



ევროკავშირი
საქართველოსთვის
The European Union for Georgia



ევროკავშირსა და საქართველოს შორის ასოცირაციის შეთანხმების თანახმად ქართული მხარის მიერ 2014-2018 წლებში ტრანსპორტის სფეროში აღებული ვალდებულებების შესრულების ანალიზი

შოთა მურღულია – ვასილ კიკუტაძე



ევროკავშირსა და საქართველოს შორის
ასოცირების შეთანხმების თანახმად
ქართული მხარის მიერ 2014-2018
წლებში ტრანსპორტის სფეროში აღებული
ვალდებულებების შესრულების ანალიზი

შოთა მურდულია – ვასილ კიკუტაძე

თბილისი
2019



ევროკავშირი
საქართველოსთვის
The European Union for Georgia



ეს კვლევა შეიქმნა ევროკავშირისა და კონრად ადენაუერის ფონდის მხარდაჭერით პროექტის „სამოქალაქო საზოგადოების განვითარების ინიციატივა“ ფარგლებში. მის შინაარსზე პასუხისმგებელია „საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრი“ და შესაძლოა, რომ იგი არ გამოხატავდეს ევროკავშირისა და კონრად ადენაუერის ფონდის შეხედულებებს.

„სამოქალაქო საზოგადოების განვითარების ინიციატივა“ ხორციელდება კონრად ადენაუერის ფონდის (KAS) მიერ, სამოქალაქო საზოგადოების ინსტიტუტთან (CSI), საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრთან (CSRDG), კონსულტაციის და ტრენინგის ცენტრთან (CTC) და განათლების განვითარების და დასაქმების ცენტრთან (EDEC) თანამშრომლობით.

პროექტს აფინანსებს ევროკავშირი, ხოლო თანადამფინანსებელია კონრად ადენაუერის ფონდი.



საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრი
ტელეფონი: (+995 32) 2 39 90 19
ელექტრონული ფოსტა: office@csrdg.ge
www.csrdg.ge

სარჩევი

შესავალი	5
თავი 1. ტრანსპორტის სფერო საქართველოსა და ევროკავშირში.....	6
1.1 ტრანსპორტის სფერო საქართველოში	6
1.2. ტრანსპორტის სფერო ევროკავშირში.....	10
თავი 2. ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებები.....	13
2.1. ასოცირების შესახებ შეთანხმება.....	13
2.2. ასოცირების ხელშეკრულების XXIV და XV-D დანართები	14
2.3. ასოცირების დღის წესრიგი 2014-2016	15
2.4. ასოცირების დღის წესრიგი 2017-2020	16
2.5. ეროვნული სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ყოველწლიური ღონისძიებები.....	17
თავი 3. ნაკისრი ვალდებულებების შესრულება (საგზაო ტრანსპორტი)	20
3.1 ტექნიკური პირობები.....	20
3.1.1 გზისთვის ვარგისობის დასადგენად შესაბამისი ტესტირება.....	20
3.1.2 ზოგიერთი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობების დაყენება.....	24
3.1.3 ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში მაქსიმალური განზომილებები და წონა	26
3.2 უსაფრთხოების პირობები	28
3.2.1 მართვის მოწმობების აღებასთან დაკავშირებული პრაქტიკული და თეორიული საკითხები	28
3.2.2 სატრანსპორტო საშუალებებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა	34
3.3 სოციალური პირობები.....	35
3.3.1 მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზება.....	35
3.3.2 საგზაო ტრანსპორტში ხმის ჩამწერი მოწყობილობები	37
3.3.3 ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობები	37
3.3.4 მძღოლების სანყისი კვალიფიკაცია და პერიოდული ტრენინგები.....	40
3.3.5 საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია.....	42
3.3. 7 საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ საზოგადოების ცნობიერების ამაღლების მიზნით სოციალური კამპანიის განხორციელება.....	43
შეჯამება.....	44
გამოყენებული მასალები.....	47

შენაშნალი

წინამდებარე დოკუმენტში გაანალიზებულია ევროკავშირისა და საქართველოს შორის ასოცირების შეთანხმების თანახმად ქართული მხარის მიერ 2014-2018 წლებში შესასრულებლად აღებული ვალდებულებების შესრულების მდგომარეობა. ასევე, მოცემულია ინფორმაცია 2020 წლის ჩათვლით შესასრულებელი ვალდებულებების შესახებ.

კვლევა დაყოფილია სამ ძირითად ნაწილად:

ტრანსპორტის სფერო საქართველოსა და ევროკავშირში. პირველ ნაწილში საუბარია ტრანსპორტის სფეროსა და მის სახეობებზე ევროკავშირისა და საქართველოში. გაანალიზებულია საქართველოში მოქმედი ნორმატიული აქტები და მოყვანილია სტატისტიკური მონაცემები. თავი მოიცავს ინფორმაციას ევროკავშირის სატრანსპორტო პოლიტიკასა და ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის შესახებ.

ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებები. კვლევის ამ ნაწილში განხილულია ასოცირების ხელშეკრულება და მისი დანართები (XXIV; XV-D); 2014-2017 და 2017-2020 წლების ასოცირების დღის წესრიგი; 2014-2018 წლების მთავრობის ეროვნული სამოქმედო გეგმა. აღნიშნულ თავში ჩამოთვლილია წლების განმავლობაში ნაკისრი ვალდებულებები ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით. (საგზაო; საჰაერო; სარკინიგზო; საზღვაო)

ნაკისრი ვალდებულებების შესრულება (საგზაო ტრანსპორტი). მოცემულ თავში საუბარია საგზაო ტრანსპორტის სფეროში ასოცირების დღის წესრიგით განსაზღვრული საქართველოს მთავრობის ეროვნული სამოქმედო გეგმით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებაზე. სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებულ ყოველწლიურ ანგარიშებზე დაყრდნობით მოყვანილია შემდეგი მონაცემები: ბოლო წლების სტატისტიკა საგზაო ტრანსპორტის სფეროში; ექსპერტების მოსაზრებები; ევროკავშირის შესაბამისი რეგულაციები; 2014-2018 წლებში საქართველოს კანონმდებლობაში განხორციელებული ცვლილებები.

კვლევაში მოყვანილი ასოცირების ხელშეკრულების და მის საფუძველზე მიღებული აქტების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებების შესახებ ინფორმაცია მოიცავს ტრანსპორტის ყველა სახეობას, ხოლო ვალდებულების შესრულების ანალიზი მხოლოდ საგზაო ტრანსპორტის მიმართულებას. საჰაერო, სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტის სახეობების განსახორციელებელი ვალდებულების ანალიზის დროს, სამომავლოდ, შეგვიძლია გამოვიყენოთ წინამდებარე კვლევის პირველი და მეორე თავები.

კვლევის შემაჯამებელ ნაწილში წარმოდგენილია ექსპერტების მიერ შემუშავებული დასკვნები და რეკომენდაციები.

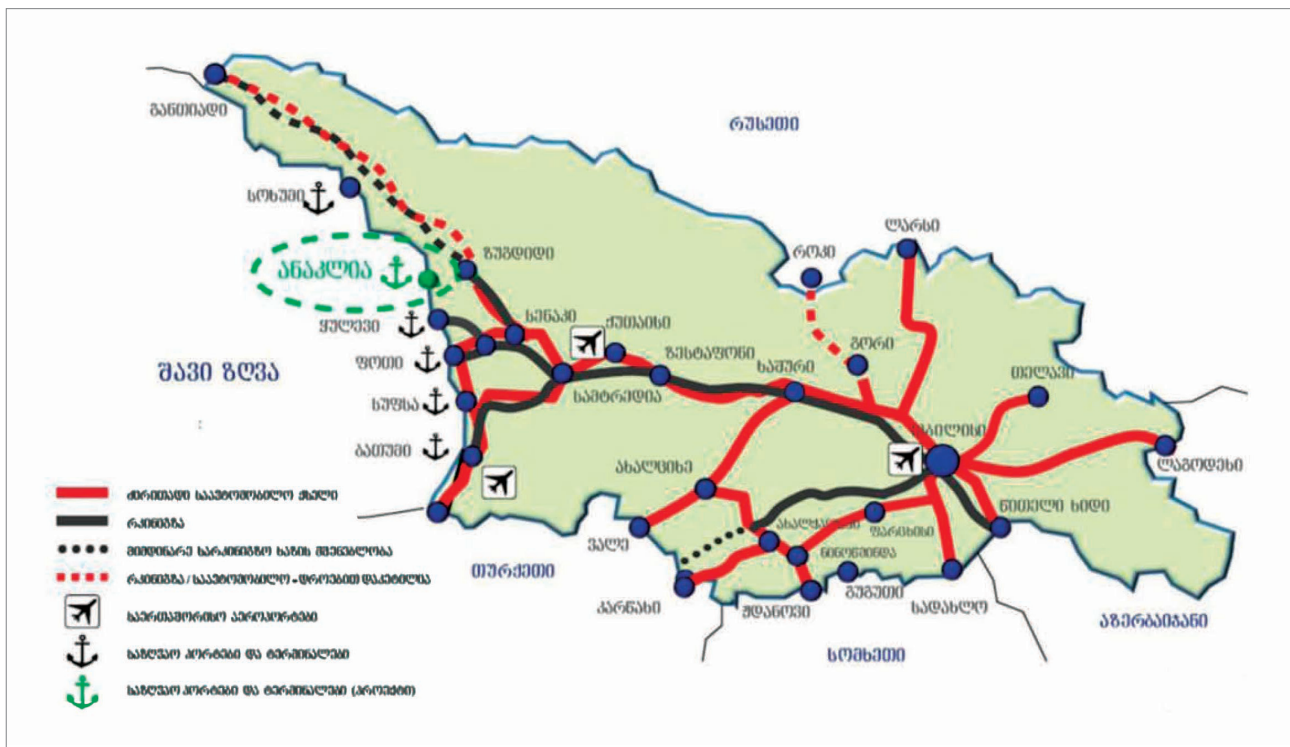
თავი 1. ტრანსპორტის სფერო საქართველოსა და ევროკავშირში

საზოგადოების არსებობა და განვითარება ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. თანამედროვე პირობებში ტრანსპორტი წარმოადგენს ეკონომიკური საქმიანობის განუყოფელ ნაწილს და არის როგორც ადამიანების გადაადგილების, ისე ტვირთის (საქონლის) გადატანის საშუალება. ტრანსპორტი ლათინური წარმოშობის ტერმინია (ლათ. **trans** – გადაღმა, და **portare** – ზიდვა) და გულისხმობს ისეთი საშუალებების ერთობლიობას, რომლის დანიშნულებაც არის ადამიანების, ტვირთის და ინფორმაციის ერთი ადგილიდან მეორეში გადატანა. განასხვავებენ ტრანსპორტის სამ ძირითად სახეობას: მიწისზედა, წყლის და საჰაერო ტრანსპორტს, ხოლო უშუალოდ სატრანსპორტო ინდუსტრია სამ მთავარ კომპონენტად იყოფა: ინფრასტრუქტურა, მანქანები და მართვა. შესაბამისად, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა აერთიანებს საავტომობილო გზებს, რკინიგზებს, საჰაერო გზებს, არხებს, სადენებს ან ტერმინალებს, ისეთებს როგორიცაა: აეროპორტები, რკინიგზა, საავტომობილო და საზღვაო სადგურები და უშუალოდ ამ ქსელებში მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებებს. რაც შეეხება მართვას, ის მოიცავს ამ მანქანებისა და კონსტრუქციების ოპერირებასა და მასთან დაკავშირებულ პროცედურებს: დაგეგმვას, ფინანსირებას, პოლიტიკას და იურიდიულ მომსახურებას¹.

1.1. ტრანსპორტის სფერო საქართველოში

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა ისტორიულად მნიშვნელოვანს ხდიდა ქვეყანაში სატრანსპორტო ინდუსტრიის არსებობასა და განვითარებას. საქართველოში სატრანსპორტო ინდუსტრიის განვითარება ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების პარალელურად მიმდინარეობდა. ჯერ კიდევ ძვ.წ. II საუკუნეში საქართველოს ტერიტორია წარმოადგენდა ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ე.წ. „აბრეშუმის გზის“ მნიშვნელოვან მონაკვეთს. სწორედ საქართველოს გავლით მიემართებოდა აზიის კონტინენტიდან ევროპისაკენ სავაჭროდ დატვირთული ქარავნები. სწორედ ამ სტრატეგიული მნიშვნელობის გეოგრაფიული მდებარეობის გამო საქართველო ყოველთვის მოიაზრებოდა გლობალური სატრანსპორტო სისტემების ნაწილად და საკუთრივ სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელ ქვეყნად. (იხ.სურათი 1).

¹ სატრანსპორტო ლოჯისტიკა, (ავტორთა კოლექტივი:ბოლქვაძე ტ, ბოგველიშვილი ვ, გულბიანი ნ, და სხვები), თბილისი, 2015, გვ. 8



სურათი 1. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა²

დღეს საქართველოში ტრანსპორტის სფეროში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას იმუშავენ და ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო³. ტრანსპორტის სფეროს რეგულირება სხვადასხვა საკანონმდებლო-ნორმატიული აქტებით ხორციელდება. საქართველომ 2007 წელს მიიღო კანონი: „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“, სადაც განისაზღვრა ტრანსპორტის სფეროს მართვის ძირითადი ორგანიზაციული პრინციპები და სამართლებრივი საფუძვლები. კანონში დასახელებულია სახელმწიფო პოლიტიკის მწარმოებელი და მარეგულირებელი ორგანოები და ჩამოთვლილია დარგობრივი კოდექსები და კანონები. მაგალითად, **საავტომობილო ტრანსპორტის დარგი** ძირითადად რეგულირდება საქართველოს კანონით „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“, რომელიც მიღებულია 1995 წელს და განსაზღვრავს საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის სამართლებრივ, ეკონომიკურ და ორგანიზაციული საქმიანობის საფუძვლებს⁴. **სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგი** რეგულირდება 2002 წელს მიღებული კანონით: „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი“ რომელიც განსაზღვრავს სარკინიგზო ტრანსპორტის ფუნქციონირების ეკონომიკურ, სამართლებრივ, ორგანიზაციულ და ტექნოლოგიურ საფუძვლებს, მის ადგილსა და როლს საქართველოს ეკონომიკასა და სოციალურ სფეროში, აწესრიგებს რკინიგზის მომსახურებით სარგებლობისა და წარმოშობილ სამართლებრივ ურთიერთობებს და ადგენს მათ მონაწილეთა უფლება-მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობას⁵. **საზღვაო ტრანსპორტის დარგი** რეგულირდება საქართველოს საზღვაო კოდექსით და სხვა საკანონმდებლო-ნორმატიული აქტებით. 1997 წელს მიღებული საქართველოს საზღვაო კოდექსი არეგულირებს საზღვაო ნაოსნობასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებს. კერძოდ, გემების გამოყენებას მგზავრთა გადასაცემად, ტვირთის, ბარგის, ფოსტის გადასაზიდად, თევზისა და სხვა საზღვაო რეწვის, სასარგებლო წიაღისეულის ძიება-მოპოვების, საბუქსირო და სამაშველო ოპერაციების წარმოებისა და სხვა სამეურნეო, სამეცნიერო და კულტურული მიზნებისათვის⁶. **სამოქალაქო ავიაციის დარგი** რეგულირდება 1996 წელს მიღებული საქართველოს საჰაერო კოდექსით. ის უზრუნველყოფს

2 http://www.economy.ge/uploads/news/2015/prezentacia_28_06/sakartvelo_-_satransporto_da_logistikuri_habi-27.06.2015.pdf – საქართველო – ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური ჰაბი.

3 საქართველოს კანონი ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ, მუხლი 5, თბილისი, 2007 წლის 30 მარტი. N 4593 – I ს.

4 საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ, თბილისი 1995 წლის 4 აპრილი N700 -II ს.

5 საქართველოს კანონი საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი, მუხლი 1, თბილისი, 2002 წლის 28 დეკემბერი. N 1911 – რს.

6 საქართველოს კანონი საქართველოს საზღვაო კოდექსი, მუხლი 1, თბილისი, 1997 წლის 15 მაისი №715-III ს.

საქართველოს ავიაციის საქმიანობის სამართლებრივ მხარეს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვასა და საავიაციო საქმიანობის სხვადასხვა სახეობებში⁷. აღსანიშნავია, ისიც რომ ტრანსპორტის დარგში ტექნიკური რეგულირება ხორციელდება კანონქვემდებარე სხვადასხვა ნორმატიული აქტის საფუძველზე. საქართველოში ტრანსპორტის დარგის ეფექტური რეგულირებისათვის ფუნქციონირებს საავიაციო, სახმელეთო და საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოები, რომლებიც მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში, იმუშავენ უსაფრთხოებასა და უშიშროებასთან დაკავშირებულ ტექნიკურ რეგლამენტებს⁸.

საქართველოში 2011 წლის 15 აპრილს შეიქმნა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“, რომელიც, საქართველოს კანონმდებლობით მისთვის მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში ხელს უწყობს სახმელეთო ტრანსპორტის დარგში სხვადასხვა სახის ტექნიკური რეგლამენტების და პროექტების შემუშავებას, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით გათვალისწინებული ფუნქციების განხორციელებას, საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაციებსა და ევროსტრუქტურებში ინტეგრაციასა და საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის ქვეყნების კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციას⁹.

საქართველოში 2017 წლის მდგომარეობით საერთო სარგებლობის მიმოსვლის 20 746 კმ. სიგრძის საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტისათვის – 1576 კმ. სიგრძის სარკინიგზო გზა იყო. კერძოდ, საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზა – 1959 კილომეტრი, შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზები – 5372,6 კილომეტრი¹⁰ და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები – 13414,4 კილომეტრი. მონაცემების თანახმად, ქვეყანაში ბოლო 7 წლის განმავლობაში (2011-2017 წლები) საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის საშუალებით¹¹ ყოველწლიურად საშუალოდ 45, 7 მლნ. ტონა ტვირთი გადაიზიდება. ტვირთბრუნვის 40%-ზე მეტი საქართველოს რკინიგზაზე მოდის. ყოველწლიურად საქართველოში რკინიგზით თითქმის – 16,3 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა და დაახლოებით, 2,2 მილიონი მგზავრის გადაადგილდება ხდება¹².

საქართველოში „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“ წარმოადგენს საქართველოს ეროვნულ საზღვაო ორგანოს, რომელიც საერთაშორისო მოთხოვნების შესაბამისად, უზრუნველყოფს საზღვაო სფეროს ორგანიზაციული და სამართლებრივი ინსტრუმენტებით. საქართველოს „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“-ს უმთავრესი მიზანია: საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ზღვის გარემოს დაბინძურების პრევენცია, ზღვაზე ძებნისა და გადარჩენის ოპერაციების კოორდინაცია, საქართველოს ტერიტორიულ წყლებში გემების მოძრაობის მონიტორინგი, მეზღვაურთა მომზადებისა და სერტიფიცირების გამართული ფუნქციონირება, სტატისტიკური და სტრატეგიული მიმართულებების შემუშავება¹³.

საქართველოში შავი ზღვის სანაპიროზე ბათუმისა და ფოთის საზღვაო ნავსადგურები, ყულევის ნავთობტერმინალი და სუფსის საზღვაო ტერმინალი ფუნქციონირებს¹⁴. ბათუმის ნავსადგური გამოირჩევა მისი სტრატეგიული ადგილმდებარეობით. 2018 წლის მონაცემებით ბათუმის ნავსადგურის გემთბრუნვის წლიური მაჩვენებელი 584 ერთეული იყო, მშრალი ტვირთების ბრუნვამ 1189 ათასი ტონა შეადგინა, ნავთობის და ნავთობპროდუქტების ტვირთბრუნვამ – 1,0 მლნ. ტონა, ხოლო გადატვირ-

7 საქართველოს კანონი საქართველოს საჰაერო კოდექსი, მუხლი 2, თბილისი, 1996 წლის 29 ოქტომბერი. №462–II.

8 <http://www.economy.ge/?page=ecoleg&s=17> - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

9 http://ita.gov.ge/?page_id=36 – „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“;

10 საქართველოს მთავრობის დადგენილება №491, „საერთაშორისო და შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 18 ივნისის №407 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“, 2017 წლის 2 ნოემბერი.

11 საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი – არის ტრანსპორტი, რომელიც აკმაყოფილებს როგორც მოსახლეობის, ისე ეკონომიკის ყველა სფეროს მოთხოვნას ტვირთის გადაზიდვასა და მგზავრთა გადაყვანაზე. [წყარო: სტატისტიკური წელიწადი 2018, გვ. 196]. არსებობს სპეციალური ტრანსპორტი, მაგალითად, საბაგირო.

