

**საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების  
ხელშეკრულებაში სახმელეთო ტრანსპორტის  
სექტორის ანალიზი: ციფრული ტაქობრაფების  
დანერგვა შიდა გადაზიდვებსა და  
გადაყვანებში და ასევე აღსრულების პროცესის  
დაწყება**



2016

**საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების  
ხელშეკრულებაში სახმელეთო ტრანსპორტის  
სექტორის ანალიზი: ციფრული ტაქობრაფების  
დანერგვა შიდა გადაზიდვებსა და  
გადაყვანებში და ასევე აღსრულების პროცესის**

პოლიტიკის დოკუმენტი

*ავტორები: გელა კვაშილავა, ირაკლი იზორია,  
ეკატერინე ლალიაშვილი*

## სარჩევი

რეზიუმე .....	3
შესავალი .....	4
პრობლემის აღწერა .....	4
პრობლემის გადაჭრის გზები.....	8
რეკომენდაციები .....	10
დასკვნა .....	10
ბიბლიოგრაფია .....	11

## რეზიუმე

საქართველოს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების VI თავი ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავებას ითვალისწინებს და მისი მიზანია: საქართველოსა და ევროკავშირის სატრანსპორტო სექტორების ერთმანეთთან დაახლოება, ქართული კანონმდებლობის ევროპულ კანონმდებლოსთან ჰარმონიზაცია, საქართველოს გზებზე საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება, საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის დახვეწა, მგზავრებისა და ტვირთების უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფა და გარემოზე ტრანსპორტის უარყოფითი ზემოქმედების შემცირება. ასოცირების შეთანხმებით განსაზღვრული 24-ე დანართის „საგზაო ტრანსპორტის“ თავში გათვალისწინებულია 12 რეგლამენტი და დირექტივა. მათ შესრულებაზე პასუხისმგებელია სახელმწიფო ტრანსპორტის სააგენტო, შინაგან საქმეთა სამინისტრო, ფინანსთა სამინისტრო.

მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანისა და ტვირთების უსაფრთხო გადაადგილებისთვის უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება ტაქოგრაფების გამოყენებას. საქართველოს პრეზიდენტის 2011 წლის 7 აპრილის N187 ბრძანებულებით, საქართველო შეუერთდა „საერთაშორისო საავტომობილო მიმისვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ 1970 წლის 1-ელ ივლისს ქენევაში ხელმოწერილ ევროპის შეთანხმებას (AETR). ამ შეთანხმებით დადგენილია პირობები, რასაც უნდა აკმაყოფილებდნენ საერთაშორისო გადაზიდვებზე დასაქმებული მძღოლები, განსაზღვრულია მათთვის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ყოველდღიური, უწყვეტად მართვის მაქსიმალურად დასაშვები, ხანგრძლივობები.

წინამდებარე ნაშრომში აღწერილია მგზავრთა და ტვირთების უსაფრთხო გადაადგილების კუთხით დღეს ქვეყანაში არსებული პრობლემები, მიმოხილულია საერთაშორისო გამოცდილება და სტატისტიკა ქვეყანაში არსებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ. ანალიზის შედეგად გამოვლინდა, რომ ციფრული ტაქოგრაფების სრულად დანერგვა და გამოყენება შიდა გადაზიდვა-გადაყვანებში გაზრდის მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანასა და ტვირთების უსაფრთხო გადაადგილებას. შეამცირებს სიჩქარის გადაჭარბებითა და მძღოლის გადაღლით გამოწვეულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს გზებზე, რომელიც ყოველწლიურად მზარდი სტატისტიკით გვევლინება. ამ გადაწყვეტილებას ექნება პოზიტიური ეკონომიკური გავლენა სახელმწიფო ბიუჯეტზე და მნიშვნელოვნად შეამცირებს ჯანდაცვის კუთხით ჯანდაცვის სამინისტროსა თუ სხვა სახელმწიფო უწყებების მიერ გაწეულ ხარჯებს. ციფრული ტაქოგრაფი ერთადერთი მექანიზმია, რომელსაც შეუძლია გააკონტროლოს, რომ მძღოლი დღეში 10-11 საათს არ მუშაობს, რაც ხშირად ხდება საქართველოში, რადგან მძღოლსაც და კომპანიასაც ეჩქარება დანიშნულების ადგილზე მისვლა, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის გზებზე არსებულ უსაფრთხოების რისკს.

