მიმღები პირები. კვლევის მიზანი იყო ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის ეფექტიანობის შეფასება, რომელიც ითვალისწინებს:

1. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში არსებული ნაკლოვანებების გამოვლენას და ისეთი სისტემის შემუშავებას, რომელიც უზრუნველყოფს პროცესის გამჭვირვალობას და კორუფციის რისკების გამოვლენა-შემცირებას და მის ოპერატიულ აღმოფხვრას;
2. მოქმედ ტექნიკურ რეგლამენტში ხარვეზების იდენტიფიცირებას, დოკუმენტის შესაბამისობის შეფასებას 2014/45/EU დირექტივასთან მიმართებაში;
3. ინსპექტორთა სწავლება-გადამზადებისა და საგამოცდო სისტემის არსებული მოდელის ეფექტიანობის შესწავლას, მისი 2014/45/EU დირექტივასთან შესაბამისობის შეფასებას და შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავებას;

### **1. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვასთან დაკავშირებული სირთულეები/გამოწვევები**

კვლევის შედეგები გვაჩვენებს, რომ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა მიმდინარეობს სერიოზული შეფერხებებით, რომლის თანმდევიცაა მთელი რიგი გადაუჭრელი პრობლემები და რომელთა რაოდენობაც, ნაცვლად შემცირებისა ყოველდღიურად იზრდება. შესაბამისი სამსახურების მიერ პრობლემათა გადაჭრის პროცენტული მაჩვენებელი ძალიან დაბალია, ხოლო მათი ეფექტიანობა გაურკვეველი. გადაუჭრელ პრობლემათა მომრავლებამ შეუქცევადი ხასიათი მიიღო, რის გამოც სერიოზული საფრთხე ექმნება ევროდირექტივის დანერგვის პროცესს. პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება ეტაპობრივად იმენს ფორმალურ ხასიათს და რეფორმა დგება ჩავარდნის წინაშე, რაც საზოგადოებისთვის შეუძენველი არ დარჩენილა და იმატა პასუხგაუცემელმა კითხვებმაც: „ინსპექტირება დაიწყო, მაგრამ რატომ არ იცვლება გზებზე მდგომარეობა? რატომ დადიან კვლავ ტექნიკურად გაუმართავი ავტომობილები? რატომ ბოლავენ ისევ?“ კითხვები დღემდე პასუხგაუცემელია, რის გამოც რეფორმის მიმართ სკეპტიკოსთა რაოდენობა იზრდება. მდგომარეობას ართულებს და რეფორმას გამოუსწორებელ ზიანს აყენებს სახელმწიფოს მხრიდან შერჩევითი, არასამართლიანი და არაერთგვაროვანი მიდგომა ბიზნეს-კომპანიებთან, როდესაც ერთი კომპანია („გრინვეი საქართველო“) სხვა კომპანიებთან