12 ბ.გიტოლენდია, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ევროპულ სისტემებთან ურთიერთდაკავშირებისა და ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი 2018, გვ.21.

13 http://mta.gov.ge/index.php?m=78&parent_id=74 – საქართველოში „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“.

14 http://mta.gov.ge/index.php?m=171&parent_id=53 – საქართველოს „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“.

თული კონტეინერების ტვირთტევადობა 90002 (TEU¹⁵) იყო. ბათუმის ნავსადგურს 11 ნავმისადგომი აქვს, აქედან – 9 ნავმისადგომი სხვადასხვა სახეობის ტვირთებს ემსახურება, ხოლო 2 ნავმისადგომი სამგზავროა და მისი გამტარუნარიანობა წელიწადში 180 000 მგზავრს შეადგენს¹⁶.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის მშენებლობას საფუძველი ჩაეყარა XIX საუკუნეში, მისი როგორც საზღვაო პორტის განვითარებაში უდიდესი როლი შეასრულა გამოჩენილმა ქართველმა საზოგადო მოღვაწემ ნიკო ნიკოლაძემ. ფოთის საზღვაო ნავსადგური თავისი ადგილმდებარეობის გამო „ევროპა-კავკასია-აზია“ (ტრასეკა) სატრანზიტო სატრანსპორტო ქსელის უმნიშვნელოვანესი სეგმენტია, რომელიც წარმოადგენს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთების გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ერთიანი სისტემის ნაწილს. ამჟამად პორტის მფლობელობაში არის ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი, რომელიც 14 ნავმისადგომისგან შედგება და 2650 მეტრი სიგრძისაა. პორტში ფუნქციონირებს ღია და დახურული სასაწყობო მეურნეობები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის გზები და სხვა ინფრასტრუქტურული დამხმარე ნაგებობები¹⁷.

საქართველოში „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო“ არის ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლება, რომელიც უზრუნველყოფს სამოქალაქო ავიაციის დარგის რეგულირებას, მუდმივ ზედამხედველობას, კონტროლსა და შესაბამის მომსახურებებს. სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო შეიქმნა 2011 წელს და მისი უმთავრესი მიზანია სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო ფუნქციონირება, რაც მიიღწევა სააგენტოს მიერ შესაბამისი წესების შემუშავების, გამოცემისა და მათ შესრულებაზე ზედამხედველობის გზით¹⁸. საქართველო 1994 წელს გახდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) სრულუფლებიანი წევრი, ხოლო 2005 წელს ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის წევრი (ECAC), რაც იმას ნიშნავს, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია ფუნქციონირებს საერთაშორისო სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის შესაბამისად¹⁹.

დღეისათვის საქართველოში ფუნქციონირებს სამი საერთაშორისო აეროპორტი (თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის) და ოთხი აეროდრომი (მესტიის (თამარ მეფის სახელობის), ამბროლაურის, თელავის „მიმინო“ და აეროდრომი „ნატახტარი“). 2018 წლის მონაცემებით საქართველოს აეროპორტები ჯამში 5 მლნ.-ზე მეტ მგზავრს მოემსახურა. კერძოდ, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი მოემსახურა 3,8 მლნ.-ზე მეტ მგზავრს, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი – 598 891 მგზავრს, ხოლო ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი – 61 7373 მგზავრს. წინა წლებთან შედარებით ქართულ აეროპორტებში მგზავრთა ნაკადი თითქმის გაორმაგებულია. 2018 წელს საქართველოს აეროპორტებში 24 536 სამგზავრო და სატვირთო რეისი განხორციელდა. გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობით ლიდერობდა სამი ავიაკომპანია: „Wizz Air“, „Turkish Airlines“ და ქართული ავიაკომპანია „Georgian Airways“-ი. მონაცემებით უცხოურ ავიაკომპანიებზე საქართველოს აეროპორტების გამოყენებით გადაყვანილი მგზავრების საერთო რაოდენობის 88% მოდიოდა, ხოლო ქართულ კომპანიაზე მხოლოდ -12%. აღსანიშნავია, ისიც რომ 2018 წლის მაჩვენებლებით საქართველო საერთაშორისო საავიაციო სტანდარტების დანერგვის და ზედამხედველობის თვალსაზრისით მსოფლიოში – ოცდამეათე, ევროპაში – მეათე, ხოლო რეგიონში – პირველ ადგილზეა.²⁰

15 TEU – საკონტეინერო გემების და საკონტეინერო ტერმინალების ტვირთტევადობის მახასიათებელი ერთეული. ერთი TEU აღნიშნავს სტანდარტული 20 ფუტი სიგრძის ISO საზღვაო კონტეინერის ტვირთტევადობას. [წყარო: სატრანსპორტო ლოჯისტიკა, (ავტორთა კოლექტივი: ბოლქვაძე ტ, ბოგველიშვილი ვ, გულბანი ნ, და სხვები), თბილისი, 2015, გვ. 118]

16 http://www.batumipor.com/ge/generaluri_direqtoris_mimartva/statistika/?280537729 – ბათუმის პორტი, სტატისტიკური მონაცემები

17 ბ.გიტოლენდია, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ სისტემებთან ურთიერთდაკავშირებისა და ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი 2018, გვ. 22.

18 <http://www.gcaa.ge/geo/goals.php> – სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

19 ბ.გიტოლენდია, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ სისტემებთან ურთიერთდაკავშირებისა და ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი 2018, გვ. 34.

20 <http://www.gcaa.ge/files/files/GCAA%20annual%20report%202018.pdf> – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2018 წლის საქმიანობის ანგარიში;

1.2. ტრანსპორტის სფერო ევროკავშირში

ევროპული ინტეგრაციის იდეა პირველად ჯერ კიდევ 1946 წელს დიდი ბრიტანეთის მაშინდელმა პერმიერ-მინისტრმა იუნსტონ ჩერჩილმა გააჟღერა, 1950 წელს კი ფრანგი პოლიტიკოსი ჟან მონე გამოვიდა ინიციატივით გაერთიანებულიყო დასავლეთ ევროპის ნახშირისა და ფოლადის საბადოები, რასაც მოჰყვა კიდევ კონკრეტული ნაბიჯები. „ევროპის ნახშირისა და ფოლადის გაერთიანება“, „ევროპის ეკონომიკური გაერთიანება“ და „ევრატომის“ აღმასრულებელი ორგანოები – კომისია (შემდგომში ევროპული კომისია) და საბჭო – ერთ ინსტიტუციურ სისტემაში ოფიციალურად გაერთიანდნენ 1967 წელს ბრიუსელის ხელშეკრულებით. მათ „ევროპული გართიანებები“ ეწოდათ, ხოლო 1992 წელის მაასტრიხტის ხელშეკრულების საფუძველზე – „ევროკავშირი“

დღეისათვის, ევროკავშირი 28 დემოკრატიული სახელმწიფოს უნიკალური პოლიტიკური და ეკონომიკური გაერთიანებაა, რომელიც მიზნად ისახავს მშვიდობის, კეთილდღეობისა და თავისუფლების უზრუნველყოფას თავისი 500 მილიონზე მეტი მოქალაქისთვის²¹.

ევროკავშირი წარმოადგენს ერთიან სივრცეს, რომელსაც საფუძვლად უდევს სხვადასხვა საერთაშორისო მნიშვნელობის შემდეგი ძირითადი ხელშეკრულებები: რომის ხელშეკრულება (საერთო ბაზრის შექმნის თაობაზე, 1957 წელი), შენგენის შეთანხმება (გადაადგილების თავისუფლების შესახებ, 1985 წელი), ერთიანი ევროპული აქტი (ევროპული პოლიტიკური თანამშრომლობის ინსტიტუციონალიზების შესახებ, 1986 წელი), მაასტრიხტის ხელშეკრულება (ევროგაერთიანებების ევროკავშირად გარდაქმნის შესახებ, 1992 წელი), ამსტერდამის ხელშეკრულება (ევროკავშირის მმართველი სისტემის „მოქნილობის“ გაზრდის შესახებ, 1997 წელი), ნიცის შეთანხმება (ევროკავშირის გაფართოების ახალი ტალღის ინსტიტუციური საფუძვლების მომზადების შესახებ, 2001 წელი) და ლისაბონის შეთანხმება (მიზნად ისახავდა გადაწყვეტილებების მიღების გაადვილებას ევროკავშირის დონეზე, 2009 წელი). ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ცხადია, რომ ევროპული საზოგადოება ეტაპობრივად ანხორციელებდა ერთიანი ევროპული სივრცის ფორმირებასა და სრულყოფას, რასაც ეფუძნება ევროკავშირის თითოეული წევრი ქვეყანა და რისკენაც მიისწრაფიან ევროკავშირის წევრობის მსურველი ქვეყნები, მათ შორის საქართველოც.

ევროკავშირის პოლიტიკა რთულია და მრავალმხრივი და მიმართულია ეკონომიკური, გეოგრაფიული, რეგიონული და პოლიტიკური ინტეგრაციისაკენ. ევროკავშირის ინტეგრაციის პოლიტიკის რესურსების დაახლოებით 22% განსაზღვრულია სწორედ სატრანსპორტო პროექტებში ინვესტირებისათვის, რაც ნათლად გვიჩვენებს, რომ თანამედროვე, ეფექტური სატრანსპორტო და სადისტრიბუციო სფეროში ეს უზარმაზარი შენატანი ეკონომიკური წარმატებისა და სოციალური განვითარების საფუძველს ქმნის²². ტრანსპორტი არის ევროკავშირის ეკონომიკის ერთ-ერთი სტრატეგიული სექტორი, რომელსაც პირდაპირი გავლენა აქვს ევროკავშირის მოქალაქეების ყოველდღიურ ცხოვრებაზე და უზრუნველყოფს მათ 11 მილიონი სამუშაო ადგილით²³.

ევროკავშირის პოლიტიკა ტრანსპორტის სფეროში მიმართულია შექმნას ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა, რისთვისაც ცალკეული რეგიონული პროგრამების მეშვეობით აქტიურად ახორციელებს ინვესტიციებს ეფექტური სატრანსპორტო ქსელების შექმნისა და არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განახლებისათვის. მაგალითად, პროგრამა „აღმოსავლეთ პარტნიორობა“ (EaP) ითვალისწინებს წევრი ქვეყნების სატრანსპორტო კავშირების განმტკიცებასა და ეკონომიკურ ზრდას. ევროკომისიამ და მსოფლიო ბანკმა ერთობლივად შეიმუშავეს ეროვნული სატრანსპორტო ქსელების ურთიერთდაკავშირების, ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ქსელის (trans-European transport network – TEN-T) შექმნის სტრატეგია. ის განკუთვნილია სომხეთისათვის, აზერბაიჯანისათვის, ბელარუსისათვის, საქართველოსთვის, მოდლოვისა და უკრაინისათვის და ითვალისწინებს ამ ქვეყნებში დაახლოებით 13 მილიარდი ევროს ინვესტიციის განხორციელებას, რის შედეგადაც 2050

21 <http://infocenter.gov.ge/euinfo-history/#1> – საქართველო და ევროკავშირი, საინფორმაციო ცენტრი

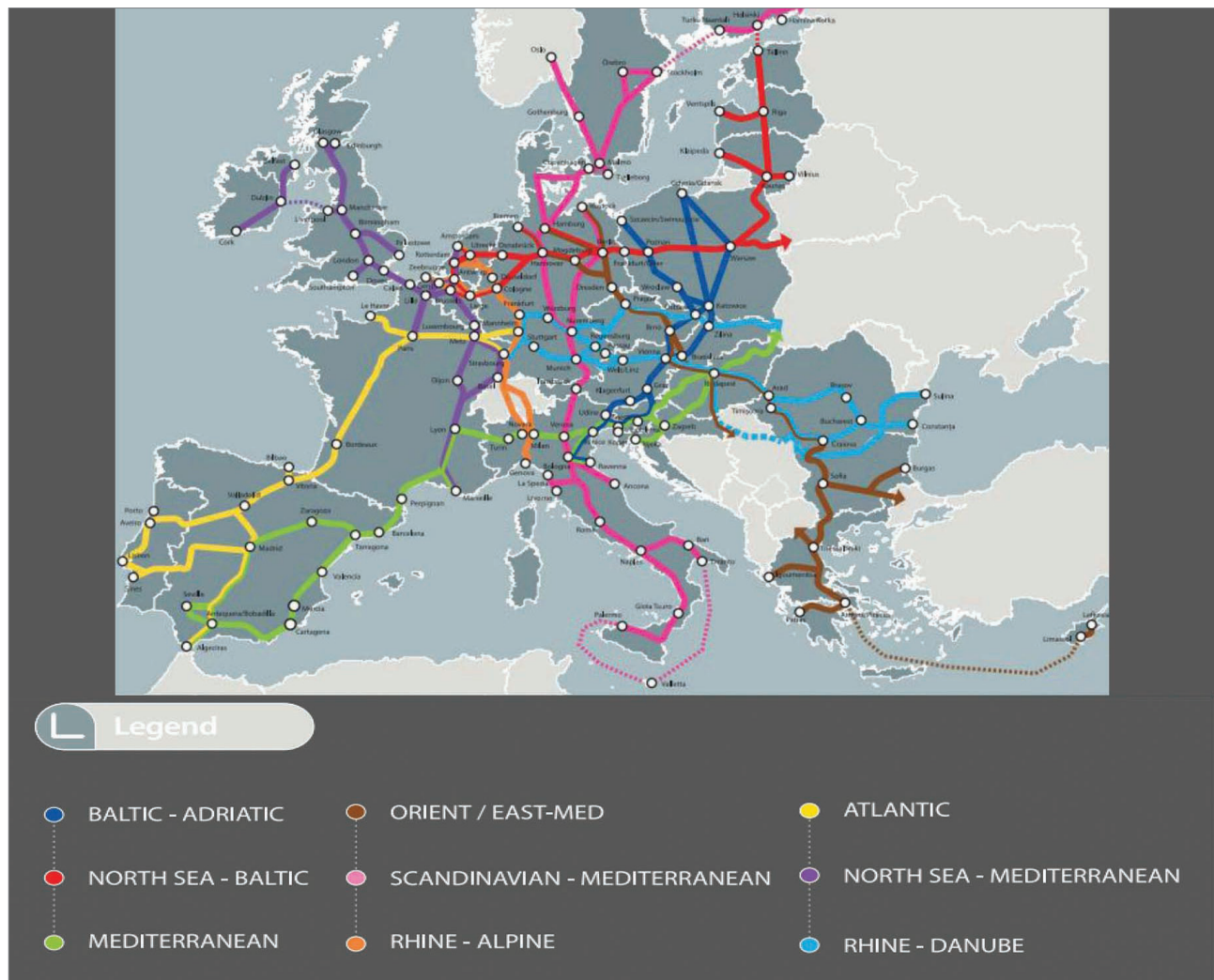
22 ევროკავშირი რეგიონალური პოლიტიკა, ძირითადი პრინციპების გამოყენება, ათვისებული გაკვეთილის გაზიარება, გამოცდილების გაცვლა. ევროკავშირის ოფიციალურ გამოცემათა ოფისი L-2985 ლუქსემბურგი DOI: 102776/33209, გვ. 7.

23 https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/lr_transport/lr_transport_en.pdf – Towards a successful transport sector in the EU: challenges to be addressed, Landscape Review, 2018.p.5.

წლისთვის აშენებული უნდა იყოს 4800 კილომეტრის სიგრძის გზა და რკინიგზა, 6 პორტი და 11 ლოჯისტიკის ცენტრი²⁴.

ევროკომისიის ინიციატივით 2014 წელს განხორციელდა ევროპის ცენტრალური სატრანსპორტო ქსელის შემადგენელი ცხრავე დერეფნის (ბალტიკა-ადრიატიკა; ჩრდილოეთის ზღვა-ბალტიკა; ხმელთაშუა ზღვა; შუა აღმოსავლეთი; სკანდინავია-ხმელთაშუა ზღვა; რაინი-ალპები; ატლანტიკა; ჩრდილოეთის ზღვა-ხმელთაშუა ზღვა; რაინი-დუნაი) დეტალური ანალიზი, რათა გამოვლენილიყო ის ძირითადი ვიწრო ადგილები და დასამატებელი კავშირები, რომლებიც განსაკუთრებით აფერხებდნენ ტრანს-სასაზღვრო სატრანსპორტო ნაკადებს (იხ. სურათი 2).

სურათი 2. ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ქსელი (TEN-T ქსელის წამყვანი სატრანსპორტო დერეფნები²⁵)



ამჟამად, ევროკავშირის 28 წევრი ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა აერთიანებს დაახლოებით 5 მლნ. კილომეტრი სიგრძის მყარ საფარიან გზას, 215 000 კილომეტრი სიგრძის სარკინიგზო ხაზებსა და 41, 000 კილომეტრი სიგრძის შიდა საწყალოსნო გზებს²⁶. თუმცა, მიუხედავად შედარებით გამართული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა, 2018 წლის კვლევებით, ევროპის ქვეყნებში არსებული ავტომობილების მზარდი რაოდენობა, ვიწრო გზები და რთული საგზაო ქსელები მაინც იწვევს დიდი ქალაქების გადატვირთულობას. ამ კუთხით პირველ ადგილზე მოსკოვი დგას, როგორც

24 https://eeas.europa.eu/delegations/georgia_ka – ევროკავშირის წარმომადგენლობა საქართველოში

25 <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html> – European Commission, TEN-T Core Network Corridors (Regulation (EU))

26 <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm> – Trans-European Transport Network (TEN-T)

ყველაზე გადატვირთული ქალაქი ევროპაში. თუმცა, ერთი წლის მანძილზე სატრანსპორტო საცობებში გატარებული დროის მიხედვით რომი პირველ ადგილზეა (254 საათი), მას მოსდევს დუბლინი (246 საათი, ლონდონი (227 საათი) და ა.შ.²⁷. აქედან გამომდინარე, ევროპული ქალაქები სულ უფრო ხშირად მიმართავენ ველოსიპედებს და საზოგადოებრივ ტრანსპორტს მეტროს სახით, როგორც მოსახერხებელ ალტერნატივას საცობებიდან თავის დასაღწევად.

აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირის ქვეყნების მოქალაქეების 71% მიიჩნევს, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი გაცილებით მოსახერხებელია, ვიდრე საკუთარი ავტომობილებით გადაადგილება, თუმცა მათი 64% საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ნაკლებად გამოყენების მიზეზად არასკმარის ხარისხს და ნაკლებ საიმედოობას ასახელებს. გასათვალისწინებელია ისიც, რომ კარგი სატრანსპორტო ქსელის არსებობა მნიშვნელოვან რესურსებს მოითხოვს. არსებული გათვლებით ევროკავშირის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება 2010-2030 წლებისთვის 1,5 ტრილიონი ევროს ღირებულების ინვესტიციას საჭიროებს სხვადასხვა მიმართულებით, მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალებებში, მოწყობილობებსა და დამხმარე ინფრასტრუქტურის შექმნა-განვითარებაში. TEN-T ქსელის დამთავრება კი 2020 წლისთვის 550 მილიარდ ევროს მოითხოვს, საიდანაც 215 მილიარდი ევრო გამოყოფილია ძირითადი სატრანსპორტო ქსელის ე.წ. ვიწრო ადგილების გაფართოებაზე²⁸. დღევანდელი სატრანსპორტო ქსელი ვითარდება, რათა გახდეს სტაბილური, ეფექტური და უსაფრთხო გადაადგილების საშუალება, რომელიც აფართოვებს ქსელს ყველა რეგიონში მისაღწევად.²⁹

27 INRIX, Global Traffic Scorecard, Research, Trevor Reed, February 2019, p.14.

28 *EC calculations based on TENtec Information System and the Impact Assessment accompanying the White Paper, SEC(2011) 358.*

29 ევროკავშირი რეგიონალური პოლიტიკა, ძირითადი პრინციპების გამოყენება, ათვისებული გაკვეთილის გაზიარება, გამოცდილების გაცვლა. ევროკავშირის ოფიციალურ გამოცემათა ოფისი L-2985 ლუქსემბურგი DOI: 102776/33209.

