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

თვისობრივი კვლევის ანგარიში

თბილისი

2020 წელი

სარჩევი

შესავალი.....	3
კვლევის ანალიზის შედეგები	5
1. 2014/45/EU დირექტივის ჰარმონიზაცია საქართველოს კანონმდებლობასთან, ცვლილებები საქართველოს მთავრობის 510-ე და 511-ე რეგლამენტებში და საქართველოს მთავრობის - 20.12.2019 წ №627 დადგენილებაში	5
2. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვისას წარმოქმნილი პრობლემების შეფასება.....	7
3. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვასთან დაკავშირებული სირთულეები/გამოწვევები.....	11
3.1. მომსახურების ხარისხი	11
3.2. ინსპექტორების მომზადება/გადამზადების, კვალიფიკაციის შეფასების სისტემა	12
3.3. გზებზე კანონის აღსრულება.....	13
4. კორუფციის რისკები და სახელმწიფო სტრუქტურების მხრიდან შერჩევითი დამოკიდებულება	14
5. სტატისტიკა და მის წარმოებასთან დაკავშირებული პრობლემები	15
6. ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში ცხელი ხაზის, გასაჩივრების მექანიზმისა და საინფორმაციო კამპანიის შესუსტება/შეჩერება	16
7. კვლევის ანალიზის შედეგად გამოვლენილი პრობლემები.....	18
8. კვლევისას გამოვლენილი პრობლემების გადაჭრის გზები.....	24
დანართი:	28

გამოყენებული აბრევიატურის ჩამონათვალი:

ევროდირექტივა - ევროპარლამენტისა და ევროკავშირის საბჭოს დირექტივა

სსიპ - საჯარო სამართლის იურიდიული პირი

აკრედიტაციის ცენტრი - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო – აკრედიტაციის ცენტრი

შშმპ - შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირი

ინსპექტირების ცენტრი - ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდულ ტექნიკური ინსპექტირების ორგანო

პტი - პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება

SGS - Societe Generale de Surveillance SA

EA - The European co-operation for Accreditation/ევროპული აკრედიტაცია

CO - კარბონის მონოქსიდი

NO - აზოტის მონოქსიდი

OBD - On-board diagnostics/ავტომობილის დიაგნოსტიკის სკანერი

ISO - International Organization for Standardization/ სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია

შესავალი

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

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

კვლევის ჩატარების შემდგომ გავაანალიზებთ და დავამუშავებთ მიღებულ ინფორმაციას. მოვამზადებთ რეკომენდაციებს ყველა დაინტერესებული მხარისათვის და შედეგად სახელმწიფო სტრუქტურებს შევთავაზებთ დირექტივის დანერგვის ისეთ მოდელს, რომელიც იქნება შედეგზე ორიენტირებული და განხორციელდება რეალურად. საბოლოოდ, ხელს შევუწყობთ მართვის ისეთი სისტემის ჩამოყალიბებას, რომელიც პროცესს გახდის გამჭვირვალეს, მოქნილს და ეფექტიანს.

მოსალოდნელი შედეგები: შესაბამისი სამსახურები მოქმედ ტექნიკურ რეგლამენტს მოიყვანენ შესაბამისობაში 2014/45/EU დირექტივასთან, მოხდება მისი რეალური იმპლემენტაცია. შემუშავდება და ხელი შეეწყობა თანამედროვე მონიტორინგის მექანიზმის ამოქმედებას, რომლითაც საბოლოოდ მიიღწევა ინსპექტირების პროცესის გამჭვირვალობა, შედეგად შემცირდება კორუფციის რისკები. ხელი შეეწყობა ინსპექტორთა სწავლების, გადამზადებისა და თანამედროვე

საგამოცდო (ტესტირების) სისტემის შექმნას. აქედან გამომდინარე, ინსპექტირების სფერო მიიღებს კვალიფიციურ პერსონალს, რაც საფუძველს ჩაუყრის ინსპექტირების ერთიან (ერთგვაროვან) და სამართლიან პროცედურას. ამ მიზნით, კვლევა ჩატარდა ჩაღრმავებული ინტერვიუების ტექნოლოგიების გამოყენებით, წინასწარ მომზადებული კითხვარის საშუალებით. გამოკითხვისას რესპონდენტის ზეპირი თანხმობით, მიმდინარეობდა ინტერვიუს აუდიო ჩაწერა, შემდგომ ხდებოდა ჩანაწერის ტრანსკრიპტის მომზადება (კონფიდენციალურობის დაცვით) და მიღებული მასალის დამუშავება კონტენტ ანალიზის მეთოდით. პირველი სამი გამოკითხვა დარგის სპეციალისტებთან (ინსპექტირების ცენტრების ორი მენეჯერი და ერთი ინსპექტორი) ჩატარდა პირისპირ გამოკითხვით, ხოლო შემდგომი 7 რესპონდენტის გამოკითხვა, ქვეყანაში კოვიდ-19 ვირუსის გავრცელებასთან დაკავშირებული მდგომარეობის შესაბამისად, ჩატარდა ონლაინ გამოკითხვის მეთოდით. უნდა აღინიშნოს, რომ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს თანამშრომელმა კითხვარის გაცნობის შემდეგ უარი განაცხადა კვლევაში მონაწილეობის მიღებაზე, მისი თქმით: “მინდა გითხრათ, რომ საქართველოსა და ევოკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულებით ნამდვილად არ გვაქვს 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის ვალდებულება, მითუმეტეს ვერ მოვახდენ მისი „დანერგვის ეფექტიანობის შეფასებას“. კვლევა ჩატარდა შემდეგი განრიგით:

1. 12.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (ინსპექტირების ცენტრის მენეჯერი);
2. 12.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (ინსპექტორი);
3. 13.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (ინსპექტირების ცენტრის მენეჯერი);
4. 16.03.2020წ – შესაბამისი სახელმწიფო სამსახურის პასუხისმგებელი პირი;
5. 24.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (არასამთავრობო სექტორი);
6. 24.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (არასამთავრობო სექტორი);
7. 25.03.2020წ – დარგის ექსპერტი;
8. 25.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (ინსპექტირების ცენტრის მენეჯერი);
9. 26.03.2020წ – დარგის სპეციალისტი (ინსპექტირების ცენტრის მენეჯერი);
10. 01.04.2020წ – ექსპერტი (აკრედიტაციის ორგანოს თანამშრომელი).

კვლევისთვის ჩაღრმავებული ინტერვიუების კონტენტ ანალიზის მეთოდით დამუშავების შემდგომ, საქართველოში ევროდირექტივა 2014/45/EU დანერგვის მიმდინარეობასთან, მის თანმდევ პრობლემებთან, შედეგებთან და ამ პრობლემების გადაჭრის გზებთან მიმართებაში გამოიკვეთა, სხვადასხვა პოზიციის მქონე რესპონდენტების მხრიდან მსგავსი ან განსხვავებული მოსაზრებები.

კვლევის ანალიზის შედეგები

1. 2014/45/EU დირექტივის ჰარმონიზაცია საქართველოს კანონმდებლობასთან, ცვლილებები საქართველოს მთავრობის 510-ე და 511-ე რეგლამენტებში და საქართველოს მთავრობის - 20.12.2019 წ №627 დადგენილებაში

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომლების (მენეჯერები და ინსპექტორები) თქმით: „საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სურვილითა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ინიციატივით, რეგლამენტის ცვლილებებთან დაკავშირებულ განხილვებში მონაწილეობდნენ მხოლოდ ინსპექტირების ცენტრების წარმომადგენლები და შესაბამისად, „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე საქართველოს მთავრობის N 510-ე დადგენილება მოერგო საქართველოში დღეს არსებული ავტოსატრანსპორტო პარკის მდგომარეობას და ქართულ რეალობას“.

2014/45/EU დირექტივის ერთ-ერთი მთავარი მოთხოვნაა ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესება, რაც ითვალისწინებს ავტომობილების გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობის შემცირებას და იგი ძრავას უქმ სვლაზე არ უნდა გადასცდეს 0,5%-ს, ხოლო ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნვის 2500 მნიშვნელობისას, არ უნდა გადაცდეს 0,3%-ს. იგეგმება კატალიზური კონვერტორის მოთხოვნაც. ავტომობილების ტექნიკური უსაფრთხოების სტანდარტის გამკაცრება უნდა მოხდეს ეტაპობრივად, ვინაიდან საქართველოში არსებული ავტოპარკის დაახლოებით 90% არის 10 წელზე უფრო მეტი ხნოვანების.