შედარებით იმყოფება აშკარად პრივილეგირებულ მდგომარეობაში, ასეთ შემთხვევას ევროკავშირის სახელმწიფოებში ანალოგი არ აქვს. საქართველოს მთავრობის დადგენილებების<sup>1</sup> შესაბამისად ტექნიკურ რეგლამენტებში გაწერილი მოთხოვნები ძირითადად მოერგო დღევანდელ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კონდიციებს და არა 2014/45/EU დირექტივას. მიუხედავად იმისა, რომ ევროდირექტივის რეფორმის დასაწყისშივე სრულად დანერგვის შესახებ მოსაზრება არაერთგვაროვანია, მის მორგებას „ქართულ რეალობასთან“ არასწორად და ფაქტობრივად რეფორმის ჩავარდნად მიიჩნევენ, როგორც არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლები, ისე დარგის ექსპერტები. აშკარაა, რომ ევროდირექტივის დანერგვის პროცესი ბოლო პერიოდში (განსაკუთრებით 2019 წლის მეორე ნახევრიდან დღემდე) ფორმალურ ხასიათს იძენს. ეს განაპირობა შემდეგმა გარემოებებმა: არ არსებობს ერთიანი საინფორმაციო ბაზა; ე ელექტრონული პროგრამა ფუნქციურად არ არის დატვირთული გამოწვევების შესაბამისად; არ ხდება სტატისტიკური მონაცემების წარმოება-დამუშავება; სტატისტიკის არარსებობის გამო ვერ იგეგმება პრევენციული ღონისძიებები; სახელმწიფოს მხრიდან ბიზნესთან დამოკიდებულება შერჩევითია და არასამართლიანი, პრივილეგირებულია ერთი კომპანია; მთიანი რაიონების მოსახლეობა კომპანია „გრინვეი საქართველოს“ მიერ მიტოვებულია მომსახურების გარეშე, რომელიც არ ასრულებს ეკონომიკის სამინისტროს რეკომენდაციას და ეს უკანასკნელიც არ რეაგირებს აღნიშნულ ფაქტზე; მთიანი რაიონების მოსახლეობას ორჯერ და სამჯერ მეტი ხარჯის გაწევა უხდება ავტომობილების ინსპექტირებისთვის; არ არსებობს რეფორმის მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სტრატეგიები; არ არსებობს რეფორმის ეფექტიანობის შეფასების ინდიკატორი; სუსტია და არათანამედროვე პროცესზე მონიტორინგის სისტემა; პროგრამულად არ არის დანერგილი ინსპექტორთა ინდივიდუალური მონიტორინგის სისტემა; არ ხდება ინსპექტორთა მომზადება ერთიანი პროგრამის შესაბამისად; არ არსებობს პროფესიული ეთიკის კომისია, რომელიც დაადგენდა ინსპექტორის გადაცდომის შემთხვევითობასა თუ დარღვევის სიმძიმეს; არაერთგვაროვანია ინსპექტირების პროცესი, ერთ ცენტრში დახარვეზებული სატრანსპორტო საშუალება უპრობლემოდ გადის ინსპექტირებას სხვა ცენტრში; გაუგებარია ეკონომიკის სამინისტროში რომელი სტრუქტურაა რეფორმაზე და პოლიტიკაზე პასუხისმგებელი; სამინისტროს სტრუქტურებს შორის ფუნქციები არეულია, ხოლო სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს როლი ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში ბუნდოვანი; პოლიციის მიერ არ ხდება გზებზე კანონის აღსრულება; ვადის ამოწურვაზე არ რეაგირებს ე.წ. „ჭკვიანი კამერები“; კანონის აღსრულებისთვის გზებზე

<sup>1</sup> „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის N 510-ე დადგენილება; ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე, საქართველოს მთავრობის დადგენილება N 511; „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ, საქართველოს მთავრობის დადგენილება N 627

არ არის დანერგილი თანამედროვე ტექნოლოგიები; გზებზე მაკონტროლებელი სამსახურის ეკიპაჟები არ არიან აღჭურვილი საჭირო მოწყობილობებით; მომხმარებელთა დიდი ნაწილი ინსპექტირებას გადის მანიპულაციების გზით; არ არსებობს ბენზინგასამართ სადგურებში საწვავის ხარისხის შემოწმების გამართული სისტემა; არ მიმდინარეობს ცნობიერების ამაღლებისა და საინფორმაციო კამპანიები; არ არსებობს ინსპექტირების შედეგის გასაჩივრების მექანიზმი;

1. გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობის შესამცირებლად გაწერილია ორწლიანი გეგმა. 2020 წლის 1 პრილიდან CO არ უნდა აჭარბებდეს 0,7%-ს, 2021 წლიდან-0,6%-ს, ხოლო 2022 წლიდან 0,5%-ს. ამ ეტაპზე კატალიზური კონვერტორი არ არის სავალდებულო. 2020 წლის 1 აპრილიდან იმპორტირებული ავტომობილები უნდა აკმაყოფილებდნენ 2014/45/EU ევროდირექტივის მოთხოვნებს ავტომობილების გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობასთან დაკავშირებით (კატალიზური კონვერტორის ვალდებულება). არსებულ ავტოპარკზე, გამონაბოლქვთან მიმართებაში მოთხოვნების გამკაცრება გაწეილია დროში, ამის გამო, ეკოლოგიური მდგომარეობის შესამჩნევი გაუმჯობესების მიღწევა მოკლე ვადებში შეუძლებელია; აგრეთვე, შემაფერხებელი ფაქტორია 2014/45/EU დირექტივის ისეთი მოთხოვნის არგათვალისწინებაც, როგორებიცაა გამონაბოლქვში არა მხოლოდ CO-ს შემცველობის შემოწმება, არამედ NO-ს და სხვა მავნე ნივთიერებების შემცველობის გაზომვა;
2. საკანონმდებლო ბაზაში არ შევიდა ისეთი მარტივად დასანერგი მოთხოვნა, როგორიცაა ერთიანი ელექტრონული პროგრამა/ერთიანი საინფორმაციო სისტემის შექმნის ვალდებულება. შესაბამისად, შინაგან საქმეთა და ეკონომიკის სამინისტროები (და მათზე დაქვემდებარებული სტრუქტურები) ვერ აწარმოებენ რეფორმისთვის მეტად მნიშვნელოვან სტატისტიკას. ვერ ამუშავებენ მონაცემებს, შედეგად არ ტარდება პრევენციული ღონისძიებები. ვერ ხერხდება მოკლევადიანი და გრძელვადიანი ეფექტიანი სტრატეგიის განსაზღვრა; სტატისტიკური მონაცემებისა და ბაზის გარეშე შეუძლებელია ევროდირექტივის დანერგვა;
3. ეკონომიკის სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო არ არის გარკვეული თუ რა როლი აკისრია პტი-რეფორმის მიმდინარეობისას. სააგენტოს წარმომადგენლის დამოკიდებულება (რომელიც დააფიქსირა მკვლევართან), რომ “საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულებით ნამდვილად არ გვაქვს 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის ვალდებულება, შესაბამისად ვერ შევაფასებ მისი დანერგვის ეფექტიანობას“ ნათლად წარმოაჩინს სისტემურ პრობლემას და წარმოადგენს შემაფერხებელ გარემოებას საქართველოსთვის მეტად მნიშვნელოვანი ევროდირექტივის დანერგვის საქმეში;