თავი 2. ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებები

ტრანსპორტის სფეროში ასოცირების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებების გასაანალიზებლად მნიშვნელოვანია იმ დოკუმენტების განხილვა, რომლებიც დეტალურად განმარტავენ ხელისუფლების მიერ აღებული ვალდებულებები:

- საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმება;
- ასოცირების ხელშეკრულების XXIV და XV-D დანართები;
- ასოცირების დღის წესრიგი 2014-2016;
- ასოცირების დღის წესრიგი 2017-2020;
- საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებისა და ასოცირების დღის წესრიგის განხორციელების 2014; 2015; 2016; 2017; 2018 წლების ეროვნული სამოქმედო გეგმები;
- ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ საქართველოსა და ევროკავშირისა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის შეთანხმება;

2.1. ასოცირების შესახებ შეთანხმება

ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთი მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებსა და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის წარმოადგენს ძირითად დოკუმენტს, რომელიც ფართო კონტექსტში ადგენს ურთიერთთანამშრომლობის სფეროებსა და საკითხებს. ასოცირების შესახებ შეთანხმების მე-6 კარის პირველი თავი განსაზღვრავს ტრანსპორტის სფეროში საქართველოსა და ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ურთიერთ-თანამშრომლობას:

- მდგრადი სატრანსპორტო სისტემების განვითარების ხელშეწყობა;
- ტრანსპორტის ეფექტიანი და უსაფრთხო მუშაობის ნახაზისება;
- სატრანსპორტო სისტემების ინტერმოდალურობა და ურთიერთთავსებადობა;
- საქართველოსა და ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ტერიტორიებს შორის ძირითადი სატრანსპორტო კავშირების გაძლიერება;

ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის ძირითადი საკითხები:

- მდგრადი ეროვნული სატრანსპორტო პოლიტიკის განვითარება, რომელიც მოიცავს ტრანსპორტის ყველა ტიპს;
- დარგობრივი სტრატეგიების განვითარება;
- ინფრასტრუქტურული პოლიტიკის გაძლიერება ტრანსპორტის სხვადასხვა ტიპებთან მიმართებაში;
- დაფინანსების პოლიტიკის განვითარება;
- შესაბამის საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაციებში გაწევრიანება და შეთანხმებებთან მიერთება;
- სამეცნიერო და ტექნიკური თანამშრომლობა;
- გონივრული სატრანსპორტო სისტემებისა და საინფორმაციო ტექნოლოგიები სგამოყენების ხელშეწყობა;

თანამშრომლობა ასევე მიზნად ისახავს:

- მგზავრთა და საქონლის გადაადგილების გაუმჯობესებას;
- სატრანსპორტო ნაკადების ზრდას;

თანამშრომლობა მოიცავს საზღვრის გადაკვეთის ხელშეწყობ ქმედებებს; ინფორმაციის გაცვლასა და ერთობლივ ქმედებებს რეგიონულ დონეზე (აღმოსავლეთ პარტნიორობის სატრანსპორტო პანელი, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (TRACECA), ბაქოს პროცესი³⁰ და სხვა სატრანსპორტო ინიციატივები).

2.2. ასოცირების ხელშეკრულების XXIV და XV-D დანართები

ასოცირების შეთანხმების XXIV და XV-D დანართებში დეტალურად არის აღწერილი ტრანსპორტის სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის მიმართულებები.

დანართი XXIV მოიცავს:

- საგზაო ტრანსპორტს;
- სარკინიგზო ტრანსპორტს;
- საჰაერო ტრანსპორტს;

ხოლო დანართი XV-D მოიცავს საზღვაო ტრანსპორტს.

თითოეული ტრანსპორტის ტიპისთვის განსაზღვრულია შემდეგი პირობები:

- ტექნიკური პირობები;
- უსაფრთხოების პირობები;
- სოციალური პირობები;
- ფისკალური პირობები;

ასოცირების შეთანხმების დანართებში დეტალურად არის მითითებული ევროკავშირის შესაბამისი დირექტივის ნომერი და სახელწოდება, რომელიც უნდა შესრულდეს წინასწარგანსაზღვრულ პერიოდში. აღნიშნული ვალდებულებები დაყოფილია როგორც ტრანსპორტის ტიპის, ისე პირობების ქრილში. თითოეული ვალდებულების შესასრულებლად მოცემულია ვადები, რომელთაც განვიხილავთ ყოველწლიური ეროვნული სამოქმედო გეგმებით ნაკისრი ვალდებულებების განხილვის დროს.

საგზაო ტრანსპორტი

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართი განსაზღვრავს საგზაო ტრანსპორტის მიმართულებით ურთიერთთანამშრომლობის ასპექტებს და მიუთითებს ევროკავშირში მოქმედ შესაბამის ნორმატიულ აქტებს (რეგულაციები, დირექტივები). დანართში კონკრეტულად არის მითითებული, როგორც ნორმატიული აქტის დასახელება და ნომერი, ისე კონკრეტული განსახორციელებელი მუხლები. (იხილეთ დანართი N1).

სარკინიგზო ტრანსპორტი

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართი განსაზღვრავს სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებით ურთიერთთანამშრომლობის ასპექტებს. ამავე დანართში მითითებულია ევროკავშირში მოქმედი რეგულაციები და დირექტივები (კონკრეტული მუხლების მითითებით). (იხილეთ დანართი N2).

საზღვაო ტრანსპორტი

ასოცირების შეთანხმების XV დანართის D თავი განსაზღვრავს საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთთანამშრომლობის მიმართულებებს და ნორმატიულ ბაზას (რეგულაციები, დირექტივები). (იხილეთ დანართი N3).

საჰაერო ტრანსპორტი

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართში საჰაერო ტრანსპორტთან მიმართებაში შესასრულებელი ვალდებულების ნაწილში გათვალისწინებულია „ერთი მხრივ, ევროკავშირსა და მის წევრ ქვეყნებს

30 TRACECA-ს დამხმარე პროცესია და მოწოდებულია ხელი შეუწყოს ევროკავშირსა და შავი/კასპიის ზღვისპირა ქვეყნებსა და მათ მეზობლებს შორის თანამშრომლობას.

შორის და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ "შეთანხმება" ³¹. მის დანართებში მოცემულია ავიაციის სფეროში ევროკავშირის შესაბამისი კანონმდებლობის სია და მისი დანერგვის ვადები.

შეთანხმება მოიცავს:

1) ეკონომიკურ დებულებებს:

- უფლებების მინიჭება;
- ნებართვა, ნებართვაზე უარის თქმა, გაუქმება, შეწყვეტა;
- ავიაგადამზიდველი კომპანიების შესაფერისობის, საკუთრების და კონტროლის მარეგულირებელი გადაწყვეტილებების ურთიერთალიარება;
- უფლებამოსილების შეზღუდვა;
- ინვესტიცია;
- კანონებთან და წესებთან შესაბამისობა;
- კონკურენტული გარემო;
- კომერციული შესაძლებლობები;
- საბაჟო გადასახადები და დაბეგვრა;
- მომხმარებლის მოსაკრებელი აეროპორტებისთვის, საავიაციო მოწყობილობებისა და მომსახურებისთვის;
- ფასწარმოქმნა;
- სტატისტიკა;

2) მარეგულირებელ თანამშრომლობას:

- საავიაციო უსაფრთხოება;
- საავიაციო უშიშროება;
- საჰაერო მოძრაობის მართვა;
- გარემო;
- მომხმარებლის დაცვა;
- დაჯავშნის კომპიუტერული სისტემები;
- სოციალური ასპექტები;

3) ინსტიტუციურ დებულებებს:

- ინტერპრეტაცია და ამოქმედება;
- ერთობლივი კომიტეტი;
- დავების გადაწყვეტა და არბიტრაჟი;
- უსაფრთხოების ზომები;
- სხვა შეთანხმებებთან დამოკიდებულება;
- შესწორებები;
- შეწყვეტა;
- სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში და გაეროს სამდივნოში რეგისტრაცია;
- დროებითი გამოყენება და ძალაში შესვლა;

ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმების მე-3 დანართში მითითებულია ის ნორმატიული დოკუმენტები, რომლებიც უნდა დაინერგოს ეტაპობრივად. საერთო ჯამში დაახლოებით 100 საერთაშორისო შეთანხმება, დირექტივა და რეგულაცია.

2.3. ასოცირების დღის წესრიგი 2014-2016

ასოცირების დღის წესრიგი გამომდინარეობს ასოცირების შეთანხმებიდან და მოიცავს იმ საკითხებს, რომლებიც განხილული არის მთავარ დოკუმენტში. 2014-2016 წლების ასოცირების დღის წესრიგი შესაძლებელია ბოლომდე ვერ მოიცავდეს ასოცირების დანართებში მითითებულ

31 შეთანხმებას ხელი მოეწერა 2010 წლის 2 დეკემბერს. რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2011 წლის 8 თებერვლის №4149-ის დადგენილებით

ყველა რეგულაციას, რადგან მათი ნაწილის შესრულება შესაძლებელია პირველ სამ წელიწადში განსაზღვრული არ იყოს.

ასოცირების დღის წესრიგში მითითებულია: „იმ ფაქტმა, რომ ასოცირების დღის წესრიგი ყურადღებას ამახვილებს პრიორიტეტების მხოლოდ შეზღუდულ რაოდენობაზე, გავლენა არ უნდა მოახდინოს პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმების, სხვა შესაბამისი შეთანხმებების თუ „აღმოსავლეთ პარტნიორობის“ მრავალმხრივი თანამშრომლობის ფარგლებში არსებული დიალოგის მასშტაბსა და მანდატზე. ასევე, არ უნდა შეზღუდოს ასოცირების შესახებ შეთანხმებით ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი ვაჭრობის სივრცით გათვალისწინებული ვალდებულებების შესრულება შეთანხმების ძალაში შესვლის შემდეგ თუ მისი დროებითი ამოქმედების პროცესში.“

ტრანსპორტის სფეროში 2014-2016 წლების ასოცირების დღის წესრიგი განსაზღვრავს ურთიერთ-თანამშრომლობის შემდეგ მიმართულებებს, ესენია:

- ევროკავშირის საავიაციო კანონმდებლობის იმპლემენტაციისათვის ძალისხმევის გაძლიერება საქართველო-ევროკავშირის ერთიანი საავიაციო სივრცის შეთანხმებიდან სრული სარგებლის მისაღებად;
- ღონისძიებები ავიაციის უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად;
- ძალისხმევა ციფრული ტაქოგრაფის³² სრულად განსახორციელებლად;
- ინფრასტრუქტურის განვითარება, კერძოდ, აღმოსავლეთ პარტნიორობის სატრანსპორტო ქსელის განვითარებისთვის პრიორიტეტული პროექტების იმპლემენტაციის გზით.

2.4. ასოცირების დღის წესრიგი 2017-2020

ასოცირების დღის წესრიგი 2017-2020 წარმოადგენს მისი წინამორბედი დღის წესრიგის (2014-2016) გაგრძელებასა და განვრცობას. დღის წესრიგით განისაზღვრა ურთიერთთანამშრომლობის ახალი პრიორიტეტები. წინა დოკუმენტისგან განსხვავებით 2017-2020 წლების დღის წესრიგში გამოყოფილია:

- 1) მოკლევადიანი პრიორიტეტები – პროგრესი მიღწეულ უნდა იქნას საშუალოდ ორი წლის განმავლობაში;
- 2) საშუალოვადიანი პრიორიტეტები – პროგრესი ნაჩვენები უნდა იყოს 2020 წლის დასასრულისათვის;

ასოცირების დღის წესრიგის საკვანძო პრიორიტეტებში გამოყოფილია ტრანსპორტის სფერო:

„ეკონომიკურად მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურის განვითარება, მათ შორის ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) ძირითადი ნაწილის განვითარების პროექტთა შემდგომი იმპლემენტაციის გზით.“

საშუალოვადიანი პრიორიტეტები

- ევროკავშირის საავიაციო კანონმდებლობის იმპლემენტაცია საქართველო-ევროკავშირის ერთიანი საავიაციო სივრცის შეთანხმებიდან სრული სარგებლის მისაღებად;
- ღონისძიებები სატრანსპორტო საშუალებათა უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად (საჰაერო, სახმელეთო, საზღვაო და სარკინიგზო);
- ინფრასტრუქტურის განვითარება, კერძოდ, ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) ძირითადი ნაწილის განვითარების მიზნით შემდგომი პროექტების მომზადებისა და იმპლემენტაციის დაწყება, 2016 წლის როტერდამის TEN-T დღეების მინისტერიალის შეხვედრის ფარგლებში მიღწეული შეთანხმების შესაბამისად.

ასოცირების დღის წესრიგი 2017-2020 ტრანსპორტის სფეროში მოკლევადიან პრიორიტეტებს არ განსაზღვრავს.

³² ტაქოგრაფი – ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების საკონტროლო მოწყობილობა

2.5. ეროვნული სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ყოველწლიური ღონისძიებები

საჰაერო ტრანსპორტი

საჰაერო ტრანსპორტის მიმართულებით გათვალისწინებული ღონისძიებები 2014-2018 წლებში საკმაოდ მოცულობითია და საერთო ჯამში 29 კომპონენტს (ნაწილი მეორდება წლების მიხედვით) მოიცავს. წლების მიხედვით გათვალისწინებული ღონისძიებები რაოდენობრივად შემდეგნაირად ნაწილდება:

2014 – 2015 წელი – 3 ღონისძიება – ძირითადად მოიცავს სამოქმედო გეგმების შემუშავებას

2016 წელი – 5 ღონისძიება. საკითხები:

- ავიაშემოწმების ლიცენზირება და სერთიფიცირება;
- სამოქალაქო ხომალდის საფრენოსნო შემადგენლობა;
- ფრენების შესრულებაზე წვდომა;
- საჰაერო სივრცის მოქნილად გამოყენება;
- ფრენების ოპერირება;

2017 წელი – 11 ღონისძიება. საკითხები:

- უბედური შემთხვევების დროს ავიაგადამზიდავის პასუხისმგებლობა;
- ავიაგადამზიდველებისთვის და ხომალდის ოპერატორებისთვის სადაზღვევო პირობები;
- გადაზიდვების წარმოების წესები;
- სამოქალაქო ხომალდის საფრენოსნო შემადგენლობა;
- საჰაერო სივრცის მოქნილად გამოყენება;
- ფრენების ოპერირება;
- თანამეგობრობის აეროპორტებში მომსახურების ბაზარზე დაშვება;
- ერთიანი ევროპული საჰაერო ცისათვის ფრენის წინა მზადების ფაზაში ფრენის გეგმები;
- სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების საკითხები;
- საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია;
- მობილური მუშაკების სამუშაო დროის ორგანიზება;

2018 წელი – 7 ღონისძიება. საკითხები:

- საჰაერო სივრცის მოქნილად გამოყენება (ნორმატიული აქტის შემუშავება/დამტკიცება);
- სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების საკითხები (ნორმატიული აქტის შემუშავება/დამტკიცება);
- ფრენების ოპერირება (ნორმატიული აქტის შემუშავება);
- სამოქალაქო ხომალდის საფრენოსნო შემადგენლობა (ნორმატიული აქტის შემუშავება/მიღება);
- თანამეგობრობის აეროპორტებში მომსახურების ბაზარზე დაშვება (ნორმატიული აქტის შემუშავება/დამტკიცება);
- საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია (ნორმატიული აქტის შემუშავება/დამტკიცება);
- მობილური მუშაკების სამუშაო დროის ორგანიზება (ნორმატიული აქტის შემუშავება/დამტკიცება);

2017-2018 წლებში გათვალისწინებული ღონისძიების თემატიკა იდენტურია. 2018 წელს გათვალისწინებულ ღონისძიებებში დაკონკრეტებულია ნორმატიული ბაზის შემუშავებისა და დამტკიცების საკითხები.

სარკინიგზო ტრანსპორტი

სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებით გათვალისწინებული ღონისძიებები 2014-2018 წლებში სხვა სახის ტრანსპორტთან მიმართებაში მოკრძალებულია და საერთო ჯამში 3 კომპონენტს მოიცავს. ღონისძიებები ამ მიმართულებით 2017-2018 წლების სამოქმედო გეგმებში გვხვდება.

სამზღვაო ტრანსპორტი

სამზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით გათვალისწინებული ღონისძიებები 2014-2018 წლებში ჯამში 9 კომპონენტს მოიცავს. ღონისძიებები ამ მიმართულებით 2016-2018 წლების სამოქმედო გეგმებში გვხვდება.

2016 წელი – 3 ღონისძიება. საკითხები:

- ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლი;
- გემების მოძრაობის მონიტორინგი და საინფორმაციო სისტემა;
- სამგზავრო გემების სტაბილურობის სპეციფიკური მოთხოვნები;

2017 წელი – 1 ღონისძიება – გემების უსაფრთხოების მართვა;

2018 წელი – 6 ღონისძიება. საკითხები:

- გემების მოძრაობის მონიტორინგი და საინფორმაციო სისტემა (ნორმატიული აქტის მიღება);
- გემების ბორტზე გაუმჯობესებული სამედიცინო მომსახურება;
- გემებისა და ნავსადგურების მონყობილობების უსაფრთხოების გაუმჯობესება;
- გემებზე ორგანოტინის (ქიმიური ნივთიერება) აკრძალვა;
- ზღვით მგზავრების გადაწყვენათა პასუხისმგებლობა უბედური შემთხვევის დროს;
- ნავსადგურების უსაფრთხოების გაძლიერება (ნორმატიული აქტის მიღება);

საგზაო ტრანსპორტი

საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულებით გათვალისწინებული ღონისძიებები 2014-2018 წლებში საკმაოდ მოცულობითია და საერთო ჯამში 28 კომპონენტს (ნაწილი მეორდება წლების მიხედვით) მოიცავს. წლების მიხედვით გათვალისწინებული ღონისძიებები რაოდენობრივად შემდეგნაირად ნაწილდება:

2015 წელი – 4 ღონისძიება. საკითხები:

- საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ მოხსენების მომზადება;
- სატრანსპორტო მენეჯერების მომზადებისთვის მოსამზადებელი პროცედურები;
- საავტომობილო გადაზიდვების ოპერატორის კვალიფიკაციის დადგენის მიზნით კანონპროექტის მომზადება;
- მართვის მონმობის თეორიული და პრაქტიკული გამოცდებისთვის ნორმატიული ბაზის მომზადება/დამტკიცება;

2016 წელი – 8 ღონისძიება. საკითხები:

- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ სოციალური კამპანია;
- საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ მოხსენების მომზადება;
- სატრანსპორტო მენეჯერების მომზადება;
- ზოგიერთი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის დამონტაჟების რეგულირება;
- ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისიანობის ტესტირება;
- ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვები მაქსიმალური განზომილებები და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვები მაქსიმალური წონა;
- გარკვეული სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების თავდაპირველი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების დანერგვა და რეგულირება;
- მოკლევადიანი ტრენინგები ევრორეგულაციების გაცნობის მიზნით;

2017 წელი – 8 ღონისძიება. საკითხები:

- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ სოციალური კამპანია;
- მართვის მონმობის პრაქტიკული გამოცდა (რეალურ გარემოში ჩატარება);
- ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისიანობის ტესტირება (ტექნიკური რეგლამენტის შემუშავების დაწყება);
- პრაქტიკული მომზადებისათვის საჭირო ტრენინგ-ცენტრის პროექტირება და მშენებლობის დაწყება (გარკვეული სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთათვის);
- სახიფათო ტვირთების შიდა სახმელეთო გადაზიდვა (ნორმატიული აქტის მომზადების დაწყება);

- სასწავლო პროგრამების შემუშავება და დამტკიცება (გარკვეული სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთათვის);
- სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვა (ნორმატიული აქტის/ცვლილების დამტკიცება);
- საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი მძღოლების და გადამზიდველების მიმართ შრომისა და დასვენების რეჟიმებზე მონიტორინგი;

2018 წელი – 8 ღონისძიება. საკითხები:

- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ სოციალური კამპანია;
- სახიფათო ტვირთების შიდა სახმელეთო გადაზიდვა (ნორმატიული აქტის/ცვლილების დამტკიცება);
- მძღოლთა პრაქტიკული მომზადებისათვის საჭირო ტრენინგ-ცენტრის პროექტირება;
- მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზება (ნორმატიული აქტის მოზადება/დამტკიცება);
- მართვის მოწმობის პრაქტიკული გამოცდა (რეალურ გარემოში ჩატარება);
- მართვის მოწმობების გაცემის რეგულაცია (კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია);
- საავტომობილო გადაზიდვების ოპერატორის კვალიფიკაციის დადგენის მიზნით კანონპროექტის შემუშავება/დამტკიცება;

თავი 3. ნაკისრი ვალდებულებების შესრულება (საგზაო ტრანსპორტი)

მოცემულ თავში განვიხილავთ ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს და მათი შესრულების ვადებსა და მდგომარეობას. აგრეთვე, განვიხილავთ, საქართველოს მთავრობის ყოველწლიურ ეროვნულ სამოქმედო გეგმას და გავაანალიზებთ საქართველოს კანონმდებლობაში განხორციელებულ ცვლილებებს.