## შესავალი

*რაში ვკვირდები ტაქოგრაფი და რა ფუნქციური დანიშნულება აქვს მას?*

ტაქოგრაფი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობაა, რომელიც ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში მონტაჟდება. ის ავტომატურ ან ნახევრადავტომატურ რეჟიმში აჩვენებს და ინახავს მონაცემებს ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის, მძღოლების მუშაობისა და დასვენების განსაზღვრული პერიოდების შესახებ. კონსტრუქციის მიხედვით, გამოიყენება ორი სახის ტაქოგრაფი – ელექტრომექანიკური (ანალოგური) და ელექტრონული (ციფრული<sup>1</sup>). ელექტრომექანიკურ ტაქოგრაფში ინფორმაციის რეგისტრაცია ხდება სარეგისტრაციო ფურცლებით, ხოლო ელექტრონულ ტაქოგრაფში – მძღოლის ბარათით. ტაქოგრაფი აღწერს შემდეგ პარამეტრებს:

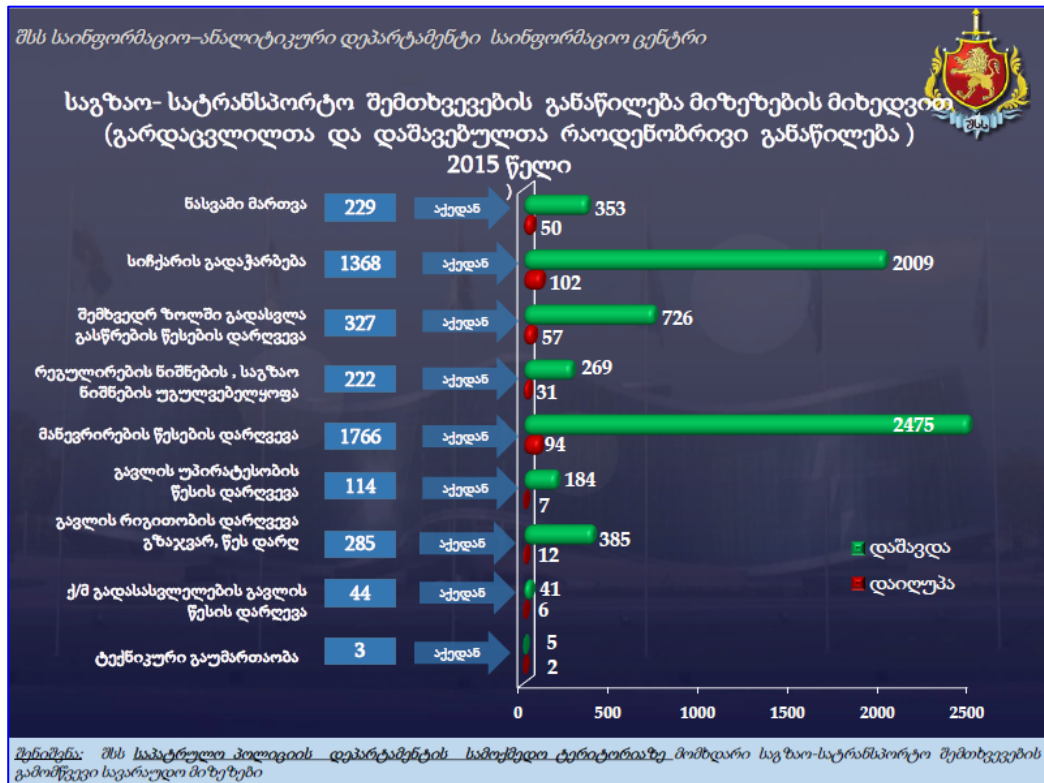
- ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილ მანძილს;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალების სიჩქარეს;
- მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარის გადაჭარბებას (თუ დარღვევა წუთზე მეტ ხანს გრძელდებოდა);
- ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ხანგრძლივობას;
- მუშაობის ან სამუშაო აღვივლებზე ყოფნის სხვა პერიოდებს;
- მუშაობისას შესვენებისა და დასვენების ყოველდღიურ პერიოდებს.