4. მომხმარებლები ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების წინ მიმართავენ მანიპულაციებს, კერძოდ: „კატალიზატორის“ დაქირავება; ე.წ. „დონორი“ ავტოსატრანსპორტო საშუალების არსებობა, რომლის ნაწილებითაც სარგებლობენ ინსპექტირების დროს; ინსპექტირებამდე ერთი თვით ადრე კარგი ხარისხის საწვავით სარგებლობა, ხოლო ინსპექტირების შემდეგ კვლავ უხარისხო საწვავის გამოყენება; დიზელისძრავიან ავტოსატრანსპორტში ინსპექტირებისთვის ბენზინის საწვავის დამატება შეფერილი კვამლიანობის გაქრობის მიზნით და სხვა მრავალი. მაშინ, როდესაც ევროდირექტივის მთავარი მიზანია ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური გამართულობის შენარჩუნება გზებზე, სახელმწიფო სტრუქტურებს არ აქვთ არანაირი მექანიზმი ებრძოლონ ამდაგვარ მანიპულაციებს;
5. საქართველოში ავტომობილის დიაგნოსტიკა არ მიმდინარეობს OBD წესით, რომლის გამოყენება გაამარტივებდა ინსპექტირების პროცესს და მოგვცემდა მეტი სიზუსტის გარანტიას. OBD (On-Board Diagnostic) არის სტანდარტიზებული სისტემა, რომელიც იძლევა საშუალებას მოწყობილობა დაუკავშიროს ავტომობილის კომპიუტერულ სისტემას;
6. ინსპექტირების პროცესი მიმდინარეობს არა ქარხანა მწარმოებლის მიერ დადგენილი, არამედ უნიფიცირებული პარამეტრით; ინსპექტორებს არ აქვთ ელექტრონული (პროგრამული) წვდომა ქარხანა-დამამზადებლებთან. აღნიშნული პრობლემა ხშირად ხდება არაერთგვაროვანი ინსპექტირების საფუძველი, თუმცა შეიძლება გამოიწვიოს უფრო სერიოზული გართულებებიც, მაგალითად: სამართალდამცველმა სტრუქტურებმა ეჭვქვეშ დააყენონ ინსპექტირების შედეგები (ასეთ ფაქტი დაფიქსირდა 2018 წელს), მაშინ როდესაც, არც სამართალდამცავს და არც ინსპექტორს, არ აქვთ წვდომა ქარხანა-დამამზადებელთან და უცნობია ტესტირებაზე წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალების პარამეტრები. რეფორმას გამოუსწორებელი ზიანს აყენებს არაერთგვაროვანი ინსპექტირება, როდესაც ერთ ცენტრში დახარვეზებული ავტომობილი უპრობლემოდ გადის ინსპექტირებას სხვა ცენტრში. აქ ჩნდება კორუფციის ნიშნები: ა) ინსპექტირების ცენტრების მიზანმიმართულ ქმედება მომხმარებლების მოსაზიდად, რაც გამოიხატება ინსპექტირების პროცესის ლოიალურად (რეგლამენტის დარღვევით) ჩატარებაში; ბ) სხვადასხვა მარკეტინგული მეთოდებით მომხმარებლის მოტყუება. ასეთ შემთხვევაში შეუძლებელია სამართლიანი ინსპექტირების სისტემის შექმნა/შეთავაზება;
7. უმნიშვნელო (არ გამოირიცხება მექანიკური) გადაცდომის გამო ინსპექტორების სისხლის სამართლის კოდექსით პასუხისმგებლობა ქმნის არაჯანსაღ გარემოს; სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულების დროს ინსპექტორებში არის შეცდომის დაშვების გადამეტებული შიში, რაც აზიანებს სამართლიანი ინსპექტირების პრინციპს. არ არსებობს პროფესიული კომისია, რომელიც დაადგენდა ინსპექტორმა “შეცდომა” დაუშვა