წლების მიხედვით ნაკისრი ვალდებულებები დავაჯგუფეთ თემატიკის მიხედვით. რამდენიმე ვალდებულება ყოველ წელს მეორდება, ამდენად ისინი ერთად განვიხილეთ. საგზაო ტრანსპორტის სფეროში ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებაზე პასუხისმგებელ სახელმწიფო უწყებად განსაზღვრულია:

- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო;³³
- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო;³⁴
- სსიპ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“;³⁵
- სსიპ „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო“;³⁶
- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი;³⁷
- სსიპ „აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო – აკრედიტაციის ცენტრი“;³⁸

ჩამოთვლილი უწყებების დებულებების ანალიზის საფუძველზე შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ კონკრეტული ვალდებულებების შესრულებაზე პასუხისმგებელი უწყებები სწორად არიან განსაზღვრული. კვლევაში გაანალიზებულია როგორც უფლებამოსილებები, ასევე ამ უწყებების ყოველწლიური დაფინანსების მოცულობა.

3.1 ტექნიკური პირობები

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის თანახმად საქართველო იღებს ვალდებულებას განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობრივად დაუახლოვოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუმენტებს ტრანსპორტის სფეროში. ერთ-ერთ მთავარი საკითხია ამ სფეროში არსებული ტექნიკური პირობების დაკმაყოფილება.

ამ თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია საქართველოს კანონმდებლობის 3 დირექტივასთან დაახლოება:

- 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივა;
- 1992 წლის 10 თებერვლის საბჭოს 92/6/EC დირექტივა
- 1996 წლის 25 ივლისის საბჭოს 96/53/EC დირექტივა

3.1.1 გზისთვის ვარგისობის დასადგენად შესაბამისი ტესტირება

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივის დებულებებთან (ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობის ტესტების შესახებ) დაახლოება.

33 ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულება დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის 2016 წლის N70 დადგენილებით

34 შინაგან საქმეთა სამინისტროს დებულება დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის 2013 წლის N33 7 დადგენილებით

35 სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო დებულება დამტკიცებულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს 2011 წლის N1-1/584 ბრძანებით

36 შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს დებულება დამტკიცებულია შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის N24 ბრძანებით

37 საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დებულება დამტკიცებულია შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის N53 ბრძანებით

38 აკრედიტაციის ცენტრის დებულება დამტკიცებულია საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2010 წლის N1-1/330 ბრძანებით

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან:

- ორი წლის განმავლობაში ავტოტრანსპორტისა და სატვირთო მანქანებისთვის. შესაბამისად ვადა განსაზღვრულია 2016 წლის ჩათვლით.
- ოთხი წლის განმავლობაში სხვა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის. შესაბამისად ვადა განსაზღვრულია 2018 წლის ჩათვლით.

შესრულების მდგომარეობა: აღნიშნული ვალდებულება გვხვდება როგორც 2016 წლის, ასევე 2017 წლის სამოქმედო გეგმაში. 2016 წლის ღონისძიება შედარებით ზოგადია და დებულების განხორციელებას ისახავს მიზნად. 2017 წლის ღონისძიება კი კონკრეტულად არის გაწერილი: ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობის ტესტირების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 6 მაისის 2009/40/EC დირექტივას შესასრულებლად ტექნიკურ რეგლამენტზე მუშაობის დაწყება და საკონსულტაციო მომსახურების შესყიდვისთვის ინტერესთა გამოხატვა. ვალდებულების შესრულებაზე პასუხისმგებელი იყო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“. მთავრობის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიების თარიღი და შინაარსი შესაბამისობაშია ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან.

2016 წლის სამოქმედო გეგმის შესრულების შესახებ საქართველოს მთავრობის ანგარიშში მითითებულია, რომ 2016 წელს დირექტივის დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვისა და შესრულების მიზნით, სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“ მიერ შემუშავდა საქართველოს მთავრობის დადგენილების პროექტი „ტექნიკური რეგლამენტის „ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე“.

საქართველოს მთავრობამ 2017 წლის 1 დეკემბერს N510 დადგენილებით დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი – „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“. 2017-2018 წლების განმავლობაში დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში ერთი ცვლილება განხორციელდა.

საქართველოს ტექნიკური რეგლამენტების მიზნები შესაბამისობაშია ევრორეგულაციასთან:

- სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ერთიანი ორგანიზაციულ-ტექნიკური და ნორმატიული ბაზის ჩამოყალიბება;
- სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მათი ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია;
- საავტომობილო მიმოსვლისას მძღოლის, მგზავრისა და ქვეითის უსაფრთხოების, აგრეთვე საავტომობილო გზების, საგზაო ნაგებობებისა და ტვირთის დაცულობის გაუმჯობესება;
- სატრანსპორტო საშუალებების სრული ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში გამონაბოლქვის მინიმუმამდე შემცირება;

საქართველოში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტი განსაზღვრავს იმ სატრანსპორტო საშუალებების ჩამონათვალს, რომელთაც არ ეხება აღნიშნული რეგულაცია. გამონაკლისები შესაბამისობაშია ევრორეგულაციით დადგენილ გამონაკლისებთან.

ინსპექტირება უნდა მოიცავდეს მინიმუმ ქვემოთ ჩამოთვლილ ელემენტებს:

- სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია;
- სამუხრუჭო აღჭურვილობა;
- საჭით მართვის სისტემა;
- ხილვადობა;
- ფარები, შუქმარეკლები და ელექტრომონოზობილობა;
- ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება;
- შასი და მისი შემადგენლები;
- სხვა მონოზობილობები;
- უარყოფითი ზემოქმედება;
- დამატებითი ინსპექტირება მგზავრთა გადამყვან M₂, M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის;

ზემოჩამოთვლილი ელემენტები 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივის დებულებების იდენტურია.

„საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიხედვით საქართველოს ტერიტორიაზე ექსპლუატაციაში არსებული და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება ექვემდებარება პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს მიერ შესაბამის სფეროში აკრედიტებულ ინსპექტირების ცენტრებში. „რომლის ტერიტორია, შენობა-ნაგებობები, მოწყობილობა-დანადგარები, პროგრამული უზრუნველყოფა, პერსონალის კვალიფიკაცია, შესაბამისი დოკუმენტაცია და ტექნოლოგიური პროცესები აკმაყოფილებს „ტექნიკური რელამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №511 დადგენილებით განსაზღვრულ მოთხოვნებს და უზრუნველყოფს ინსპექტირების სამუშაოებისა და პროცედურების სრულად შესრულებას. ინსპექტირების ჩასატარებლად სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე (მფლობელი) დამოუკიდებლად ირჩევს ინსპექტირების ცენტრს სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ადგილისა და თავისი საცხოვრებელი ადგილის მიუხედავად.“

2018 წლის მონაცემებით საქართველოში 40 სუბიექტს ქონდა გავლილი აკრედიტაცია. ამდენად, ამ მომსახურების ერთი სუბიექტის ხელში მოქცევის რისკი არ არსებობს. ხაზგასასმელია, აგრეთვე, რომ ტექნიკური დათვალიერების საფასური კანონმდებლობით არის გათვალისწინებული და მისი ცვლილება ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრს არ შეუძლია. 2018 წლის 1 იანვრიდან 2018 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებარა M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 ,³⁹ O_4 ⁴⁰ კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა. 2018 წლის 1 ივლისიდან 2019 წლის 1 ივლისის ჩათვლით პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებარა იურიდიული პირის მფლობელობაში და სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული M_1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა.

2018 წლის 1 ოქტომბრიდან 2019 წლის 1 ოქტომბრის ჩათვლით პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებარა M_1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა ძრავის მუშა მოცულობა შეადგენს 3000 კუბურ სანტიმეტრს ან მეტს, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა.

2019 წლის პირველი იანვრიდან პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებარა ყველა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალება, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა. 2018 წლის 11 თვის მონაცემებით ტექნიკური ინსპექტირება დაახლოებით 130000 ავტომობილმა გაიარა, აქედან 40000 ავტომობილი უვარგისად იქნა მიჩნეული. დახარვეზებული ავტომობილების დაახლოებით 30 პროცენტი განმეორებით ინსპექტირებაზე არ მისულა. ეს ავტომობილები რეგულაციის მიღებამდე საქართველოში თავისუფლად გადაადგილდებოდნენ, წარმოადგენდნენ პოტენციურ საფრთხეს და უარყოფით ზეგავლენას ახდენდნენ ეკოლოგიაზე.

39 O_3 - მისაბმელები და ნახევრადმისაბმელები – ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ბუქსირებადი; 3,5 ტონიდან 10 ტონამდე.

40 O_4 – მისაბმელები და ნახევრადმისაბმელები – ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ბუქსირებადი; 10 ტონაზე ზემოთ.

„სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობის“ დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის N37 დადგენილებით განისაზღვრება ტესტირების პერიოდულობა (იხ. ცხრილი 1). აღნიშნულ დადგენილებაში 2 ცვლილება განხორციელდა.

ცხრილი 1. სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობა

ავტოსატრანსპორტო საშუალების კატეგორია		ინსპექტირების პერიოდულობა
M2; M3	8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე, მგზავრთა გადასაცვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ექვს თვეში ერთხელ
N2; N3	3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
O3; O4	3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები	ერთი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
M1	სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
M1	ტაქსები	ერთი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ექვს თვეში ერთხელ
N1	პიკაპი	ოთხი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ. გამოშვების თარიღიდან 8 წლის შემდეგ – ყოველ წელიწადს
N1	არაუმეტეს 3500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასისა და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტრაქტორების გარდა	ორი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
M1	არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, მგზავრთა გადასაცვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ოთხი წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ. გამოშვების თარიღიდან 8 წლის შემდეგ – ყოველ წელიწადს

2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივა განსაზღვრავს ტექნიკური ინსპექტირების პერიოდულობას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სახეობების მიხედვით. ამავე რეგლამენტში მითითებულია, რომ წევრ-ქვეყნებს უფლება აქვთ გააუმჯობესონ პერიოდულობის მაჩვენებელი (მაგალითად თუ ტექნიკური რეგლამენტი ითხოვს წელიწადში ერთხელ შემოწმებას, წევრ-ქვეყანას შეუძლია მოითხოვოს 6 თვეში ერთხელ შემოწმება).

საქართველოში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობა შესაბამისობაშია ევრორეგულაციასთან. ტაქსის და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის კომპონენტში უფრო მკაცრი

რეგულაციაა შემოღებული: ნაცვლად ყოველწლიური ინსპექტირებისა – ყოველ 6 თვეში ინსპექტირება მოითხოვება. ასევე, შედარებით გამკაცრებულია მოთხოვნა მსუბუქი ავტომობილის ინსპექტირებასთან დაკავშირებით: 8 წელს ზემოთ მანქანების ინსპექტირება ნაცვლად 2 წელიწადში ერთხელ – ყოველწლიურად მოითხოვება.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 118 მუხლი განსაზღვრავს საჯარიმო სანქციებს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის გარეშე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვისათვის.

„1. იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, – გამოიწვევს მძღოლის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით.

2. 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 მენარმის დაჯარიმებას 200 ლარის ოდენობით.“

ამ წესის დაცვის კონტროლს ახდენს საპატრულო პოლიცია, რომელმაც 2018 წლის განმავლობაში 118 მუხლის მოთხოვნების დარღვევის 14083 შემთხვევა დააფიქსირა. 2019 წლის 6 თვის მონაცემებით კი – 89173 დარღვევა დაფიქსირდა. აღნიშნული სტატისტიკა აჩვენებს, რომ რეგულაციის დარღვევისათვის დაწესებულია შესაბამისი სანქცია, რომელიც რეალურად მოქმედებს.

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა საქართველოს კანონმდებლობის 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივის დებულებებთან (ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობის ტესტების შესახებ) დაახლოებას, შესრულებულია.

3.1.2 ზოგიერთი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების დაყენება

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 1992 წლის 10 თებერვლის საბჭოს 92/6/EEC დირექტივის დებულებებთან (გაერთიანების ფარგლებში ზოგიერთი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის დამონტაჟებისა და გამოყენების შესახებ) დაახლოება

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით:

- საერთაშორისო გადაზიდვების ტრანსპორტის ყველა სახეობაზე ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ორი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2016 წლის ჩათვლით.
- პირველად დარეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ორი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2016 წლის ჩათვლით.
- ასოცირების შეთანხმების ძალაში შესვლის მომენტისთვის უკვე დარეგისტრირებული ეროვნული ტრანსპორტის ქსელში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისათვის, ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ექვსი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2020 წლის ჩათვლით.

შესრულების მდგომარეობა: საქართველოს მთავრობის სამოქმედო გეგმის მიხედვით. აღნიშნული ვალდებულება უნდა შესრულებულიყო 2016 წელს და მის შესრულებაზე პასუხისმგებელი იყო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“. მთავრობის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული საქმიანობის თარიღი და შინაარსი შესაბამისობაშია ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან.

დირექტივის დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვისა და შესრულების მიზნით, სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ შემუშავდა საქართველოს მთავრობის დადგენილების პროექტი „ტექნიკური რეგლამენტის „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებე-

ბებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ” დამტკიცების თაობაზე.“ აღნიშნული კანონპროექტი წარედგინა საქართველოს მთავრობას, რომელმაც 2017 წლის 16 აგვისტოს N400 დადგენილებით დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი – „გარკვეული კატეგორიის ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“. 2017-2018 წლების განმავლობაში დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში ორი ცვლილება განხორციელდა.

ტექნიკური რეგლამენტი განსაზღვრავს:

- გარკვეული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე გამოყენებისათვის მაქსიმალურ დასაშვებ სიჩქარეებს;
- სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების დაყენებისა და გამოყენების წესს;
- სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიებს, რომლებზეც სავალდებულოა ამ რეგლამენტის დებულებების გამოყენება;
- სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების დაყენებასა და გამოყენებაზე ზედამხედველობის განხორციელების წესს.

ევროკავშირისა და საქართველოს ტექნიკური რეგლამენტების მიზნები იდენტურია:

- საავტომობილო მიმოსვლისას მძღოლისა და მგზავრის უსაფრთხოებისა და ტვირთის დაცულობის გაუმჯობესება;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია;
- ძრავის ექსპლუატაციის ვადის გაზრდა;
- სანავის ხარჯისა და მუხრუჭების და საბურავების ცვეთის შემცირება;
- სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის ეკონომიკური მაჩვენებლების გაუმჯობესება;

ტექნიკური რეგლამენტის მე-5 მუხლი განსაზღვრავს სიჩქარის შემზღუდველ სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიების მიხედვით:

- M2 და M3⁴¹ კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებები – მაქსიმალური სიჩქარე 100 კილომეტრი საათში.
- N2 და N3⁴² კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები – მაქსიმალური სიჩქარე 90 კილომეტრი საათში.
- საქართველოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ და სპეციალურად სახიფათო ტვირთის გადაზიდვებისთვის განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებები – მაქსიმალური სიჩქარე 90 კილომეტრი საათში.

აღნიშნული რეგულაცია არ ვრცელდება საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს თავდაცვის ძალების, სამოქალაქო თავდაცვის ორგანოების, სახანძრო და სხვა გადაუდებელი დახმარების სამსახურების, ასევე შინაგან საქმეთა სამინისტროს ძალების სარგებლობაში არსებული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებზე, როდესაც გადაზიდვა ხორციელდება ამ სამსახურებზე დაკისრებული ამოცანების შესრულების ფარგლებში ან მათი კონტროლით.

სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობის დაყენება არ არის სავალდებულო იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებსაც ტექნიკურად არ შეუძლიათ განავითარონ მაღალი სიჩქარე. ასევე იმ საშუალებებზე, რომლებიც ურბანულ დასახლებებში გადაადგილებისთვის არის განკუთვნილი.

ამ რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულებაზე კონტროლს ახორციელებენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“ – თავიანთი უფლებამოსილების ფარგლებში. ამ დებულების მოთხოვნები 2017 წლის 31 დეკემბრიდან სავალდებულო გახდა საერთაშორისო გადაზიდვებში ჩართული და პირ-

41 M2-M3 – 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე, მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები.

42 N2-N3 – 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე, ტვირთის გადასაზიდვად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები.

ველად რეგისტრირებული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის. ქვეყნის შიდა გადაზიდვებში ჩართული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის (გარდა პირველად რეგისტრირებულისა) აღნიშნული მოთხოვნები ამოქმედდება 2020 წლის 1 სექტემბრიდან. უნდა აღინიშნოს, რომ ევროკავშირის შესაბამისი რეგულაციის შემოღების დროს, ასევე გათვალისწინებული იყო კონკრეტული ვადები ევროკავშირის წევრი ქვეყნებისთვის.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127¹ მუხლის მე-7 და მე-8 პუნქტები განსაზღვრავს საჯარიმო სანქციებს:

7. „საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა – გადაყვანისას „გარკვეული კატეგორიის ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების შეუსრულებლობა – გამოიწვევს დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით.

8. „საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განმახორციელებელი საწარმოს „გარკვეული კატეგორიის ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებში სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების მონტაჟისა და გამოყენების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების დარღვევით საქმიანობა – გამოიწვევს დაჯარიმებას 5000 ლარამდე.“

აღნიშნული საჯარიმო სანქციები 2019 წლის მარტში დაწესდა. შესაბამისად, 2018 წლის ჩათვლით დარღვევების შესახებ ინფორმაცია არ მოიპოვება.

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა საქართველოს კანონმდებლობის 92/6/EEC დირექტივასთან დაახლოებას, შესრულებულია, თუმცა 2018 წლის ჩათვლით საჯარიმო სანქციები დაწესებული არ იყო.

მნიშვნელოვანია არ მოხდეს 2020 წლის 1 სექტემბრის თარიღის შეცვლა. ამ თარიღის შემდეგ შესაძლებელია მონიტორინგის განხორციელება და გარკვევა, თუ რამდენად დადებით გავლენას იქონიებს აღნიშნული რეგულაცია ავტოსაგზაო შემთხვევების შემცირებაზე.

3.1.3 ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში მაქსიმალური განზომილებები და წონა

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 1996 წლის 25 ივლისის საბჭოს 96/53/EC დირექტივის დებულებებთან (რომელიც ეხება გაერთიანების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებებისათვის ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ განზომილებებს და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ წონას) დაახლოება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ორი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2016 წლის ჩათვლით.

შესრულების მდგომარეობა: აღნიშნული ვალდებულების შესრულება გათვალისწინებული იყო 2016 წლის სამოქმედო გეგმაში. 2016 წლის გეგმაში, ასევე გვხვდება განსახორციელებელი საქმიანობა – მოკლევადიანი ტრენინგების ორგანიზება ზემოთ მოყვანილი დირექტივის გასაცნობად. ვალდებულების შესრულებაზე პასუხისმგებელი იყო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“. მთავრობის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული საქმიანობის თარიღი და შინაარსი შესაბამისობაშია ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან.

დირექტივის დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვისა და შესრულებისათვის „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს“ მიერ შემუშავდა საქართველოს მთავრობის დადგენილება: „გარკვეული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე გამოყენებისათვის ნებადართული მაქსიმალური გაბარიტებისა და ნებადართული მაქსიმალური მასის განსაზღვრის შესახებ“ დამტკიცების თაობაზე“.

საქართველოს მთავრობამ 2017 წლის 11 აგვისტოს N393 დადგენილებით დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი – „გარკვეული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე გამოყენებისათვის

ნებადართული მაქსიმალური გაბარიტებისა და ნებადართული მაქსიმალური მასის განსაზღვრის შე-
სახეზ. 2017-2018 წლების განმავლობაში დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში სამი ცვლილება
განხორციელდა.

ეს რეგლამენტი განსაზღვრავს:

- გარკვეული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე გამოყენებისათვის ნებადარ-
თულ მაქსიმალურ გაბარიტებსა და ნებადართულ მაქსიმალურ მასებს, ასევე მათთან დაკავშირე-
ბულ სხვა მახასიათებლებს;
- სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიებს, რომლებზეც სავალდებულოა ამ რეგლამენტის
დებულებების გამოყენება;
- სატრანსპორტო საშუალებების გაბარიტული პარამეტრების გაზომვის წესს.