## პრობლემის აღწერა

საქართველოს გზებზე როგორც მგზავრების გადაყვანის, ისე ტვირთების გადატანის დროს ყველაზე პრობლემური საკითხი მძღოლთა სამუშაოს, დასვენების რეჟიმისა და მანქანის სიჩქარის კონტროლია. საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შეჯახებების შედეგად გამოწვეული ტრავმატიზმი და სიკვდილიანობა ევროპის ქვეყნებთან შედარებით 3-ჯერ მაღალია. გადაჭარბებული სიჩქარე საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შეჯახებების ძირითადი მიზეზია – ოფიციალური სტატისტიკით, საგზაო შეჯახებების 35% სიჩქარის გადაჭარბებაზე მოდის. გარდა იმისა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევები ქართული ოჯახების ტრაგედიის მიზეზი ხდება, სახელმწიფო და კერძო ორგანიზაციებიც მილიონობით მატერიალური ზარალს იღებენ. სხვადასხვა ექსპერტის შეფასებით, ეს ზარალი ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 1-2% შეადგენს. აღსანიშნავია, რომ ქვეყანაში სამგზაო გადაზიდვების 90% და ტვირთების გადატანის ნახევარზე მეტი მოდის სახმელეთო ტრანსპორტზე და ეს ციფრი ყოველწლიურად იზრდება. იმისთვის, რომ საქართველოს გზებზე შემცირდეს საგზაო სატრანსპორტო შეჯახებების რაოდენობა, ყველაზე ეფექტური საშუალებაა ციფრული ტაქოგრაფების სისტემის დანერგვაა შიდა გადაყვანებსა და გადაზიდვებში, რაც, სამწუხაროდ, აქამდე ვერ

<sup>1</sup> „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ 1970 წლის 1-ელ ივლისს ჟენევაში ხელმოწერილ ევროპის შეთანხმება (AETR).

განხორციელდა. აღსანიშნავია, რომ საერთაშორისო გადაზიდვებში ჩართული ყველა მძღოლი და კომპანია უკვე იყენებს ამ ციფრულ ტაქოგრაფებს. პოლიტიკის დოკუმენტის მიზანია, ინსტიტუციური და სამართლებრივი ბარიერების გამოვლენა და კონკრეტული რეკომენდაციების მომზადება, რაც დაახჩარებს ციფრული ტაქოგრაფების გამოყენებას.<sup>2</sup>



ევროსაბჭოს EC 561/2006, EEC3821/85 და 2006/22 EC რეგულაციების შესრულება და ციფრული ტაქოგრაფების დანერგვა შიდა გადაზიდვებსა და გადაყვანებში ჩვენი კვლევის ობიექტია. აღნიშნული რეგულაციები ეხება როგორც საერთაშორისო, ისე ადგილობრივი საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების, მძღოლთა შრომისა და დასვენების ოპტიმალური რეჟიმების დაცვასა და გადაადგილებისას სიჩქარის კონტროლს. ამ რეგულაციების ძირითადი მოთხოვნები საერთაშორისო გადაზიდვებისთვის საქართველოს კანონმდებლობაში უკვე იმპლემენტირებულია და 2013 წლის ნოემბრიდან გაიცემა ციფრული ტაქოგრაფებისათვის საჭირო პლასტიკური ბარათები, დაწყებულია მძღოლების გადამზადების პროცესი. აღსანიშნავია, რომ შიდა გადაზიდვებში ჩართული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ამ რეგულაციების მოთხოვნები უნდა დაინერგოს ხუთი წლის განმავლობაში და მის იმპლემენტაციაში აქტიურად უნდა ჩაერთოს სხვადასხვა სახელმწიფო უწყება. დამატებით პრობლემას წარმოადგენს მხოლოდ ამ რეგულაციების დებულებების მოთხოვნების აღსრულების მექანიზმის შექმნა. ამჟამად გაურკვეველი რჩება, თუ რომელმა უწყებამ უნდა განახორციელოს ამ კანონის აღსრულება, როგორ მოხდება იმ ადამიანების მომზადება, ვინც გააკონტროლებს როგორც საქართველოში მოძრავ

<sup>2</sup> სტატისტიკური ანალიზი, შსს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის საინფორმაციო ცენტრი, 2015 წ.

საერთაშორისო, ისე ადგილობრივი გადაწყვენებს – მძღოლებს. ასოცირების ხელშეკრულებიდან ხელმოწერიდან თითქმის 2 ორი წელი გავიდა, თუმცა მისი იმპლემენტაცია ქვეყნის შიგნით არ დაწყებულა.