უნებლიედ, განზრახ, ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესებისა თუ კომპეტენციის ნაკლებობის გამო;

8. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიულ პირებს (აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი, რომელიც ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციას ახორციელებს და საქართველოს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო) შორის კოორდინირების ხარისხი არაა დამაკმაყოფილებელია. მათ შორის ფუნქციები არ არის მკვეთრად გამიჯნული. გაუგებარია, ვინ არის პტი-რეფორმაზე პასუხისმგებელი სტრუქტურა (იგულისხმება პოლიტიკის გამტარებელი) ეკონომიკის სამინისტროში; არ ხდება 2014/45/EU ევროდირექტივის დანერგვის ეფექტიანობის შეფასება სახელმწიფო სამსახურების მხრიდან, არც შესაბამისი ინდიკატორებია განსაზღვრული, რომლის მიხედვითაც გაკეთდებოდა რეფორმის მიმდინარეობის ანალიზი; ამ მიზეზით, დღეისათვის 2014/45/EU დირექტივის დანერგვისას წარმოქმნილი პრობლემების გადაჭრის მაჩვენებელი დაბალია და ის არ აღემატება 20-25%-ს, ხოლო შედეგების ეფექტიანობა უცნობი;
9. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო (და მასზე დაქვემდებარებული სამსახურები) რეფორმის მიმდინარეობასთან დააკავშირებით ფაქტიურად არ ითვალისწინებს არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ შემუშავებულ რეკომენდაციებს. 3 წლის განმავლობაში არაერთი შეხვედრა შედგა არასამთავრობო და სამთავრობო სექტორს შორის, ჩატარდა კვლევები, შემუშავდა რეკომენდაციები, მაგრამ მათი უმრავლესობა სახელმწიფო სტრუქტურებს არ გაუთვალისწინებიათ. იგივე ბედი ეწია შვეიცარიული კომპანია SGS-ის მიერ მიწოდებული რეკომენდაციების დიდ ნაწილს, რომლის შესამუშავებლადაც რეფორმის დასაწყისში საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით სახელმწიფო ბიუჯეტიდან სოლიდური თანხა გამოიყო. მიუხედავად იმისა, რომ გადაწყვეტილების მიმღები პირებისათვის კარგად არის ცნობილი სფეროს პრობლემატიკა, ისინი საჭირო გადაწყვეტილებებს ვერ იღებენ. ამ მიზეზით, არასამთავრობო ორგანიზაციები მიიჩნევენ, რომ სახელმწიფო სტრუქტურები ვერც ახალი სტანდარტების დანერგვას შეძლებენ რეალურ ცხოვრებაში;
10. სახელმწიფო არ განიხილავს მოქალაქეს 2014/45/EU ევროდირექტივის დანერგვის პროცესის მონაწილედ. შესაბამისი სტრუქტურები არ აწარმოებენ ცნობიერების ამაღლების კამპანიებს, სადაც განმარტავდნენ მოსახლეობისთვის ტექნიკური ინსპექტირების საჭიროებას და აჩვენებდნენ, თუ რა დადებითი შედეგის მოტანა შეუძლია რეფორმას. როგორც წესი, ბენეფიციარებად მხოლოდ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელები მიიჩნევიან; თუმცა, მათ მიმართაც არ ხდება ევროდირექტივის დანერგვით გამოწვეული სიახლეებისა და რეფორმის მიმდინარეობის შესახებ ინფორმაციის სათანადო ფორმითა და სიხშირით მიწოდება შესაბამისად, გავრცელებული მწირი