რეგლამენტის მიზანია:

- სატრანსპორტო საშუალებების მასასა და გაბარიტებთან დაკავშირებით ევროკავშირის ქვეყნებ-
ში მოქმედ სტანდარტებთან საქართველოს სტანდარტების ჰარმონიზაცია;
- საავტომობილო მიმოსვლისას მძღოლისა და მგზავრის უსაფრთხოების, აგრეთვე საავტომობი-
ლო გზების, საგზაო ნაგებობებისა და ტვირთის დაცულობის გაუმჯობესება;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინი-
მიზაცია'

ტექნიკური რეგლამენტების მიზნები შესაბამისობაშია ევრორეგულაციასთან.

ამ რეგლამენტის დებულებები გამოიყენება M2;M3; O;N2;N3; O₃;O₄ კატეგორიის ავტოსატრანსპორ-
ტო საშუალებებისთვის. შესაბამისად M1 (მსუბუქ ავტომობილები) კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო
საშუალებებზე რეგლამენტი არ ვრცელდება. ამ რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების
შესრულებაზე კონტროლს ახორციელებენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს და საქარ-
თველოს ფინანსთა სამინისტროს შესაბამისი ადმინისტრაციული ორგანოები თავიანთი უფლება-
მოთხოვნების ფარგლებში. დასაშვებია საქართველოს ტერიტორიაზე 2020 წლის 31 დეკემბრამდე იმ
ავტობუსების მოძრაობა, რომლებიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში 1996 წლის
17 სექტემბრამდე და რომელთა გაბარიტებიც აღემატება რეგლამენტის დანართით განსაზღვრულ
ნორმებს. ამ დადგენილების შესაბამისად რეგლამენტი ამოქმედდება 2017 წლის 31 დეკემბერიდან,
თუმცა საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 2 თებერვლის N52 დადგენილებით განხორციელებუ-
ლი ცვლილების შედეგად აღნიშნული რეგლამენტის მოქმედება შეჩერდა 2018 წლის 31 მაისამდე.
აღნიშნული გავრცელდება 2018 წლის 1 იანვრიდან წარმოქმნილ სამართლებრივ ურთიერთობებზე.

რეგლამენტით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალური გაბარიტები და
მასა, ასევე მათი თანმდევი სხვა პარამეტრები შესაბამისობაშია ევრორეგულაციასთან. საქართვე-
ლოში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტი დამატებით ითვალისწინებს ტრანსპორტის ქვესახეობებს
და მათ პარამეტრებს, რაც ნებადართულია ევროკავშირში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტით. მი-
ღებული ტექნიკური რეგლამენტის მოქმედების შეჩერების საჭიროება 2018 წლის 29 მაისამდე აჩვე-
ნებს, რომ რეგლამენტის ამოქმედებამდე სრულად ვერ იქნა გათვლილი მისი მოქმედების შედეგები.
საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 129¹ მუხლი განსაზღვრავს სა-
ჯარიმო სანქციებს:

“გზაზე იმ სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა, რომლის თითოეულ წამყვან ან არაწამყვან ლერძ-
ზე მაქსიმალური დატვირთვა ან/და რომლის ფაქტობრივი მასა ან/და მათი თანმდევი პარამეტრე-
ბი აღემატება საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით დადგენილ ზღვრულ მნიშვნელობებს
ან/და ფაქტობრივი მასა აღემატება ქარხანა-დამამზადებლის მიერ მოცემული სატრანსპორტო სა-
შუალებებისათვის დადგენილ სრულ მასას, – გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის ან/
და სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის დაჯარიმებას თითოეულ ზედმეტ ტონაზე 500 ლარის
ოდენობით (არასრულ ტონაზე ჯარიმა გამოიანგარიშება პროპორციულად).”

ამ წესის დაცვის კონტროლს ახდენს საპატრულო პოლიცია, რომელმაც 2018 წლის განმავლობაში
129¹ მუხლის მოთხოვნების დარღვევის 127 შემთხვევა დააფიქსირა. 2019 წლის 6 თვის მონაცემე-
ბით კი – არც ერთი დარღვევა არ დაფიქსირებულა, რაც კონტროლის მექანიზმის ეფექტურობას

კითხვის ნიშნის ქვეშ აყენებს. აღნიშნული სტატისტიკა აჩვენებს, რომ რეგულაციის დარღვევისათვის დაწესებულია შესაბამისი სანქცია, თუმცა აღსრულების ნაწილში არსებობს კითხვის ნიშნები.

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ 2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა საქართველოს კანონმდებლობის 1996 წლის 25 ივლისის საბჭოს 96/53/EC დირექტივის დებულებებთან (რომელიც ეხება გაერთიანების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებებისათვის ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ განზომილებებს და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ წონას) დაახლოებას, შესრულებულია, თუმცა კონტროლის განხორციელების ნაწილში არსებობს ხარვეზები.

3.2 უსაფრთხოების პირობები

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით საქართველო იღებს ვალდებულებას განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობრივად დაუახლოვოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუმენტებს ტრანსპორტის სფეროში. ერთ-ერთ მთავარ მიმართულებას წარმოადგენს ტრანსპორტის სფეროში არსებული უსაფრთხოების პირობების დაკმაყოფილება.

ამ თვალსაზრისით გათვალისწინებულია საქართველოს კანონმდებლობის ორ დირექტივასთან დაახლოება:

- 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივა
- 2008 წლის 24 სექტემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008/68/EC დირექტივა

3.2.1 მართვის მოწმობების აღებასთან დაკავშირებული პრაქტიკული და თეორიული საკითხები

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივა მართვის მოწმობების თაობაზე.

გამოიყენება ამ დირექტივის შემდეგი დებულებები:

- მართვის მოწმობების კატეგორიების შემოღება (მე-4 მუხლი)
- მართვის მოწმობის გაცემის პირობები (მე-5, მე-6 და მე-7 მუხლები)
- სატრანსპორტო საშუალების მართვის ტესტების მოთხოვნები (II და III დანართები)

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან 4 წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2018 წლის ჩათვლით.

შესრულების მდგომარეობა: საქართველოს მთავრობის ეროვნული სამოქმედო გეგმის მიხედვით აღნიშნული ვალდებულების შესასრულებლად საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს და სსიპ „საქართველოს შსს მომსახურების სააგენტოს“ მიერ უნდა მომზადებულიყო და დამტკიცებულიყო:

1) სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები თეორიული გამოცდის ჩატარების მარეგულირებელ ნორმატიულ აქტში შესაბამისი ცვლილების გატარების პროექტი;

2) სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდის ჩატარების მარეგულირებელ ნორმატიულ აქტში შესაბამისი ცვლილების გატარების პროექტი.

აღნიშნულ საკითხებს საქართველოში არეგულირებს საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2012 წლის 1 აგვისტოს N598 ბრძანება: „სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები გამოცდის ჩატარების, მართვის უფლების მინიჭების, გაუქმების, შეჩერებული, ჩამორთმეული ან შეწყვეტილი (გაუქმებული) მართვის უფლების აღდგენის, მართვის მოწმობის, ტრამვაის მართვის

მონმობისა და საერთაშორისო მართვის მონმობის გაცემის (მათ შორის შეცვლისა და აღდგენის) და გაუქმების, მართვის მონმობათა გაცემის რეესტრის წარმოების, აგრეთვე უცხო ქვეყნის მიერ გაცემული სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტის შეცვლისა და აღიარების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ.” 2014 წლიდან 2018 წლის ჩათვლით მინისტრის ბრძანებაში შევიდა 8 ცვლილება, რომელიც შესაბამისობაშია 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივასთან.

მართვის მონმობების კატეგორიების შემოღება (მე-4 მუხლი) ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის მე-4 მუხლით განსაზღვრულია მექანიკური საშუალებებისათვის მართვის მონმობების შემდეგი კატეგორიები: A, B, C, D და ქვეკატეგორიები: AM, A1, A2, B1, BE, C1, C1E, CE, D1, D1E და DE. შესაბამისად, საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 54-ე მუხლის მიხედვით განსაზღვრულია A, B, C, D, BE, CE, DE, T, S კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მართვის მონმობები, ხოლო ქვეკატეგორიებია: A1, B1, C1, D1, C1E და D1E, რაც შინაარსობრივად და დაწესებული ასაკობრივი ზღვრის თვალსაზრისით შესაბამისობაშია არსებულ დირექტივასთან. თუმცა, საქართველოში არ გაიცემა AM კატეგორიის მართვის მონმობა, რომელიც განკუთვნილია ორ ან სამთვიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომელთა მაქსიმალური კონსტრუქციული სიჩქარე არ აღემატება 45 კმ/სთ-ს, მართვის მონმობის მიღება შეიძლება 16 წლიდან.

– მართვის მონმობის გაცემის პირობები (მე-5, მე-6 და მე-7 მუხლები)
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის (მე-5, მე-6 და მე-7 მუხლები) მიხედვით მართვის მონმობაში უნდა იყოს ჩამოყალიბებული ის პირობები რომელთა შესაბამისადაც მძღოლს აქვს მინიჭებული მართვის უფლება, ასევე განსაზღვრული უნდა იყოს ფიზიკური შეზღუდვის მქონე პირებისათვის გარკვეული ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების, ან ადაპტირებული სატრანსპორტო საშუალებების მართვის უფლების მინიჭებისათვის გამოცდა უნარებსა და ქცევაში, ასევე განსაზღვრულია მართვის მონმობების ნამდვილობის შემოწმებისა და განახლების პირობები.

საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 30 ივნისის №335 ბრძანებით დარეგულირებულია საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 54-ე მუხლით განსაზღვრული კატეგორიების და ქვეკატეგორიების „სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები გამოცდის ჩატარების, მართვის უფლების მინიჭების, გაუქმების, შეჩერებული, ჩამორთმეული ან შეწყვეტილი (გაუქმებული) მართვის უფლების აღდგენის, მართვის მონმობის, ტრამვაის მართვის მონმობისა და საერთაშორისო მართვის მონმობის გაცემის (მათ შორის, შეცვლისა და აღდგენის) და გაუქმების, მართვის მონმობათა გაცემის რეესტრის წარმოების, აგრეთვე უცხო ქვეყნის მიერ გაცემული სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტის შეცვლისა და აღიარების წესი და პირობები“. აღნიშნული პროცესები ხორციელდება სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს კომპეტენციის ფარგლებში. შესაბამისად, სააგენტო თავის უფლებამოსილებას ახორციელებს საგამოცდო სამსახურების, გამომცდელებისა და სხვა უფლებამოსილი პირების მეშვეობით.

აღნიშნული ბრძანების 33-ე მუხლით დარეგულირებულია ასევე შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთათვის პრაქტიკული გამოცდის ორგანიზების საკითხები, რომლის მიხედვითაც შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირი შეიძლება დაიშვას მხოლოდ ადაპტირებული სატრანსპორტო საშუალების (მაგალითად, სიჩქარის ავტომატური გადაცემის კოლოფის მქონე ან დამატებითი სატერფულებით აღჭურვილი ავტომობილი ან სხვა) სამართავად. პრაქტიკული გამოცდის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები მოიცავს: ა) საგამოცდო ელემენტების დადგენილი წესით შესრულებას; ბ) ავტომობილის მართვასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესრულებას. ამავე ბრძანების IV, V, VI და VII თავებით დარეგულირებულია: მართვის უფლების მინიჭება, მართვის მონმობის გაცემა და მართვის მონმობათა გაცემის რეესტრის წარმოება, სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების შეჩერება და შეწყვეტა (გაუქმება), ჩამორთმეული უფლების აღდგენის, მართვის მონმობის შეცვლისა და დაკარგულის აღდგენის და დოკუმენტების დამზადების, შენახვისა და განადგურების წესები, რომლებიც შესაბამისობაშია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის მოთხოვნებთან.

– სატრანსპორტო საშუალების მართვის ტესტების მოთხოვნები (II და III დანართები)
ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის მე-2 და მე-3 დანართებით რეგულირდება მართვის მოწმობის გამოცდის ჩასაბარებლად არსებული მინიმალური მოთხოვნები და ფიზიკური და ფსიქიკური სიჯანსაღის მინიმალური სტანდარტი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის.

დანართი 2 -ის მიხედვით მართვის მოწმობის ალების მსურველი სუბიექტი აბარებს თეორიულ და უნარებისა და ქცევის გამოცდას. 1) თეორიული გამოცდა ტარდება შეკითხვების და სავარაუდო პასუხების ფორმატში, კითხვების შინაარსი და ფორმა შესაძლებელია ცალკეულმა ქვეყანამ საკუთარი შეხედულებისმებრ განსაზღვროს, თუმცა თეორიულმა გამოცდამ უნდა შეამოწმოს მართვის მოწმობის ალების მსურველის ცოდნა შემდეგი ჩამონათვალის გათვალისწინებით:

- **საგზაო მოძრაობის წესები** – მოიცავს საგზაო ნიშნებს, აღნიშვნებს, განსხვავების ზოლებს და სიჩქარის ლიმიტებს;
- **მძღოლი** – ფასდება საგზაო მოძრაობის მონაწილეებისადმი გამოჩენილი ყურადღებით, განსჯისა და გადაწყვეტილების მიღების უნარით, რეაქციით, ალკოჰოლის, ნარკოტიკებისა და სამკურნალო პრეპარატების შესაძლო ზეგავლენის შემოწმებით, გონებრივი შესაძლებლობის და დაღლილობის დონის განსაზღვრით;
- **გზა** – უსაფრთხო მანძილის დაცვა სატრანსპორტო საშუალებებს შორის, სამუხრუჭე მანძილის და დისტანციის დაჭერა განსხვავებულ კლიმატურ პირობებში, სხვადასხვა სირთულის გზიდან გამომდინარე მართვის რისკფაქტორების გათვალისწინება – განსაკუთრებით მაშინ, როცა ამ პირობების ცვლილება დამოკიდებულია ამინდსა და დღე – ღამის პერიოდზე.
- **სხვა საგზაო მოძრაობის მონაწილეები** – მოწმდება ის კონკრეტული რისკფაქტორები, რომლებიც დაკავშირებულია საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეთა ჩართულობასთან, მაგალითად, როგორიცაა: ბავშვები, ფეხით მოსიარულეები, ველოსიპედისტები და ადამიანები, რომელთა მობილურობა შეზღუდულია. აქვეა ჩამოთვლილი მძღოლის მხედველობის არესთან დაკავშირებული რისკები.
- **ზოგადი წესები და რეგულაციები** – ადმინისტრაციული დოკუმენტწარმოება, რომელიც ეხება სატრანსპორტო საშუალებების მართვას და ზოგადი წესები, რომლებიც განსაზღვრავს თუ როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი უბედური შემთხვევის დროს. სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ზომები, ტვირთის გადატანის და ადამიანების გადაყვანისას;
- **უსაფრთხოების წინასწარი ზომები სატრანსპორტო საშუალებიდან ჩამოსვლის დროს;**
- **მექანიკური ასპექტები საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად** – მართვის მოწმობის ალების მსურველებს უნდა შეეძლოთ განსაზღვრონ საფრთხის შექმნის რისკფაქტორები. მაგალითად: შეჩერების და დამუხრუჭების სისტემები, საბურავები, განათება და მიმართულების ინდიკატორები, გამოსაბოლქვი სისტემა, უსაფრთხოების ღვედები, მინის სანმენდები, ხმოვანი გამაფრთხილებელი მოწყობილობა, უსაფრთხოების ღვედები, თავის დასაღებები და ბავშვის სპეციალური საჯდომი აღჭურვილობა;
- **სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების მოწყობილობა** – დაკავშირებულია გარემოს დაცვასთან და სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების წესებთან. (ხმოვანი გამაფრთხილებელი მოწყობილობების შესაბამისი გამოყენება, სანვავის ზომიერი მოხმარება, დამაბინძურებელი გამონაბოლქვის შეზღუდვა და ა.შ.)

თეორიული გამოცდის გარდა მართვის მოწმობის ალების მსურველმა ევრორეგულაციების მიხედვით უნდა ჩააბარონ უნარებისა და ქცევის შეფასების გამოცდა, სადაც განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა სატრანსპორტო საშუალებას და მის აღჭურვილობას. კერძოდ, თუ მართვის გამოცდა ტარდება ავტომატური გადაცემის კოლოფის მქონე სატრანსპორტო საშუალებაზე ეს უნდა იყოს კიდევ ჩანერილი მართვის მოწმობაში და შესაბამისად, მძღოლი უნდა იღებდეს მხოლოდ ავტომატური გადაცემის კოლოფის მქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვის უფლებას. გარდა ამისა, აღნიშნული გამოცდით მოწმდება სატრანსპორტო საშუალების მომზადებისა და ტექნიკური შემოწმების უნარები საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

საქართველოში ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის მე-2 დანართის შესაბამისად საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 30 ივნისის ბრძანებით (№335) დარეგულირებულია მართვის მოწმობის გამოცდის ჩასაბარებელი მინიმალური მოთხოვნები. კერძოდ, აღნიშნული ბრძანების მე-3 თავის 21-ე მუხლით სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება შეიძლება მიენიჭოს პირს, რომელმაც წარმატებით ჩააბარა შესაბამისი მართვის უფლების მისაღები (თეორიული ან/და პრაქტიკული) გამოცდა. სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღებ გამოცდაზე პირი დაიშვება, თუ: მან გაიარა სათანადო მომზადება მძღოლთა მოსამზადებელ დაწესებულებაში (გარდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა), დადგენილი სტანდარტებისა და პროგრამების შესაბამისად გაიარა პროფესიული მომზადების კურსები, სათანადოდ აღჭურვილ მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მქონე საჯარო ან კერძო დაწესებულებაში და აკმაყოფილებს მოთხოვნილი კატეგორიის ან ქვეკატეგორიის მართვის უფლების მინიჭებისათვის კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს (მინიმალური ასაკი, მართვის უფლების შეჩერების, ჩამორთმევის ვადები და სხვ.).

აღნიშნული ბრძანების 26-ე მუხლით განსაზღვრულია მართვის მოწმობის აღებისათვის საჭირო თეორიული გამოცდის პირობები. სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები თეორიული გამოცდა ტარდება ელექტრონული ტესტირების მეთოდით, რომელიც ხორციელდება სპეციალური პროგრამით. თეორიული გამოცდისათვის დადგენილია საგამოცდო ტესტებზე (ბილეთები), სამუშაო დრო და გამოცდის წარმატებით ჩასაბარებლად საჭირო გამსვლელი ქულა. მძღოლობის კანდიდატის მიერ საგამოცდო ტესტებზე (ბილეთები) გაცემული პასუხების შეჯამება და გამოცდის შედეგის შეფასება ხდება სპეციალური პროგრამის მიერ. მძღოლობის კანდიდატის მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღებ თეორიულ გამოცდაზე პასუხგასაცემი ტესტის (ბილეთების) რაოდენობა, ელექტრონული ტესტირების დრო და თეორიულ გამოცდაზე დადებითი შეფასების მისაღებად საჭირო გამსვლელი ქულა განისაზღვრება მართვის მოწმობის კატეგორიების მიხედვით. მტკიცდება საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანებით. მართვის უფლების მისაღები თეორიული გამოცდა მოიცავს საკითხებს, რომლებიც დარეგულირებულია საქართველოს კანონით „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ (24 დეკემბერი 2013 წ. N1830-რს). აღნიშნული კანონით რეგულირდება საქართველოს ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის ორგანიზებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სამართლებრივი საფუძვლები; საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულებები; სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოების უფლება-მოვალეობები; საგზაო მოძრაობის წესები და პირობები საგზაო ნიშნები და საგზაო მონიშვნები; საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უფლება-მოვალეობები; სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მინიჭებისა და სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ზოგადი მოთხოვნები. შესაბამისად, მართვის მოწმობის მიღებას უნდა გააჩნდეს ცოდნა: გზებზე მოძრაობის წესების, მოძრაობის უსაფრთხოების საფუძვლების, მძღოლის მუშაობის ხანგრძლივობისა და დასვენების რეჟიმით გათვალისწინებული მოთხოვნების, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს მძღოლის მოქმედების წესის, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა შედეგად დაზარალებულთათვის პირველადი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენის მეთოდების შესახებ. ყოველივე ჩამოთვლილი შესაბამისობაშია ევრორეგულაციებთან. ევრორეგულაციის მე-2 დანართის მიხედვით თეორიული გამოცდისათვის განკუთვნილი დრო უნდა იყოს მინიმუმ 25 წუთი. საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 30 ივნისის ბრძანების (№335) 28-ე მუხლით თეორიული გამოცდის დროდ განსაზღვრულია 30 წუთი.