ასოცირების შესახებ შეთანხმებაში განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების პირობების შესრულებას – ავტომობილის გამართულობას, მძღოლების კვალიფიკაციასა და მათ მიერ სამუშაო საათებისა და დასვენების რეჟიმების მკაცრად დაცვას. ევროპული კანონმდებლობით, მძღოლმა დღე-ღამეში მაქსიმუმ 9 საათის განმავლობაში ან კვირაში არაუმეტეს სამჯერ 10 საათის განმავლობაში შეიძლება მართოს სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტი. მძღოლი ვალდებულია 4.5 საათიანი მართვის შემდეგ მინიმუმ 45 წუთით შეისვენოს.<sup>3</sup> კვლევის მიზანია, ამ მიმართულებით ორი წლის განმავლობაში საქართველოში განხორციელებული ცვლილებებისა და არსებული სიტუაციის ანალიზი. პოლიტიკის კვლევის დოკუმენტი შეეცდება გამოავლინოს ის სირთულებები, რაც აფერხებს მის იმპლემენტაციას და მთავრობასა და საზოგადოებას შესთავაზოს მისი მოგვარების გზები და რეკომენდაციები.

საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულების გარკვეული მოთხოვნების შესასრულებლად ვადა ორიდან ექვს წლამდე აქვს, თუმცა ხელისუფლების პოლიტიკური ნების პირობებში, ამ საკითხების მოგვარება ჭიანჭურდება. აღსანიშნავია, რომ ამ კანონმდებლობასთან მიერთება ქართველ მძღოლებს ევროპის სატრანსპორტო სფეროში დასაქმების საშუალებას მისცემს, რაც, თავის მხრივ, თითოეული ქართული ოჯახის ეკონომიკურ კეთილდღეობას მოემსახურება.

სერიოზულ პრობლემაა ის, რომ ამ დირექტივის იმპლემენტაცია პირდაპირ არის დამოკიდებული ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის მონიტორინგის აუცილებლობაზე, რომლის განხორციელება სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მხრიდან საქართველოს კანონმდებლობით შესაძლებელია ყოველი კონკრეტული შემთხვევისთვის მხოლოდ სასამართლოს გადაწყვეტილების საფუძველზე. ეს პრობლემა სერიოზულ დაბრკოლებას უქმნის როგორც ამ დირექტივის, ისე აღნიშნული შეთანხმების მოთხოვნების სრულყოფილ შესრულებას. თუ ამ დირექტივის დებულებები საქართველოს კანონმდებლობაში სრულად არ აისახება, ქვეყანა დადგება პრობლემების წინაშე, რადგან 2004 წლიდან ევროკავშირის, ხოლო 2010 წლიდან ევროკავშირის არაწევრი ქვეყნებისთვისაც სავალდებულო გახდა პირველად რეგისტრირებული (ექსპლუატაციაში შეყვანილი) ახალი ავტოსატრანსპორტო საშუალების აღჭურვა ციფრული ტაქოგრაფით. საქართველოს გზებზე ყოველწლიურად იზრდება საერთაშორისო ტვირთების გადატანის მაჩვენებელი, რასაც სხვა ქვეყნის იურიდიული პირები ახორციელებენ. ხშირია შემთხვევები, როცა მძღოლები არ იცავენ მოძრაობის წესებს, რაც ხშირად ხდება საგზაო სატრანსპორტო შეჯახების მიზეზი. თუმცა იმის გამო, რომ ჩვენს ტერიტორიაზე არ ხორციელდება ციფრული ტაქოგრაფების მონიტორინგი, გართულებულია და ხშირად რთულია ამ უცხოური კომპანიის მძღოლების სამართლებრივი და სხვა ტიპის

<sup>3</sup> ტაქოგრაფის სახელმძღვანელო, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, 2015წ.

პასუხისმგებლობის საკითხის დამტკიცება. ციფრული ტექნოლოგიები, რომელიც უწყვეტ რეჟიმში ავტომატურად ახორციელებს აღნიშნული პარამეტრების, ასევე ავტოსატრანსპორტო საშუალების გავლილი მანძილისა და მოძრაობის სიჩქარის გაზომვასა და რეგისტრაციას. ევროპის ქვეყნებში, ასევე ყოფილი პოსტაბჭოთა ქვეყნების დიდ ნაწილში ტექნოლოგიის ჩვენება წარმოადგენს იურიდიულად მიღებულ მონაცემებს სასამართლო არბიტრაჟის ან გზებზე სატრანსპორტო პროცესების მონიტორინგისა და დაგების განხილვისას. ციფრული ტექნოლოგიების დირექტივის დანერგვა და მისი აღსრულება, ხელს შეუწყობს საქართველოს გზებზე საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებას, უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესებას და, რაც ასევე მნიშვნელოვანია, მძღოლთა სამუშაო, სოციალური პირობების გაუმჯობესებას. პოლიტიკის დოკუმენტის მიზანია, ამ დირექტივის მიღებისა და აღსრულების პროცესის დაჩქარება და ხელისუფლებისთვის არსებული წარმატებული საერთაშორისო გამოცდილების გაზიარება, კონკრეტული სამოქმედო გეგმის შეთავაზება.