სახელმწიფო სამსახურების, ინსპექტირების ცენტრების მენეჯერებისა თუ თავად ინსპექტორების მოსაზრებით, რეალური სიტუაციის გაუთვალისწინებლობა და 2014/45/EU ევროდირექტივის მყისიერი დანერგვა ძალიან მძიმე ტვირთად დააწვებოდა ავტომფლობელების ეკონომიკურ მდგომარეობას, შოკს და დიდ აგრესიას გამოიწვევდა მათი მხრიდან. ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა თქმით: „627-ე დადგენილება მოვარგეთ დღევანდელ ქართულ ტრანსპორტს და ქართულ რეალობას... რაც ნიშნავს იმას, რომ დღესდღეობით ბენზინისძრავიანი ავტომობილებისთვის CO-ს შემცველობა არ უნდა აჭარბებდეს 0,8 %-ს, 2020 წლის 1 პრილიდან გახდება 0,7%, გაწერილია 2 წლიანი გეგმა, რომლის შესაბამისად, 2021

წლიდან 0,6%, ხოლო 2022 წლიდან გახდება 0,5%, შესაბამისობაშია კატალიზური კონვერტორის აუცილებელი მოთხოვნის ცნებაც“.

ზემოაღნიშნულ მოსაზრებას იზიარებს სახელწიფო სამსახურის წარმომადგენელიც: „510-ე დადგენილება არის შემუშავებული 2009/40/EU და 2010/48/EU დირექტივების მიხედვით. ჩვენი გეგმის შესაბამისად, ეტაპობრივად უნდა გადავიდეთ 2014/45/EU დირექტივაზე, ზოგადად ჩვენი ავტოპარკის მდგომარეობიდან გამომდინარე თავიდანვე ჩაფიქრებული იყო, რომ ეტაპობრივად შესულიყო ცვლილებები ევროდირექტივის იმ მოთხოვნებზე, რომელიც არის ევროკავშირის ქვეყნებში, რათა მოსახლეობას მოთხოვნები არ დააწვეს მძიმე ტვირთად.“ ყველა რესპონდენტი მიიჩნევს, რომ 2014/45/EU დირექტივის მოთხოვნებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ისეთი სამი სახის დახარვეზების მეთოდის შემოღება, როგორცაა:

1. უმნიშვნელო ხარვეზი - ასეთი ტიპის ხარვეზის აღმოჩენის შემთხვევაში მძღოლს მიეცემა ინსპექტირების ანგარიშში დადებითი შედეგის ჩვენების უფლება, შენიშვნაში ჩაეწერება უმნიშვნელო ხარვეზზე მითითება, რომელიც უნდა გამოასწოროს შემდეგი ინსპექტირებისთვის ერთი წლის ვადაში;
2. მნიშვნელოვანი ხარვეზი - ხარვეზი უნდა გამოსწორდეს 30 დღის განმავლობაში;
3. სახიფათო ხარვეზი - ნიშნავს, რომ ასეთი ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილება ქმნის სიცოცხლის საფრთხეს. ამ მომენტიდან ავტომფლობელს აქვს ვალდებულება ევაკუატორით გადაიყვანოს სატრანსპორტო საშუალება ან ადგილზე გამოიძახოს ხელოსანი და შეაკეთოს;

ცვლილება განხორციელდა საბურავების ასაკთან მიმართებაში – უნდა დახარვეზდეს საბურავები, რომელთა გამოშვების თარიღი 10 და მეტი წლისაა (თუნდაც უხმარი).

ცვლილებები შევიდა ასევე მარჯვენასაჭიანი ავტომობილების ინსპექტირებაში. კერძოდ, 2020 წლის პირველი აპრილიდან იკრძალება საჭის გადატანა. ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა მოსაზრებით: „ზოგადად საჭის მექანიზმში ჩარევა არ არის სწორი ფორმა. ეს არის ავტომობილის უსაფრთხოებასთან პირდაპირ კავშირში, საჭის მექანიზმში ჩარევა დაუშვებელია და მაღალი რისკის მატარებელი, ზოგადად ავტომობილი, როგორსაც უშვებს ქარხანა უნდა იყოს ისეთი სახით. ჩარევა მითუმეტეს საჭის მექანიზმში დაუშვებელია.“ ასევე 2020 წლის 1 აპრილიდან იმპორტირებული ავტომობილები უნდა აკმაყოფილებდნენ 2014/45/EU დირექტივის მოთხოვნებს.

განსხვავებულია არასამთავრობო სექტორისა და ექსპერტების შეხედულები. ისინი თვლიან, რომ კანონმდებლობაში მარტივი კომპონენტებია აღებული, ზოგჯერ

მარტივი კომპონენტებიც არ არის შეტანილი (მაგალითად, სააფთიაქო ყუთი ავტოტრანსპორტში). საბოლოოდ საჭიროა ევროდირექტივის სრულად დანერგვა და ჰარმონიზაცია საქართველოს კანონმდებლობასთან: „ფაქტიურად მოხდა პირიქით, ევროდირექტივის მორგება საქართველოს კანონმდებლობასთან“.

ავტომობილის გამონაბოლქვსა და ტექნიკურ გაუმართაობასთან დაკავშირებით არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლები აღნიშნავენ: „ჩვენ ძალიან ბევრი ავტომობილი გვყავს ისეთი, რომელმაც გაიარა ინსპექტირება, მაგრამ ისევ აბინძურებენ გარემოს... ძირითადად პროცედურულ საკითხებზეა საუბარი, ვიდრე პრინციპულ საკითხებზე“. არასამთავრობო ორგანიზაციის ერთერთი წარმომადგენლის აზრით: "2014 წლის ევროდირექტივის სრულად დანერგვაზე შესაძლოა ცოტა ნაადრევი იყოს ლაპარაკი, ვინაიდან ეს დირექტივა ევროკავშირის ქვეყნებშიც არ არის ბოლომდე კარგად გათავისებული და დანერგილი, ამიტომ ჯერ უნდა გადავხედოთ 2009 წლის დირექტივას, მთლიანად უნდა მოხდეს ამის ჰარმონიზება საქართველოს კანონმდებლობასთან და შემდეგ მოხდეს 2014 წლის დირექტივიდან იმ კომპონენტების გადმოტანა, რომელიც არ ხდება ევროდირექტივა 2009–ის დანერგვისას... პრობლემა არის ის, რომ 2009 წლის დირექტივის ყველა კომპონენტი უნდა გადმოგვეტანა და ის ამოქმედებულიყო. სულ 7–8 კომპონენტზე მიდის შემოწმება და არა ყველა კომპონენტზე. ზუსტად ეს არის პრობლემა, რომ არ მოხდა 2009 წლის ევროდირექტივის მთლიანი ჰარმონიზაცია ქვეყნის კანონმდებლობასთან, შესაბამისად ვერ ხდება 2014 წლის ევროდირექტივის ეფექტიანად დანერგვა. მნიშვნელოვანი პრობლემაა, რომ ამ დირექტივების სრულად ამოქმედება დროშია გაწელილი, რითაც ძალიან ბევრი ადამიანი ზიანდება, როგორც გარემოს დაბინძურების, ასევე საგზაო-სტრანსპორტო შემთხვევების კუთხით“.

2. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვისას წარმოქმნილი პრობლემების შეფასება

აღსანიშნავია, რომ საქართველოში 2014/45/EU დირექტივის დანერგვისას წარმოქმნილი პრობლემების შეფასება სხვადასხვა პოზიციაზე მდგომი რესპონდენტების მხრიდან სხვადასხვაგვარად განიხილება. ინსპექტირების ცენტრების და სახელმწიფო სამსახურის წარმომადგენლის აზრით: მთავარი შემაფერხებელი გარემოება, როგორც ზემოთ უკვე აღინიშნა, არის ავტოპარკი, სადაც ავტომობილების დიდი უმრავლესობა 10 წელზე მეტი ხნისაა, რამაც შეაფერხა ევროდირექტივის სრულად დანერგვა, რის გამოც გაიწერა გარდამავალი 2 წლიანი ეტაპი, რადგან ავტომობილების უმრავლესობას საერთოდ არ აქვს კატალიზატორი და ამჟამად ქვეყანაში შეუძლებელია მიწოდების უზრუნველყოფა.

ყველა რესპონდენტის მოსაზრებით: ისეთი საკითხის არგათვალისწინებამ საკანონმდებლო ბაზაში, როგორცაა ერთიანი ელექტრონული პროგრამა (ერთიანი ელექტრონული ბაზა), რომელიც ხელმისაწვდომი იქნებოდა, როგორც ინსპექტირების ყველა ცენტრისთვის, ისე სახელმწიფოს შესაბამისი სამსახურებისთვის, შეაფერხა ევროდირექტივების წარმატებით დანერგვა.

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა მოსაზრებით: „მარტივი მოთხოვნები, ძირითადად დაინერგა კიდეც, მართალია ასევე მარტივი დასაწერგი იყო ე.წ. ერთიანი ელექტრონული პროგრამა, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნებოდა, როგორც ინსპექტირების ყველა ცენტრისთვის, ისე სახელმწიფო ორგანოებისთვის, რაც სამწუხაროდ ერთ-ერთი შემაფერხებელი გარემოებაა, როგორც სტატისტიკის წარმოებისთვის, ისე ცენტრებისთვისაც ინსპექტირების დროს. ვინაიდან ინსპექტირების ცენტრები ვერ ხედავენ იმ ავტომობილების სტატუსს, რომლებმაც ინსპექტირება გაიარეს სხვა ცენტრებში“.

რესპონდენტები იმედოვნებენ, რომ 2020 წლის 1 აპრილისთვის დაინერგება ერთიანი ელექტრონული პროგრამა, რაც ხელს შეუშლის ავტომობილების ინსპექტირებისას არაერთგვაროვან მიდგომებს. აღნიშნული გარემოება მნიშვნელოვნად აფერხებს ავტოპარკის მდგომარეობის გაუმჯობესებას. პრობლემის შემქმნელ მანიპულაციებში მოიაზრება: ავტომფლობელების მიერ ინსპექტირებისთვის კატალიზური გარდამქნელის დაქირავება; მიკროავტობუსების და ავტობუსების პარკებში ე.წ. „დონორი“ ავტოსატრანსპორტო საშუალების არსებობა, რომლის ნაწილებითაც სარგებლობენ ინსპექტირების დროს; ინსპექტირებამდე ერთი თვით ადრე კარგი ხარისხის საწვავის მოხმარება, რადგან უხარისხო საწვავი აისახება გამონაბოლქვში მავნე აირების შემცველობაზე.

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა მოსაზრებით: 511-ე რეგლამენტში უნდა შევიდეს ცვლილება, რომლითაც ინსპექტირების აკრედიტაციისას უნდა მოხდეს „გრადაცია, ინსპექტირებისთვის რომლებიც მხოლოდ მსუბუქი ავტომობილების ინსპექტირებას განხორციელებენ და უფრო მაღალი დონის ინსპექტირებისთვის, რომლებიც ყველა ტიპის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირებას განხორციელებენ... რადგან შეიძლება ინსპექტირების ცენტრს არ ჰქონდეს სატვირთო ავტომობილების, ავტობუსების შესაბამისი აკრედიტაცია და აქედან გამომდინარე მაინც იძულებული და ვალდებულია ყველა ინსპექტირება იცოდეს რეგლამენტი ყველა კატეგორიაზე, რაც უბრალოდ მას ფიზიკურად არ სჭირდება“.

ექსპერტების მოსაზრებით, პრობლემაა შემდეგ მიმართულებებშიც:

1. 2014/45/EU დირექტივის ისეთი მოთხოვნის არგათვალისწინება, როგორცაა გამონაბოლქვში არა მხოლოდ CO-ს შემცველობის შემოწმება, არამედ სხვა მავნე ნივთიერებების შემცველობის გაზომვა;
2. „გასათვალისწინებელია ელექტრონული მართვის დიაგნოსტიკა, რაც ჩვენთვის ახალია, მაგრამ რთული დასაწერგი არ არის. საჭირო იქნება ინსპექტირების ცენტრების მიერ შესაბამისი მოწყობილობის შეძენა და სქემის შექმნა;
3. პრობლემაა, რომ „ტექნისპექტირების პროცესი არ ხორციელდება ქარხანა-მწარმოებლის მიერ დადგენილი პარამეტრით და ხორციელდება უნიფიცირებული პარამეტრით ნებისმიერი მომენტისთვის...“

არასამთავრობო ორგანიზაციების წარმომადგენელთა მოსაზრებით, სახელმწიფოს შეუძლია წარმატებით დანერგოს 2014/45/EU დირექტივის მოთხოვნები თუ გადადგამს გაბედულ ნაბიჯებს: „კატალიზატორებთან მიმართებაში არის სახელმწიფოები სადაც სახელმწიფო თავად ერთვება ამ საკითხში და ხელს უწყობს ამ პროცესების წარმართვას და ან სუბსიდირებას ახდენს კატალიზატორების შეძენისთვის, ან ხდება ეკოლოგიურად უფრო სუფთა ავტომობილების შეძენის ხელშეწყობა. არსებობს სხვა წამახალისებელი ღონისძიებებიც („შოკური თერაპია“).

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა მოსაზრებით, 2014/45/EU დირექტივის დანერგვაზე პოლიტიკის წარმართველი არის საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და მის დაქვემდებარებაში არსებული ორი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი, რომელიც ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციას ახორციელებს და საქართველოს სახმელთო ტრანსპორტის სააგენტო. ინსპექტორის აზრით: „მე მეტ მნიშვნელობას მივანიჭებ სახმელთო ტრანსპორტის სააგენტოს, რადგან მათ ხელშია გავლილი მთელი რეგლამენტი“. ცენტრების წარმომადგენლები პრობლემას ხედავენ ამ ორი სამსახურის მუშაობის კოორდინირებაში. მათი მოსაზრებით, პრობლემების გადაჭრა შესაძლებელია ისეთი მექანიზმის შექმნით, რომელიც კოორდინაციას გაუწევს ამ სამსახურების მუშაობას. მათივე აზრით: „რეფორმა ორიენტირებული უნდა იყოს არამარტო ადმინისტრირებაზე, არამედ ინსპექტორების ინტერესების დაცვაზეც, რაც ასევე პრობლემაა და ნიშნავს უმნიშვნელო (არ გამოირიცხება მექანიკური) გადაცდომის გამო ინსპექტორების სისხლის სამართლის კოდექსით პასუხისმგებლობას“.

არასამთავრობო ორგანიზაციების თქმით, მათ მიერ ჩატარდა რამდენიმე კვლევა, რაც მიაწოდეს სახელმწიფო უწყებას, მაგრამ ამაზე არ მოხდა სათანადო რეაგირება და „გამოიკვეთა, რომ უფრო გადამწყვეტი და გაბედული ნაბიჯების გადადგმა საჭირო და სწორედ ამას ვერ გადალახავს ხოლმე სახელმწიფო უწყება, თორემ მათ კარგად იციან არსებული პრობლემების შესახებ“. მათივე მოსაზრებით: „გვრჩება შთაბეჭდილება, რომ რაზეც არის საუბარი იმის დანერგვასაც ვერ მოახერხებენ, რადგან სახელმწიფო მზად უნდა იყოს რომ ცოტა მტკივნეული ნაბიჯები გადაიდგას“. ისინი ფიქრობენ, რომ რეფორმის ეფექტიანობის შეფასება ზოგადად არ ხორციელდება: “ქვეყანაში არსებობს უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია, რომელსაც აქვს ეროვნული გეგმა, ამ გეგმაში არის ჩანაწერი, რომ ხორციელდება რეფორმა და ასე შემდგომ, თუმცა პრობლემაა, რომ არ არის მითითებული ის ინდიკატორები, რომლის მიხედვითაც უნდა მოხდეს რეფორმის შეფასება... ეფექტიანობის შეფასებას არასამთავრობო სექტორი ახდენს და რეკომენდაციებით მოვუწოდებთ სახელმწიფოს იმ დარღვევების შესახებ, რომლებიც ამ რეფორმას გააჩნია მიმდინარე პერიოდისთვის, მაგრამ რეაგირება არის ძალიან სუსტი“. ექსპერტების და არასამთავრობო ორგანიზაციების წარმომადგენელთა მოსაზრებით: „ასევე მნიშვნელოვანი პრობლემაა, რომ ჩვენ არ განვიხილავთ ქვეყნის ყველა მოქალაქეს ამ პროცესის მონაწილედ და ბენეფიციარებად მხოლოდ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელები განიხილებიან. დღეისათვის პრობლემის გადაჭრის ეფექტიანობა დაბალია. შედეგი 20–25% თუ იქნება“.

ხდება თუ არა შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოების მხრიდან ევროდირექტივების დანერგვისას პროცესის ეფექტიანობის შეფასება, რესპოდენტთა ძირითადმა ნაწილმა არ იცის, ან უარყოფით პასუხს იძლევა. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვაზე, ერთ-ერთი პასუხისმგებელი უწყების სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს წარმომადგენელმა კი განაცხადა: “მინდა გითხრათ, რომ საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულებით ნამდვილად არ გვაქვს 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის ვალდებულება, მითუმეტეს მისი დანერგვის ეფექტიანობას ვერ შევაფასებთ“. საფიქრალია, რომ ევროდირექტივის დანერგვაზე და რეფორმის წარმატებით გატარებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყების (სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო) თანამდებობის პირის მსგავსი დამოკიდებულება შესაძლოა გახდეს 2014/45/EU დირექტივის წარმატებით დანერგვის ერთ-ერთი ხელშემშლელი ფაქტორი.

3. 2014/45/EU დირექტივის დანერგვასთან დაკავშირებული სირთულეები/გამოწვევები

3.1. მომსახურების ხარისხი

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომლებისა და სახელწიფო სამსახურის წარმომადგენლების მოსაზრებით: „2014/45/EU დირექტივის მოთხოვნები მომხმარებლისათვის მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების კუთხით უკვე გათვალისწინებულია 2018 წლის 1 იანვრიდან, როდესაც 511-ე დადგენილება შევიდა ძალაში და აკრედიტაციაც გაიცა ამის მიხედვით. ზუსტად მაგ სტანდარტების მიხედვით, რომელიც ითვალისწინებს კომფორტულ მოსაცდელ სივრცეს, ავტომფლობელისთვის ინსპექტირების პროცესზე უშუალოდ მონიტორინგის საშუალებას (სპეციალური ეკრანის საშუალებით), თანხის გადარიცხვით ან სპეციალური აპარატებით ჩარიცხვა, შმმპ-ებისთვის შესაბამისი ინფრასტრუქტურის, მათ შორის პანდუსების და სველი წერტილების მოწყობას“. მოსაზრებას ფაქტობრივად ეთანხმება არასამთავრობო სექტორიც: „მომსახურების ხარისხი არც ახლაც ცუდი. ინსპექტირების ცენტრების შესაბამისი ტექნიკური აღჭურვა თავიდანვე იყო ჩადებული ევროდირექტივების მოთხოვნაში, ასევე ინვენტარიც... თავიდანვე იყო ჩადებული ვიდეომეთვალყურეობის კომპონენტიც. მომხმარებელს სჭირდება, რომ მივიდეს ინსპექტირების ცენტრში, რომ მისი სატრანსპორტო საშუალება ინსპექტირების ცენტრში იქნება რეალურად შეფასებული, იცოდეს რომ იხდის შესაბამის საზღაურს, იღებს დოკუმენტს და სხვა ცენტრშიც, რომ მივიდეს იგივე შეფასებას მიიღებს, ეს არის ძალიან მნიშვნელოვანი, მომხმარებელი იყოს ამაში დარწმუნებული“.

ექსპერტების მოსაზრებით: „მომხმარებელს თუ ექნება პრეტენზია, რომ მისი ავტოსატრანსპორტო საშუალება სწორად არ გატესტეს, შეიძლება აღნიშნული საკითხი მომხმარებლის პლიუსად ჩაითვალოს, მაგრამ არის მეორე მხარეც თუ არაკეთილსინდისიერი მომხმარებლის თვალთ დავინახავთ ამ ყველაფერს, რომელიც ძირითადად „გაძრომაზეა“, მისთვის პირიქით უარყოფითი იქნება.“

3.2. ინსპექტორების მომზადება/გადამზადების, კვალიფიკაციის შეფასების სისტემა

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა, არასამთავრობოთა და ექსპერტთა მოსაზრებით ინსპექტორთა მომზადება/გადამზადების ერთიანი პროგრამა სახელმწიფოს მიერ უნდა იყოს უზრუნველყოფილი. ამჟამად ტრენინგებს ატარებენ თავად ინსპექტირების ცენტრები, ავტომობილების ინსპექტირების ცენტრების ასოციაცია ან საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტთან არსებული ტრენინგების ცენტრი, რაც გამორიცხავს ინსპექტორების სწავლება/გადამზადებაში ერთიან მიდგომას. არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლები: „სახელმწიფოს არ აქვს მწყობრი გეგმა როდის რა ტიპის გადამზადება, ან თუნდაც რა ტიპის ტესტირება უნდა იქნეს ჩატარებული, რათა ინსპექტორები იყვნენ მუდმივი სწავლებისა და შემოწმების რეჟიმში. ეს პირდაპირ კავშირშია ხარისხთან, ობიექტურობასთან და გამჭვირვალობასთან“.

აღსანიშნავია, რომ ამ საკითხში შედარებით განსხვავებულია ექსპერტების მიდგომა: „არამარტო ინსპექტორების, არამედ მენეჯერების კვალიფიკაცია 511-ე რეგლამენტის მიხედვით მოწმდება აკრედიტაციის ცენტრის ან საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტთან აკრედიტებული სერტიფიკაციის ორგანოს მიერ. იმის გამო, რომ იმ ჩანაწერში არსებობს სიტყვა „ან“ გამოდის, რომ ინსპექტირების ცენტრის შუა შემოწმების პერიოდში, აკრედიტაციის ცენტრის მიერ იქვე ხდება ტექნიკური პერსონალის კვალიფიკაციის შემოწმებაც... თუკი ინსპექტირების ცენტრის თანამშრომელს აქვს აკრედიტაციის ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატი, მაშინ მხოლოდ სერტიფიკატით კმაყოფილდება, რადგან აკრედიტაციის ორგანო გასცემს „ISO 2017 0,24“-ის სტანდარტით სერტიფიკატს. სადაც როგორც თეორიული, ისე პრაქტიკული გამოცდა “ISO“ სტანდარტზეა მორგებული“. მათივე აზრით, თუ სახელმწიფოს მიერ ყველა ცენტრს, ექნება ვალდებულება, რომ აღნიშნული სტანდარტის სწავლება გაიაროს და შესაბამისად სერტიფიცირებაც, უზრუნველყოფილი იქნება ერთიანი მიდგომაც. რაც შეეხება გამჭვირვალობას, ექსპერტების აზრით: „ინსპექტირების პროცესის რეალურ დროში განხორციელება უნდა იყოს გაზომვადი, ასევე მომსახურე პერსონალის კვალიფიკაცია შესაბამისი დოკუმენტაციით დამტკიცებული და მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა აკრედიტებული ევროდირექტივის მოთხოვნების გათვალისწინებით... უნიფიცირებული მოთხოვნები ყველასათვის პროცესს თავისთავად გამჭვირვალეს გახდის, აღარ იქნება შეკითხვები და მიუკერძოებლობის საკითხიც იქნება მაღალ დონეზე“.

3.3. გზებზე კანონის აღსრულება

ყველა გამოკითხულის აზრით, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი პრობლემაა ისეთი ავტომობილების დაჯარიმება, რომლებმაც არ გაიარეს ინსპექტირება, რამაც გამოიწვია ბოლო თვეების განმავლობაში ინსპექტირების ცენტრებში მიმართვიანობის კლების ტენდენცია. გაიზარდა რისკები, რომ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა და ევროდირექტივების დანერგვა ფორმალურ და ფიქტიურ სახეს მიიღებს, რაც პირდაპირ კავშირშია კანონის აღსრულების პრობლემასთან.

ტექ-ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა მოსაზრებით: „დღეს ადმინისტრირება ხორციელდება გზებზე ვიდეოკამერების საშუალებით და ისიც ყველგან არ არის განთავსებული. მძღოლებს არ აქვთ არანაირი მოტივაცია მივიდნენ ინსპექტირების ცენტრებში. 2020 წლის იანვრის თვეში ინსპექტირების ცენტრებში მივიდა შვიდიათასი ერთეულით ნაკლები ავტოსატრანსპორტო საშუალება, ვიდრე 2019 წლის იანვრის თვეში. რეალურად 1 წლის შემდეგ ყველა მათგანს 2020 წლის იანვარში ისევ უნდა გაეგლო ინსპექტირება. დამატებით უნდა გაეგლოთ ასევე პირველადი რეგისტრაციის ანუ იმპორტირებულ ავტომობილებს... ამისი ერთადერთი მიზეზია ადმინისტრირების პროცესი.“ აგრეთვე, მათ იმედი აქვთ, რომ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დახმარებით მდგომარეობა გაუმჯობესდება; ცენტრების წარმომადგენლების თქმით: „თითქოს ჯარიმების ვადა უნდა ჩამოსულიყო ყოველ 72 საათში. მაშინ მძღოლი ძალაუნებურად ინსპექტირებას გააკეთებს კიდეც, მაგრამ ჯერ ეს არ განხორციელებულა... დაჯარიმების აღსრულების პროცესი თუ არ გამოსწორდა ტექინსპექტირება ეფექტიანი ვერ იქნება“. პრობლემას ეთანხმება აკრედიტაციის ცენტრის თანამშრომელიც: „...ეს არის საკანონმდებლო ხარვეზი. ჩემი აზრით უნდა შესულიყო ცვლილება და ალბათ მომავალში შევა ცვლილება, რომ 72 საათში ერთხელ დაჯარიმდება ავტომობილი და მას არ ექნება საშუალება თავი აარიდოს ავტომობილის ინსპექტირებას“. არასამთავრობო ორგანიზაციების აზრით: „შეიძლება იყოს ბრწყინვალე კანონი ჩამოყალიბებული, მაგრამ თუ აღსრულება არ მოხდა, ეს მხოლოდ ფურცელზე დარჩება... საქართველოს გზების 50% არის საპატრულო პოლიციის მოქმედების არეალი და დანარჩენი 50% არის კრიმინალური პოლიციის მოქმედების ქვეშ, რომლებიც მითუმეტეს არ ახდენენ ინსპექტირების სფეროს კონტროლს და ამან მოქალაქეებს უბიძგა, რომ ავტომობილები არ წაიყვანონ ინსპექტირებაზე... საქართველოს პარლამენტს მივაწოდეთ რეკომენდაცია ზემოაღნიშნულის შესახებ... არ გვინდა, რომ დირექტივების აღსრულება გართულდეს და ასეთი სახით დარჩეს, როგორც დღეს არის ფორმალური 2009 წლის დირექტივა“.

4. კორუფციის რისკები და სახელმწიფო სტრუქტურების მხრიდან შერჩევითი დამოკიდებულება

რესპონდენტთა საერთო აზრით, ამ სფეროში ისეთი სახის კორუფციაზე საუბარი, რაც თანხის აღებ-მიცემობასთანაა დაკავშირებული თითქმის გამორიცხულია, მაგრამ არ გამორიცხავენ კორუფციის ისეთი ნიშნების არსებობას, რაზეც ზემოთ იყო საუბარი და როგორცაა არაერთგვაროვანი ინსპექტირება, როდესაც ერთ ცენტრში დახარვეზებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება წარმატებით გადის ინსპექტირებას სხვა ცენტრში ხარვეზის გამოუსწორებლად. რის მიზეზადაც მიიჩნევენ 2014/45/EU დირექტივის დანერგვისას ერთიანი ელექტრონული სისტემის არარსებობას, რაც თავისმხრივ წამახალისებელია არაერთგვაროვანი ინსპექტირების. მათი აზრით მონიტორინგის გაძლიერება აღმოფხვრის ამ პრობლემას, რადგან უმეტეს შემთხვევაში აქ შეიძლება იყოს ადამიანური ფაქტორი.

ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა დიდი უმრავლესობა ეთანხმება, საქართველოს ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის იანვრის თვის კვლევას, რომელმაც გვიჩვენა, რომ კომპანია „გრინვეი საქართველო“ სახელმწიფო სტრუქტურების მხრიდან სარგებლობს მთელი რიგი პრივილეგიებით (სტაციონარული ხაზების გადატანის უფლება, ავტო-სამრეცხაო ბიზნესის ამუშავება, მოძრავი ხაზების სახელმწიფო ინტერესების საწინააღმდეგოდ განთავსება და ა.შ.). ინსპექტირების ცენტრების წარმომადგენელთა თქმით: „მოქმედებს პრინციპი, რაც სხვისთვის აკრძალულია დაშვებულია „გრინვეისთვის“ ...ხოლო აღნიშნული ნიშნავს ბიზნესისთვის არაერთგვაროვანი მდგომარეობის შექმნას და ეს კიდევ აისახება ჩვენს ბიზნესზე.“ ასახელებენ კონკრეტულ მაგალითებს, როგორცაა „გრინვეისთვის“ გარემომსახურების (ავტოსამრეცხოები) უფლების მიცემა: „დაასრულა „გრინვეიმ“ სამრეცხაოების გაკეთება და მათ ფეისბუქ-გვერდზე რეკლამაც კი გამოჩნდა, ჩვენთან თუ გააკეთებთ ინსპექტირებას გადმოგეცემათ 5 ლარიანი ავტომობილის რეცხვის ვაუჩერი. ეს პირდაპირ „ატკატია“ ანუ 60 ლარიანის მაგივრად 55 ლარს ახდევინებ მომხმარებელს... და განსაკუთრებით ამ კომპანიის მიერ გადასატანი ხაზების არამაღალმითიან რეგიონებში განთავსება, არამედ რაიონულ ქალაქებში, ფაქტიურად სხვა ინსპექტირების ცენტრებთან ძალიან ახლოს (1 კილომეტრში და ზოგან 600 მეტრშიც კი), რაც ასევე აისახება მომხმარებლისთვის დისკომფორტის შექმნაზე. აღნიშნული აზიანებს ევროდირექტივების დანერგვის პროცესს და რეფორმის ეფექტიანობას“.

ზემოაღნიშნულ მოსაზრებას არ ეთანხმება სახელმწიფო სამსახურის წარმომადგენელი: „მე ასე ვერ ვიტყვოდი, რომ „გრინვეი“ არის პრივილეგირებულ მდგომარეობაში, როდესაც სახელმწიფომ გამოაცხადა ტენდერი, ამ ტენდერში მონაწილეობის მიღება შეეძლო ყველას, გარკვეული საფასური იყო ლოტების მიხედვით, ლოტებად იყო გამოტანილი გადასახდელი და „გრინვეიმ“ გადაიხადა შესაბამისი თანხა... ხელშეკრულების შესახებ მე ვერ გავაკეთებ დასკვნას, იმიტომ რომ არ ვიცნობ... არ მიმაჩნია, რომ კომპანია „გრინვეი“ არის პრივილეგირებულ მდგომარეობაში“.

არასამთავრობო სექტორის აზრით: „სახელმწიფოს მხრიდან თუ არ იქნა ერთიანი მიდგომა ცენტრების მიმართ, ერთი წესის ჩამოყალიბებით და ერთი პრინციპით, რეფორმა დაზიანდება. ხოლო მოქალაქეების მხრიდან იქნება უნდობლობა რეფორმის მიმართ და მძლოლების მხრიდან ინსპექტირების საკითხის უგულვებლყოფა“. მათ ასევე აღნიშნეს, რომ „ყველა ბიზნესს თავისი გათვლა აქვს, სახელმწიფომაც ვერ მიიღო ისეთი კანონები, რომ წახალისოს მძლოლების მისვლა ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებში და ამან დაარტყა ყველას“. საბოლოოდ აღმოჩნდა, რომ არცერთი რესპონდენტი არ იცნობს კომპანია „გრინვეისა“ და ეკონომიკის სამინისტროს შორის გაფორმებულ ხელშეკრულებას, რომლის საფუძველზეც „გრინვეი“ ფლობს მთელ რიგ უპირატესობას სხვა კომპანიებთან შედარებით და დიდი ალბათობით ზუსტად ამ მიზეზით სახელმწიფოს ცენტრების მიმართ აქვს დისკრიმინაციული დამოკიდებულება. არასამთავრობო ორგანიზაციები აღნიშნავენ: „თავიდანვე იყო ჩადებული ისეთი მუხლები, რომ შემდგომ ვიღაცას მანიპულაციის საშუალება ჰქონოდა.“ ინსპექტირების ცენტრებისა და არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლებს არაერთგზის უცდიათ ეკონომიკის სამინისტროსგან ხელშეკრულების მიღება, თუმცა უშედეგოდ. ინსპექტირების ცენტრების წარმომადგენლების თქმით: „...ხელშეკრულება თვალთ არავის უნახავს... ამბობენ, რომ პროკურატურას აქვს წაღებული“. აკრედიტაციის ცენტრის თანამშრომელი: „...ეს ყველაფერი შეგიძლიათ ეკონომიკის სამინისტროში გადაამოწმოთ, თუნდაც ხელშეკრულების შესახებ მე ვერ გავაკეთებ დასკვნას, იმიტომ რომ არ ვიცნობ“.

5. სტატისტიკა და მის წარმოებასთან დაკავშირებული პრობლემები

გამოკითხულ რესპონდენტთა აზრით, საქართველოში ევროდირექტივის დანერგვის პროცესის სრულფასოვანი შეფასება შეუძლებელია შესაბამისი სტატისტიკის არარსებობის პირობებში. ინსპექტირების ცენტრების თანამშრომელთა მოსაზრებით: „მარტივი მოთხოვნები, ძირითადად დაინერგა კიდეც. მარტივი

დასანერგი იყო ე.წ. ერთიანი ელექტრონული პროგრამა, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნებოდა, როგორც ინსპექტირების ყველა ცენტრისთვის, ისე სახელმწიფო ორგანოებისთვის, მისი არარსებობა სამწუხაროდ, ერთერთი შემაფერხებელი გარემოებაა, როგორც სტატისტიკის წარმოებისთვის, ისე ცენტრებისთვის ინსპექტირების დროს.“

არასამთავრობო ორგანიზაციების წარმომადგენლების მოსაზრებით, იმისათვის, რომ სახელმწიფო სამსახურების მიერ მოხდეს 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის შეფასება, საჭიროა არსებობდეს შესაბამისი სტატისტიკა: „ჩვენ დღეს არ გვაქვს სტატისტიკა იმის შესახებ, თუ რამდენი ავტო-საგზაო შემთხვევაა მომხდარი ავტომობილის გაუმართაობით... ჩვენ არ გვაქვს ფაქტები რამდენი ავტომობილის გაუმართაობით მოხდა ავტო-საგზაო შემთხვევა. მნიშვნელოვანია რეფორმის გატარება ისე, რომ მოხდეს ევროდირექტივის სრულად დანერგვა, რასაც უნდა მოყვეს ისეთი სტატისტიკის წარმოება, როგორცაა რამდენი ტექნიკურად გამართული ავტომობილი გადაურჩა ავტოსაგზაო შემთხვევას... ხელისუფლება ვერ გააკეთებს ოფიციალურ განცხადებას და ვერავის დაუმტკიცებს, რომ ავტოპარკი გაუმჯობესდა, გამომდინარე იქედან, რომ სტატისტიკა არ უწარმოებია“.

6. ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში ცხელი ხაზის, გასაჩივრების მექანიზმისა და საინფორმაციო კამპანიის შესუსტება/შეჩერება

ინსპექტირების ცენტრების წარმომადგენლების თქმით: „საზოგადოების ინფორმირებულობას მოსალოდნელი ცვლილებების შესახებ უნდა ანხორციელებდეს ეკონომიკის სამინისტრო და მისი სსიპ-ები, როგორცაა აკრედიტაციის ცენტრი და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, ასევე ინსპექტირების ცენტრები საკუთარ საიტებზე. რეფორმის დასაწყისში მოსახლეობის ინფორმირებულობა კარგად იყო ორგანიზებული, ვრცელდებოდა ბუკლეტები, მუშაობდა ცხელი ხაზი, სადაც ოპერატორებად გადამზადებული ადამიანები მუშაობდნენ და კვალიფიციურ ინფორმაციას აწოდებდნენ მომხმარებელს... ასევე, მოსახლეობისგან იღებდნენ ინფორმაციას სხვადასხვა ზოგად საკითხებზე თუ კერძო შემთხვევებზე, რომლებიც ბენეფიციართა უკმაყოფილებას იწვევდა“. მიუხედავად იმისა, რომ მომხმარებლის მიმართვიანობამ იკლო მიაჩნიათ, რომ ცხელი ხაზის გაუქმება არ იყო სწორი ნაბიჯი. საზოგადოების უკეთ ინფორმირებულობისთვის, ასევე საჩივრების (ინსპექტირების თუ სხვა შემთხვევებში) მიღების მიზნით უნდა არსებობდეს ერთი სამსახური, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება მოსახლეობის ინფორმირებულობაზე, ექნება ცხელი ხაზი და მონიტორინგს გაუწევს ინსპექტირების ცენტრების მუშაობას. მათი

აზრით: „დღეისათვის მოსახლეობას სრულად არ მიეწოდება ინფორმაცია ტექნოსპექტირების შესახებ, ან არსებობს ინფორმაციის მიწოდებისას არაერთგვაროვანი მიდგომა. გამოდის, რომ ეკონომიკის სამინისტრო სრულფასოვნად ვერ აგვარებს დღესდღეობით ამ საკითხებს...“

არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლების განცხადებით: „შეიძლება ითქვას, რომ ამ მიმართულებით არის ინფორმაციის სიმცირე. ამავდროულად, ძალიან ბევრი გაურკვევლობაა, როდესაც ქვეყანაში რეფორმა ტარდება უფრო ფოკუსირებული და ინტენსიური ინფორმაციის მიწოდებაა საჭირო. ინფორმირებულობის პირველი წყარო უნდა იყოს სახელმწიფო და თავად ეკონომიკის სამინისტრო, რომელიც არის რეფორმაზე პასუხისმგებელი უწყება. ეკონომიკის სამინისტროში უნდა არსებობდეს საინფორმაციო ცენტრი, რომელიც განახორციელებს მოქალაქეთა დროულ ინფორმირებულობას... ინფორმირებულობის ნაკლოვანებებზე არამხოლოდ ადგილობრივი, არამედ სხვა ქვეყნების ექსპერტებიც საუბრობენ, ვინაიდან მათაც აქვთ ინფორმაცია რომ სახელმწიფოს მხრიდან არ იყო კარგად დაგეგმილი საინფორმაციო კამპანია. შევქმენით სამოქალაქო საზოგადოების პლატფორმა, სადაც თავს მოიყრის პერიოდული ინსპექტირების ყოველდღიური ცხოვრება, როგორცაა სატელევიზიო გადაცემები, სახელმწიფოს მიერ განხორციელებული თუ კერძო სექტორის ღონისძიებები და მასალები ინსპექტირების შესახებ... კარგი იქნება თუ სახელმწიფოც ჩვენთან ითანამშრომლებს ინფორმაციის მოწოდების კუთხით, რათა მაქსიმალურად გავავრცელოთ სახელმწიფოს მხრიდან დაგეგმილი ცვლილებები“.

სახელმწიფო სამსახურის წარმომადგენელი (აკრედიტაციის ცენტრი) აზუსტებს კომპეტენციებს და აღნიშნავს: „ქვეყანაში 2014/45/EU დირექტივის გატარების შესახებ ინფორმაციის მიწოდებაზე პასუხისმგებელია სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, როდესაც შედიოდა ცვლილებები 510-ე დადგენილებაში, საინფორმაციო კამპანია იყო და მიეწოდებოდა ინფორმაცია ინსპექტირების კონკრეტული პარამეტრების შესახებ. აუცილებელია გაგრძელდეს ინფორმაციის მიწოდება. ცხელი ხაზი დღესაც მოქმედებს. კერძოდ, დაინტერესებულ პირს შეუძლია დაუკავშირდეს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს და კონკრეტული კითხვის არსებობის შემთხვევაში მიიღებენ პასუხს. აკრედიტაციის ცენტრსაც აქვს ცხელი ხაზი და კითხვა, რომელიც ეხება აკრედიტაციის ცენტრს, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს შეუძლია ჩვენთან გადმოამისამართოს.“

7. კვლევის ანალიზის შედეგად გამოვლენილი პრობლემები

კვლევის შედეგები გვაჩვენებს, რომ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა მიმდინარეობს სერიოზული შეფერხებებით, რომლის თანმდევი მთელი რიგი გადაუჭრელი პრობლემები და რომელთა რაოდენობაც, ნაცვლად შემცირებისა ყოველდღიურად იზრდება. შესაბამისი სამსახურების მიერ პრობლემათა გადაჭრის პროცენტული მაჩვენებელი ძალიან დაბალია, ხოლო მათი ეფექტიანობა გაურკვეველი. გადაუჭრელ პრობლემათა მომრავლებამ შეუქცევადი ხასიათი მიიღო, რის გამოც სერიოზული საფრთხე ექმნება ევროდირექტივის დანერგვის პროცესს. პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება ეტაპობრივად იძენს ფორმალურ ხასიათს და რეფორმა დგება ჩავარდნის წინაშე, რაც საზოგადოებისთვის შეუმჩნეველი არ დარჩენილა და იმატა პასუხგაუცემელმა კითხვებმაც: „ინსპექტირება დაიწყო, მაგრამ რატომ არ იცვლება გზებზე მდგომარეობა? რატომ დადიან კვლავ ტექნიკურად გაუმართავი ავტომობილები? რატომ ბოლავენ ისევ?“ კითხვები დღემდე პასუხგაუცემელია, რის გამოც რეფორმის მიმართ სკეპტიკოსთა რაოდენობა იზრდება. მდგომარეობას ართულებს და რეფორმას გამოუსწორებელ ზიანს აყენებს სახელმწიფოს მხრიდან შერჩევითი, არასამართლიანი და არაერთგვაროვანი მიდგომა ბიზნეს-კომპანიებთან, როდესაც ერთი კომპანია („გრინვეი საქართველო“) სხვა კომპანიებთან შედარებით იმყოფება აშკარად პრივილეგირებულ მდგომარეობაში, ასეთ შემთხვევას ევროკავშირის სახელმწიფოებში ანალოგი არ აქვს. საქართველოს მთავრობის დადგენილებების¹ შესაბამისად ტექნიკურ

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

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

სადგურებში საწვავის ხარისხის შემოწმების გამართული სისტემა; არ მიმდინარეობს ცნობიერების ამაღლებისა და საინფორმაციო კამპანიები; არ არსებობს ინსპექტირების შედეგის გასაჩივრების მექანიზმი;

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

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

7. უმნიშვნელო (არ გამოირიცხება მექანიკური) გადაცდომის გამო ინსპექტორების სისხლის სამართლის კოდექსით პასუხისმგებლობა ქმნის არაჯანსაღ გარემოს; სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულების დროს ინსპექტორებში არის შეცდომის დაშვების გადამეტებული შიში, რაც აზიანებს სამართლიანი ინსპექტირების პრინციპს. არ არსებობს პროფესიული კომისია, რომელიც დაადგენდა ინსპექტორმა “შეცდომა” დაუშვა უნებლიედ, განზრახ, ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესებისა თუ კომპეტენციის ნაკლებობის გამო;
8. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიულ პირებს (აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი, რომელიც ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციას ახორციელებს და საქართველოს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო) შორის კოორდინირების ხარისხი არაადამაკმაყოფილებელია. მათ შორის ფუნქციები არ არის მკვეთრად გამიჯნული. გაუგებარია, ვინ არის პტი-რეფორმაზე პასუხისმგებელი სტრუქტურა (იგულისხმება პოლიტიკის გამტარებელი) ეკონომიკის სამინისტროში; არ ხდება 2014/45/EU ევროდირექტივის დანერგვის ეფექტიანობის შეფასება სახელმწიფო სამსახურების მხრიდან, არც შესაბამისი ინდიკატორებია განსაზღვრული, რომლის მიხედვითაც გაკეთდებოდა რეფორმის მიმდინარეობის ანალიზი; ამ მიზეზით, დღეისათვის 2014/45/EU დირექტივის დანერგვისას წარმოქმნილი პრობლემების გადაჭრის მაჩვენებელი დაბალია და ის არ აღემატება 20–25%-ს, ხოლო შედეგების ეფექტიანობა უცნობი;
9. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო (და მასზე დაქვემდებარებული სამსახურები) რეფორმის მიმდინარეობასთან დააკავშირებით ფაქტიურად არ ითვალისწინებს არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ შემუშავებულ რეკომენდაციებს. 3 წლის განმავლობაში არაერთი შეხვედრა შედგა არასამთავრობო და სამთავრობო სექტორს შორის, ჩატარდა კვლევები, შემუშავდა რეკომენდაციები, მაგრამ მათი უმრავლესობა სახელმწიფო სტრუქტურებს არ გაუთვალისწინებიათ. იგივე ბედი ეწია შვეიცარიული კომპანია SGS-ის მიერ მიწოდებული რეკომენდაციების დიდ ნაწილს, რომლის შესამუშავებლადაც რეფორმის დასაწყისში საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით სახელმწიფო ბიუჯეტიდან სოლიდური თანხა გამოიყო. მიუხედავად იმისა, რომ გადაწყვეტილების მიმღები პირებისათვის კარგად არის ცნობილი სფეროს პრობლემატიკა, ისინი საჭირო გადაწყვეტილებებს ვერ იღებენ. ამ მიზეზით,

არასამთავრობო ორგანიზაციები მიიჩნევენ, რომ სახელმწიფო სტრუქტურები ვერც ახალი სტანდარტების დანერგვას შეძლებენ რეალურ ცხოვრებაში;

10. სახელმწიფო არ განიხილავს მოქალაქეს 2014/45/EU ევროდირექტივის დანერგვის პროცესის მონაწილედ. შესაბამისი სტრუქტურები არ აწარმოებენ ცნობიერების ამაღლების კამპანიებს, სადაც განმარტავდნენ მოსახლეობისთვის ტექნიკური ინსპექტირების საჭიროებას და აჩვენებდნენ, თუ რა დადებითი შედეგის მოტანა შეუძლია რეფორმას. როგორც წესი, ბენეფიციარებად მხოლოდ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელები მიიჩნევიან; თუმცა, მათ მიმართაც არ ხდება ევროდირექტივის დანერგვით გამოწვეული სიახლეებისა და რეფორმის მიმდინარეობის შესახებ ინფორმაციის სათანადო ფორმითა და სიხშირით მიწოდება შესაბამისად, გავრცელებული მწირი ინფორმაცია ხშირად არაერთგვაროვანია და მოსახლეობაში იწვევს, როგორც დაბნეულობას, ასევე აგრესიას რეფორმის მიმართ. ეკონომიკის სამინისტროს მიერ ცხელი ხაზის გაუქმება ითვლება უკან გადადგმულ ნაბიჯად, რის გამოც გაუარესდა საზოგადოებასთან ურთიერთობის ხარისხი; არ არსებობს კარგად ჩამოყალიბებული გასაჩივრების მექანიზმი;

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

12. სახელმწიფო ბიზნესისთვის არაერთგვაროვან გარემოს ქმნის, კომპანია „გრინვეი საქართველო“ სხვა კომპანიებთან შედარებით პრივილეგირებულ მდგომარეობაშია, რაც დიდი ალბათობით გამყარებულია ეკონომიკის სამინისტროსთან დადებული ხელშეკრულებით და პრაქტიკაში, უფრო მაღლა

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

13. სახელმწიფო სტრუქტურებს არ აქვთ მწყობრი გეგმა, როდის და რა ტიპის გადამზადება, ან თუნდაც როგორი სახის ტესტირება უნდა ჩაატარონ, რათა ინსპექტორები იყვნენ მუდმივი სწავლებისა და განვითარების რეჟიმში. ერთიანი მომზადების სისტემის არარსებობა ხელს უწყობს ინსპექტორთა მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების არაერთგვაროვან შეფასებას. ეს პირდაპირ კავშირშია ხარისხთან, ობიექტურობასთან და გამჭვირვალობასთან. არაერთგვაროვანი მიდგომა, ერთიანი სისტემის არარსებობა, როგორც ინსპექტორების მომზადება/გადამზადების, ისე კვალიფიკაციის შეფასებისას ევროდირექტივის დანერგვის მთავარი შემაფერხებელი ფაქტორებია.

8. კვლევისას გამოვლენილი პრობლემების გადაჭრის გზები

1. ავტოსატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობის პარამეტრების განსაზღვრისას უნდა გადაიდგას გაბედული ნაბიჯები და შესაბამისი ცვლილებები უნდა დაჩქარდეს. 2014/45/EU დირექტივის ისეთი მიზნის სრულად მისაღწევად, როგორც არის ეკოლოგიური მდგომარეობის გამოსწორება, აუცილებელია გამონაბოლქვში არა მხოლოდ CO-ს შემცველობის შემოწმება, არამედ

აზოტის მონოქსიდისა და სხვა მავნე ნივთიერებების გაზომვაც; ამავდროულად მნიშვნელოვანია ბენზიგასამართ სადგურებში საწვავის ხარისხის კონტროლი და ამ მიმართულებით რეგულარული მონიტორინგის სისტემის ჩამოყალიბება;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

შემთხვევაში უნდა უზრუნველყოს თანაბრობა და სხვა კომპანიებსაც მიანიჭოს ის უფლებები (სტაციონარული ხაზის გადატანა/მოძრაობა, ორი და მეტი ბიზნესსაქმიანობა ერთდროულად და სხვა), რომლებიც ამჟამად ექსკლუზიურად მიკუთვნებული აქვს მხოლოდ კომპანია „გრინვეი საქართველოს“.

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

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

დანართი:

კითხვარი ჩაღრმავებული ინტერვიუსთვის

მოგახსენებთ, რომ „საქართველოს ტრანსპორტისა და გზების ასოციაცია“ ახორციელებს პროექტს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური

ინსპექტირების სფეროში პრობლემატური საკითხების შესწავლის მიზნით. ამ პროექტის ერთ-ერთი შემაჯავებელი ნაწილია კვლევის მიზნით ჩაღრმავებული ინტერვიუების ორგანიზება დარგის სპეციალისტებთან და გადაწყვეტილების მიმღებ პირებთან. პროექტის ფარგლებში ხორციელდება კვლევა, რომლის მიზანია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის 2014/45/EU დირექტივის დანერგვის ეფექტიანობის შეფასება, რომელიც ითვალისწინებს:

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

აღნიშნულიდან გამომდინარე, გთხოვთ დამართოთ ნება თქვენთან, როგორც ექსპერტთან ჩავატარო ჩაღრმავებული ინტერვიუ. თქვენი საუბარი ჩაიწერება დიქტოფონის საშუალებით, რადგან საუბრის შემდგომ მოხდება ინტერვიუს დამუშავება, რათა თქვენი მოსაზრება სრულად გავითვალისწინოთ პროექტზე მუშაობისას. ასევე უნდა გითხრათ, რომ ჩვენი საუბარი იქნება კონფიდენციალური და კონკრეტულად ვის ეკუთვნის ნებისმიერი გაჟღერებული მოსაზრება არ იქნება იდენტიფიცირებული და არ გასცდება კვლევაზე მომუშავე პირებს, რომლებიც პასუხისმგებლები იქნებიან კონფიდენციალურობის დაცვასთან დაკავშირებით.

საკითხების შესწავლის შედეგად გავაანალიზებთ და დავამუშავებთ მიღებულ ინფორმაციას. გავიზიარებთ ავტომობილების ინსპექტირების სფეროში მოქმედი, მსოფლიოში ყველაზე ავტორიტეტული ორგანიზაციის გამოცდილებას (CITA-International Motor Vehicle Inspection Committee). საბოლოოდ მოვამაზადებთ რეკომენდაციებს ყველა დაინტერესებული მხარისთვის. შედეგად სახელმწიფო სტრუქტურებს შევთავაზებთ დირექტივის დანერგვის ისეთ მოდელს, რომელიც იქნება შედეგზე ორიენტირებული და იმედია არ დარჩება მხოლოდ ფურცელზე და განხორციელდება რეალურად. საბოლოოდ, ხელი შეეწყობა მართვის ისეთი სისტემის ჩამოყალიბებას, რომელიც სისტემას გახდის გამჭვირვალეს, მოქნილს და ეფექტიანს.

მოსალოდნელი შედეგები: მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტები მოვა შესაბამისობაში 2014/45/EU დირექტივასთან, მოხდება მისი რეალური იმპლემენტაცია.

შემუშავდება და ხელი შეეწყობა თანამედროვე მონიტორინგის სისტემის დანერგვას, რომლითაც საბოლოოდ მიიღწევა ინსპექტირების პროცესის გამჭვირვალობა, შედეგად შემცირდება კორუფციის რისკები. ხელი შეეწყობა ინსპექტორთა სწავლების, გადამზადებისა და თანამედროვე საგამოცდო სისტემის შექმნას, შედეგად ინსპექტირების სფეროში მივიღებთ კვალიფიციურ პერსონალს, რაც საფუძველს ჩაუყრის ინსპექტირების ერთიან (ერთგვაროვან) და სამართლიან პროცედურას.

1. რა ცვლილებები განხორციელდა 510-ე რეგლამენტში ევროდირექტივა 2014/45/EU შესაბამისად - საქართველოს მთავრობის დადგენილებით - 20.12.2019 წ №627?
2. რა შემაფერხებელი გარემოებებია 2014/45/EU დირექტივის სრულად დასაწერად? რომელი მოთხოვნა არის ყველაზე მარტივად დასაწერი და ჯერ არ დაწერილა? რომელი მოთხოვნის დაწერვა იქნება ყველაზე რთული?
3. როგორ გააუმჯობესებს საავტომობილო პარკის მდგომარეობას ტექნიკური გამართულობის თვალსაზრისით 2014/45/EU დირექტივის დაწერვა? როგორ გააუმჯობესებს ეკოლოგიური მდგომარეობას
4. გსმენიათ თუ არა არაერთგვაროვანი ინსპექტირების შესახებ (როდესაც ერთ ცენტრში დახარვეზებული ასს წარმატებით გადის ინსპექტირებას სხვა ცენტრში ხარვეზის გამოუსწორებლად)? როგორ აღმოფხვრის 2014/45/EU დირექტივის დაწერვა არაერთგვაროვან მიდგომებს ინსპექტირების ცენტრებში?
5. როგორ აამაღლებს ინსპექტორების კვალიფიკაციას 2014/45/EU დირექტივის დაწერვა? კონკრეტულად რა ღონისძიებები უნდა გატარდეს?
6. გახდის თუ არა 2014/45/EU დირექტივის დაწერვა ინსპექტირების პროცესს უფრო გამჭვირვალეს, ობიექტურს და ხარისხიანს? კონკრეტულად რა ღონისძიებების დამსახურებით?
7. მომხმარებლისთვის რამდენად შეიცვლება მომსახურების ხარისხი ევროდირექტივა დაწერვის შემდგომ?
8. სად შეუძლია დაინტერესებულ მომხმარებელს მიიღოს ინფორმაცია ევროდირექტივის დაწერვით გამოწვეული სიახლეებისა და რეფორმის მიმდინარეობის შესახებ? მოქმედებს თუ არა რომელიმე სახელმწიფო სამსახურში ცხელი ხაზი? რატომ გააუქმა ეკონომიკის სამინისტრომ პტი-სთან დაკავშირებული ცხელი ხაზი?

9. ხდება თუ არა სახელმწიფო სტრუქტურების მიერ ევროდირექტივის დანერგვის ეფექტიანობის შეფასება? და თუ ხდება ვის მიერ? როგორ გადაიჭრა ევროდირექტივების დანერგვისას წარმოქმნილი პრობლემები? როგორ და ვის მიერ შეფასდა პრობლემის გადაჭრა იყო თუ არა სწორი და ეფექტიანი?
10. რომელი სახელმწიფო სამსახურებია პასუხისმგებელი ევროდირექტივების წარმატებით დანერგვაზე? თქვენი აზრით რომელია მთავარი ამ სამსახურებიდან?
11. ითვალისწინებენ თუ არა შესაბამისი სამსახურები რეფორმის მიმდინარეობასთან დაკავშირებით არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ გამოთქმულ შენიშვნებს? რომელ რეკომენდაციას გაიხსენებთ რომელიც გაითვალისწინეს სახელმწიფო სამსახურებმა ექსპერტებისა თუ არასამთავრო ორგანიზაციების მიერ მიწოდებული?
12. ეფექტიანია თუ არა პტი სფეროს მართვის დღეს არსებული სახელმწიფო მოდელი? დაასაბუთეთ პასუხი.
13. არის თუ არა კორუფცია პტი სფეროში? არის თუ არა კორუფციის ნიშნები? თუ კი, მაშინ რომელი მიგაჩნიათ ასეთ ნიშნად?
14. ბოლო თვეების განმავლობაში მიმართვიანობამ ინსპექტირების ცენტრებში იკლო და კლების ტენდენცია გრძელდება. თქვენი აზრით რატომ?
15. ხედავთ თუ არა რისკებს, რომ მიმართვიანობის კლების ფონზე, პტი-რეფორმამ და ევროდირექტივების დანერგვამ მიიღოს ფორმალური და ფიქტიური სახე?
16. ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის კვლევა გვიჩვენებს რომ კომპანია „გრინვეი“სარგებლობს მთელი რიგი პრივილეგიებით სახელმწიფო სტრუქტურების მხრიდან (ხაზების გადატანის უფლება, სამრეცხაო ბიზნესის ნებართვის მიცემა, მოძრავი ხაზების სახელმწიფო ინტერესების საწინააღმდეგოდ განთავსება და ა.შ.). აზიანებს თუ არა ასეთი ვითარება ევროდირექტივების დანერგვის პროცესს და რეფორმის ეფექტიანობას? არის თუ არა „გრინვეისა“და ეკონომიკის სამინისტროს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება დამაზიანებელი რეფორმის გატარებისა და ევროდირექტივის დანერგვის პროცესში?
17. გადიან თუ არა ინსპექტორები სასწავლო კურსებს, ტრენინგებს? ვინ ატარებს? ვინ ამოწმებს ცოდნას? როგორ და რა პრინციპზე დაყრდნობით ადგენენ სახელმწიფო უწყებები ინსპექტორის კვალიფიკაციის დონეს? რა სიხშირით?

18. რაში გამოიხატება სახელმწიფო უწყებების მხრიდან მონიტორინგი რეფორმაზე? რა მოდელი მოქმედებს? გამოქვეყნებულა თუ არა მონიტორინგის შედეგები?



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