მართვის უფლების მიღების მსურველი, გარდა თეორიული გამოცდისა, აბარებს პრაქტიკულ გამოცდასაც. საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 30 ივნისის №335-ე ბრძანების 32-ე მუხლით რეგულირდება მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდის საორგანიზაციო საკითხები. აღნიშნული გამოცდის მიზანია მძღოლობის კანდიდატის მართვის უნარ-ჩვევების გამოვლენა და თეორიული ცოდნის პრაქტიკაში გამოყენების ეფექტურობის შემოწმება. პრაქტიკული გამოცდის საკვალიფიკაციო მოთხოვნებია: ა) საგამოცდოდ დათქმული ელემენტების დადგენილი წესით შესრულება; ბ) ავტომობილის მართვასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესრულება. თითოეული კატეგორიისა და ქვეკატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღები პრაქტიკული გამოცდისათვის დადგენილია კონკრეტული საკვალიფიკაციო მოთხოვნები, რომლებიც შესაბამისობაშია დანართი 2-ს მოთხოვნებთან. ამავე ბრძანების 33-ე მუხლით დარეგუ-

ლირებულია შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთათვის პრაქტიკული გამოცდის ჩაბარებისა და ორგანიზების საკითხიც.

მე-3 დანართით განსაზღვრულია ფიზიკური და ფსიქიკური ჯანმრთელობის მინიმალური სტანდარტი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის.

აღნიშნული დანართის მოთხოვნებზე დაყრდნობი მძღოლები დაყოფილია ორ ჯგუფად:

1. ჯგუფი 1: A, A1, A2, AM, B, B1 და BE კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები.
2. ჯგუფი 2: C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 და D1E კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები

პირველი ჯგუფის მძღოლებმა უნდა გაიარონ სამედიცინო შემოწმება, თუ ამის აუცილებლობა სახეზეა, მართვის მოწმობის აღებამდე გამოცდების მიმდინარეობის პროცესში, ხოლო მეორე ჯგუფს მიკუთვნებულმა მძღოლებმა უნდა გაიარონ სამედიცინო შემოწმება მანამდე, სანამ მართვის მოწმობა პირველად გაიცემა მათზე, ხოლო შემდეგ, მართვის მოწმობის განახლების დროს მძღოლები შემოწმდებიან მათი საცხოვრებელ ადგილზე წევრ სახელმწიფოში, ეროვნული რეგულაციების მიხედვით.

სამედიცინო თვალსაზრისით მოწმდება:

- მხედველობა;
- სმენადობა;
- მოტორული ფუნქციები;
- გულ-სისხლძარღვთა სისტემა;
- შაქრის დიაბეტი;
- ნევროლოგიური დაავადებები;
- ფსიქიკური აშლილობა;
- ალკოჰოლიზმი;
- ნარკოტიკებისადმი და სამკურნალო პრეპარატებისადმი დამოკიდებულება;
- თირკმლის ფუნქცია;

საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 30 ივნისის №335-ე ბრძანების 24-ე მუხლის შესაბამისად, მართვის უფლების მისაღებ გამოცდაზე დასაშვებად მძღოლობის კანდიდატმა საგამოცდო სამსახურში სხვადასხვა დოკუმენტებთან ერთად უნდა წარადგინოს: ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობა (ფორმა IV 100/ა). ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობა საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრულია, როგორც „უფლებამოსილი პირის მიერ გაცემული, დაინტერესებული პირის ჯანმრთელობის მდგომარეობის სატრანსპორტო საშუალების მართვისათვის საჭირო ჯანმრთელობის მდგომარეობის მოთხოვნებისადმი შესაბამისობის ამსახველი ცნობა (ფორმა №IV-100/ა)“. ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობა არ მიიღება, თუ მისი გაცემიდან სააგენტოში წარდგენამდე გასულია 180 კალენდარული დღე. ამავე ბრძანების 33-ე მუხლის პირველი პუნქტი განსაზღვრავს შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირების დაშვების საკითხს გამოცდაზე. კერძოდ, შშმ პირი შეიძლება დაიშვას გამოცდაზე მხოლოდ ავტომატური გადაცემის კოლოფის მქონე ადაპტირებული სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღებად – ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობაში ასახული ექიმ-სპეციალისტის შესაბამისი რეკომენდაციის საფუძველზე. ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობა (ფორმა №IV-100/ა) გაიცემა საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის 2013 წლის 3 დეკემბერის №01-42/ნ ბრძანების საფუძველზე.

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივის IV-ე დანართის შესაბამისად განსაზღვრული უნდა იყოს მინიმალური სტანდარტები იმ პირებისათვის, რომლებიც აბარებენ პრაქტიკულ გამოცდას სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღებად, გამოცდის პროცესი უნდა მოიცავდეს როგორც თეორიულ, ისე პრაქტიკულ ელემენტებს და მაქსიმალურად ეფუძნებოდეს კომპიუტერულ შეფასებას, სადაც ეს შესაძლებელია.

2014 წლის 21 ოქტომბერს დამტკიცდა საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის №814 ბრძანება „სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები თეორიული გამოცდის საგამოცდო ტესტების (ბილეთები) შესახებ“. დაიწყო საერთაშორისო მართვის მოწმობის ახალი ნიმუშის და ახალი TT სერიის შიდა ტრანზიტული სანომრე ნიშნის გაცემა. 2014 წლის 15 დეკემბრიდან კი – მართვის მოწმობის მისაღები თეორიული გამოცდების ჩაბარება თეორიული გამოცდის ახალი ტესტებით, სადაც ახალ ელექტრონულ (3D) ბილეთებში გამოყენებული იქნა სიტუაციის აღმწერი ისეთი ვიდეორგოლები, რითაც კანდიდატს სიტუაციის უკეთესად აღქმისა და გაანალიზების საშუალება მიეცა. ტესტებში გამოყენებულია საქართველოს ავტომაგისტრალებისა და ქუჩების ფოტო-ვიდეომასალა. საგამოცდო საკითხები მომზადდა ქართულ, ოსურ, აფხაზურ, ინგლისურ, რუსულ, აზერბაიჯანულ, თურქულ და სომხურ ენებზე⁴³.

სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები თეორიული გამოცდის ჩატარების მარეგულირებელ ნორმატიულ აქტში მორიგი ცვლილება გატარდა 2018 წელს, კერძოდ, საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის 31 აგვისტოს #96 ბრძანებით განხორციელდა ცვლილება შინაგან საქმეთა მინისტრის 2014 წლის 21 ოქტომბრის №814 ბრძანებაში „სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის უფლების მისაღები თეორიული გამოცდის საგამოცდო ტესტების (ბილეთები) შესახებ“. აღნიშნული ცვლილებით თეორიული გამოცდის საგამოცდო ტესტებს დაემატა ეკო-მართვის საგამოცდო ტესტები (ბილეთები) თავისი პასუხებით. ბრძანება ძალაში შევიდა 2018 წლის 30 სექტემბრიდან. ამასთან, 2019 წლიდან დაგეგმილია ცვლილებები მართვის მოწმობის მისაღები პრაქტიკული გამოცდის რეალურ საგზაო მოძრაობაში ჩატარებასთან დაკავშირებით. კერძოდ, მართვის მოწმობის პრაქტიკული გამოცდა ჩატარდება ორ ეტაპად, როგორც რეალურ საგზაო მოძრაობის პირობებში, ისე დახურულ საგამოცდო მოედანზე. პირი რომელიც პირველ ეტაპზე დახურულ საგამოცდო მოედანზე წარმატებით ჩააბარებს გამოცდას დაშვებული იქნება მეორე ეტაპზე, სადაც მოუწევს გამოცდის ჩაბარება რეალურ საგზაო მოძრაობის პირობებში შსს-ს მიერ წინასწარ დამტკიცებულ მარშრუტებზე. საკანონმდებლო ცვლილებების ინიციატორია საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო. მომზადებულია ცვლილებათა პაკეტი, რომელიც წარდგენილია საქართველოს პარლამენტში და გადის შესაბამის პროცედურებს. მოსალოდნელია, რომ აღნიშნული ცვლილება შეამცირებს სათანადოდ მოუმზადებელი მძღოლებისათვის მართვის მოწმობის გაცემის რისკს და ხელს შეუწყობს საქართველოში ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობის შემცირებას.

საქართველოში 2017 წელს გაცემული იყო 59 017 მართვის მოწმობა, ხოლო აღნიშნული ცვლილების ძალაში შესვლის შემდეგ (2018 წლის 30 სექტემბერი), სამ თვეში, ქვეყანაში გაიცა 11 66 7 მართვის მოწმობა, თუმცა ჯამში 2018 წელს გაცემულმა მართვის მოწმობების რიცხვმა მიაღწია 49 121-ს, რაც 9896 ერთეულით ნაკლებია 2017 წელს გაცემულ რაოდენობაზე. 2019 წლის მაისის ჩათვლით კი ქვეყანაში გაიცა მხოლოდ 12 939 მართვის მოწმობა, რაც გვავარაუდებინებს, რომ მართვის უფლების მისაღები თეორიულ საგამოცდო ტესტებში (ბილეთები) განხორციელებულმა ცვლილებამ გაზარდა ობიექტურობის ხარისხი, რაც ხელს შეუწყობს უფრო მეტი კვალიფიკაციის მქონე მძღოლის არსებობას ქვეყანაში⁴⁴.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 121 და 121¹ მუხლები განსაზღვრავს საჯარიმო სანქციებს:

1. „სატრანსპორტო საშუალების მართვა პირის მიერ, რომელსაც არ აქვს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება ან ეს უფლება შეჩერებული აქვს სხვა დარღვევისათვის, – გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირის დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით.
2. სატრანსპორტო საშუალების სამართავად გადაცემა არასრულწლოვნისათვის (გარდა იმ პირისა, რომელსაც მინიჭებული აქვს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება) ან იმ პირისათვის, რომელსაც არ აქვს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება ან ეს უფლება შეჩერებული აქვს სხვა დარღვევისათვის, – გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის/მესაკუთრის დაჯარიმებას 700 ლარის ოდენობით.

43 <https://www.sa.gov.ge/d/normativeacts>

44 <https://info.police.ge/page?id=110>- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

3. პირველი ან/და მე-2 ნაწილით გათვალისწინებული სამართალდარღვევა, რომელსაც მოჰყვა სატრანსპორტო საშუალების, ტვირთის, გზის, საგზაო თუ სხვა ნაგებობის, სხვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება, – გამოიწვევს დაჯარიმებას 1000 ლარის ოდენობით.
4. სამართალდარღვევის განმეორებით ჩადენა 1 წლის განმავლობაში – გამოიწვევს დაჯარიმებას 1500 ლარის ოდენობით ან ადმინისტრაციულ პატიმრობას 15 დღემდე ვადით.

სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ სხვისი მართვის უფლებით (მართვის მოწმობით) სარგებლობის მიზნით პოლიციის უფლებამოსილი პირისათვის ცრუ ინფორმაციის მიწოდება ან ადრე დაკარგული ან დაზიანებული და მის სანაცვლოდ გაცემული სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის მოწმობებით ერთდროულად სარგებლობა ან გაუქმებული სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობით უკანონოდ სარგებლობა ან/და პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურების შესახებ უფლებამოსილი ორგანოსათვის ცრუ ინფორმაციის მიწოდება სანაცვლო სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობის მიღების მიზნით – გამოიწვევს დაჯარიმებას 150 ლარის ოდენობით.“

ამ წესის დაცვის კონტროლს ახდენს საპატრულო პოლიცია, რომელმაც 2018 წლის განმავლობაში 121 და 121¹ მუხლის მოთხოვნების დარღვევის 24238 შემთხვევა დააფიქსირა. 2019 წლის 6 თვის მონაცემებით კი – 14824. აღნიშნული სტატისტიკა აჩვენებს, რომ რეგულაციის დარღვევისათვის დაწესებულია შესაბამისი სანქცია, რომელიც რეალურად სრულდება.

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ 2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც ეხებოდა მართვის მოწმობების გაცემასთან დაკავშირებული საქართველოს კანონმდებლობის 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივასთან დაახლოებას შესრულებულია.

3.2.2 სატრანსპორტო საშუალებებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა

ვალდებულება: სახიფათო ტვირთების შიდა სახმელეთო გადაზიდვის შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის 2008/68/EC დირექტივასთან საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით ამ დირექტივის დებულებები:

- საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან სამი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2017 წლის ჩათვლით;
- შიდა გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ხუთი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2019 წლის ჩათვლით.⁴⁵

შესრულების მდგომარეობა: აღნიშნული ვალდებულების შესრულებისათვის დაგეგმილი საქმიანობა გეხვედბა საქართველოს მთავრობის როგორც 2017 წლის, ისე 2018 წლის სამოქმედო გეგმაში. ორივე წლის გეგმაში საქმიანობა იდენტიფურია, რაც იმას ნიშნავს, რომ 2017 წელს დაგეგმილი არ შესრულებულა. 2018 წლის განმავლობაში აღნიშნულის შესასრულებლად მომზადდა მთავრობის დადგენილების პროექტი ტექნიკური რეგლამენტის – „სატრანსპორტო საშუალებებით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის წესის“ დამტკიცების თაობაზე, თუმცა მისი დამტკიცება 2018 წლის განმავლობაში არ მომხდარა.

რეგულაციის მიზანია:

- „სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირებისას მძღოლის, მგზავრისა და ქვეითის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, აგრეთვე, საავტომობილო გზების, საგზაო ნაგებობებისა და ტვირთის დაცულობის გაუმჯობესება;

45 წარმოდგენილი ანგარიში მოიცავს 2014-2018 წლებში ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების ანალიზს

- სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირებისას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, საგანგებო სიტუაციების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის პრევენცია“

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ 2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა სახიფათო ტვირთების შიდა სახმელეთო გადაზიდვის შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის 2008/68/EC დირექტივასთან საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოებას შესრულებული არ არის.⁴⁶

3.3 სოციალური პირობები

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის თანახმად საქართველო იღებს ვალდებულებას განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობრივად დაუახლოვოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუმენტებს ტრანსპორტის სფეროში. ერთ-ერთ მთავარ მიმართულებას წარმოადგენს აღნიშნულ სფეროში არსებული სოციალური პირობების დაკმაყოფილება.

ამ მიმართულებით გათვალისწინებულია საქართველოს კანონმდებლობის 6 დირექტივასთან დაახლოება:

- 2002 წლის 11 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2002/15/EC;
- 1985 წლის 20 დეკემბრის საბჭოს (EEC) N 3821/85 რეგულაცია;
- 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N1071/2009 რეგულაცია;
- 2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2003/59/EC;
- 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N561/2006 რეგულაცია;
- 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/22/EC დირექტივა;

3.3.1 მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზება

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 2002 წლის 11 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს №2002/15/EC დირექტივასთან (მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ) დაახლოება

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით ამ დირექტივის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ოთხი წლის ვადაში. ვადა განსაზღვრულია 2018 წლის ჩათვლით

შესრულების მდგომარეობა: აღნიშნული ვალდებულების შესასრულებლად დაგეგმილი საქმიანობა გვხვდება საქართველოს მთავრობის 2018 წლის სამოქმედო გეგმაში და მის შესრულებაზე პასუხისმგებელი იყო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“. მთავრობის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული საქმიანობის თარიღი და შინაარსი შესაბამისობაშია ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან.

2002 წლის 11 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს №2002/15/EC დირექტივა ითვალისწინებს მოძრავ საგზაო ტრანსპორტის მძღოლების სამუშაო დროის რეგულირებას. აღნიშნული დირექტივით გათვალისწინებული შემდეგი საკითხებია:

- სამუშაო პერიოდი კვირის განმავლობაში;
- შესვენებისა და დასვენების ხანგრძლივობა;

⁴⁶ წარმოდგენილი ნაშრომი მოიცავს 2014-2018 წლებში ვალდებულებების შესრულების მონიტორინგს. შესაბამისად, იგი არ მოიცავს 2018 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ განხორციელებულ საქმიანობებს. ინფორმაციის სახით: 2019 წლის 15 თებერვალს საქართველოს მთავრობამ დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი, რომელიც ვალდებულების დაგვიანებით შესრულებას ადასტურებს.

- ღამის პერიოდში მუშაობა;
- ინფორმაციის მიწოდებისა და ჩანიშვნების ვალდებულება;
- სანქციები;

შესრულების მდგომარეობა: საქართველოს მთავრობამ 2013 წლის 31 დეკემბერს N407 დადგენილებით დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები“.

წინამდებარე რეგლამენტის დებულებები ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე ყველა საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლაზე, რომელიც ხორციელდება საქართველოს ან AETR47-ს ხელშემკვერელი ნებისმიერი ქვეყნის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებით. რეგლამენტის მთავარი მიზანია ავტოსატრანსპორტო საშუალებით საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის პროცესში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების, ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის აუცილებელი პირობების უზრუნველყოფა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირება.

რეგლამენტით დარეგულირებული საკითხებია:

- მოძრაობის სიჩქარე;
- ეკიპაჟის შემადგენლობა;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ხანგრძლივობა;
- შესვენებისა და დასვენების ხანგრძლივობა;
- ვალდებულებები და პასუხისმგებლობა;
- უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანო და კონტროლის მექანიზმი;

კონტროლი უნდა ჩატარდეს იმგვარად, რომ:

- ყოველი კალენდარული წლის განმავლობაში შემოწმდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მძღოლების სამუშაო დღეების არანაკლებ 3%-სა, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება;
- საერთო რაოდენობის არანაკლებ 30% შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% – სანარმოებში;

საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანისას „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) წესების დარღვევა გამოიწვევს დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით.⁴⁸ აღნიშნულის კონტროლს ახდენს საპატრულო პოლიცია.

საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განმახორციელებელი საწარმოს „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) წესების დარღვევა გამოიწვევს დაჯარიმებას 5000 ლარამდე.⁴⁹ აღნიშნულის კონტროლს ახდენს „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“

აღნიშნული რეგლამენტის მიზნები და რეგულაციები ძირითადად ემთხვევა 2002 წლის 11 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს №2002/15/EC დირექტივის მოთხოვნებს, თუმცა მხოლოდ საერთაშორისო გადაზიდვების ნაწილში გამოიყენება. ადგილობრივი გადაზიდვების ნაწილში მსგავსი რეგულაცია 2018 წლის განმავლობაში დამტკიცებული არ ყოფილა.

საპატრულო პოლიციას 2018 წლის და 2019 წლის პირველი ნახევრის განმავლობაში 127¹ მუხლის მე-7 პუნქტის მოთხოვნების დარღვევის არც ერთი შემთხვევა არ დაუფიქსირებია, რაც საეჭვო სტატისტიკაა და კონტროლის ამ მექანიზმის ეფექტურობას კითხვის ნიშნის ქვეშ აყენებს.

47 AETR (European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport) – ევროპის შეთანხმება „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“. პრეზიდენტის 2011 წლის 7 აპრილის N187 ბრძანებით საქართველო შეუერთდა აღნიშნულ შეთანხმებას.

48 ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127¹-ე მუხლის მე-7 პუნქტი.

49 ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127¹-ე მუხლის მე-8 პუნქტი.

2018 წლის ეროვნული სამოქმედო გეგმის შესრულების ანგარიშში⁵⁰ შიდა გადაზიდვებში აღნიშნული ვალდებულების განხორციელების შესახებ ჩანაწერი არ არის. შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ეს ვალდებულება 2018 წლის მდგომარეობით შესრულებული არ იყო.

3.3.2 საგზაო ტრანსპორტში ხმის ჩამწერი მოწყობილობები

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 1985 წლის 20 დეკემბრის საბჭოს (EEC) N 3821/85 რეგულაციასთან, საგზაო ტრანსპორტში ხმის ჩამწერი მოწყობილობების შესახებ, დაახლოება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით:

- საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდანვე.
- შიდა გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის, რომლებიც უკვე დარეგისტრირებული იქნება წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლის მომენტიდან, ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ხუთი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2019 წლის ჩათვლით;

სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შესახებ ისეთი დეტალების ავტომატურ ჩანერას, როგორიცაა: სიჩქარე, გავლილი მანძილი და სხვა, შეუძლია საგრძნობლად შეუწყოს ხელი საგზაო უსაფრთხოებას და სატრანსპორტო საშუალების რაციონალურ მართვას. სწორედ ამ მიზნის მისაღწევად შემუშავდა 3821/85 რეგულაცია.