#### არსებული ვითარება:

2011 წლიდან დღემდე სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ 750 მძღოლი გადამზადდა და გაიცა ბარათი, რომლითაც საერთაშორისო ქვეყნებში ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობა მიეცათ. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ტექნოლოგიის გამოყენება ამ დრომდე არ არის სავალდებულო მგზავრთა გადამყვანი გადამზიდავებისთვის. სამარშრუტო ტაქსების მძღოლთა უმეტესობა შემოსავლის მაქსიმიზაციის მიზნით, დღის განმავლობაში დასვენების დროს არ იყენებს და დიდ მანძილს შესვენების გარეშე გადის. დღესთვის აღნიშნული გადამზიდავების სამუშაო პირობებისა და დასვენების რეჟიმის შემოწმება/გაკონტროლება არცერთი უწყების მიერ არ ხდება, ამ სფეროს დერეგულაცია კი მძღოლებს წაახალისებს მეტი მანძილი მოკლე დროში გაიარონ და ამით მეტი შემოსავალი მიიღონ. ეს გარემოება კი საგზაო შემთხვევების გაზრდის ხელშემწყობი ფაქტორია.

ასოცირების ხელშეკრულებისა და ევროდირექტივების თანახმად, ტექნოლოგიების გამოყენება 2019 წლისთვის ყველა ტიპის გადამზიდავისთვის სავალდებულო მოთხოვნა უნდა გახდეს. თუმცა, თუ გავითვალისწინებთ საქალაქთაშორისო გზებზე მომხდარ საგზაო შემთხვევებისა და ფატალური შემთხვევების რაოდენობას, განსაკუთრებით კი სამარშრუტო ტაქსების მძღოლთა მუშაობის პირობებსა და ავტომობილის მართვის მანერას, მუშაობისა და სიჩქარის შეზღუდვის საჭიროება უმოკლეს ვადებშია განსახორციელებელი.

#### ტექნოლოგიის დირექტივა გადამზიდავისთვის:

გადამზიდავისთვის დანადგარის დირექტივა: ჩამონტაჟება დაახლოებით 1600 ლარი, ბარათი 100 ლარი, ხოლო მძღოლის გადამზადება 200 ლარი. ბარათის ვადა და მძღოლის კვალიფიკაცია 5 წლის განმავლობაში მოქმედებს. თუ გადავიანგარიშებთ, წლის განმავლობაში გადამზიდავს ტექნოლოგიის მომსახურება 60 ლარი დაუჯდება (დანადგარის დირექტივების გარდა, რასაც ერთჯერადად შეიძენს). ამის სანაცვლოდ კი მივიღებთ დაახლოებით 20-25%-ით შემცირებულ ავტოსაგზაო შემთხვევებს ჩვენს



ავტობანზე და მნიშვნელოვნად შემცირებულ ფინანსურ დანახარჯებს, რისი გაღებაც კომპანიებს უწევთ საჯარო სატრანსპორტო შეჯახების შემდეგ.

ადმინისტრირება:

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127-ე მუხლის მე-7 პრიმას მიხედვით, კანონმდებლობის აღსრულება და ტაქოგრაფების შემოწმების ვალდებულება საპატრულო პოლიციას ევალება და გაწერილია მისი აღსრულების მექანიზმი. სწორედ ამ მიზნით, 2015 წელს გადამზადდა პოლიციის 12 თანამშრომელი, რომელთაც შეისწავლეს სარეგისტრაციო ბარათის შემოწმების სპეციფიკა, თუმცა ამ დრომდე მიღებული ცოდნა პრაქტიკაში არ გამოყენებით და არ დაწეებულა აღსრულების პროცესი.