ინფორმაცია ხშირად არაერთგვაროვანია და მოსახლეობაში იწვევს, როგორც დაბნეულობას, ასევე აგრესიას რეფორმის მიმართ. ეკონომიკის სამინისტროს მიერ ცხელი ხაზის გაუქმება ითვლება უკან გადადგმულ ნაბიჯად, რის გამოც გაუარესდა საზოგადოებასთან ურთიერთობის ხარისხი; არ არსებობს კარგად ჩამოყალიბებული გასაჩივრების მექანიზმი;

11. ავტომობილებს, რომელთაც არ გაუვლიათ ინსპექტირება, მათ მიმართ კანონის აღსრულება დაბალ მაჩვენებელზეა, პრაქტიკულად არ რეაგირებს ვიდეოკამერა ინსპექტირების ვადის ამოწურვაზე, რის გამოც ბოლო თვეების (2019 წლის ოქტომბერი-2020 წლის თებერვალი) განმავლობაში ინსპექტირების ცენტრებში მიმართვიანობამ დაახლოებით 30 %-ით იკლო, რაც რეფორმის ჩავარდნის ტოლფასია. პოლიციის მიერ გზებზე კანონის აღსრულება და დარღვევებზე (მაგ. შეფერილი კვამლიანობა ან სხვა სახის ტექნიკური გაუმართაობა) რეაგირება თითქმის არ ხდება, რის გამოც პტი-რეფორმა და ევროდირექტივების იმპლემენტაცია ფორმალურ ხასიათს იძენს. არ არის დანერგილი კანონის აღსრულების ისეთი თანამედროვე ტექნოლოგია, როგორცაა გამონაბოლქვის შემცველობის კონტროლი დისტანციური-სტაციონარული აპარატურით. პოლიციის ეკიპაჟები არ არიან აღჭურვილნი საჭირო მოწყობილობებით;

12. სახელმწიფო ბიზნესისთვის არაერთგვაროვან გარემოს ქმნის, კომპანია „გრინვეი საქართველო“ სხვა კომპანიებთან შედარებით პრივილეგირებულ მდგომარეობაშია, რაც დიდი ალბათობით გამყარებულია ეკონომიკის სამინისტროსთან დადებული ხელშეკრულებით და პრაქტიკაში, უფრო მაღლა დგას ვიდრე აკრედიტაციის წესები და პროცედურები, რაც ეწინააღმდეგება ადგილობრივ და საერთაშორისო კანონმდებლობას. „გრინვეი საქართველო“ არ ითვალისწინებს ეკონომიკის სამინისტროს რეკომენდაციას უზრუნველყოს მთიანი რეგიონის მოსახლეობა ინსპექტირების მომსახურებით და ამ პროექტისთვის განკუთვნილი მოძრავი ხაზები თითქმის 1 წელია გამართულია სხვადასხვა ქალაქში, იქ სადაც ინსპექტირების ცენტრები, ისედაც ფუნქციონირებენ. მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული პრობლემის შესახებ არაერთგზის ეცნობა ეკონომიკის სამინისტროს და მასზე დაქვემდებარებულ სტრუქტურებს, არცერთ სახელმწიფო უწყებას სერიოზულ პრობლემაზე ადეკვატური რეაგირება არ მოუხდენია. შედეგად, დაზარალებულია მთიანი რაიონების მოსახლეობა, რომელთათვისაც აღნიშნული პრობლემის გამო ინსპექტირების ხარჯი გასამმაგებულია. დღეს, სახელმწიფოს პტი სფეროში მოქმედ ბიზნეს-კომპანიებთან მიმართებაში აქვს დისკრიმინაციული დამოკიდებულება და ქმნის არასამართლიან და არაჯანსაღ გარემოს, რასაც გამოუსწორებელი ზიანი მოაქვს ევროდირექტივის დანერგვისას;

13. სახელმწიფო სტრუქტურებს არ აქვთ მწყობრი გეგმა, როდის და რა ტიპის გადამზადება, ან თუნდაც როგორი სახის ტესტირება უნდა ჩაატარონ, რათა ინსპექტორები იყვნენ მუდმივი სწავლებისა და განვითარების რეჟიმში. ერთიანი მომზადების სისტემის

არარსებობა ხელს უწყობს ინსპექტორთა მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების არაერთგვაროვან შეფასებას. ეს პირდაპირ კავშირშია ხარისხთან, ობიექტურობასთან და გამჭვირვალობასთან. არაერთგვაროვანი მიდგომა, ერთიანი სისტემის არარსებობა, როგორც ინსპექტორების მომზადება/გადამზადების, ისე კვალიფიკაციის შეფასებისას ევროდირექტივის დანერგვის მთავარი შემაფერხებელი ფაქტორებია.

## 2. კვლევისას გამოვლენილი პრობლემების გადაჭრის გზები

1. ავტოსატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობის პარამეტრების განსაზღვრისას უნდა გადაიდგას გაბედული ნაბიჯები და შესაბამისი ცვლილებები უნდა დაჩქარდეს. 2014/45/EU დირექტივის ისეთი მიზნის სრულად მისაღწევად, როგორც არის ეკოლოგიური მდგომარეობის გამოსწორება, აუცილებელია გამონაბოლქვში არა მხოლოდ CO-ს შემცველობის შემოწმება, არამედ აზოტის მონოქსიდისა და სხვა მავნე ნივთიერებების გაზომვაც; ამავდროულად მნიშვნელოვანია ბენზიგასამართ სადგურებში საწვავის ხარისხის კონტროლი და ამ მიმართულებით რეგულარული მონიტორინგის სისტემის ჩამოყალიბება;

2. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ უნდა განსაზღვროს რეფორმის კურატორი მთავარი სტრუქტურა, რომელიც უშუალოდ იქნება პასუხისმგებელი ევროდირექტივების ეფექტიანად დანერგვის საქმეზე და გაატარებს შესაბამის პოლიტიკას. ამავდროულად, აკრედიტაციის ცენტრსა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ფუნქციები გამოსაკვეთია, ხოლო შემდეგ გასამიჯნი. გასაუმჯობესებელია მათ შორის კომუნიკაცია, რისთვისაც შესაქმნელია შესაბამისი მაკორდინირებელი მექანიზმი. თუ აკრედიტაციის ცენტრის შემთხვევაში ფუნქციები მეტ-ნაკლებად გასაგებია, ბუნდოვანია სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს როლი პტი-რეფორმისა და ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში, რომელთა კომპეტენციებიც აშკარად გასაწერია. გასაზრდელია სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს პასუხისმგებლობის წილი ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში;

3. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის ეფექტიანობის შეფასებას გარდა არასამთავრობო ორგანიზაციებისა, უნდა ახდენდნენ სახელმწიფო სამსახურებიც, თუმცა პირველ რიგში უნდა განისაზღვროს, როგორც რეფორმის პოლიტიკაზე, აგრეთვე მონიტორინგზე პასუხისმგებელი შესაბამისი სახელმწიფო სტრუქტურა. საჭიროა გაზომვადი ინდიკატორების შექმნა, რომლის მიხედვითაც გამოჩნდება თუ რა ნაბიჯებმა გამოიწვია წარმატება და სად შეიქმნა სირთულეები. საბოლოოდ მოხდება რეფორმის მიმდინარეობის შეფასება, გამოიკვეთება აქტუალური საკითხები და ამ პროცესში მოქალაქეების აქტიური ჩართულობით გამარტივდება პრობლემების გადაჭრა;



4. აუცილებელია კანონის აღსრულების დაწყება გზებზე პოლიციისა და თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით, რათა მომხმარებლის მიერ ინსპექტირების წინ განხორციელებულმა მანიპულაციამ დაკარგოს აზრი. ხშირია შემთხვევა, როდესაც ავტომობილი ინსპექტირებას გადის სტანდარტების შესაბამისად, თუმცა იგივე სატრანსპორტო საშუალება დროის მოკლე მონაკვეთში გზებზე გვხვდება ტექნიკურად გაუმართავ მდგომარეობაში. აღნიშნული პრობლემა გადაიჭრება მხოლოდ გზებზე კანონის აღსრულებით. საჭიროა მაკონტროლებელი სამსახურების სათანადო აპარატურითა და ცოდნით აღჭურვა;

5. ინსპექტირების ცენტრების მიერ შეფასებისას არაერთგვაროვანი მიდგომის პრობლემა უნდა გადაიჭრას ერთიანი ელექტრონული პროგრამის დანერგვით, ისინსპექტორთა ერთიანი სასწავლო პროგრამის შექმნით და გადამზადების ერთიანი სისტემის ჩამოყალიბებით. იგი უნდა განხორციელოს მხოლოდ აკრედიტებულმა ორგანომ. ელექტრონული პროგრამა ისე უნდა გაიმართოს, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მეტი გამჭვირვალობა და ამ გზით მოხდეს არაერთგვაროვანი ინსპექტირების (მცდელობის) პროგრამული ბლოკირება. მნიშვნელოვანია ინსპექტორების მომზადება/გადამზადების ცენტრის და სსტ ისო/იეკ 17024:2012/2014 „შესაბამისობის შეფასება, ზოგადი მოთხოვნები პერსონალის სერტიფიკაციის ჩამტარებელი ორგანოებისადმი“ - მოთხოვნების შესაბამისად აკრედიტებული სერტიფიცირების ორგანოს არსებობა, რომელიც მომზადებულ/გადამზადებულ ინსპექტორებს ჩაუტარებს ყოველწლიურ ტესტირებას და გასცემს სერტიფიკატებს;

6. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ უნდა დანერგოს ერთიანი საინფორმაციო სისტემა. აუცილებელია ელექტრონული პროგრამის გამართვა საერთაშორისო გამოცდილების შესაბამისად და მისი გამდიდრება შემდეგი მიმართულებებით: ინსპექტორთა პერსონალური მონიტორინგი, თაღლითობის საწინააღმდეგო ფუნქცია, ავტომობილის ისტორია, ქარხანა-დამამზადებლებთან წვდომა და ა.შ. ერთიანი საინფორმაციო სისტემის დანერგვასთან ერთად უნდა დაიწყოს დეტალური სტატისტიკის წარმოება, დამუშავდეს მონაცემები, დაისახოს და გატარდეს პრევენციული ღონისძიებები. გამოწვევების შესაბამისად უნდა განისაზღვროს მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სტრატეგიები, რაც ხელს შეუწყობს ევროდირექტივის ეფექტიანად დანერგვის პროცესს. სრულფასოვანი ერთიანი საინფორმაციო სისტემა უზრუნველყოფს ინსპექტირების ერთგვაროვან და სამართლიან პროცესს;

7. დღევანდელი რეალობიდან გამომდინარე უკვე დადგა OBD-ს დანერგვის საჭიროება, რადგან ავტომობილი უფრო კომპიუტერიზებულია, ხოლო პროგრამული უზრუნველყოფა გახდა სიმარტივისა და მრავალი პრობლემის გადაჭრის გზა. თანამედროვე დახვეწილი ავტომობილების კომპიუტერული პროგრამა ბევრად მაღლა დგას, მარტივი ავტომობილების მოწყობილობასთან შედარებით. თუ ძრავას ან სხვა მოწყობილობას პრობლემა აქვს, OBD აჩვენებს ნაბიჯებს ამ საკითხის დიაგნოსტიკისათვის;

8. ტექ-ინსპექტირების პროცესი უნდა წარმართოს მწარმოებლის მიერ დადგენილი და არა უნიფიცირებული პარამეტრით; ამავდროულად, უნდა უზრუნველყონ ინსპექტორების წვდომა პროგრამულად ავტოტრანსპორტის მწარმოებელ ქარხანასთან;

9. უმნიშვნელო (არ გამოირიცხება მექანიკური) გადაცდომის გამო ინსპექტორები სისხლის სამართლის კოდექსით პასუხისმგებლობისაგან უნდა გათავისუფლდნენ, რისთვისაც საჭიროა შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებების მიღება. აუცილებელია ინსპექტორთა სამართლიანი მონიტორინგის სისტემის დანერგვა, დახარვეზების დასაშვები არეალის განსაზღვრა და დარღვევის შემთხვევაში ადექვატური პასუხისმგებლობის დაკისრება; საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით პროფესიული ეთიკის კომისიის შექმნა, რომელიც დაადგენს ინსპექტორის მიერ დაშვებული შეცდომა უნებლიეა, არაკვალიფიციურობის შედეგია თუ კორუფციული ინტერესით არის ნაკარნახევი. უნდა შეიქმნას ინსპექტორთა უფლებების დაცვის მექანიზმი;

10. რეფორმის წარმატებით განხორციელებისათვის და ევროდირექტივის დანერგვისათვის მნიშვნელოვანია ერთგვაროვანი ბიზნეს-გარემოს შექმნა. იკვეთება, რომ კომპანია „გრინვეი“ სხვა კომპანიებისგან განსხვავებით სახელმწიფოს მხრიდან იმყოფება წახალისებულ მდგომარეობაში, რაც გამოუსწორებელ ზიანს აყენებს ევროდირექტივის წარმატებით დანერგვის პროცესს. აკრედიტაციის ერთიანმა ეროვნულმა ორგანომ - აკრედიტაციის ცენტრმა საქმიანობა უნდა წარმართოს დამოუკიდებლად, მიუკერძოებლად და არადისკრიმინაციულად საქართველოს კანონმდებლობის, აკრედიტაციის წესებისა და პროცედურების, შესაბამის აკრედიტაციის სფეროში საერთაშორისოდ აღიარებული ორგანიზაციების მიერ მიღებული სტანდარტებისა და სახელმძღვანელო დოკუმენტების საფუძველზე. თუმცა რეალობაში, სს „გრინვეი საქართველო“-სთან შედარებით, სხვა კომპანიები იმყოფებიან აშკარად დისკრიმინაციულ მდგომარეობაში, ასეთ ვითარებაში აკრედიტაციის ცენტრი ვალდებულია იმოქმედოს ადგილობრივი კანონმდებლობის შესაბამისად და საქმიანობა წარმართოს EA - ევროპული აკრედიტაციის საფუძველზე, რომელიც შექმნილია ევროკომისიის რეგულაციების შესაბამისად. მნიშვნელოვანია ერთნაირი მოთხოვნებისა და პირობების წაყენება ინსპექტირების ყველა ცენტრის მიმართ. კომპანიებთან დადებული ხელშეკრულება უნდა იყოს ხელმისაწვდომი და გამჭვირვალე ნებისმიერი დაინტერესებული პირისათვის. ეკონომიკის სამინისტროს მიერ უნდა გადაიხედოს „გრინვეი საქართველოსთან“ დადებული ხელშეკრულება და თუ პირობების შეცვლა შეუძლებელია, მიუხედავად ამისა, სახელმწიფომ ნებისმიერ შემთხვევაში უნდა უზრუნველყოს თანაბრობა და სხვა კომპანიებსაც მიანიჭოს ის უფლებები (სტაციონარული ხაზის გადატანა/მოძრაობა, ორი და მეტი ბიზნესსაქმიანობა ერთდროულად და სხვა), რომლებიც ამჟამად ექსკლუზიურად მიკუთვნებული აქვს მხოლოდ კომპანია „გრინვეი საქართველოს“.

11. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შექმნის/მოწყობის და აკრედიტაციის მიღების მიზნით შერჩევის პროცესში წინადადებათა წარმოდგენის შესახებ“ მოწვევაში გაცემული რეკომენდაციები უნდა შესრულდეს. შეიქმნას მობილური ხაზის გადაადგილების დროში მკაცრად გაწერილი გრაფიკი, ადგილმდებარეობების განსაზღვრით. სახელმწიფომ უმოკლეს ვადებში უნდა უზრუნველყოს მთიანი რაიონების მოსახლეობისთვის (155 000-ზე მეტი) ინსპექტირების მომსახურების მიწოდება, რომელიც სრულად უზრუნველყოფილია კომპანია „გრინვეი საქართველოს“ მიერ;

12. სახელმწიფომ უნდა განიხილოს მოქალაქე 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის პროცესის მონაწილედ. ეკონომიკის სამინისტრომ უნდა განსაზღვროს საინფორმაციო კამპანიის სტრატეგია, სადაც განმარტებული იქნება მოსახლეობისთვის ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის საჭიროება; მნიშვნელოვანია ევროდირექტივის დანერგვით გამოწვეული სიახლეებისა და რეფორმის მიმდინარეობის შესახებ ინფორმაციის სათანადო სიხშირით მიწოდება. საინფორმაციო სტრატეგიის ნაწილი უნდა იყოს ეკონომიკის სამინისტროს მიერ (და არა ინსპექტირების სფეროსთან უშუალო შეხებაში მყოფი სტრუქტურის მიერ) ცენტრალიზებული საინფორმაციო ცენტრის შექმნა, სადაც ამოქმედდება ცხელი ხაზიც. ცხელი ხაზი იქნება შესაბამის სამსახურებზე მონიტორინგის ერთ-ერთი ეფექტიანი საშუალება. მომხმარებლისთვის უნდა შეიქმნას გასაჩივრების ეფექტიანი მექანიზმი. საჩივრების მიღების მიზნით საჭიროა ნეიტრალური და ამავდროულად კომპეტენტური სამსახური, ასეთად შეიძლება განვიხილოთ საინფორმაციო ცენტრი;



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.