შესრულების მდგომარეობა: საერთაშორისო გადაზიდვებში აღნიშნული ვალდებულების შესრულება ასახულია საერთაშორისო ხელშეკრულებასა და საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგულაციებში. შიდა გადაზიდვებში ეს ნორმები უნდა აისახოს 2019 წლის ბოლომდე.

2018 წლის მდგომარეობით შიდა გადაყვანებისა და გადაზიდვების ვალდებულება შესრულებული არ არის. რაც შეეხება საერთაშორისო გადაზიდვებში ჩართულ სატრანსპორტო საშუალებებს – მთავრობას დამატებითი ვალდებულება სამოქმედო გეგმის მიხედვით არ აუღია, რადგან აღნიშნული რეგულაცია ასოცირების შეთანხმებამდეც არსებობდა.

3.3.3 ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობები

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N1071/2009 რეგულაციის დებულებებთან, რომელიც ადგენს ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის და დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობების შესახებ საერთო წესებს, დაახლოება. გამოიყენება ამ რეგულაციის შემდეგი დებულებები:

- მუხლები–3, 4, 5, 6, 7(ფინანსური მდგომარეობის მონეტარული ღირებულების გარეშე), 8, 10, 11, 12, 13, 14 და 15;
- რეგულაციის I დანართი

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით:

- საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ერთი წლის ვადაში. ვადა განსაზღვრულია 2015 წლის ჩათვლით;
- შიდა გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისათვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ოთხი წლის ვადაში. ვადა განსაზღვრულია 2018 წლის ჩათვლით;

50 <http://www.mfa.gov.ge> – საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო

შესრულების მდგომარეობა: აღნიშნული ვალდებულება უნდა შესრულებულიყო 2015 წელს და მის შესრულებაზე პასუხისმგებელი იყო საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“. 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) №1071/2009 რეგულაციის მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის ა), ბ), გ) და დ) ქვეპუნქტებით განსაზღვრულია საავტომობილო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის განხორციელებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები. სანარმოებს, რომლებიც ეწევიან საავტომობილო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობას უნდა აკმაყოფილებდნენ შემდეგ პირობებს:

- ა) ჰქონდეთ ეფექტური და სტაბილური წარმომადგენლობა ნევრ სახელმწიფოში;
- ბ) სარგებლობდნენ კარგი რეპუტაციით;
- გ) იყვნენ ფინანსურად სათანადოთ უზრუნველყოფილნი;
- დ) გააჩნდეთ შესაბამისი პროფესიონალური კვალიფიკაცია⁵¹.

რეგულაციის კონკრეტული მუხლები ზემოთჩამოთვლილ მოთხოვნებს აზუსტებს:

- მუხლი 4 – სატრანსპორტო მენეჯერი;
- მუხლი 5 – სანარმოს დაფუძნებასთან დაკავშირებული პირობები;
- მუხლი 6 – კარგ რეპუტაციასთან დაკავშირებული მოთხოვნები;
- მუხლი 7 – ფინანსური მდგომარეობის მოთხოვნასთან დაკავშირებული პირობები;
- მუხლი 8 – პროფესიული კომპეტენტურობის მოთხოვნასთან დაკავშირებული პირობები;
- მუხლი 10 – კომპეტენტური ორგანოები;
- მუხლი 11 – განცხადებების განხილვა და რეგისტრაცია;
- მუხლი 12 – შემონმეგები;
- მუხლი 13 – ნებართვების შეჩერებებისა და გაუქმების პროცედურები;
- მუხლი 14 – სატრანსპორტო მენეჯერების შეუფერებლად გამოცხადება;
- მუხლი 15 – კომპეტენტური ორგანოების გადაწყვეტილებები და მათი გასაჩივრება;

2014 წლის 3 იანვარს საქართველოს მთავრობამ N32 დადგენილებით დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის წესი“. 2015 წელს აღნიშნულ რეგლამენტში განხორციელდა მნიშვნელოვანი ცვლილებები.

საქართველოში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით:

- ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვა ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის, საერთაშორისო ხელშეკრულებების, „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ“ სამთავრობათაშორისო შეთანხმებებისა და ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპული კონფერენციის (ECMT) რეზოლუციების საფუძველზე.
- გადამზიდველი, რომელიც ახორციელებს ან სურვილი აქვს განახორციელოს ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვა ECMT-ის წევრი ქვეყნის ტერიტორიაზე უნდა პასუხობდეს ევროპარლამენტისა და ევროსაბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) №1071/2009 რეგლამენტის მოთხოვნებს.

საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ მიღებული იქნა 2017 წლის 30 მარტს. ამ კანონის მე-6 მუხლის თანახმად, ტრანსპორტის სფეროში საერთაშორისო თანამშრომლობა ხორციელდება საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების და შეთანხმებებისა და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

„საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ საქართველოს კანონის“ თანახმად: „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“ მგზავრთა გადაყვანასა და ტვირთის გადაზიდვას საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლაში არეგულირებს საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების საფუძველზე.

„საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ საქართველოს კანონი“ განსაზღვრავს სანებართვო საქმიანობის სახეებს. ნებართვა გაიცემა საქმიანობათა მხოლოდ შემდეგ სახეობებზე:

- ადგილობრივი საქალაქო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა; – ნებართვას გასცემს ადგილობრივი თვითმმართველობა;

51 ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) №1071/2009 რეგლამენტი, მუხლი 3.

- საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებით დადგენილი საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანა; – ნებართვას გასცემს „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“;
- საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე დადგენილი საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა; – ნებართვას გასცემს „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“;
- საქართველოს ტერიტორიიდან საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა (საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულების საფუძველზე დადგენილი კვოტის ზევით), რომელიც ხორციელდება უცხო ქვეყნის გადამზიდველის მიერ. – ნებართვას გასცემს „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“.

„სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“ საერთაშორისო გადაზიდვებისთვის ნებართვის გაცემის დროს ითხოვს შემდეგ დოკუმენტებს:

1. კერძო სამართლის იურიდიული პირისა და ინდივიდუალური მენარმისათვის – სახელმწიფო რეესტრიდან ამონაწერი, ფიზიკური პირისათვის – იდენტიფიკაციის დამადასტურებელი, კანონმდებლობით დადგენილი საბუთის ასლი, საჯარო სამართლის იურიდიული პირისათვის – სადამფუძნებლო დოკუმენტების დამოწმებული ასლი;
2. საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის მრავალჯერადი ნებართვის (ბაზარზე დაშვება) ასლი;
3. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფლობის დამადასტურებელი საბუთის ასლი (მენარმის მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის მოწმობის და/ან იჯარის ან ქირავნობის (ლიზინგის) ხელშეკრულების ასლი);
4. სატვირთო ავტომობილის ECMT-ის ტექნიკური და უსაფრთხოების მოთხოვნებთან შესატყვისობის სერთიფიკატის (A და B) ასლი;
5. სატვირთო ავტომობილის და მისაბმელის გზისთვის ვარგისობის ტესტის ECMT სერთიფიკატის ასლი.

2014 წლის 3 იანვარს საქართველოს მთავრობამ N4 დადგენილებით დაამტკიცა ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის წესი“.

2015 წელს აღნიშნულ რეგლამენტში განხორციელდა მნიშვნელოვანი ცვლილებები.

საქართველოში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტის მიხედვით:

- საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანა რეგულირდება მრავალმხრივი კონვენციებით და შეთანხმებებით; „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ“ სამთავრობათაშორისო შეთანხმებებით; იმ ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება გადაყვანა.
- გადამზიდველი, რომელიც ახორციელებს ან სურვილი აქვს განახორციელოს მგზავრების საერთაშორისო გადაყვანა უნდა პასუხობდეს ევროპარლამენტისა და ევროსაბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) №1071/2009 რეგლამენტის მოთხოვნებს.

2015 წელს მომზადდა ცვლილებათა პროექტი „სავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონის და „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის ფარგლებში და დაიწყო საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული შიდა სახელმწიფოებრივი პროცედურების განხორციელება. შესაბამისად, 2017 წელს შევიდა ცვლილება საქართველოს კანონში „სავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“. კერძოდ, ნებართვის მისაღებად სავალდებულო გახდა:

- ა) ნებართვის მაძიებლის მფლობელობაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების (საშუალებების) (გარდა უცხო ქვეყანაში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა (საშუალებებისა) ფლობისა და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- ბ) შესაბამისი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების მართვის მოწმობის ასლი;
- გ) საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებით განსაზღვრული დოკუმენტები⁵². აღნიშნული ცვლილება ამოქმედდა 2018 წლის 1 იანვრიდან.

52 <http://ita.gov.ge/wp-content/docs/sakanonmdeblo%20aqtebi/saavtomobilos%20kanoni.pdf>

საქართველოს მთავრობის 2018 წლის ეროვნულ სამოქმედო გეგმაში ერთ-ერთ საქმიანობას წარმოადგენს 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) № 1071/2009 რეგულაციის მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის ა) ბ) გ) და დ) ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული ვალდებულების შესრულების მიზნით, ნორმატიული აქტის შემუშავება/დამტკიცება.

საქართველოს მთავრობის 2018 წლის სამოქმედო გეგმის შესრულების ანგარიშში არის ჩანაწერი: „მომზადდა კანონპროექტი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) № 1071/2009 რეგულაციის შესაბამისად“.

შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ 2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა საქართველოს კანონმდებლობის 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) № 1071/2009 რეგულაციის დებულებებთან დაახლოებას, საერთაშორისო გადაზიდვების და გადაყვანების შემთხვევაში – შესრულებულია, მაგრამ ადგილობრივი გადაზიდვისთვის და მგზავრთა გადაყვანის ნაწილში – შესრულებული არ არის.

3.3.4 მძღოლების სანყისი კვალიფიკაცია და პერიოდული ტრენინგები

ვალდებულება: 2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივის 2003/59/EC ტვირთის გადაზიდვისა ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოტრანსპორტის მძღოლების სანყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების შესახებ მოთხოვნების განხორციელება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით:

- საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ორი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2016 წლის ჩათვლით;
- შიდა გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ოთხი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2018 წლის ჩათვლით;

შესრულების მდგომარეობა:

2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივის 2003/59/EC პირველი მუხლის თანახმად, სატრანსპორტო საშუალებების მართვის საქმიანობასთან დაკავშირებით აუცილებელია სავალდებულო სანყისი განათლების და სავალდებულო პერიოდული გადამზადების უზრუნველყოფა. რისთვისაც ქვეყანაში უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:

- 1) სანყისი კვალიფიკაციის სისტემა, სადაც შესაძებელია ორი ვარიანტის გამოყენება: პირველი ვარიანტი აერთიანებს როგორც კურსებზე დასწრებას, ასევე ტესტირებას, ხოლო მეორე – მოიცავს მხოლოდ ტესტირებას;
- 2) პერიოდული გადამზადების სისტემა;

ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივის 2003/59/EC მე-4 დანართის მესამე პუნქტის თანახმად, სანამ პირს მიენიჭება უფლება ჩააბაროს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მოსაპოვებელი გამოცდა, მას გავლილი უნდა ჰქონდეს სპეციალური მომზადების კურსი, რომელიც უნდა იძლეოდეს იმ უნარ – ჩვევებს და კომპეტენციებს, რაც აუცილებელია გამოცდის ჩასაბარებლად. ცალკეული სასწავლო კურსების შინაარსი დამოკიდებულია კონკრეტული მართვის უფლების კატეგორიასთან და ის შეიძლება ინდივიდუალურად განისაზღვროს ევროდირექტივის მონაწილე სახელმწიფოების მიერ.

აღნიშნული დირექტივის მე-4 დანართის მეოთხე პუნქტით დარეგულირებულია ხარისხის უზრუნველყოფისა და პერიოდული გადამზადების საკითხები. კერძოდ, წევრ სახელმწიფოებს განსაზღვრული უნდა ჰქონდეთ ხარისხის უზრუნველყოფის ღონისძიებები, რათა დაცული იყოს თავად გა-

მომცდელების სტანდარტი. მათი საქმიანობა მუდმივად უნდა ექვემდებარებოდეს მონიტორინგის, ხდებოდეს მათი პერიოდული გადამზადება და 5 წელიწადში ერთხელ ტესტირება. პერიოდული გადამზადება მოიცავს:

- მინიმალურ, ჯამში 4 დღიან პერიოდულ და რეგულარულ გადამზადებას 2 წლიანი პერიოდისათვის, რათა შეინარჩუნონ და განაახლონ საჭირო ცოდნა და გამოცდის ჩატარების უნარები;
- მინიმალურ, სულ მცირე, ჯამში 5 დღიან პერიოდულ გადამზადებას 5 წლიანი პერიოდისათვის, რათა განავითარონ და შეინარჩუნონ მართვისთვის აუცილებელი პრაქტიკული უნარები;

დირექტივის მე-7 დანართის მიხედვით დადგენილია, რომ მძღოლთა მომზადების ხანგრძლივობა უნდა იყოს სულ მცირე 7 საათი და კანდიდატმა უნდა შეძლოს როგორც თეორიული საკითხების, ისე პრაქტიკული მომზადების კომპონენტების შესრულება და აჩვენოს ის უნარები და კომპეტენციები, რომლებიც საჭიროა საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზებზე შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალების სამართავად.

საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 30 ივნისის №335-ე ბრძანების 21-ე მუხლის მიხედვით, სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მისაღებ გამოცდაზე პირი დაიშვება თუ მან გაიარა სათანადო მომზადება მძღოლთა მოსამზადებელ დანესებულებაში (გარდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, კერძოდ სამხედრო სასამსახურეების შემთხვევა), რომელიც აღჭურვილი უნდა იყოს დადგენილი სტანდარტებითა და პროგრამებით, სათანადო მატერიალურ-ტექნიკური ბაზით. ამასთან, მძღოლთა მოსამზადებელი დანესებულება (საჯარო ან კერძო) ვალდებულია, ფუნქციონირების დაწყებისთანავე, წერილობით მიაწოდოს შსს მომსახურების სააგენტოს ინფორმაცია მატერიალურ-ტექნიკური ბაზისა და სასწავლო პროგრამების შესახებ, აგრეთვე წარუდგინოს მას სწავლების გავლის დამადასტურებელი მოწმობის ნიმუში. სააგენტოს თანხმობის შემთხვევაში მოხდება მათ მიერ გაცემული მოწმობის აღიარება. გარდა საწყისი კვალიფიკაციის სისტემისა, ბრძანებით დარეგულირებულია პირის მიერ მართვის მოწმობის კატეგორიის შეცვლისათვის საჭირო გადამზადების აუცილებელი პირობები.

საქართველოში მოქმედებს სავალდებულო საწყისი კვალიფიკაციის სისტემა. კერძოდ, მას ვისაც სურს ტვირთების გადაზიდვა ან მგზავრთა გადაყვანა შიდა ან საერთაშორისო გადაზიდვებით, ვალდებულია ჰქონდეს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2017 წლის 14 ნოემბრის #1-1/490 ბრძანებით დამტკიცებულია სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაში მძღოლების სპეციალური მომზადების სასწავლო პროგრამები. მომზადების დაწყებითი კურსის და მომზადების ზოგადი კურსის თეორიული ნაწილის მინიმალური ხანგრძლივობა შეადგენს:

- მომზადების საბაზო კურსი 18 მეცადინეობა;
- ცისტერნებით გადაზიდვის მომზადების სპეციალიზებული კურსი 12 მეცადინეობა;
- პირველი კლასის ნივთიერებათა და ნაკეთობათა გადაზიდვის სპეციალიზებული კურსი 8 მეცადინეობა.

აღნიშნული ვალდებულების შესრულებაზე ქვეყანაში პასუხისმგებელი იყო საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“. 2015 წლის ნოემბერში, სააგენტოს გადმოეცა IRU⁵³-ს აკრედიტაციის ატესტატი და ფუნქციონირება დაიწყო „საკვალიფიკაციო ცენტრმა“, რომელიც დღემდე, სააგენტოს მომსახურების სფეროს ფარგლებში, გადამზიდველებისათვის პერმანენტულად ატარებს ერთდღიან საკვალიფიკაციო ტრენინგებს გადაზიდვების ზოგად კურსში. კურსი მოიცავს ნებართვებისა და სერტიფიკატების გაცემისა და გამოყენების საკითხებს ადგილობრივი და საერთაშორისო კანონმდებლობის მიხედვით. განხილულია აგრეთვე შემდეგი საკითხები: ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის დასაშვები ზომები და მასები და სხვა შეზღუდვები; საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებულ მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმი, ამ რეჟიმის პარამეტრების სარეგისტრაციო მონაცემები (ტაქოგრაფები) და მათ გამოყენება; საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ზოგადი პრინციპები, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ გახარჯული საწვავის აღრიცხვისა და გამოქვითვის საკითხები, პრობლემური საკითხების ანალიზი და სხვ. საკვალიფიკაციო ცენტრის ფარგლებში 2019 წლის მონაცემებით კვა-

ლიფიკაცია აიმაღლა საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების 46 მენეჯერმა და საერთაშორისო სამგზავრო გადაზიდვების 8 მენეჯერმა⁵⁴.

აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ გადამზადებული კადრების რაოდენობა მნიშვნელოვნად მცირეა ამ სფეროში არსებული გადამზიდვების რაოდენობაზე. „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს“ მონაცემებით 2019 წლისთვის ოფიციალურად ქვეყანაში მგზავრთა საერთაშორისო გადაზიდვების 6 მარშუტია დარეგისტრირებული: აზერბაიჯანის, რუსეთის, საბერძნეთის, თურქეთის, ირანის და სომხეთის მიმართულებით. აღნიშნულ მარშუტებზე გადამზიდველებლად კი 2019 წლის აპრილის მდგომარეობით საკმაოდ ბევრი კომპანიაა დარეგისტრირებული. მაგალითად, აზერბაიჯანის მიმართულებით – 10 საერთაშორისო მგზავრთა გადამყვანი კომპანია; რუსეთის მიმართულებით – 15 კომპანია, საბერძნეთის მიმართულებით – 12 კომპანია, თურქეთის მიმართულებით – 13 კომპანია, ირანის მიმართულებით – 6 კომპანია; სომხეთის მიმართულებით – 6 კომპანია. ქვეყანაში, ჯამში 70-მდე კომპანია ოპერირებს მგზავრთა საერთაშორისო გადაზიდვების მიმართულებით, თუმცა „საკვალიფიკაციო ცენტრის“ მიერ ამ მიმართულებით გადამზადებულია მხოლოდ 9 მენეჯერი. გაცილებით დიდი კონტრასტია ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების სფეროში მოღვაწე კომპანიების რაოდენობასა და „საკვალიფიკაციო ცენტრის“ მიერ გადამზადებულ მენეჯერების რაოდენობას შორის. 2019 წლისთვის საქართველოში ECMT-ს ლიცენზიის მფლობელი გადამზიდველების რაოდენობა 473 შეადგენს, ორმხრივი სატვირთო გადაზიდვების ნებართვებით მოსარგებლე გადამზიდველების რაოდენობა კი რამდენიმე ათასია, მაშინ როცა „საკვალიფიკაციო ცენტრის“ მიერ ამ მიმართულებით გადამზადებულია მხოლოდ 46 მენეჯერი⁵⁵. 2019 წლიდან ძალაში შედის ტრეინინგის გავლის მსურველთა რეგისტრაციის ახალი წესი, რომლის მიხედვითაც ტრეინინგის მსურველმა სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოში უნდა შეავსოს განაცხადი (თბილისი, ფოთი, ბათუმი), სადაც აირჩევს მისთვის სასურველ სპეციალობას და თარიღს წინასწარ შედგენილი გრაფიკის მიხედვით. ტრეინინგის საფასურის გადახდა შესაძლებელი იქნება როგორც გადარიცხვით, ისე ადგილზე სწრაფი ჩარიცხვის აპარატით.