ბარათის შემოწმება ორგანოდ ხდება: შეუიარაღებელი თვალით და სპეციალური მოწობილობით, რომელიც ჩამონტაჟებულია პოლიციის ავტომობილში. დანადგარის არსებობა პატრულს უადვილებს ბარათის შემოწმების პროცედურას და სასურველია, საპატრულო ავტომობილი აღჭურვილი იყოს მოწყობილობით, რომლის ღირებულება დაახლოებით 15-20 ათასი ლარია. საწყისი ეტაპისთვის კი მაგისტრალზე 5 საპატრულო ეკიპაჟის მიერ განხორციელებული აღსრულება სავსებით საკმარისი იქნება.

აღსანიშნავია, რომ მოწყობილობის შეძენამდე, ელექტრონული მოწყობილობის გარეშე შესაძლებელია მონიტორინგის განხორციელება, რადგან პოლიციის ოფიცრები გადამზადებულნი არიან და საკმარისი ცოდნა აქვთ სარეგისტრაციო ფურცლის ვიზუალურად დათვალიერებისთვის. მათ უნდა მოითხოვონ ამონაბეჭდი და გაშიფრონ იგი. შეუიარაღებელი თვალით პოლიციის წარმომდგენელს შეუძლია შეამოწმოს:

- ეკუთვის თუ არა ეს ფურცელი კონკრეტულ მძღოლს;
- ბოლო 28 დღის განმავლობაში დაადგია თუ არა დასვენების რეჟიმი;
- ბოლო 28 დღის განმავლობაში გადააჭარბა თუ არა სიჩქარეს.

**პრობლემის გადაჭრის გზები**

(ალტერნატივები)

მოცემული ანალიზის საფუძველზე გამოიკვეთა პრობლემის გადაჭრის გზები, რომელიც ხელს შეუწყობს ამ საკითხის დანერგვასა და მოგვარებას.

*ალტერნატივა 1:* არსებული სიტუაციის გაუმჯობესებისთვის მოხდეს ამ საკითხის საკანონმდებლო დონეზე მოგვარება, რაც გულისხმობს ქვეყნის შიდა გადამზიდავთა და მგზავრთა გადამყვანთა მიერ ტაქოგრაფების გამოყენების ვალდებულებას და კანონის აღსრულების მკაფიო მექანიზმის შექმნა, მის აღსრულებაზე პასუხისმგებელი კონკრეტული უწყების გამოვლენას. 2018 წლისთვის ყველა მძღოლისთვის სავალდებულო უნდა იყოს, ასოცირების ხელშეკრულების თანახმად, ტაქოგრაფების გამოყენება როგორც საერთაშორისო, ისე შიდა გადაზიდვებში, ამიტომ მნიშვნელოვანია,

ეტაპობრივად მოხდეს საკანონმდებლო ბაზის დახვეწა და ჰარმონიზაცია ევროსტანდარტებთან. ამ მიზნით, შეიქმნას ერთობლივი სამუშაო ჯგუფი სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტისა და არასამთავრობო სექტორის მონაწილეობით. ამ მიმართულებით გარკვეული სამუშაოები უკვე ჩატარებულია სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოში, დამუშავებულია სხვადასხვა სამართლებრივი დოკუმენტი, ამიტომ უნდა მოხდეს ამ სააგენტოს როლის გაძლიერება და შემუშავებული პროექტების განხორციელება. პარალელურ რეჟიმში უნდა გაძლიერდეს საპატრულო პოლიციის როლი აღსრულების ნაწილში, კერძოდ, აამაღლოს ეკიპაჟების ცოდნის დონე აღნიშნული საკითხებისადმი, გააძლიეროს ტექნიკური მხარდაჭერა საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟებისთვის, რათა ამ უკანსკენლმა შეძლოს მონიტორინგის განხორციელება და სამართალდარღვევების გამოვლენა გზებზე.

*ალტერნატივა 2:* შეიქმნას სამუშაო ჯგუფი, რომელიც იმუშავებდა საკანონმდებლო ცვლილებების პაკეტზე, ასევე ახალი მონიტორინგის სამსახურის შექმნაზე, რომელიც შესაძლებელია დაექვემდებაროს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ან შინაგან საქმეთა სამინისტროს. მონიტორინგის სამსახური დარღვევის ფაქტებს გამოავლენს, სამართალდარღვევის არსებობის შემთხვევაში, მძღოლს დააჯარიმებს. მონიტორინგის სამსახურს შეეძლება ასევე შეამოწმოს გადამზიდავი კომპანიები და მოითხოვოს მათგან ინფორმაცია მათი მძღოლების შესახებ, დაარღვიეს თუ არა შრომისა და დასვენების წესები, გადააჭარბეს თუ არა დაშვებულ სიჩქარეს გზაზე. მსგავსი სამსახურის შექმნა და მონიტორინგი მნიშვნელოვანია, რადგან საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟი ხშირად ვერ მოახერხებს მსგავსი გადამოწმებებს. ამიტომ ეფექტური იქნებოდა ისეთი სამსახურისთვის მიგვენდო ამ საკითხების ზედამხედველობა, რომელიც დამოუკიდებლად მხოლოდ ამ საკითხების მონიტორინგით დაკავდებოდა.

მოცემული ალტერნატივებიდან უპირატესობა მივანიჭეთ *ალტერნატივა 1-ს*, ვიდრე სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო უკვე დიდი ხანია მუშაობს ტაქოგრაფების თემაზე, სააგენტოს აქვს სასწავლო ცენტრი, რომელიც ორიენტირებულია მძღოლებისა და მკონტროლებლების გადამზადებაზე. დამუშავებულია სხვადასხვა სამართლებრივი დოკუმენტი ტაქოგრაფების გამოყენების სრულად ამოქმედებისთვის. ამიტომ წამყვანი როლი ჯგუფის შექმნის დროს მიენიჭება სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს, ჯგუფში ასევე შევა საპატრულო პოლიცია, არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლები. ალტერნატივა 1 აძლიერებს ის ფაქტი, რომ საქართველოში არსებული სისტემით, უკვე საპატრულო პოლიციას ენიჭება უფლებამოსილება განახორციელოს კონტროლი მძღოლის შრომისა და დასვენების რეჟიმებზე, ასევე სიჩქარის მონიტორინგი ტაქოგრაფების მეშვეობით. უკვე შეიმჩნევა სამართლებრივი კუთხით წინსვლა, თუმცა მისი სრულყოფისთვის აუცილებელია საპატრულო პოლიციის გაძლიერება და აღსრულების მექანიზმების გაუმჯობესება.

## რეკომენდაციები

მოცემული ანალიზის განხილვის შემდეგ გამოვყავით *ალტერნატივა 1* და ამ ალტერნატივის შესაბამისად მოვამზადეთ რეკომენდაციები. წარმოგიდგინოთ განსახორციელებელი ზოგადი რეკომენდაციების თანამიმდევრობას:

- შეიქმნას სამუშაო ჯგუფი სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ხელმძღვანელობით, სადაც შევა საპატრულო პოლიცია, არასამთავრობო სექტორი;
- სამუშაო ჯგუფებმა უნდა იმუშაონ საკანონმდებლო ინიციატივაზე, რომ სავალდებულო გახდეს ქვეყნის შიგნითაც ტაქსოგრაფების გამოყენება;
- სამუშაო ჯგუფმა შეიმუშაოს სამოქმედო გეგმა, სადაც აღნიშნული იქნება პროექტის განხორციელების ვადები, ჩართული მხარეები, კონკრეტული დავალებები. აქვე გაიწეროს ვადები მძღოლებისთვის: რა პერიოდში გაივლიან გადამზადებას სასწავლო ცენტრში, როდის მიიღებენ მძღოლის ბარათს, როდის მოხდება ტექსოგრაფის დამონტაჟება და მათი ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურად გამართვა.
- გაძლიერდეს საპატრულო პოლიციის როლი აღსრულების ნაწილში, კერძოდ, საპატრულო პოლიციელებმა სახმელეთო ტრანსპორტის სასწავლო ცენტრში გაიარონ გადამზადება და მიიღონ მაკონტროლებლის ბარათები;
- 2017 წლის მდგომარეობით, საპატრულო პოლიციამ 6 საპატრულო ეკიპაჟისთვის შეიძინოს შესაბამისი ტექნიკური აღჭურვილობა, რათა შეძლოს უკვე არსებული საერთაშორისო გადამზიდვების გაკონტროლება, რაც კანონით უკვე ევალებათ;
- 2018 წლისთვის საპატრულო პოლიციას უკვე უნდა ჰყავდეს რამდენიმე სათანადოდ გადამზადებული თანამშრომელი, რომლებიც განხორციელებენ კომპანიების მონიტორინგსა და ასევე შეამოწმებენ კომპანიაში დასაქმებული მძღოლების მიერ ჩადენილ სამართალდარღვევებს შრომისა და დასვენების, ასევე სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებით.

## დასკვნა

კვლევების თანახმად, მსოფლიოსა თუ საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს მიღებული დაზიანებები სიკვდილიანობის რვა მთავარ მიზეზს შორისაა. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად მიყენებული ჭრილობებითა და სიკვდილიანობით გამოწვეული სოციალურ-ეკონომიკური ხარჯები ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 1-1.5%-ია. ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემებით, საქართველოში 2015 წელს საგზაო შემთხვევების რაოდენობამ მოიმატა – ეს მონაცემი 9 187-ია; საქართველოში მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად

დაშავდა 6 432, ხოლო გარდაიცვალა 602 ადამიანი<sup>4</sup>. საქართველოში 2014 წელთან შედარებით, 2015 წელს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სიკვდილიანობა 15,2%-ით გაიზარდა. საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზებს შორის ყველაზე ხშირი სიჩქარის გადაჭარბებაა, რაც მთლიანი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების 35%-ია, ხოლო გადაღლა/ძილი საჭესთან მაგისტრალზე 6 %-ს შეადგენს. სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების მონიტორინგი და სამართალდარღვევების გამოვლენა ამჟამად მხოლოდ სიჩქარის დამაფიქსირებელი ვიდეოკამერებით ხდება. ცხადია, ჩვენი გზები და მაგისტრალები ისე არ არის დატვირთული ამ მექანიზმით, რომ სრულად შევძლოდ მოძრაობის სიჩქარის გაკონტროლებას. ამას ისიც ემატება, რომ საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟს არ შეუძლია სიჩქარის გადაჭარბების დაფიქსირება, ანუ არ გააჩნიათ ტექნიკურ-მატერიალური აღჭურვილობა, შესაბამისად, სიჩქარის გადაჭარბებით გამოწვეულ სამართალდარღვევაზე საპატრულო პოლიცია ვერ ახერხებს რეაგირებას. ასევე რეაგირების მიღმა ავტობუსები და მიკროავტობუსები, რომლებიც სიჩქარის გადაჭარბებით მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შეჯახების ერთ-ერთი მთავარი რისკფაქტორია.

ასეთ ვითარებაში, როცა საქართველოს გზებზე სიჩქარის კონტროლი ძნელდება, ტაქოგრაფის გამოყენების დანერგვა მნიშვნელოვნად შეამცირებდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს როგორც სატვირთო ავტომობილების, ისე ავტობუსებისა და მიკროავტობუსების მონაწილეობით. მნიშვნელოვნად შემცირდება ის ეკონომიკური, სოციალური დანახარჯები, რომელიც მოსდევს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს, მით უმეტეს, როცა გადაზიდვებსა და მგზავრთა გადაყვანაზე ვსაუბრობთ. ევროკავშირის ტრასეკას საგზაო უსაფრთხოების პროექტის ფარგლებში, საერთაშორისო ექსპერტებმა შეაფასეს საგზაო შეჯახებების შედეგად ქვეყნისთვის მიყენებული ეკონომიკური ზარალი და მიღებულმა ციფრმა წელიწადში საშუალოდ 300 მილიონ ამერიკულ დოლარი შეადგენა.

## ბიბლიოგრაფია

1. „საერთაშორისო საავტომობილო მიმისვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ 1970 წლის 1 ივლისის უენევაში ხელმოწერილი ევროპის შეთანხმებას (AETR);
2. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2015 წლის კვლევა;
3. ტაქოგრაფის სახელმძღვანელო, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, 2015 წ.;
4. სტატისტიკური ანალიზი, შსს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის საინფორმაციო ცენტრი, 2015 წ.
5. ევროსაბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის N3821/85 რეგლამენტი „საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ“;

<sup>4</sup> საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, 2015 წლის კვლევა.

6. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 11 მარტის დირექტივა N2002/15/EC „საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ“;
7. საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი;
8. საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ;
9. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის რეგლამენტი (EC ) N561/2006 „საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაზღვრული სოციალური კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) N38/20/85 რეგლამენტები“;
10. [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011\\_Belgrade\\_Pres\\_Managing\\_and\\_coordinating\\_road\\_safety\\_-\\_international\\_experience\\_260411.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011_Belgrade_Pres_Managing_and_coordinating_road_safety_-_international_experience_260411.pdf)