მოცემული ღონისძიებები, როგორც ვხედავთ მიმართულია ორგანიზაციული პროცედურების გამარტივებისაკენ, რაც ჩვენი აზრით, ხელს შეუწყობს გადამზადებული მენეჯერების რაოდენობის გაზრდას. თუმცა მიგვაჩნია, რომ არსებული მდგომარეობა საჭიროებს სიღრმისეულს შესწავლას, რათა მოცემული ვალდებულების შესრულებამ უზრუნველყოს რეალური შედეგის დადგომა. შესაბამისად, შეგვიძლია დავასკვნათ რომ 2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2003/59/EC „ტვირთის გადაზიდვისა ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოტრანსპორტის მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრეინინგების შესახებ“ ქვეყანაში ნაწილობრივ ხორციელდება და მოცემული ფორმატით სასურველ შედეგებს ვერ მოიტანს.

3.3.5 საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N561/2006 რეგულაციასთან, საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული გარკვეული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ, დაახლოება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით:

- საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან. ვადად განსაზღვრულია 2014 წელი;
- შიდაგადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ხუთი წლის ვადაში. ვადა განსაზღვრულია 2019 წლის ჩათვლით;

54 <http://lta.gov.ge/?s> – საკვალიფიკაციო ცენტრი

55 http://lta.gov.ge/?page_id=53 – სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“

წინამდებარე რეგლამენტი ადგენს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვასა და მგზავრების გადაყვანაში დაკავებული მძღოლების მართვის, შესვენებებისა და დასვენებების წესებს. წინამდებარე რეგლამენტი მიმართულია. აგრეთვე, დებულებების დაცვის მონიტორინგის, კონტროლის და საგზაო გადაზიდვების დარგში სამუშაო მეთოდების სრულყოფისკენ.

საქართველოს მთავრობის მიერ 2014 წელს მიღებული ტექნიკური რეგლამენტების თანახმად საერთაშორისო გადაზიდვების დროს ევროკავშირში მოქმედი რეგულაციები და მათი ნორმები გამოიყენება. შესაბამისად, აღნიშნული ვალდებულება საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში შესრულებულია. 2018 წლის მდგომარეობით ადგილობრივი გადაზიდვების პროცესში 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N561/2006 რეგულაციის ნორმები არ მოქმედებს.

3.3.6 ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საქმიანობასთან დაკავშირებულ სოციალურ სფეროში მოქმედი კანონმდებლობის სისრულეში მოყვანის მინიმალური პირობები

ვალდებულება: საქართველოს კანონმდებლობის 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/22/EC დირექტივასთან, საგზაო ტრანსპორტის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) N3820/85 და (EEC) N3821/85 რეგულაციების იმპლემენტაციის მინიმალური პირობების შესახებ, დაახლოება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართის მიხედვით:

- საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან. ვადად განსაზღვრულია 2014 წელი;
- შიდაგადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის ამ რეგულაციის დებულებები უნდა შესრულდეს წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ხუთი წლის ვადაში. შესაბამისად, ვადა განსაზღვრულია 2019 წლის ჩათვლით

წინამდებარე დირექტივაში წარმოდგენილია მინიმალური მოთხოვნები (EEC) #3820/85; (EEC) #3821/85 რეგლამენტების სისრულეში მოყვანასთან დაკავშირებით.

საქართველოს მთავრობის მიერ 2014 წელს მიღებული ტექნიკური რეგლამენტების თანახმად საერთაშორისო გადაზიდვების დროს ევროკავშირში მოქმედი რეგულაციები და მათი ნორმები გამოიყენება. შესაბამისად, აღნიშნული ვალდებულება საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში შესრულებულია. 2018 წლის მდგომარეობით ადგილობრივი გადაზიდვების პროცესში 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/22/EC რეგულაციის ნორმები არ მოქმედებს.

3.3. 7 საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ საზოგადოების ცნობიერების ამაღლების მიზნით სოციალური კამპანიის განხორციელება.

აღნიშნული ვალდებულება ასოცირების ხელშეკრულებით (ტრანსპორტის სფერო) გათვალისწინებული არ არის, თუმცა საქართველოს მთავრობის ეროვნულ სამოქმედო გეგმებში ამ მიმართულებით განსახორციელებელი საქმიანობები გათვალისწინებულია.

ლონისძიება: საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ სოციალური კამპანიის „შენი გულისთვის, შენი უსაფრთხოებისთვის“ ფარგლებში, საზოგადოების ცნობიერების ამაღლება საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე.

შესრულების მდგომარეობა: აღნიშნული საქმიანობა გეგმდება 2016-2017-2018 წლების ეროვნულ სამოქმედო გეგმებში და მის შესრულებაზე პასუხისმგებელი იყო საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო. აღნიშნული ღონისძიებების განსახორციელებლად საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ დაიწყო ქვეყნის მასშტაბით საინფორმაციო კამპანია, რომლის მიზანი იყო ავტოსაგზაო

შემთხვევების პრევენცია და საზოგადოების ცნობიერების ამაღლება. შესაბამისად, მომზადდა სოციალური პასუხისმგებლობის ვიდეორგოლები, ტელე-რადიოგადაცემები, სიუჟეტები და სტატიები. გაიმართა საინფორმაციო შეხვედრები საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ სკოლის მოსწავლეებთან და აღნიშნულ თემაზე მომუშავე არასამთავრობო ორგანიზაციებთან. კერძოდ, შშს-ს მიერ ჩატარებული ფართომასშტაბიანი საინფორმაციო კამპანიის სლოგანი იყო „შენი გულისთვის – შენი უსაფრთხოებისთვის“. მოცემული კამპანიის ფარგლებში ჩატარდა ინტენსიური შეხვედრები თემატიკაზე მომუშავე არასამთავრობო ორგანიზაციებთან, თემატური სოციალური ვიდეორგოლები ინტენსიურად გამოჩნდა სხვადასხვა ტელევიზიების (საზმაუ, იმედი, რუსთავი2, მასეტრო და ა.შ.) საეთერო ბადეში. მომზადდა პროექტი „ჩემი ნაბიჯი“. საზოგადოების ინფორმირებულობის გაზრდისათვის შეიქმნა სპეციალური ვებ-გვერდი: <http://cheminabiji.com/>; გადამზადებულმა საპატრულო პოლიციისა და 112 თანამშრომლებმა „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პროექტი“-ს ფარგლებში ჩაატარეს გაკვეთილები სხვადასხვა სკოლების უმცროსკლასელებთან (სულ 11 სკოლის 330 მოსწავლე) და საბავშვო ბაღის აღსაზრდელებთან (2 საბავშვო ბაღის 77 აღსაზრდელი), საქართველოს სკოლებში გამოცხადდა კონკურსები თემაზე „დავიცვათ მოძრაობის წესები ერთმანეთის გულისათვის“, სადაც სკოლის მოსწავლეებმა წარმოადგინეს ესეები, ნახატები. გამარჯვებული მოსწავლეები დაჯილდოვდნენ; საგზაო უსაფრთხოების მოტივებით „სტრიტ არტის“ სტილში მოიხატა სხვადასხვა ურბანული ადგილები, მაგალითად: ბათუმი-ჩაქვის დამაკავშირებელი გვირაბი, ბათუმის პორტის კედელი, საქართველოს საგზაო ინფრასტრუქტურის სხვადასხვა ესტაკადების კედლები და ა.შ. გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, ქალაქში განთავსდა საგზაო უსაფრთხოების პრევენციის მიზნით საგზაო უსაფრთხოების წესების დარღვევის გამო დაზიანებული ავტომობილების მოდელები, განათლების სამინისტროსთან ერთად მომზადდა სპეციალური სახელმძღვანელო „უსაფრთხოების ათი გაკვეთილი“, სადაც მოსწავლეებისთვის ადაპტირებული სახითაა წარმოდგენილი საგზაო მოძრაობის და საგანგებო სიტუაციების დროს ქცევის წესები, რაც მიმართულია მართლწესრიგისა და უსაფრთხოების წესების დაცვის და არასრულწლოვანთა შორის დანაშაულის პრევენციისაკენ. აღნიშნული სახელმძღვანელოები გადაეცათ საჯარო სკოლებს.

2016 წელს საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის კვალიფიკაციით, რომელიც ითვალისწინებს ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლოატაციის წესების დარღვევას, დაფიქსირდა სულ 6939 შემთხვევა: დაიღუპა – 581, დაშავდა – 9951 ადამიანი. ზემოაღნიშნული კამპანიის შედეგად გარკვეულწილად შეიცვალა ავტოსაგზაო შემთხვევების სტატისტიკა, კერძოდ, 2017 წელს ქვეყანაში 6079 ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა მოხდა: დაიღუპა – 517, დაშავდა – 8461 ადამიანი; 2018 წელს დაფიქსირდა 6454 ავტოსაგზაო შემთხვევა: დაიღუპა – 459, დაშავდა – 904 ადამიანი⁵⁶. გამომდინარე აქედან ცხადია, რომ გატარებულმა ღონისძიებებმა გარკვეული შედეგი გამოიღო, კერძოდ 2018 წელს 2016 წელთან შედარებით ქვეყანაში 485 ერთეულით ნაკლები ავტოსაგზაო შემთხვევა მოხდა, დაიღუპა 122 ადამიანი ნაკლები.

მოცემული სტატისტიკის გაანალიზებით შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ გატარებული ღონისძიებები და მიღებული დადებითი შედეგები მიზეზშედეგობრივ კავშირშია, რაც იმას ნიშნავს, რომ დაგეგმილი და განხორციელებული ღონისძიებები სწორად იყო შერჩეული.

შეჯამება

ასოცირების შესახებ ხელშეკრულების ფარგლებში 2014-2018 წლებში საქართველოს ხელისუფლების მიერ საგზაო ტრანსპორტის სფეროში ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების მონიტორინგის შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ვალდებულებების ნაწილი შესრულებულია, რაც ამ დარგზე დადებითად აისახება. თუმცა გვხვდება ნაკლოვანებებიც: რამოდენიმე ვალდებულება შესრულებული არ არის და ნაწილი ვალდებულებების შესრულებას არ მოჰყვა ქმედითი კონტროლის მექანიზმების დანერგვა.

56 <https://info.police.ge/page?id=105> – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

ტექნიკური მიმართულებით ნაკისრი ვალდებულებები

განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ისეთი ვალდებულების შესრულება, როგორცაა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ევროკავშირის რეგულაციებთან შესაბამისობაში მოყვანა. აღნიშნული მნიშვნელოვან დადებით გავლენას მოახდენს ეკოლოგიურ და ადამიანთან დაკავშირებული საფრთხეების შემცირების თვალსაზრისით. ვალდებულებების ნაწილი მოიცავდა ნორმატიული აქტების მიღებას/მოდიფიცირებას, რაც უმეტეს შემთხვევაში შესრულებულია. დანერგილია კონტროლის ქმედითი მექანიზმი, თუმცა მნიშვნელოვანია მომდევნო წლებში მოხდეს ამ ნორმატიული აქტების პრაქტიკაში გამოყენების მონიტორინგი.

ზოგიერთი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობების დაყენების ვალდებულების განსახორციელებლად შემუშავებული და დამტკიცებული იყო შესაბამისი ნორმატიული აქტი, რომელიც შესაბამისობაშია 92/6/EEC დირექტივასთან. აღნიშნული რეგულაციის მოთხოვნები საერთაშორისო გადაზიდვებისა და გადაყვანების შემთხვევაში ამუშავებულია, ხოლო ადგილობრივ დონეზე 2020 წლის 1 სექტემბრიდან ამუშავდება. მნიშვნელოვანია არ მოხდეს 2020 წლის 1 სექტემბრის თარიღის შეცვლა. ამ თარიღის შემდგომ შესაძლებელია მონიტორინგის განხორციელება, იმის გაანალიზება თუ რამდენად დადებით გავლენას მოახდენს აღნიშნული რეგულაცია ავტოსაგზაო შემთხვევების შემცირებაზე. 2018 წლის ჩათვლით საჯარიმო სანქციები დანესებული არ იყო და შესაბამისად ნორმატიული აქტის კონტროლი ვერ ხორციელდებოდა.

2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა საქართველოს კანონმდებლობის 1996 წლის 25 ივლისის საბჭოს 96/53/EC დირექტივის დებულებებთან (მოძრავი გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებებისათვის ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვები მაქსიმალური განზომილებები და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვები მაქსიმალური წონა) დაახლოებას, შესრულებულია, თუმცა კონტროლის განხორციელების ნაწილში არსებობს ხარვეზები.

უსაფრთხოების მიმართულებით ნაკისრი ვალდებულებები

2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა 2006 წლის 20 დეკემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივასთან – მართვის მოწმობებთან დაკავშირებით საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოებას – შესრულებულია. არსებობს რეგულაციის მოთხოვნების დაცვის კონტროლის ქმედითი მექანიზმებიც.

2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა სახიფათო ტვირთების შიდა სახმელეთო გადაზიდვის შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის 2008/68/EC დირექტივასთან საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოებას შესრულებული არ არის.

სოციალური მიმართულებით ნაკისრი ვალდებულებები

შიდაგადაზიდვების დროს მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზების რეგულირების შესახებ აღებული ვალდებულება 2018 წლის მდგომარეობით შესრულებული არ არის.

2018 წლის მდგომარეობით საგზაო ტრანსპორტში ხმის ჩამწერი მოწყობილობების განთავსების და გამოყენების შესახებ აღებული ვალდებულება საერთაშორისო გადაზიდვების და გადაყვანების შემთხვევაში შესრულებულია, ხოლო ადგილობრივი გადაზიდვების და გადაყვანების შემთხვევაში შესრულებული არ არის. თუმცა, აღნიშნული ვალდებულების შესრულების ვადა 2019 წლის ჩათვლითაა განსაზღვრული.

2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულება, რომელიც მოიცავდა საქართველოს კანონმდებლობის 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N1071/2009 რეგულა-

ციის დებულებებთან (გადაზიდვების ბაზარზე დაშვების წესები) დაახლოებას, საერთაშორისო გადაზიდვების და გადაყვანების შემთხვევაში – შესრულებულია, მაგრამ ადგილობრივი გადაზიდვისთვის და მგზავრთა გადაყვანისთვის – შესრულებული არ არის.

2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2003/59/EC „ტვირთის გადაზიდვისა ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოტრანსპორტის მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების შესახებ“ – ქვეყანაში ნაწილობრივ ხორციელდება. თუმცა, ვფიქრობთ, არსებული ფორმატით საქმიანობის განხორციელებით დასახული მიზნის სრულად მიღწევა გართულდება.

საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციასთან დაკავშირებული ვალდებულება (2006 წლის 15 მარტი სევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N561/2006 რეგულაცია) საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში შესრულებულია, ხოლო ადგილობრივი გადაზიდვების შემთხვევაში შესრულებული არ არის. თუმცა, აღნიშნული ვალდებულების შესრულების ვადა 2019 წლის ჩათვლითაა განსაზღვრული.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საქმიანობასთან დაკავშირებულ სოციალურ სფეროში მოქმედი კანონმდებლობის სისრულეში მოყვანის მინიმალური პირობების დადგენის მიზნით აღებული ვალდებულება (2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/22/EC რეგულაცია) საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში შესრულებულია, ხოლო ადგილობრივი გადაზიდვების პროცესში შესრულებული არ არის, თუმცა აღნიშნული ვალდებულების შესრულების ვადა 2019 წლის ჩათვლითაა განსაზღვრული.

მამტაბური ხასიათი აქვს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ საზოგადოების ცნობიერების ამაღლების მიზნით სოციალური კამპანიას, რაც დადებითად აისახება ავტოავარიების და მის შედეგად დაშავებული ადამიანების რაოდენობაზე. შემთხვევები საგრძნობლად შემცირებულია.

წარმოდგენილ კვლევაში დეტალურად არის გაანალიზებული საგზაო ტრანსპორტში არსებული ვალდებულებები და მათი შესრულების მდგომარეობა. ასევე წარმოდგენილია ტრანსპორტის სხვა სახეობებში (საჰაერო; სარკინიგზო; საზღვაო) ნაკისრი ვალდებულებები წლების მიხედვით. შემდგომში სასურველია ვალდებულებების შესრულების კვლევა ჩატარდეს ტრანსპორტის ამ სახეობებისათვის ცალ-ცალკე.

გამოყენებული მასალები

- სატრანსპორტო ლოჯისტიკა, (ავტორთა კოლექტივი: ბოლქვაძე ტ, ბოგველიშვილი ვ, გულბიანი ნ, და სხვები), თბილისი, 2015;
- ბ.გიტოლენდია, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ სისტემებთან ურთიერთ-თავსებადობისა და ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი 2018;
- საქართველოს კანონი ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ, მუხლი 5, თბილისი, 2007 წლის 30 მარტი. N 4593 – ის.;
- საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ, თბილისი 1995 წლის 4 აპრილი N700 -II ს.;
- საქართველოს კანონი საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი, მუხლი 1, თბილისი, 2002 წლის 28 დეკემბერი. N 1911 – რს.;
- საქართველოს კანონი საქართველოს საზღვაო კოდექსი, მუხლი 1, თბილისი, 1997 წლის 15 მაისი №715-III.;
- საქართველოს კანონი საქართველოს საჰაერო კოდექსი, მუხლი 2, თბილისი, 1996 წლის 29 ოქტომბერი. №462–ის.;
- საქართველოს მთავრობის დადგენილება №491 „საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 18 ივნისის №407 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“, 2017 წლის 2 ნოემბერი.;
- სტატისტიკური წელიწდეული 2018;
- ევროკავშირის რეგიონალური პოლიტიკა, ძირითადი პრინციპების გამოყენება, ათვისებული გაკვეთილის გაზიარება, გამოცდილების გაცვლა; ევროკავშირის ოფიციალურ გამოცემათა ოფისი L-2985 ლუქსემბურგი DOI: 102776/33209;
- „ერთი მხრივ, ევროკავშირისა და მის წევრ ქვეყნებს შორის და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“, შეთანხმებას ხელი მოეწერა 2010 წლის 2 დეკემბერს. რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2011 წლის 8 თებერვლის №4149–ის დადგენილებით;
- ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულება, დამტკიცებული საქართველოს მთავრობის 2016 წლის N70 დადგენილებით;
- შინაგან საქმეთა სამინისტროს დებულება, დამტკიცებული საქართველოს მთავრობის 2013 წლის N337 დადგენილებით;
- „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს“ დებულება, დამტკიცებული საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის N1-1/584 ბრძანებით;
- შინაგან საქმეთა სამინისტროს „მომსახურების სააგენტოს დებულება“ – დამტკიცებული შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის N24 ბრძანებით;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს „საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დებულება“, დამტკიცებული შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის N53 ბრძანებით;
- „აკრედიტაციის ცენტრის დებულება“, დამტკიცებული საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2010 წლის N1-1/330 ბრძანებით;
- ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) №1071/2009 რეგლამენტი;
- INRIX, Global Traffic Scorecard, Research, Trevor Reed, February 2019;
- *EC calculations based on TENtec Information System and the Impact Assessment accompanying the White Paper, SEC(2011) 358.*
- AETR (European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport) – ევროპის შეთანხმება „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“;
- „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარეგვრათა კოდექსი“;
- „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპული შეთანხმების (AETR), 2006;

- http://www.economy.ge/uploads/news/2015/prezentacia_28_06/sakartvelo_-_satransporto_da_logistikuri_habi-27.06.2015.pdf – საქართველო – ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ჰაბი;
- <http://www.economy.ge/?page=ecoleg&s=1> 7- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
- http://lta.gov.ge/?page_id=36 – „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“;
- http://mta.gov.ge/index.php?m=78&parent_id=74 – საქართველოში „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“.
- http://www.batumiport.com/ge/generaluri_direqtoris_mimartva/statistika/?280537729 – ბათუმის პორტი, სტატისტიკური მონაცემები;
- <http://www.gcaa.ge/gao/goals.php> – სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო“;
- <http://www.gcaa.ge/files/files/GCAA%20annual%20report%202018.pdf> – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2018 წლის საქმიანობის ანგარიში;
- <http://infocenter.gov.ge/euinfo-history/#1> – საქართველო და ევროკავშირი, საინფორმაციო ცენტრი;
- https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/lr_transport/lr_transport_en.pdf – Towards a successful transport sector in the EU: challenges to be addressed, Landscape Review, 2018.p.5.
- https://eeas.europa.eu/delegations/georgia_ka – ევროკავშირის წარმომადგენლობა საქართველოში;
- <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html> – European Commission, TEN-T Core Network Corridors (Regulation (EU)
- <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm> – Trans-European Transport Network (TEN-T)
- http://lta.gov.ge/?page_id=53 – სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“
- <http://www.mfa.gov.ge> – საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო