



ეჭვქვეშ აქვთ ჩაყვანილი ანგარიში

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვამტკიცებ“

საერთო დანიშნულების სფეროს
აუდიტის დეპარტამენტის უფროსი
გიორგი კეკელიშვილი

30 მაისი 2022 წელი

N 21/36

ეგზ. N1

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული
ტექნიკური ინსპექტირების პროცესზე
სახელმწიფო კონტროლის
ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში

საჩივრი

შემოკლებები	4
შემაჯამებელი მიმოხილვა და რეკომენდაციები	5
1. შესავალი	12
1.1 აუდიტის მოტივაცია	12
1.2 აუდიტის მიზანი და კითხვები	14
1.3 შეფასების კრიტერიუმები	14
1.4 აუდიტის მასშტაბი	15
1.5 აუდიტის მეთოდოლოგია	15
2. ზოგადი ინფორმაცია.....	16
3. გამოვლენილი გარემოებები	18
3.1 რეფორმით მიღწეული შედეგების შეფასების ნაკლოვანებები	18
3.2 ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაცია და შემდგომი მონიტორინგი.....	19
3.2.1 ინსპექტირების ცენტრებში პერსონალის კვალიფიკაციის ნაკლოვანებები	19
3.2.2 ინსპექტირების ცენტრების აღჭურვილობის, ვიდეომეთვალყურეობისა და ინფორმაციული სისტემების ფუნქციონირების ხარვეზები	23
3.2.3 განხორციელებელი მაკორექტირებელი ღონისძიებები.....	26
3.3 ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის ნაკლოვანებები.....	27
3.4 საგზაო კონტროლი და პასუხისმგებლობის ზომები.....	31
3.4.1 ინსპექტირებისთვის მიმართვიანობის კონტროლის ნაკლოვანებები	31
3.4.2 ფიზიკური კონტროლი და გზისპირა ინსპექტირების არარსებობა	35
3.5 ევროდირექტივებით აღებული ვალდებულებების შესრულების მდგომარეობა	36
3.6 რეფორმის ეფექტიან განხორციელებასთან დაკავშირებული სხვა საკითხები.....	38
3.6.1 ცნობიერების ამაღლების კამპანიის ხარვეზები	38
3.6.2 საგზაო შემთხვევების შედეგად დაზიანებული ავტომობილების ვადამდელი ინსპექტირების არარსებობა	38
3.6.3 კონკურენცია ინსპექტირების ცენტრებს შორის.....	39
3.6.4 მონაცემთა ერთიანი ელექტრონული ბაზის არარსებობა	40

შემაჯავებელი

პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება – ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობა, რომლის მეშვეობითაც დაწესებული პერიოდულობით დგინდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა.

დაკალიბრება – საზომი ინსტრუმენტის დახასიათების ტიპოლოგია, რომლის მიზანია მისი მეტროლოგიური მახასიათებლების განსაზღვრა.

გზისპირა ინსპექტირება – ავტომობილების მდგომარეობის შემოწმება გზებზე, ინსპექტირების შესახებ დოკუმენტაციის გაცნობა და საჭიროების შემთხვევაში, მობილური სპეციალური მონაცემების საშუალებებით მისი ტექნიკური მდგომარეობის დადგენა, უშუალოდ გზებზე ან უახლოეს ინსპექტირების ცენტრში.

სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო – აკრედიტაციის ცენტრი – აკრედიტაციის ცენტრი.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო – შსს

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი – საპატრულო პოლიცია.

ა(ა)იპ – ტექნისპექტირების ცენტრების კავშირი – ტექნისპექტირება უსაფრთხოებისთვის – ტექნისპექტირების ცენტრების კავშირი.

ტექნიკური რეგლამენტი – საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

ავტოსატრანსპორტო საშუალება – ასს

სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი – „112“ – 112



შემაჯავებელი მიმოხილვა და რეკომენდაციები

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა ჩაატარა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო კონტროლის ეფექტიანობის აუდიტი, რომლის მიზანია: შეფასდეს ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებულ პროცესებზე სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის მექანიზმების ეფექტიანობა, ქვეყანაში დადგენილი სტანდარტების შესაბამისობა ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ დირექტივებთან და სტანდარტებთან (2018-2020 წლები), დასახული მიზნების მიღწევის მდგომარეობის უსაფრთხოებასა და გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების მინიმზაციასთან დაკავშირებით.

აუდიტის შედეგად გამოვლინდა შემდეგი გარემოებები:

რეგულაციით მოწოდებული შედეგების შეფასების ნაკლებობები

2018-2020 წლებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული სხვადასხვა მავნე ნივთიერების კონცენტრაციების დადგენა და არეალის დაფარვა არ წარმოებდა სრულყოფილად. შესაბამისად, შეუძლებელია განისაზღვროს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გაუმართაობით მიღებული გავლენა ჰაერის დაბინძურებაზე.

აქედან გამომდინარე, ზემოაღნიშნულის გარეშე შეუძლებელია რეფორმის ეფექტიანობის სათანადოდ შეფასება, მიზნის მიღწევის თვალსაზრისით.

ინსპექტირების სფეროში კონსტრუქციის კვალიფიკაციის ნაკლებობები

რეგლამენტის მოთხოვნათა შესაბამისად, ინსპექტირების ცენტრები უნდა დაკომპლექტდეს შესაფერისი კადრებით, რათა მინიმუმამდე შემცირდეს ინსპექტორების არასათანადო კვალიფიკაციით გამოწვეული შეცდომები.

აუდიტორული პროცედურების შედეგად, შერჩეული ინსპექტირების ცენტრებზე სრულყოფილად ვერ იქნა წარმოდგენილი 2018-2020 წლებში ინსპექტორთა წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნების დამადასტურებელი მტკიცებულებები, თუმცა ინსპექტირების ცენტრები აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან იღებდნენ დადებით შეფასებებს.

ინსპექტორთა კვალიფიკაციის შეფასება განხორციელდა არასრულყოფილად, რადგან შეფასება გაიარა არაყველა, არამედ მხოლოდ ინსპექტირების ცენტრების მიერ წარმოდგენილმა კანდიდატებმა. ასევე გამოვლინდა შემთხვევები, როდესაც აკრედიტაციის ცენტრი 2019 წელს ინსპექტორთა სწავლებას და შემდგომ გასაუბრებით მათი ცოდნის შეფასებას, თავადვე ახორციელებდა.

სწავლებასთან დაკავშირებით რეგლამენტის ხარვეზი და აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან არასრულყოფილი კონტროლი, ვერ უზრუნველყოფდა ინსპექტირების ცენტრების სათანადო კვალიფიკაციის მქონე ინსპექტორებით დაკომპლექტებას, რაც შესაძლოა უარყოფითად ასახულიყო ინსპექტირების პროცესის ხარისხსა და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელებაზე.



ინსპექტირების სანდარტის აღჭურვილობის, პირობითვადაცვალისა და ინფორმაციული სისტემების უზრუნველყოფის საწინააღმდეგო

ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების მიუხედავად, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ ინსპექტირების ცენტრების დანადგარების და აღჭურვილობის დადგენილ ვადებში დაკალიბრება, მათი გამართული ფუნქციონირება, ვიდეომეთვალყურეობის სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირება, ინფორმაციულ სისტემებში ასახული ინფორმაციის უტყუარობა და სისრულე, არ ხორციელდებოდა მოთხოვნათა სრული დაცვით, რაც აკრედიტაციის ცენტრის კონტროლის მექანიზმების ნაკლოვანებებზე მიუთითებს და უარყოფითად აისახებოდა ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილად და ობიექტურად განხორციელებაზე.

განხორციელებადი მაკონკრეტული ღონისძიებები

აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან გამოვლენილი შეუსაბამოების მიუხედავად, ინსპექტირების ცენტრების მიერ არ შეფასებულა შეუსაბამოების გავლენა და ჩატარებული ინსპექტირების შედეგები დარჩა უცვლელი. შესაბამისად, აკრედიტაციის პირობების შესრულების მონიტორინგი ვერ უზრუნველყოფდა ტექნიკური ინსპექტირების ხარვეზების გამოვლენამდე შედეგების კორექტირებას და პრევენციას, რაც უარყოფით გავლენას ახდენს ინსპექტირების ხარისხსა და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელებაზე.

ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის ნაკლოვანებები

2018-2020 წლებში ინსპექტირების პროცესზე კონტროლი მიმდინარეობდა მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებებით, შესაფერისი პასუხისმგებლობების ზომების არარსებობის პირობებში აკრედიტაციის ცენტრის მიერ განხორციელებული ვიდეომონიტორინგი ვერ უზრუნველყოფდა, ერთი მხრივ, ინსპექტირების ცენტრების და ინსპექტორების მიმართ სისტემურ მიდგომას და, მეორე მხრივ, ინსპექტირებასთან დაკავშირებული დარღვევების პრევენციას, რის მიზეზადაც შეიძლება განხილულ იქნეს შემდეგი ფაქტორები:

- ინსპექტირების პროცესის კონტროლს არ ახორციელებდა კანონმდებლობით განსაზღვრული შესაბამისი ფუნქციის მქონე სახელმწიფო უწყება, ხოლო აკრედიტაციის ცენტრის მიერ ჩატარებული ინსპექტირების პროცესის მიმდინარე მონიტორინგი, როგორც მისი ფუნქციებისგან განსხვავებული საქმიანობა, ვერ უზრუნველყოფს დარღვევების სათანადო პრევენციას;
- ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან ვიდეოჩანერის უწყვეტ რეჟიმში განხორციელებასთან და ინფორმაციის მონოღებასთან დაკავშირებული ვალდებულებები არ სრულდებოდა,¹ არ იყო განსაზღვრული პასუხისმგებლობის შესაბამისი მექანიზმები და ინსპექტირების ცენტრებს ეძლეოდათ შესაძლებლობა, თავი აერიდებინათ სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლისთვის;
- არ არსებობდა რისკებზე დაფუძნებული შერჩევის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა ინსპექტირების ცენტრის/ფილიალის ვიდეომონიტორინგს;
- არ არსებობდა ქმედითი მექანიზმები ინსპექტირების პროცესში დარღვევების გამომწვევი მიზეზების, მათი მნიშვნელობის დადგენასა და პრევენციასთან დაკავშირებით. მხოლოდ ინსპექტორის პასუხისმგებლობა შესაძლოა ვერ უზრუნველყოფდეს ინსპექტირების ცენტრის სათანადო მოტივაციას – ინსპექტირება მიმდინარეობდეს დადგენილი წესების სრული დაცვით.

1 ვალდებულება ამოქმედდა საქართველოს მთავრობის N511 დადგენილებით დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში 2019 წლის 28 იანვრის N19 დადგენილებით შეტანილი ცვლილებების ძალაში შესვლის თარიღიდან.



ინსპექტირების მიმართულების კონსოლის ნაკლოვანებები

ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნის დარღვევაზე საგზაო კონტროლის მექანიზმებში გამოიკვეთა შემდეგი ნაკლოვანებები:

- 2019-2020 წლებში ტექნიკური ინსპექტირების ვალდებულების ვადაგადაცილებაზე ქვეყნის მასშტაბით რეაგირებდა 559 ვიდეოკამერა, თუმცა „112“-ს არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენის პროგრამული უზრუნველყოფა, რის გამოც ასეთი ფაქტის აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ მანუალური შემოწმებით, რაც კამერების სიმრავლის გამო სისტემატურად ვერ ხორციელდება;
- განმეორებითი ჯარიმის ოდენობა და პერიოდულობა, როგორც პირველადი ჯარიმის, ისე ტექნიკურ ინსპექტირებაზე ხარვეზის დადგენის შემთხვევაში, ავტომატურად ფაქტობრივი დაზიანების ხარისხის გათვალისწინებით, სათანადოდ ვერ უზრუნველყოფდა ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის სრულყოფილ პრევენციას;
- 2018-2020 წლებში შეფარდებული ჯარიმების პროცენტული მნიშვნელობა, ინსპექტირება გაუვლელ სატრანსპორტო საშუალებებთან მიმართებით, სრულყოფილი პრევენციისათვის საჭიროებს გაუმჯობესებას.

შსს-ს განმარტებით, სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრის – „112“-ის განვითარების გეგმით, ყოველწლიურად ქვეყნის მასშტაბით გათვალისწინებულია 300 ახალი ვიდეოკამერის მონტაჟი, რაც ზემოაღნიშნული ხარვეზების აღმოფხვრასთან ერთად მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს რეფორმის მიზნების მიღწევას, საგზაო შემთხვევებისა და გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების შემცირებას. ასევე, დაზოგავს ფიზიკური კონტროლის განხორციელებაზე სამართალდამცველთა დროს.

ფიზიკური კონსოლი და გზისპირა ინსპექტირების ანაჩეხობა

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ გაუმართაობასთან დაკავშირებით, გზებზე ფიზიკური კონტროლის პროცესს გააჩნია ნაკლოვანებები, ხოლო გამონაბოლქვთან დაკავშირებით – პრაქტიკულად არ ხორციელდება. გზისპირა ინსპექტირების მეთოდი არ არის დანერგილი, რაც აფერხებს გზებზე მხოლოდ ტექნიკურად გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნებას, ინსპექტირებაზე მიმართვიანობის ზრდას და წარმოშობს ისეთ რისკებს, როგორებიცაა:

- მანიპულაციის რისკი – ინსპექტირების წარმატებით გავლის მიზნით, ერთჯერადი სასურველი შედეგის დასაფიქსირებლად, სხვადასხვა დეტალის/ნაწილის თხოვება/დაქირავება, ბენზინისძრავიან ავტომობილებში ინსპექტირების გავლამდე ე.წ. სპეციალური ხსნარებით² საწვავის ავზის დოზირებული გამართვა, დიზელისძრავიან სატრანსპორტო საშუალებაში ბენზინის კონცენტრანტის შერევა შეფერილი კვამლიანობის გაქრობის მიზნით და სხვ.
- ინსპექტირების პროცესში არამართლზომიერი გარიგებების რისკი;
- არაერთგვაროვანი ინსპექტირება – ინსპექტირების ცენტრების მიზანმიმართული ქმედება მომხმარებლების მოსაზიდად, რაც გამოიხატება ინსპექტირების პროცესის ლოიალურად (რეგლამენტის დარღვევით) განხორციელებაში.

2 ბენზინისძრავიანი ავტომობილების საწვავის ავზში გამხსნელის (აცეტონის) დოზირებული კონცენტრაცია/გარევა, გამონაბოლქვის სწრაფი აალების და სასურველი შედეგის ერთჯერადად დაფიქსირების მიზნით.



უწყებების განმარტებით, მას შემდეგ რაც განისაზღვრება გამონაბოლქვის მაკონტროლებელი სახელმწიფო უწყება, იგეგმება ფიზიკური კონტროლის მიმართულებით გააქტიურება და გამონაბოლქვის მზომი აპარატებით აღჭურვა, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს რეფორმის წარმატებით განხორციელებას.

ვეროდიკატივებით აღებული ვადებულების შესრულების მდგომარეობა

2018-2020 წლებში ქვეყანაში მოქმედი ინსპექტირების მეთოდები, ნორმები და სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ მოთხოვნები, ერთეულ შემთხვევებში იყო განსხვავებული ევროდირექტივებით გათვალისწინებული მოთხოვნებისგან. თუმცა მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ქვეყანაში არსებული ავტოპარკის ასაკის და რთული ტექნიკური მდგომარეობის გათვალისწინებით, გარდამავალი პერიოდის გამოყენებით, CO-ს ევროპული სტანდარტი სრულად დაინერგება 2025 წლიდან, ასევე კატალიზატორის და ლამბდა კოეფიციენტის მოთხოვნებმა, საშუალოვადიან პერიოდში უნდა უზრუნველყოს ავტოპარკის დაახლოება ევროპულ სტანდარტთან.

ამასთან ერთად, აუდიტის ანგარიშში იდენტიფიცირებული ინსპექტირების პროცესთან დაკავშირებული ხარვეზების აღმოსაფხვრელად სათანადო კონტროლის მექანიზმების შემუშავება, მნიშვნელოვანად შეუწყობს ხელს რეფორმის საბოლოო მიზნების მიღწევას, საგზაო უსაფრთხოებასა და გარემოზე მიყენებული ზიანის მინიმიზაციას.

საგზაო უსაფრთხოების შედეგად დაზიანებული ავტომობილების ვადამდელი ინსპექტირების ანგარიშობა

არსებული რეგულაციებით არ მოითხოვება ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალებების ვადამდელი ინსპექტირება, რაც ხელს შეუწყობდა დროის გარკვეულ მონაკვეთში გზებზე გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნებას და რეფორმის მიზნების მიღწევას. მიუხედავად საკითხის კომპლექსურობისა და სირთულისა, მნიშვნელოვანია შესაბამისმა უწყებებმა განიხილონ ზემოაღნიშნული ინიციატივის დანერგვის შესაძლებლობა.

კონკურენცია ინსპექტირების სფეროში

საქართველოს კონკურენციის სააგენტოს გადანაცვებით, სს „გრინვეი საქართველოს“ შერჩევის პროცესი შეფასდა კონკურენციის შეზღუდვად, რომელმაც გარკვეულწილად ხელი შეუშალა ბაზარზე ახალი სუბიექტების შესვლას. მიღებული განმარტებით, ეკონომიკის სამინისტრო არ ეთანხმება აღნიშნულ გადანაცვლებას და გასაჩივრებული აქვს სასამართლოში.

შედეგად, აუდიტის ჯგუფი მოკლებულია შესაძლებლობას დაასკვნას, ზემოაღნიშნული პირობები რამდენად შეუწყობს ხელს რეფორმის წარმატებით განხორციელებას.

მონაცემთა ერთიანი ელექტრონული ბაზის ანგარიშობა

ტექნიკური ინსპექტირების ერთიანი ელექტრონული მონაცემთა ბაზა უნდა დანერგილიყო 2021 წლის მარტიდან, რომელშიც უნდა ასახულიყო ინსპექტირებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია, თუმცა ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არ არის წარმოდგენილი სრულყოფილი ინფორმაცია, რაც არ იძლევა სრულყოფილი სტატისტიკის წარმოებისა და ანალიზის საშუალებას.



გამოვლენილ ნაკლოვანებებზე გაიცა შემდეგი რეკომენდაციები:

რეკომენდაცია N1

რეფორმის ეფექტიანობის შეფასების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ შესაბამისი უწყებების ჩართულობით შეიმუშაოს სტატისტიკურ ინფორმაციასა და ობიექტურ კვლევაზე დაფუძნებული ინსპექტირების რეფორმის ყოველწლიური მისაღწევი შედეგები გაზომვადი ინდიკატორებით და განახორციელოს რეფორმის მიზნების მიღწევის ყოველწლიური მონიტორინგი.

რეკომენდაცია N2

ინსპექტირების პროცესში ინსპექტორთა არასათანადო კვალიფიკაციით გამონვეული შეცდომების პრევენციის და მათ მიმართ თანაბარი/ობიექტური მიდგომის მიზნით, აკრედიტაციის ცენტრმა შეიმუშაოს და დანერგოს სათანადო კონტროლის მექანიზმები, რაც ყველა დასაქმებულ ტექნიკურ პერსონალთან მიმართებით უზრუნველყოფს:

- წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნების სრულ შესაბამისობას და გამორიცხავს კვალიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტის გარეშე ინსპექტორთა პრაქტიკულ საქმიანობას;
- კვალიფიკაციის შემოწმებას, ინსპექტირების პროცესის ყველა მნიშვნელოვანი მოთხოვნის გათვალისწინებით შემუშავებული შეფასების გეგმით, რომელიც გამორიცხავს მნიშვნელოვანი საკითხების არცოდნის შესაძლებლობას და დაასაბუთებს ინსპექტორთა ცოდნის შემოწმებას;
- ასევე, ინსპექტორთა სწავლებისა და ხარისხის კონტროლის დადგენილი მოთხოვნებისა და არსებული პრაქტიკის გათვალისწინებით, იმსჯელოს რეგლამენტში შესატან ცვლილებებზე, რომლებიც შემლუბრებს ინსპექტორთა ყოველწლიურ გამოცდას იმ ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან, სადაც ეს ინსპექტორები არიან დასაქმებული და გამორიცხავს ყოველგვარ ინტერესთა კონფლიქტის შემთხვევას;
- ინსპექტორთა ცოდნის მიღების, სწავლების და პრაქტიკული საქმიანობის ინსპექტირების პროცესზე გავლენის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, დარღვევების პრევენციის მიზნით იმსჯელოს პერსონალთან დაკავშირებული მოთხოვნების დარღვევის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის შესაფერისი მექანიზმების აუცილებლობაზე.

რეკომენდაცია N3

ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილად და ობიექტურად განხორციელების მიზნით, სსიპ – აკრედიტაციის ცენტრმა შეიმუშაოს და დანერგოს კონტროლის მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს:

- დაკალიბრებას დაქვემდებარებული დანადგარების/აღჭურვილობების დადგენილი ვადების კონტროლს შეფასების ფარგლებში, რათა გამოირიცხოს დაუკალიბრებელი მოწყობილობებით ინსპექტირების განხორციელება;
- დანადგარების/აღჭურვილობის, ვიდეომეთვალყურეობისა და ინფორმაციულ სისტემების გამართულად ფუნქციონირების კონტროლს შეფასების ფარგლებში, რათა გამოირიცხოს გაუმართაობის შემთხვევებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირება. იმსჯელოს ყველა მნიშვნელოვანი მოწყობილობის შემოწმების მეთოდების და პერიოდულობის განსაზღვრის აუცილებლობაზე და საჭიროების შემთხვევაში, უზრუნველყოს რეგლამენტში ცვლილების ინიცირება;
- ასევე, დანადგარების/მოწყობილობების, ვიდეომეთვალყურეობისა და ინფორმაციული



სისტემებისთვის დადგენილი მოთხოვნების დარღვევის და მასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მოუწოდებლობის პრევენციის მიზნით, აკრედიტაციის ცენტრმა იმსჯელოს პასუხისმგებლობის შესაფერისი მექანიზმების აუცილებლობაზე და საჭიროებისამებრ უზრუნველყოს რეგლამენტში შესაბამისი ცვლილებების ინიცირება.

რეკომენდაცია N4

ინსპექტირების ხარისხის ამაღლების და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელების უზრუნველსაყოფად, სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანმა ეროვნულმა ორგანომ – აკრედიტაციის ცენტრმა შეიმუშაოს და დანერგოს ქმედითი მექანიზმი, რომელიც აკრედიტაციის პირობების დარღვევის შემთხვევაში, უზრუნველყოფს ინსპექტირების ცენტრების მიერ შეუსაბამობის გავლენის შეფასებას მანამდე ჩატარებულ ინსპექტირების შედეგებზე და შესაბამისი მაკორექტირებელ ღონისძიებებს.

რეკომენდაცია N5

ინსპექტირების რეფორმის სახელმწიფო კონტროლის ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, მნიშვნელოვანია სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის და სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მაკონტროლებელი ქმედებები განხორციელდეს სათანადოდ, რისთვისაც მიზანშეწონილია ზემდგომი უწყების ჩართულობით, დამატებით ნათლად გაიმიჯნოს აკრედიტაციის ცენტრისა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მოვალეობები აკრედიტაციის/მისი პირობების შესრულების და ინსპექტირების პროცესის მიმდინარე კონტროლის ფუნქციებთან დაკავშირებით.

რეკომენდაცია N6

ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილი კონტროლისა და ინსპექტირების ცენტრების მიმართ სისტემური მიდგომის უზრუნველსაყოფად, მნიშვნელოვანია სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ დანერგოს რისკებზე დაფუძნებული შერჩევის იმგვარი სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა ინსპექტირების ცენტრის/ფილიალის ვიდეომონიტორინგს.

რეკომენდაცია N7

კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, მნიშვნელოვანია სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ შექმნას და ყველა ინსპექტირების ცენტრის მიმართ თანაბრად გამოიყენებოდეს, ინსპექტირების პროცესთან დაკავშირებულ დარღვევებზე პასუხისმგებლობის სათანადო და შესაფერისი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს დარღვევების პრევენციას და ინსპექტირების ობიექტურად განხორციელებას.

რეკომენდაცია N8

გზებზე გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნების მიზნით, ქვეყნის მასშტაბით ვიდეოსამეთვალყურეო კამერებით სრულად აღჭურვამდე, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა გაააქტიუროს გზებზე ფიზიკური კონტროლი, ასევე განიხილოს გზისპირა ინსპექტირების დანერგვის საკითხი.



რეკომენდაცია N9

რეფორმის ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, მნიშვნელოვანია ეკონომიკის სამინისტრომ უზრუნველყოს მოსახლეობის სრულყოფილი ინფორმირება, სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გაუმართაობის უარყოფითი შედეგების და რეფორმის მნიშვნელობის შესახებ. აქედან გამომდინარე, მიზანშეწონილია ცნობიერების ამაღლების მიმართულებით მიმდინარე საქმიანობა ატარებდეს განგრძობით ხასიათს.

რეკომენდაცია N10

მიუხედავად საკითხის კომპლექსურობისა და სირთულისა, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა შესაბამისი უწყებების ჩართულობით იმსჯელოს ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად სატრანსპორტო საშუალებების დაზიანების ხარისხის გათვალისწინებით, ვადამდელი ინსპექტირების აუცილებლობის შესახებ და საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილების ინიცირება.



1. შესავალი

1.1 აუდიტის მოტივაცია

ქვეყნის მასშტაბით მოძრავი ავტომობილების ტექნიკური გამართულობა მნიშვნელოვანია მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილებისა და გარემოზე მიყენებული ზიანის შემცირებისათვის.

ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის (ჯანმო) მონაცემებით,³ მსოფლიოს მოსახლეობის 91% ცხოვრობს გარემოში, სადაც ჰაერის ხარისხი ვერ აკმაყოფილებს დაწესებულ ნორმებს. ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების პრობლემა ქვეყნების უმსხვილეს ქალაქებში, ასევე მსხვილ სამრეწველო ობიექტებსა თუ სამრეწველო ზონებთან ფიქსირდება, რაც საბოლოოდ ნეგატიურად აისახება მოსახლეობის ჯანმრთელობასა და სიცოცხლის ხანგრძლივობაზე. ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება ძირითადად ხდება: ტრანსპორტის, მრეწველობის, ენერგეტიკის და სოფლის მეურნეობის სექტორებიდან.

ქვემოთ მოცემულ N1 ცხრილში წარმოდგენილია ეკონომიკური დარგების წილი მავნე ნივთიერებათა ჯამურ გამოფრქვევაში, 2018-2020 წლების მდგომარეობით:⁴

ცხრილი N1

მავნე ნივთიერებები	ტრანსპორტი	მრეწველობა	ენერგეტიკა	სოფლის მეურნეობა	ნარჩენების სექტორი
ნახშირბადის მონოქსიდი CO	54,53%	6,13%	39,33%	–	–
აზოტის ოქსიდები Nox	42,13%	15,00%	8,73%	34,10%	0,03%
აქროლადი ორგანული ნაერთები (აონ)	30,30%	23,40%	23,03%	20,77%	2,50%
მყარი ნაწილაკები PM	5,53%	41,73%	40,30%	12,37%	0,07%
ამიაკი NH ₃	1,87%	0,10%	2,17%	86,80%	9,07%
გოგირდის ოქსიდები SOx	1,57%	90,63%	7,73%	–	0,07%

როგორც N1 ცხრილიდან ჩანს, ტრანსპორტის სექტორი განსაკუთრებით აბინძურებს ჰაერს ნახშირბადის მონოქსიდით (CO) – 54,53%, აზოტის ოქსიდებით (Nox) – 42,13% და აქროლადი ორგანული ნაერთებით (აონ) – 30,30%. სატრანსპორტო სექტორიდან წარმოქმნილი ჰაერის დაბინძურების ერთ-ერთ მთავარ მიზეზად ითვლება არსებული ავტოპარკის ასაკი და ტექნიკური მდგომარეობა, ავტომობილების რაოდენობა და მოძრაობის ინტენსივობა, ასევე ავტომობილების ტექნიკური გაუმართაობა.⁵

3 საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2019 წლის 30 დეკემბრის N2-1294 ბრძანება „2014-2017 წლების გარემოს მდგომარეობის შესახებ ეროვნული მოხსენების დამტკიცების თაობაზე“.

4 წყარო: საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს 2018, 2019 და 2020 წლების გასაშუალოებული მონაცემები – „ეკონომიკური დარგების წილი მავნე ნივთიერებების ჯამურ გამოფრქვევაში“.

5 საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 22 მაისის N1124 განკარგულება „საქართველოს გარემოს დაცვის მოქმედებათა მესამე ეროვნული პროგრამის დამტკიცების შესახებ (2017-2021)“.



ქვემოთ მოცემულ N2 ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია ქვეყანაში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობისა და მათი ასაკობრივი მონაცემების შესახებ, 2018-2020 წლების მდგომარეობით.⁶

ცხრილი N2

		2018	2019	2020
რეგისტრირებული		1,321,569	1,375,794	1,445,932
0 დან 10 წლამდე	რაოდენობა	132,370	162,230	191,756
	პროცენტი	10,02%	11,79%	13,26%
10-დან 20 წლამდე	რაოდენობა	519,341	476,516	457,396
	პროცენტი	39,30%	34,64%	31,63%
20 და მეტი წელი	რაოდენობა	669,858	737,048	796,780
	პროცენტი	50,69%	53,57%	55,10%
ზრდა წინა წელთან შედარებით	რაოდენობა		54,225	70,138
	პროცენტი		4%	5%

გარდა ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედებისა, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გამართულობა საგულისხმო ფაქტორია მათი უსაფრთხო ექსპლუატაციის კუთხით, რადგან მნიშვნელოვნად ამცირებს ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობას და მიყენებულ ზიანს.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა საგზაო უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მიმართულებით ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინიციატივაა. გარდა ამისა, ტრანსპორტის სფეროს უსაფრთხოებასა და გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების მინიმიზაციასთან დაკავშირებით საქართველოს ვალდებულებები განსაზღვრულია ასოციირების შესახებ საერთაშორისო შეთანხმებით, რაც გულისხმობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებას, დამტკიცებული დირექტივების შესაბამისად.⁷

გემოაღნიშნული საკითხის და საერთაშორისო შეთანხმებებით აღებული ვალდებულებების შესრულების მნიშვნელობიდან გამომდინარე, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა მიზანშეწონილად მიიჩნია განხორციელებინა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო კონტროლის ეფექტიანობის აუდიტი. შედეგად, საშუალება მოგვეცა შეგვესწავლა ამ მიმართულებით არსებული გამოწვევები, შეგვეფასებინა ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო კონტროლის მექანიზმების ეფექტიანობა, ქვეყანაში დადგენილი სტანდარტების და მოთხოვნების შესაბამისობა ასოციირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ დირექტივებთან (2018-2020 წლები), დასახული მიზნების მიღწევის მდგომარეობა უსაფრთხოებასა და გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების მინიმიზაციასთან დაკავშირებით და გავგეცა შედეგზე ორიენტირებული რეკომენდაციები.

6 წყარო: შინაგან საქმეთა სამინისტროს ვებგვერდი: <https://info.police.ge/page?id=121>

7 ასოციირების შესახებ შეთანხმება, ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, მუხლი 293; დანართი XXIV – 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივა – „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისიანობაზე ტესტირების შესახებ“.

1.2 აუდიტის მიზანი და კითხვები

აუდიტის მიზანია, შეფასდეს ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებულ პროცესებზე სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის მექანიზმების ეფექტიანობა, ქვეყანაში დადგენილი სტანდარტების შესაბამისობა ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ღირებულებებთან, დასახული მიზნების მიღწევის მდგომარეობა უსაფრთხოებასა და გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების მინიმიზაციასთან დაკავშირებით, ასევე ზემოაღნიშნულ საკითხებთან დაკავშირებული ნაკლოვანებების გამოვლენა და მათ აღმოსაფხვრელად ქმედითი რეკომენდაციების გაცემა.

განხორციელებული აუდიტით პასუხი გაეცა შემდეგ კითხვებს:

1. რამდენად მიღწეულია დასახული მიზნები უსაფრთხოებასა და გარემოზე მიყენებული ზიანის მინიმიზაციასთან დაკავშირებით 2018-2020 წლებში?
2. რამდენად შესაფერისი და ეფექტიანია სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის მექანიზმები, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პროცესთან დაკავშირებით?
3. რამდენად შეესაბამება ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებული ქვეყანაში დადგენილი სტანდარტები, ნორმები და მოთხოვნები ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ღირებულებებს და ფაქტობრივად რამდენად სრულდება იგი?

ზემოაღნიშნული კითხვების საპასუხოდ, აუდიტის ქვეთემებად განისაზღვრა:

1. ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის მიზნის მიღწევის მდგომარეობა უსაფრთხოებასა და გარემოზე მიყენებული ზიანის მინიმიზაციასთან დაკავშირებით 2018-2020 წლებში.
2. ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაცია და აკრედიტაციის პირობების შესრულების შემდგომი მონიტორინგი.
3. ტექნიკური ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო ზედამხედველობა და კონტროლი.
4. საგზაო კონტროლი და პასუხისმგებლობის ზომები.
5. ევროდირექტივებით გათვალისწინებული მოთხოვნები და მათი შესრულების მდგომარეობა.

1.3 შუქსახის კითხვები

1. საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულება და შეთანხმება – „ასოცირების შესახებ შეთანხმება, ერთი მხრივ, საქართველოსა და მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის“.
2. 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივა – „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ“.
3. პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსი.
4. საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“.
5. საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“.
6. საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის N37 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტი „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“.
7. საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N510 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“.



ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე.

8. საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე.

9. 2020 წლის 10 აპრილის „აკრედიტაციის წესები და პროცედურები“ და სსტ ისო/იეკ 17011:2017/2018.

10. სხვა შესაფერისი კანონები, კანონქვემდებარე აქტები, პასუხისმგებელი უწყებების დებულებები, შესაფერისი სტანდარტები, შიდა რეგულაციები და საუკეთესო პრაქტიკის მაგალითები.

1.4 აუდიტის მასშტაბი

აუდიტი მოიცავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო კონტროლის მექანიზმების ეფექტიანობის, ქვეყანაში დადგენილი ნორმებისა და მოთხოვნების საერთაშორისო სტანდარტებთან და დირექტივებთან შესაბამისობის და რეფორმის მიზნის მიღწევის მდგომარეობის შეფასებას 2018-2020 წლებში.

1.5 აუდიტის მეთოდოლოგია

აუდიტი წარიმართა ეფექტიანობის აუდიტის შემდეგი მეთოდოლოგიის გამოყენებით:

- დოკუმენტური შესწავლა/ანალიზი;
- მოქმედი მარეგულირებელი ნორმატიული აქტების ანალიზი;
- მონაცემთა ბაზების ანალიზი;
- ინტერვიუ/პასუხისმგებელი უწყებების წარმომადგენელთა გამოკითხვა/კითხვარები;
- ინტერნეტსივრცეში არსებული დამოუკიდებელი კვლევებისა და სტატიების გაცნობა;
- აუდიტის ანგარიშებში ასახული შესაფერისი მიგნებებისა და რეკომენდაციების ანალიზი;
- საუკეთესო პრაქტიკის გამოვლენა/შემუშავება.

2. ზოგადი ინფორმაცია

ასოციირების ხელშეკრულებით აღებული ვალდებულებების შესრულების, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის და მათი ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაციის მიზნით⁸ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა, ქვეყანაში 2018 წლიდან დაიწყო. ტექნიკური ინსპექტირება გულისხმობს ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობას, რომლის მეშვეობითაც დაწესებული პერიოდულობით დგინდება სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გამოფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა.⁹

ტექნიკურ ინსპექტირებას ახორციელებენ კერძო სამართლის სუბიექტები, რომლებიც აკრედიტებულნი არიან საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის მიერ.¹⁰ სახელწიფო უწყებებს შორის რეფორმის განხორციელებასთან დაკავშირებული ფუნქციები და უფლებამოსილებები გადანაწილებულია შემდეგი სახით:

რეფორმას წარმართავდნენ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და მის სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირები – აკრედიტაციის ცენტრი და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, საიდანაც ინსპექტირების ცენტრების შერჩევას 2018-2020 წლებში ახორციელებდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო,¹¹ ხოლო მაკონტროლებელი ფუნქციები გადანაწილებულია შემდეგი სახით:

სსიპ – აკრედიტაციის ცენტრი ახორციელებს ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციას,¹² რომელიც გულისხმობს საექსპერტო შეფასებას, რის საფუძველზეც აკრედიტაციის ცენტრი ოფიციალურად აღიარებს ინსპექტირების ცენტრების კომპეტენტურობას შესაბამის სფეროში განსაზღვრული სპეციფიკური საქმიანობის განხორციელებისთვის.¹³ აკრედიტაციის პროცესში

8 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N510 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“.

9 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N510 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“.

10 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე.

11 საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2010 წლის 16 მარტის N1-1/330 ბრძანება „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის დებულების დამტკიცების შესახებ“ (დანართი 1. ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“ 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილებით გათვალისწინებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრის აკრედიტაციის დამატებითი პირობები).

12 პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსი.

13 პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსი.



შეფასებას ექვემდებარება ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობები, აღჭურვილობა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაცია, დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის¹⁴ შესაბამისად, ასევე განსაზღვრულია მოთხოვნები ინსპექტირების ცენტრების მიუკერძოებლობასთან/ობიექტურობასთან, ვიდეომეთვალყურეობასა და ელექტრონულ სისტემებთან დაკავშირებით. ასევე: აკრედიტაციის ცენტრის ფუნქციაა ინსპექტირების ცენტრების მიერ აკრედიტაციის პირობების შესრულების ყოველწლიური და/ან არაგეგმური შეფასება.¹⁵

სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ფუნქციაა საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკური რეგულირება, რომელიც გულისხმობს ტრანსპორტის სფეროს უსაფრთხოების მიზნით ტექნიკური რეგლამენტების შემუშავებას და მის შესრულებაზე ზედამხედველობას,¹⁶ ასევე – საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის ქვეყნების კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის მიზნით, საერთაშორისო ვალდებულებებით განსაზღვრული უსაფრთხოების ტექნიკური პირობების და ნორმების იმპლემენტაციისათვის აუცილებელი წინადადებების მომზადება და შესრულება.¹⁷

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ორგანოების ფუნქციაა გზებზე ტექნიკური ინსპექტირება გაუვლელი, ტექნიკურად გაუმართავი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გამოვლენა და შესაბამისი ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობების შეფარდება,¹⁸ ასევე საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ფუნქცია – საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღრიცხვა და სტატისტიკური მონაცემების წარმოება.¹⁹

ამრიგად, ტექნიკური ინსპექტირების პროცესზე სახელმწიფო კონტროლის კანონმდებლობით გადანაწილებული ფუნქციების შესაბამისად, აუდიტის ობიექტებად განისაზღვრნენ:

1. სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო – აკრედიტაციის ცენტრი.
2. სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო.
3. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი.

14 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

15 2018, 2019, 2020 წლების საკ-ები.

16 საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“.

17 საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 14 აპრილის N1-1/584 ბრძანება „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულების დამტკიცების შესახებ“.

18 საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი.

19 საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის 25 აპრილის ბრძანება N53 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დებულების დამტკიცების შესახებ“.

3. გამოვლენილი გაჩაქმობები

3.1 ჩაჯონჩით მიღწაული ჟაქაქების ჟაქასაქის ნაქლოქანაქები

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა საქართველოში 2018 წლიდან დაიწყო, რასაც ახორციელებენ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და მის სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირები – აკრედიტაციის ცენტრი და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო. რეფორმის მიზანია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მათი ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია.

ტრანსპორტის გარემოზე ზემოქმედების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემაა ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება.²⁰ ქვეყანაში არსებული ავტოპარკის ხანდაზმულობა, მათი რაოდენობის ყოველწლიური ზრდა²¹ და ტექნიკური გაუმართაობა, ჰაერის დაბინძურების ერთ-ერთი მთავარი მიზეზია,²² რაც ნეგატიურად აისახება მოსახლეობის ჯანმრთელობასა და სიცოცხლის ხანგრძლივობაზე. აქედან გამომდინარე, ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის მიზნის მიღწევას გარემოზე მიყენებული ზიანის მინიმიზაციასთან დაკავშირებით, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება.

„2017-2021 წლების გარემოს დაცვის მოქმედებათა მესამე ეროვნული პროგრამის“ შესაბამისად, ქვეყნის მასშტაბით ჰაერის დაბინძურების კუთხით არსებული მთლიანი სურათი ჯერ კიდევ არ არის სრულყოფილი. გარემოს ეროვნული სააგენტოს მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, 2018-2020 წლებში ჰაერში მაგნე ნივთიერებების კონცენტრაციების დადგენა ავტომატური სადგურებით ხორციელდებოდა მხოლოდ თბილისში, ქუთაისსა და ბათუმში,²³ ხოლო სხვა რეგიონებში²⁴ ინდიკატორული გაზომვები წლების მიხედვით წარმოებდა განსხვავებულ ლოკაციებზე და ისიც მხოლოდ აზოტის დიოქსიდის (NO₂) შემთხვევაში. შესაბამისად, აღნიშნული მონაცემები არ იძლევა 2018-2020 წლების ფაქტობრივი შედეგების შედარების შესაძლებლობას.²⁵

20 საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2019 წლის 30 დეკემბრის N2-1294 ბრძანება „2014-2017 წლების გარემოს მდგომარეობის შესახებ ეროვნული მოხსენების დამტკიცების თაობაზე“.

21 იხ. ცხრილი N2.

22 საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 22 მაისის N1124 განკარგულება „საქართველოს გარემოს დაცვის მოქმედებათა მესამე ეროვნული პროგრამის დამტკიცების შესახებ 2017-2021“.

23 2019 წლიდან – რუსთავეშიც.

24 ზესტაფონი, თელავი, ზუგდიდი, გორი, ახალციხე, მცხეთა, კასპი, ოზურგეთი, სამტრედიო, სენაკი, ხაშური, ფოთი, ჭიათურა, ლანჩხუთი, საჩხერე, ტყიბული, მარნეული, ბოლნისი, სიღნაღი, ყაზბეგი.

25 2018 და 2019-2020 წლებში ინდიკატორული გაზომვები შესრულებულია თითოეულ ქალაქში სხვადასხვა ლოკაციაზე. აქედან გამომდინარე, წლების მიხედვით ერთ ლოკაციაზე შესადარისი ციფრების არ არსებობის გამო, შეუძლებელია წლების მიხედვით ფაქტობრივი მოცულობების დინამიკის (ზრდა/კლება) შეფასება.



დასკვნა

2018-2020 წლებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული სხვადასხვა მავნე ნივთიერების კონცენტრაციების დადგენა და არეალის დაფარვა არ წარმოებდა სრულყოფილად. შესაბამისად, შეუძლებელია განისაზღვროს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გაუმართაობით მიღებული გავლენა ჰაერის დაბინძურებაზე.

აქედან გამომდინარე, გემოლნიშნულის გარეშე შეუძლებელია რეფორმის ეფექტიანობის სათანადოდ შეფასება, მიზნის მიღწევის თვალსაზრისით.

რეკომენდაცია N 1

რეფორმის ეფექტიანობის შეფასების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ შესაბამისი უწყებების ჩართულობით შეიმუშაოს სტატისტიკურ ინფორმაციასა და ობიექტურ კვლევაზე დაფუძნებული ინსპექტირების რეფორმის ყოველწლიური მისაღწევი შედეგები გაზომვადი ინდიკატორებით და განახორციელოს რეფორმის მიზნების მიღწევის ყოველწლიური მონიტორინგი.

3.2 ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაცია და შემდგომი მონიტორინგი

ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციას ახორციელებს აკრედიტაციის ცენტრი,²⁶ ხოლო აკრედიტაცია გულისხმობს საექსპერტო შეფასებას, რომლის საფუძველზეც აკრედიტაციის ცენტრი ოფიციალურად აღიარებს აკრედიტებული პირის კომპეტენტობას შესაბამის სფეროში განსაზღვრული სპეციფიკური საქმიანობის განხორციელებისთვის.²⁷ ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაცია ხორციელდება 4 წელიწადში ერთხელ, ასევე აკრედიტაციის პირობების შესრულების მიზნით ტარდება ინსპექტირების ცენტრების ყოველწლიური შეფასება.

3.2.1 ინსპექტირების ცენტრებში პერსონალის კვალიფიკაციის ნაკლავანებები

ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციისა და შემდგომ ყოველწლიური შეფასების ეტაპზე, ერთ-ერთი კომპონენტია ინსპექტირების ცენტრების ტექნიკური პერსონალის²⁸ კვალიფიკაცია, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს მთავრობის დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით²⁹ განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნები

ინსპექტირების ცენტრების ტექნიკური პერსონალის თანამდებობაზე შეიძლება განხილულ იქნეს პირის კანდიდატურა, რომელიც აკმაყოფილებს ერთ-ერთ შემდეგ პირობას: აქვს ინჟინერიის ან/და ტრანსპორტის მომსახურების სფეროში პროფესიული ან/და უმაღლესი განათლება,

26 პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსი, მუხლი 96, პუნქტი 4.

27 პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსი, მუხლი 96, პუნქტი 1.

28 ინსპექტორი და ტექნიკური მენეჯერი.

29 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

მუშაობდა ინსპექტირების ცენტრში ინსპექტორის პოზიციაზე მინიმუმ 1 წლის განმავლობაში, ან მუშაობდა ავტომომსახურების დარგში მინიმუმ 1 წლის განმავლობაში. შერჩეული ინსპექტირების ცენტრებზე (42 ფილიალზე), ვერ იქნა სრულად წარმოდგენილი ინსპექტორთა წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნების დამადასტურებელი მტკიცებულებები. მიუხედავად ამისა, ინსპექტირების ცენტრები აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან იღებდნენ დადებით შეფასებებს.

კომპეტენციის დადასტურება

წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნების დაკმაყოფილების შემდეგ, პერსონალის კომპეტენცია უნდა დადასტურდეს ინსპექტირების ცენტრის აკრედიტაციის ან მონიტორინგის ეტაპზე, აკრედიტაციის ცენტრის მიერ კვალიფიკაციის შემოწმებით, ან აკრედიტებული სერტიფიკაციის ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატით. ამასთანავე, ინსპექტირების ცენტრებმა უნდა მიაწოდონ ინფორმაცია აკრედიტაციის ცენტრს ინსპექტორთა სიაში განხორციელებული ნებისმიერი ცვლილების და მათი დასაქმების ვადების შესახებ.

აკრედიტაციის ცენტრმა ვერ წარმოადგინა სრულყოფილი ინფორმაცია ყველა დასაქმებული ინსპექტორის შესახებ. კვალიფიკაციის შეფასებას იღებდნენ მხოლოდ ინსპექტირების ცენტრების მიერ წარმოდგენილი კანდიდატები. შესაბამისად, გამოვლინდნენ ინსპექტორები, რომელთა კვალიფიკაცია აკრედიტაციის ცენტრის მიერ არ არის შეფასებული.

აკრედიტაციის ცენტრის მიერ კომპეტენციის შემოწმება

აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან ინსპექტორთა ცოდნის შეფასება ხორციელდებოდა როგორც წერილობითი ტესტირებით, ასევე გასაუბრების გზით. შესაბამისად, გასაუბრების შემთხვევებზე არ არსებობს მტკიცებულებები ინსპექტორთა ცოდნის რეალურად შემოწმებასთან დაკავშირებით.

აკრედიტაციის ცენტრს კანონმდებლობით გააჩნია ინსპექტორთა ცოდნის შეფასების ფუნქცია. გამოვლინდა შემთხვევები, როდესაც აკრედიტაციის ცენტრი 2019 წელს ინსპექტორთა სწავლებას და შემდგომ გასაუბრებით ცოდნის შეფასებას თავად წარმართავდა, რაც ვერ უზრუნველყოფს შეფასების შედეგების ობიექტურობის დაცვისა და თანაბარი მიდგომის მაღალ სტანდარტს.

პერსონალის სწავლება

რეგლამენტის³⁰ შესაბამისად, კვალიფიკაციის დადასტურების გარდა, პირს წარმატებით უნდა ჰქონდეს გავლილი საწყისი და ყოველწლიური განმეორებითი სწავლება, რის შემდეგაც მას შეუძლია დამოუკიდებლად განახორციელოს ინსპექტირება. სწავლება შესაძლოა უზრუნველყოს ინსპექტირების ან სერტიფიკაციის ორგანომ.

აკრედიტაციის ცენტრი, აკრედიტაციისა და ყოველწლიური შეფასების ეტაპზე ამოწმებს ტრენინგის ჩატარების ოქმებს და გასაუბრებით ან ტესტირებით ახდენს ინსპექტორთა ცოდნის შეფასებას.

30 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.



გამოვლინდა, რომ რიგ შემთხვევებში აკრედიტაციის ცენტრმა ვერ წარმოადგინა ტრენინგის ჩატარების ოქმები, ხოლო რიგ შემთხვევებში წარმოდგენილი ოქმებით არ დასტურდება ყველა მოქმედი ინსპექტორის ყოველწლიური სავალდებულო ტრენინგების წარმატებით გავლის ფაქტები.

რეგლამენტით არ არის განმარტებული, ინსპექტირების ცენტრებთან არსებული სატრენინგო ცენტრების და სწავლების განმახორციელებელ პირთა კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნები და სწავლების წარმატებით გავლის შეფასების მეთოდი.

უმეტეს შემთხვევაში, ინსპექტორთა ყოველწლიურ სავალდებულო სწავლებას ახორციელებენ ინსპექტირების ცენტრების დირექტორები, ხარისხისა და ტექნიკური მენეჯერები და ასევე ინსპექტორები, რომლებიც თავად ექვემდებარებიან ყოველწლიურ სწავლებას. ჩატარებული ტრენინგები, მიღებული ცოდნის შემოწმების გარეშე, სრულყოფილად ვერ უზრუნველყოფს რეგლამენტის მოთხოვნების შესრულებას.

რეგლამენტის აღნიშნული ხარვეზი და სწავლებასთან დაკავშირებით აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან არასრულყოფილი კონტროლი, სრულად ვერ უზრუნველყოფდა ინსპექტირების ცენტრების სათანადო კვალიფიკაციის მქონე ინსპექტორებით დაკომპლექტებას, რაც უარყოფითად აისახებოდა ინსპექტირების პროცესის ხარისხსა და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელებაზე.

ხარისხის კონტროლი

ყოველწლიური სავალდებულო თეორიული სწავლების გარდა, ინსპექტირების ცენტრებმა უნდა უზრუნველყონ ხარისხის კონტროლის სისტემის დანერგვა და ფუნქციონირება ინსპექტორების სამუშაოს ხარისხის შესამოწმებლად.³¹

ხარისხის კონტროლი გულისხმობს – ორი ინსპექტორის მიერ ერთი და იმავე ავტომობილის ინსპექტირებას და შედეგების ურთიერთშედარებას. ხარისხის კონტროლის შედეგები უნდა გაფორმდეს, გაანალიზდეს და განხორციელდეს ინსპექტორების კვალიფიკაციის ხელახალი დადასტურება და მათი მიუკერძოებლობის გადამოწმება.

აკრედიტაციის ცენტრმა ვერ წარმოადგინა ინფორმაცია ინსპექტირების ცენტრებში დანერგილი ხარისხის კონტროლის შედეგების შესახებ. აქედან გამომდინარე, ინსპექტორის პრაქტიკული საქმიანობის სრულყოფილად და ობიექტურად განხორციელებასთან დაკავშირებული კონტროლის ზემოაღნიშნული მექანიზმი არ იყო დანერგილი ინსპექტირების ცენტრებში.

31 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

დასკვნა

რეგლამენტის³² მოთხოვნათა შესაბამისად, ინსპექტირების ცენტრები უნდა დაკომპლექტდეს შესაფერისი კადრებით, რათა მინიმუმამდე შემცირდეს ინსპექტორების არასათანადო კვალიფიკაციით გამოწვეული შეცდომები.

აუდიტორული პროცედურების შედეგად, შერჩეულ ინსპექტირების ცენტრებზე³³ სრულყოფილად ვერ იქნა წარმოდგენილი 2018-2020 წლებში ინსპექტორთა წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნების დამადასტურებელი მტიცებულებები, თუმცა ინსპექტირების ცენტრები აკრედიტაციის ცენტრიდან იღებდნენ დადებით შეფასებებს.

ინსპექტორთა კვალიფიკაციის შეფასება განხორციელდა არასრულყოფილად, რადგან შეფასება გაიარა არა ყველა, არამედ მხოლოდ ინსპექტირების ცენტრების მიერ წარმოდგენილმა კანდიდატებმა. ასევე გამოვლინდა შემთხვევები, როდესაც აკრედიტაციის ცენტრი 2019 წელს ინსპექტორთა სწავლებას და შემდგომ გასაუბრებით მათი ცოდნის შეფასებას, თავადვე ახორციელებდა.

სწავლებასთან დაკავშირებით რეგლამენტის ხარვეზი და აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან არასრულყოფილი კონტროლი, ვერ უზრუნველყოფდა ინსპექტირების ცენტრების სათანადო კვალიფიკაციის მქონე ინსპექტორებით დაკომპლექტებას, რაც შესაძლოა უარყოფითად ასახულიყო ინსპექტირების პროცესის ხარისხსა და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელებაზე.

რეკომენდაცია N 2

ინსპექტირების პროცესში ინსპექტორთა არასათანადო კვალიფიკაციით გამოწვეული შეცდომების პრევენციის და მათ მიმართ თანაბარი/ობიექტური მიდგომის მიზნით, აკრედიტაციის ცენტრმა შეიმუშაოს და დანერგოს სათანადო კონტროლის მექანიზმები, რაც ყველა დასაქმებულ ტექნიკურ პერსონალთან მიმართებით უზრუნველყოფს:

- წინასაკვალიფიკაციო მოთხოვნების სრულ შესაბამისობას და გამორიცხავს კვალიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტის გარეშე ინსპექტორთა პრაქტიკულ საქმიანობას;
- კვალიფიკაციის შემოწმებას, ინსპექტირების პროცესის ყველა მნიშვნელოვანი მოთხოვნის გათვალისწინებით შემუშავებული შეფასების გეგმით, რომელიც გამორიცხავს მნიშვნელოვანი საკითხების არცოდნის შესაძლებლობას და დაასაბუთებს ინსპექტორთა ცოდნის შემოწმებას;
- ასევე, ინსპექტორთა სწავლებისა და ხარისხის კონტროლის დადგენილი მოთხოვნებისა და არსებული პრაქტიკის გათვალისწინებით, იმსჯელოს რეგლამენტში შესატან ცვლილებებზე, რომლებიც შეზღუდავს ინსპექტორთა ყოველწლიურ გამოცდას იმ ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან, სადაც ეს ინსპექტორები არიან დასაქმებული და გამორიცხავს ყოველგვარ ინტერესთა კონფლიქტის შემთხვევას;
- ინსპექტორთა ცოდნის მიღების, სწავლების და პრაქტიკული საქმიანობის ინსპექტირების პროცესზე გავლენის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, დარღვევების პრევენციის მიზნით, იმსჯელოს პერსონალთან დაკავშირებული მოთხოვნების დარღვევის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის შესაფერისი მექანიზმების აუცილებლობაზე.

32 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

33 სულ შერჩეულ იქნა 42 ფილიალი.



3.2.2 ინსპექტირების სანდარტის აღჭურვილობის, ვიდეოჩემთვალიერებისა და ინფორმაციული სისტემების ფუნქციონირების სანდარტები

აკრედიტაციის პროცესში შეფასების ერთ-ერთ მნიშვნელოვანი კომპონენტია ინსპექტირების ცენტრების აღჭურვილობა³⁴ და გამომომი ხელსაწყოები,³⁵ რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის³⁶ მოთხოვნებს.

დაკალიბრება

ინსპექტირების პროცესში გამოსაყენებელი ძირითადი აღჭურვილობა უნდა დაკალიბრდეს 6-თვიანი პერიოდულობით, ინსპექტირების ცენტრები ვალდებული არიან აკრედიტაციის ცენტრს წარუდგინონ დაკალიბრების ჩვენების ჩანაწერები.

აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ:

- აკრედიტაციის ცენტრმა რიგ შემთხვევებზე ვერ წარმოადგინა აღჭურვილობის დაკალიბრების სერტიფიკატები;
- რიგ შემთხვევებში დარღვეულია რეგლამენტით გათვალისწინებული 6-თვიანი ვადები;
- აკრედიტაციის ცენტრი ვერ უზრუნველყოფდა დადგენილი 6-თვიანი პერიოდულობის მიმდინარე კონტროლს და სავალდებულო დაკალიბრების სერტიფიკატების გამოთხოვას;
- მოთხოვნების დარღვევა აკრედიტაციის ცენტრისთვის ცნობილი ხდებოდა ყოველწლიური შეფასების ეტაპზე;
- დასაკალიბრებელი აღჭურვილობით განხორციელებული ინსპექტირების შედეგები რჩებოდა უცვლელი.

ინსპექტირების აღჭურვილობის გაუმართაობა

ინსპექტირების ცენტრები ვალდებული არიან უზრუნველყონ ინსპექტირების ხაზზე არსებული ყველა დანადგარ-მონყობილობის გამოყენება მხოლოდ მათი გამართულობის შემთხვევაში და აკრედიტაციის ცენტრს მიაწოდონ ინფორმაცია აღჭურვილობის გაუმართაობის და მათზე განეული ტექნიკური მომსახურების შესახებ.

დანადგარების გამართულობის შემოწმების მეთოდები და სიხშირე³⁷ რეგლამენტით განსაზღვრულია მხოლოდ გამონაბოლქვის მონყობილობების შემთხვევაში, ხოლო სხვა ძირითად აღჭურვილობებზე³⁸ შემოწმების პერიოდულობა და მეთოდები, არ არის განსაზღვრული.

34 ფარების ტესტერი, სამუხრუჭო ტესტერი, აირანალიზატორი, დიზელის გამონაბოლქვის გამჭვირვალობის მზომი, თვლების შეყრის კუთხის მზომი (მხოლოდ LV კატეგორიისათვის).

35 მანომეტრი, სახაზავი, შტანგელფარგალი.

36 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

37 გამონაბოლქვი გაზის ანალიზატორები – ყოველწლიურად ამოწმებს ინსპექტორი. ხორციელდება მილსა და ზონდზე გაჟონვის შემოწმება; დიზელის გამონაბოლქვის გამჭვირვალობის მზომი – ყოველწლიურად მოწმდება ინსპექტორის მიერ.

38 ფარების ტესტერი, სამუხრუჭო ტესტერი, თვლების შეყრის კუთხის მზომი (მხოლოდ LV კატეგორიისათვის), თვლის ფოლხვის დეტექტორი.



აკრედიტაციის ცენტრის განმარტებით, დანადგარების შემოწმების ჩანაწერების დადასტურება ხდება ინსპექტირების ცენტრების ყოველწლიური შეფასებისას, თუმცა აღნიშნული ჩანაწერები ვერ იქნა სრულყოფილად წარმოდგენილი.

აკრედიტაციის ცენტრის მიერ 2020 წლის ყოველწლიური შეფასების დროს გამოვლინდა შემთხვევა, როცა ინსპექტირება ხორციელდებოდა ძირითადი გამზომი საშუალების – სამუხრუჭე სტენდის გაუმართაობის პირობებში.³⁹ წარმოდგენილი ინფორმაციით, ინსპექტირების ცენტრმა დაზიანების გამოვლენის შემდგომ აკრედიტაციის ცენტრს არ აცნობა აღნიშნული ფაქტის შესახებ.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შეუძლებელია დანადგარის გაუმართაობის პერიოდის ზუსტად განსაზღვრა. შესაბამისად, არ არის იდენტიფიცირებადი, რამდენი ინსპექტირებული სატრანსპორტო საშუალების შედეგი დარჩა უცვლელად.

ვიდეომეთვალყურეობის სისტემები

დამტკიცებული რეგლამენტის შესაბამისად,⁴⁰ ინსპექტირების ცენტრების ტესტირების სივრცე(ებ) ში დამონტაჟებული ვიდეოკამერებიდან ვიდეოგადაღება უნდა მიმდინარეობდეს დღე-ღამის განმავლობაში, უწყვეტ რეჟიმში. მათი მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს აკრედიტაციის ცენტრს და ხარვეზის აღმოფხვრამდე შეაჩეროს ინსპექტირების პროცესი.

ვიდეოკამერების ჩანაწერები მოთხოვნისთანავე უნდა წარედგინოს აკრედიტაციის ცენტრს და/ან სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს. გამოვლინდა შემთხვევები, როცა ინსპექტირების ცენტრებმა ვიდეომეთვალყურეობის სისტემების გაუმართაობის მიზეზით არ წარმოადგინეს ვიდეოჩანაწერები, რაც აკრედიტაციის ცენტრისთვის ცნობილი გახდა არა მათი ფაქტობრივი გაუმართაობის დროს, არამედ აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან წინა პერიოდებზე ვიდეოჩანაწერების გამოთხოვისას.

შესაბამისად, ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან არ შეჩერებულა ინსპექტირების პროცესი ვიდეომეთვალყურეობის სისტემის გაუმართაობის მომენტიდან და ინსპექტირების შედეგები დარჩა ძალაში,⁴¹ ხოლო აკრედიტაციის ცენტრს აღნიშნულ პერიოდებზე არ მიეცა შესაძლებლობა, განეხორციელებინა ინსპექტირების პროცესის მონიტორინგი.

39 შპს „როლსი“.

40 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

41 შპს „სერვის ტრანსი“ – აკრედიტაციის ცენტრის წერილით (24.10.2018) გამოთხოვილია 01.09.2018-21.09.2018 წლის პერიოდის ვიდეოჩანაწერები. ინსპექტირების ცენტრის წერილის (30.10.2018) შესაბამისად, ჩამწერი მოწყობილობის კვების ბლოკის მწყობრიდან გამოსვლის გამო (დაკარგულია 3 თვის ჩანაწერი), ინსპექტირების ორგანო ინსპექტირების საშუალებას წყვეტს ხარვეზის აღმოფხვრის ვადით.

- შპს „ავტოტესტცენტრი“ – აკრედიტაციის ცენტრის წერილის (30.08.2019) შესაბამისად, გამოთხოვილია ვიდეოჩანაწერები 21.08.2019-30.08.2019 წლის პერიოდზე. ინსპექტირების ცენტრის წერილის (02.09.2019) შესაბამისად, მოთხოვნილ პერიოდზე ვიდეოჩანაწერების ამოღებისას აღმოჩნდა, რომ ჩანაწერილი მყარი დისკი არ იხსნებოდა, საბოლოოდ 21-22 აგვისტოს ჩანაწერების აღდგენა ვერ მოხერხდა.

- სს „გრინვეი საქართველოს“ (ფოთის ფილიალი) – აკრედიტაციის ცენტრის წერილის (13.06.2019) შესაბამისად, გამოთხოვილია ვიდეოჩანაწერები 2019 წლის მარტის, აპრილის და მაისის პერიოდებზე. ინსპექტირების ცენტრის წერილის (02.07.2019) შესაბამისად, 2019 წლის 2 მაისიდან 13 მაისის ჩათვლით, ტექნიკური ხარვეზის გამო არ მუშაობდა ვიდეოკამერები და ვერ ხერხდებოდა ვიდეოჩანაწერა და შენახვა. შესაბამისად, ინსპექტირების ცენტრი 3-13 მაისის პერიოდის ინსპექტირების პროცესის ამსახველი ვიდეოჩანაწერების მონოდებას ვერ ურუნველყოფს.



ინფორმაციული სისტემები

რეგლამენტის შესაბამისად, ინფორმაციული სისტემა, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს ინსპექტირების შედეგების ზუსტ ჩანერას, შენახვის/გადაცემის დაცულობას და სანდოობას. სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირებისას – სასწორიდან, სამუხრუჭე ტესტირებიდან, აირანალიზატორიდან, კვამლიანობის მზომიდან და თვლების შეყრის კუთხის მზომიდან მიღებული მონაცემები ავტომატურად უნდა გადაეცეს ცენტრალურ სერვერს შესაბამისი ფორმატით და დაცული უნდა იყოს ინსპექტორის ან ინსპექტირების ცენტრის ჩარევისაგან.

2018-2020 წლებში სახელმწიფო უწყებების მხრიდან⁴² არ მომხდარა ინფორმაციული სისტემების კონტროლის მექანიზმების შესწავლა და მათი ეფექტიანობის დადასტურება.

აღსანიშნავია, რომ ინსპექტირების ცენტრმა „გრინვეი საქართველომ“, მიუხედავად აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან არაერთგზის მოთხოვნისა, არ წარმოადგინა 2018-2020 წლებში მოქმედი 30 ფილიალის ინსპექტირების სრულყოფილი მონაცემთა ბაზები.

აკრედიტაციის ცენტრის განმარტებით, ინფორმაციული სისტემების შეფასება ხორციელდება უშუალოდ აკრედიტაციისას. შესაბამისად, ინფორმაციის უტყუარობასთან და ავტომატურად ასახული მონაცემების კორექტირებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დარღვევის შემთხვევაში, ინსპექტირების ცენტრებს არ მიენიჭებოდათ აკრედიტაცია, თუმცა აკრედიტაციის ცენტრმა შემოწმების შესაბამისი მტკიცებულებები ვერ წარმოადგინა.

აღსანიშნავია, რომ 2018 წელს აკრედიტაციის ცენტრს რამდენიმე შემთხვევაში გამოვლენილი აქვს ინფორმაციული სისტემების ნაკლოვანებები (იხ. ცხრილი N4), თუმცა შედეგებიდან გამომდინარე, აკრედიტაციისა და ინსპექტირების დადებითი შედეგების გადახედვა არ განხორციელებულა.

ანალოგიური ხარვეზები გამოვლინდა 2019 წელსაც, სადაც მოწოდებული ბაზების მიხედვით, მუხრუჭების გაუმართაობის მიუხედავად, გაცემულია დადებითი დასკვნები.

ქვემოთ მოცემულ N4 ცხრილში წარმოდგენილია 2018 წელს ინფორმაციულ სისტემებთან დაკავშირებული ხარვეზები, რომლის დროსაც გაცემულია ინსპექტირების დადებითი დასკვნები:

ცხრილი N4

კომპონენტი	ფაქტი/აკრედიტაციის ცენტრის შეფასება
გამონაბოლქვი	არასწორად გაანგარიშებული გამონაბოლქვის გაზომვის საშუალო მაჩვენებლები, სავარაუდოდ, პროგრამული ხარვეზი ან/და ტესტირებისგან არასწორად მოწოდებული ინფორმაცია.
	ინსპექტირების ანგარიშებში არ არის გამონაბოლქვის გაზომვის მონაცემები.
მუხრუჭები	მუხრუჭების ტესტების შედეგები არ არის ინსპექტირების ანგარიშში.
	არ არის მუშა და სადგომი მუხრუჭების საერთო ეფექტიანობა დათვლილი.
	ერთსა და იმავე ავტომობილზე 20 წუთის ინტერვალში ჩატარებულ მუხრუჭების ტესტირების შედეგებს შორის სხვაობა 10%-ია.
	მუხრუჭების საერთო ეფექტურობის მინიმალური ნორმის ცვლილება – ინსპექტორის უყურადღებობა, უცოდინრობა და პროგრამული გაუმართაობა.

42 მათ შორის, აკრედიტაციის ცენტრის მიერ.



ტექნიკური რეგლამენტით⁴³ გათვალისწინებული მოთხოვნების მიუხედავად, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ ინსპექტირების ცენტრების დანადგარების და აღჭურვილობის დადგენილ ვადებში დაკალიბრება, მათი გამართული ფუნქციონირება, ვიდეომეთვალყურეობის სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირება, ინფორმაციულ სისტემებში ასახული ინფორმაციის უტყუარობა და სისრულე, არ ხორციელდებოდა მოთხოვნათა სრული დაცვით, რაც აკრედიტაციის ცენტრის კონტროლის მექანიზმების ნაკლოვანებებზე მიუთითებს და უარყოფითად აისახებოდა ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილად და ობიექტურად განხორციელებაზე.

ჩაკომენდაცია N3

ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილად და ობიექტურად განხორციელების მიზნით, სსიპ-აკრედიტაციის ცენტრმა შეიმუშაოს და დანერგოს კონტროლის მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს:

- დაკალიბრებას დაქვემდებარებული დანადგარების/აღჭურვილობების დადგენილი ვადების კონტროლს შეფასების ფარგლებში, რათა გამოირიცხოს დაუკალიბრებელი მოწყობილობებით ინსპექტირების განხორციელება;
- დანადგარების/აღჭურვილობის, ვიდეომეთვალყურეობისა და ინფორმაციულ სისტემების გამართულად ფუნქციონირების კონტროლს შეფასების ფარგლებში, რათა გამოირიცხოს გაუმართაობის შემთხვევებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირება. იმსჯელოს ყველა მნიშვნელოვანი მოწყობილობის შემოწმების მეთოდების და პერიოდულობის განსაზღვრის აუცილებლობაზე და საჭიროების შემთხვევაში, უზრუნველყოს რეგლამენტში ცვლილების ინიცირება;
- ასევე, დანადგარების/მოწყობილობების, ვიდეომეთვალყურეობისა და ინფორმაციული სისტემებისთვის დადგენილი მოთხოვნების დარღვევის და მასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მოუწოდებლობის პრევენციის მიზნით, აკრედიტაციის ცენტრმა იმსჯელოს პასუხისმგებლობის შესაფერისი მექანიზმების აუცილებლობაზე და საჭიროებისამებრ უზრუნველყოს რეგლამენტში შესაბამისი ცვლილების ინიცირება.

3.2.3 განუხორციელებელი გაკომენდაციები ღონისძიებაში

ინსპექტირების ცენტრებს ტექნიკური რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებთან ერთად, „შესაბამისობის შეფასების“ სტანდარტის⁴⁴ შესრულებაც ევალებათ, რომლის თანახმად, ინსპექტირების ორგანომ უნდა გამოიკვლიოს ხარვეზების გავლენა მანამდე ჩატარებულ ინსპექტირების შედეგებზე, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში, გაატაროს შესაბამისი მაკორექტირებელი ღონისძიებები.

აღნიშნული მოთხოვნიდან გამომდინარე, უნდა განხორციელებულიყო ინსპექტირების შედეგების გადახედვა ისეთ გამოვლენილ შეუსაბამობებთან დაკავშირებით, როგორებიცაა,

43 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

44 სსტ ისო/იეკ 17020 2012/2013 – შესაბამისობის შეფასება – მოთხოვნები ინსპექტირების სხვადასხვა ტიპის ორგანოების საქმიანობისათვის.



აღჭურვილობის დაკალიბრების ვადების დარღვევა, გაუმართავი დანადგარით და ვიდეომეთვალყურეობის სისტემების გაუმართაობის პირობებში ინსპექტირების განხორციელება, შეუსაბამოები ინსპექტირების ცენტრების სისტემებში ინფორმაციის არასწორად და არასრულად ასახვასთან დაკავშირებით. ზემოაღნიშნული ინსპექტირების ცენტრებს 2018-2020 წლებში არ განუხორციელებიათ.

აკრედიტაციის ცენტრის განმარტებით, ინსპექტირების ცენტრების მიერ შედეგების გადახედვა დიდწილად დამოკიდებულია სატრანსპორტო საშუალებების მესაკუთრეთა კეთილ ნებაზე, რათა ხელმეორედ გამოცხადდნენ ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებში.

დასკვნა

აკრედიტაციის ცენტრის მხრიდან გამოვლენილი შეუსაბამოების მიუხედავად, ინსპექტირების ცენტრების მიერ არ შეფასებულა შეუსაბამოების გავლენა და ჩატარებული ინსპექტირების შედეგები დარჩა უცვლელი. შესაბამისად, აკრედიტაციის პირობების შესრულების მონიტორინგი ვერ უზრუნველყოფდა ტექნიკური ინსპექტირების ხარვეზების გამოვლენამდე შედეგების კორექტირებას და პრევენციას, რაც უარყოფით გავლენას ახდენს ინსპექტირების ხარისხსა და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელებაზე.

რეკომენდაცია N 4

ინსპექტირების ხარისხის ამაღლების და რეფორმის ეფექტიანად განხორციელების უზრუნველსაყოფად, სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანმა ეროვნულმა ორგანომ – აკრედიტაციის ცენტრმა შეიმუშაოს და დანერგოს ქმედითი მექანიზმი, რომელიც აკრედიტაციის პირობების დარღვევის შემთხვევაში, უზრუნველყოფს ინსპექტირების ცენტრების მიერ შეუსაბამოების გავლენის შეფასებას მანამდე ჩატარებულ ინსპექტირების შედეგებზე და შესაბამისი მაკორექტირებელ ღონისძიებებს.

3.3 ინსპექტირების პროცესის საბაზისური ფაქტორებისა და კონსტრუქციის ნაკლოვანებები

მოქმედი კანონმდებლობით⁴⁵ და სტანდარტებით,⁴⁶ დადგენილია მოთხოვნები ინსპექტირების ცენტრების მიუკერძოებლობასთან, ობიექტურობასთან და ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილად შესრულებასთან დაკავშირებით, კერძოდ:

- ინსპექტირების ცენტრი და მისი პერსონალი, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან ინსპექტირების ჩატარებაზე, უშუალოდ არ უნდა მონაწილეობდნენ ინსპექტირების ობიექტის ექსპლუატაციაში, მინოდებასა და რემონტში;
- ინსპექტირების ორგანოს და ინსპექტირების ობიექტის მფლობელს არ შეიძლება ჰქონდეთ საერთო ეკონომიკური ინტერესი;
- ინსპექტირების ორგანომ არ უნდა დაუშვას, რომ კომერციულმა, ფინანსურმა ან რაიმე სხვა სახის ზნეობამ საფრთხე შეუქმნას საქმიანობის მიუკერძოებლად განხორციელებას;

45 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N510 და N511 დადგენილებებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტები.

46 სსტ ისო/იეკ 17020 : 2012/2013 – შესაბამისობის შეფასება – მოთხოვნები ინსპექტირების სხვადასხვა ტიპის ორგანოების საქმიანობისათვის.



- ინსპექტირების ცენტრები უზრუნველყოფენ ინსპექტირების სამუშაოებისა და პროცედურების სრულად შესრულებას.

გემოლნიშნული მოთხოვნების დაკმაყოფილების კონტროლის სახელმწიფო მექანიზმია აკრედიტაციის ცენტრის მიერ განხორციელებული ინსპექტირების პროცესის ვიდეომონიტორინგი.

მაკონტროლებელი ფუნქციების გადანაწილება სახელმწიფო უწყებებს შორის

სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ფუნქციაა ტრანსპორტის სფეროს უსაფრთხოების მიზნით ტექნიკური რეგლამენტების შემუშავება და მათი შესრულების ზედამხედველობა,⁴⁷ ხოლო აკრედიტაციის ცენტრი ახორციელებს ინსპექტირების ცენტრების აკრედიტაციას და აკრედიტაციის პირობების შესრულების მონიტორინგს.⁴⁸

ინსპექტირების ტექნიკური რეგლამენტის⁴⁹ მიზანია სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რომლის შესრულებაზე ზედამხედველობა, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ფუნქციას მიეკუთვნება, ხოლო ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის კონტროლი – აკრედიტაციის ცენტრის ფუნქციაა.

გამოვლინდა, რომ სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო არ ახორციელებს ინსპექტირების პროცესის მონიტორინგს, ხოლო აკრედიტაციის ცენტრის მიერ ინსპექტირების პროცესის კონტროლი, როგორც მისი ფუნქციებისგან განსხვავებული საქმიანობა, ქვემოთ აღწერილი ფაქტებიდან გამომდინარე, არაეფექტიანი და არასაკმარისია.

აკრედიტაციის ცენტრის განმარტებით, მის უფლებამოსილებაში არ შედის ინსპექტირების პროცესის მიმდინარე/უწყვეტი მონიტორინგი და იგი სცილდება ევროკავშირის EC756/2008 რეგულაციით და საერთაშორისო სტანდარტით ISO/IEC 17011:2017 დადგენილ აკრედიტაციის მიზნებსა და უფლებამოსილების ფარგლებს.

ამრიგად, მაკონტროლებელ უწყებებს შორის ფუნქციების განაწილების პროცესში არსებული გაურკვევლობავერ უზრუნველყოფდა კონტროლის მექანიზმების ეფექტიანად განხორციელებას და მიმდინარეობდა რიგი ნაკლოვანებებით, კერძოდ:

47 საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“.

48 პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსი.

49 საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N510 დადგენილება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“, რომელიც განსაზღვრავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების მიმართ წაყენებულ ტექნიკურ მოთხოვნებს, რასთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება; განსაზღვრავს იმ ელემენტებსა და პარამეტრებს, რომლებიც ექვემდებარება ინსპექტირებას, სტანდარტებსა და ნორმებს, რასაც უნდა აკმაყოფილებდნენ სატრანსპორტო საშუალებები, ასევე – ინსპექტირების ორგანიზაციისა და ჩატარების წესს, მეთოდებსა და პროცედურებს, ხარვეზების მაგალითებს, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალებების გაუმართაობის მიზეზებად ითვლება.



გამომდინარე იქიდან, რომ არ არის დადგენილი დარღვევების ხარისხის და მნიშვნელობის შესაფერისი პასუხისმგებლობის ზომები და აღნიშნულს თავად ინსპექტირების ცენტრები არეგულირებენ, არ არის უზრუნველყოფილი ინსპექტორთა მიმართ თანაბარი და სამართლიანი მიდგომა. მხოლოდ ინსპექტორის პასუხისმგებლობა (ინსპექტორის გაფრთხილება, გათავისუფლება და ა.შ.), შესაძლოა ვერ უზრუნველყოფდეს ინსპექტირების ცენტრის სათანადო მოტივაციას – ინსპექტირება მიმდინარეობდეს დადგენილი წესების სრული დაცვით.

დასკვნა

2018-2020 წლებში ინსპექტირების პროცესზე კონტროლი მიმდინარეობდა მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებებით, შესაფერისი პასუხისმგებლობების ზომების არ არსებობის პირობებში აკრედიტაციის ცენტრის⁵² მიერ განხორციელებული ვიდეომონიტორინგი ვერ უზრუნველყოფდა, ერთი მხრივ, ინსპექტირების ცენტრების და ინსპექტორების მიმართ სისტემურ მიდგომას და, მეორე მხრივ, ინსპექტირებასთან დაკავშირებული დარღვევების პრევენციას, რის მიზეზადაც შეიძლება განხილულ იქნეს შემდეგი ფაქტორები:

- ინსპექტირების პროცესის კონტროლს არ ახორციელებდა კანონმდებლობით განსაზღვრული შესაბამისი ფუნქციის მქონე სახელმწიფო უწყება, ხოლო აკრედიტაციის ცენტრის მიერ განხორციელებული ინსპექტირების პროცესის მიმდინარე მონიტორინგი, როგორც მისი ფუნქციებისგან განსხვავებული საქმიანობა, ვერ უზრუნველყოფს დარღვევების სათანადო პრევენციას;
- ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან ვიდეოჩანერის უწყვეტ რეჟიმში განხორციელებასთან და ინფორმაციის მოწოდებასთან დაკავშირებული ვალდებულებები არ სრულდებოდა,⁵³ არ იყო განსაზღვრული პასუხისმგებლობის შესაბამისი მექანიზმები და ინსპექტირების ცენტრებს ეძლეოდათ შესაძლებლობა, თავი აერიდებინათ სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლისთვის;
- არ არსებობდა რისკებზე დაფუძნებული შერჩევის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა ინსპექტირების ცენტრის/ფილიალის ვიდეომონიტორინგს;
- არ არსებობდა ქმედითი მექანიზმები ინსპექტირების პროცესში დარღვევების გამომწვევი მიზეზების, მათი მნიშვნელობის დადგენასა და პრევენციასთან დაკავშირებით. მხოლოდ ინსპექტორის პასუხისმგებლობა, შესაძლოა ვერ უზრუნველყოფდეს ინსპექტირების ცენტრის სათანადო მოტივაციას – ინსპექტირება მიმდინარეობდეს დადგენილი წესების სრული დაცვით.

რეკომენდაცია N 5

ინსპექტირების რეფორმის სახელმწიფო კონტროლის ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, მნიშვნელოვანია სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის და სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მაკონტროლებელი ქმედებები განხორციელდეს სათანადოდ, რისთვისაც მიზანშეწონილია ზემდგომი უწყების ჩართულობით, დამატებით ნათლად გაიმიჯნოს აკრედიტაციის ცენტრისა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მოვალეობები აკრედიტაციის/მისი პირობების შესრულების და ინსპექტირების პროცესის მიმდინარე კონტროლის ფუნქციებთან დაკავშირებით.

52 აკრედიტაციის ცენტრს კანონმდებლობით არ ევალებოდა ინსპექტირების პროცესის მიმდინარე კონტროლი.

53 ვალდებულება ამოქმედდა საქართველოს მთავრობის N511 დადგენილებით დამტკიცებულ ტექნიკურ რეგლამენტში 2019 წლის 28 იანვრის N19 დადგენილებით შეტანილი ცვლილებების ძალაში შესვლის თარიღიდან.



ჩაკომენდაცია N 6

ინსპექტირების პროცესის სრულყოფილი კონტროლისა და ინსპექტირების ცენტრების მიმართ სისტემური მიდგომის უზრუნველსაყოფად, მნიშვნელოვანია სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ დანერგოს რისკებზე დაფუძნებული შერჩევის იმგვარი სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა ინსპექტირების ცენტრის/ფილიალის ვიდეომონიტორინგს.

ჩაკომენდაცია N 7

კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, მნიშვნელოვანია სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ შექმნას და ყველა ინსპექტირების ცენტრის მიმართ თანაბრად გამოიყენებოდეს, ინსპექტირების პროცესთან დაკავშირებულ დარღვევებზე პასუხისმგებლობის სათანადო და შესაფერისი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს დარღვევების პრევენციას და ინსპექტირების ობიექტურად განხორციელებას.

3.4. საგზაო კონსტრუქციის და პასუხისმგებლობის ზომები

3.4.1 ინსპექტირების მიმართობის კონსტრუქციის ნაკლებობები

ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა საქართველოში 2018 წლიდან დაიწყო. ინსპექტირების პროცესი ეტაპობრივად განხორციელდა და პირველ ეტაპზე შეეხო მხოლოდ ავტომობილების გარკვეულ ჯგუფს,⁵⁴ ხოლო 2019 წლის 1 იანვრიდან გავრცელდა უმეტესი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებაზე. სავალდებულო ინსპექტირების გავლის აღსრულების მექანიზმი, რამაც უნდა უზრუნველყოს გზებზე მხოლოდ ტექნიკურად გამართული სატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნება, არის ადმინისტრაციული ჯარიმის შეფარდება. ამ მიზნით შინაგან საქმეთა სამინისტროს მხრიდან 2018 წელს გზებზე ავტომობილების ფიზიკური გადამოწმება, ხოლო 2019-2020 წლებში ე.წ. ჭკვიანი კამერები გამოიყენებოდა.

N5 ცხრილში⁵⁵ წარმოდგენილია ინფორმაცია 2018-2020 წლების მდგომარეობით ქვეყანაში რეგისტრირებული ავტომობილებისა და ინსპექტირების შედეგების რაოდენობების შესახებ:

54 2018 წლის 1 იანვრიდან – სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებები (8 ადგილის ზემოთ) და სატვირთო ავტომობილები (3,5 ტონაზე მეტი); 2018 წლის 1 ივლისიდან – სახელმწიფო უწყებების და იურიდიული პირების კუთვნილი ავტომობილები; 2018 წლის 1 ოქტომბრიდან – დიდი მოცულობის (3,0 ძრავით და ზემოთ) ძრავის მქონე ავტომობილები.

55 რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები – შსს-ს ვებგვერდი: <https://info.police.ge/page?id=121> ინსპექტირების შედეგები: აკრედიტაციის ცენტრი.



ცხრილი N5

	2018	2019	2020
რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები	1 321 569	1 375 794	1 445 932
მათ შორის, ინსპექტირება ევალუბოდა ⁵⁶	214 934	1 243 901	1 250 787
ინსპექტირების შედეგები			
სულ მომართვიანობა	99 404	693 383	508 369
წარმატებით გაიარა	90 919	656 259	474 506
ინსპექტირება ვერ გაიარა	8 485	37 124	33 863
მომართვიანობის პროცენტული მაჩვენებელი		56%	41%
დადებითი შედეგების პროცენტული მაჩვენებელი		53%	38%

2019-2020 წლებში⁵⁷ ინსპექტირება დადებითი შედეგით გაიარა სატრანსპორტო საშუალებების, შესაბამისად, 53%-მა და 38%-მა. წარმოდგენილ მაჩვენებლებს გააჩნიათ გაუმჯობესების პოტენციალი, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს რეფორმის მიზნის სრულყოფილად მიღწევას. აღნიშნულის მიზეზად შესაძლებელია განხილულ იქნეს შემდეგი ფაქტორები:

ვიდეოკონტროლი

მოქმედი რეგულაციებით,⁵⁸ საზოგადოებრივი მართვის ცენტრის – „112“-ის ამოცანები და ფუნქციები – სამართალდარღვევის დაფიქსირების მიზნით ვიდეოანალიტიკური პროგრამების გამოყენებით 24-საათიანი უწყვეტი ვიდეომეთვალყურეობის განხორციელება ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე.

„112“-დან მიღებული მონაცემებით, 2019-2020 წლებში ტექნიკური ინსპექტირების ვალდებულების ვადაგადაცილებაზე ქვეყნის მასშტაბით რეაგირებდა 559 ვიდეოკამერა, თუმცა უწყებას არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენის პროგრამული უზრუნველყოფა,⁵⁹ რის გამოც ასეთი ფაქტის აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ მანუალური შემოწმებით, რაც კამერების სიმრავლის გამო სისტემატურად ვერ ხორციელდება.⁶⁰

56 მთავრობის N510 დადგენილების მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტით, რეგლამენტის მოთხოვნები არ ვრცელდება:

ა) O1, O2 და L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე;
ბ) ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებებზე;
გ) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა ექსპლუატაცია დროებით შეჩერებულია მფლობელის მიერ;
დ) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა დამამზადებლის მიერ დადგენილი მოძრაობის მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატება 25 კმ/სთ-ს.

57 2018 წელს სავალდებულო ინსპექტირება ეხებოდა რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების გარკვეულ კატეგორიებს.

58 საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2019 წლის 27 დეკემბრის N108 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრ „112“-ის დებულების დამტკიცების შესახებ“.

59 აღსანიშნავია, რომ ვიდეოკონტროლის უწყვეტ რეჟიმში განხორციელების და სისტემის ეფექტიანობის ამაღლების უზრუნველსაყოფად, სსიპ – 112-ის მიმართ, რეკომენდაცია უკვე გაცემულია სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის „საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების“ შემდგომი რეაგირების ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიშში.

60 ა(ა)იპ – ტექნოსპექტირების ცენტრების კავშირის – „ტექნოსპექტირება უსაფრთხოებისთვის“ მიერ აუდიტის მიმდინარეობისას წარმოდგენილი განმარტებით, ე.წ. ჭკვიანი კამერები ქვეყნის დიდ ქალაქებში, რიგ შემთხვევებში არ რეაგირებდნენ ტექნოსპექტირება გაუვლელი ავტომაქსანების ექსპლუატაციის შემთხვევებზე.



„112“-ის განმარტებით, არსებული ვიდეოსამეთვალყურეო ინფრასტრუქტურა, ძირითადად კონცენტრირებულია საერთო სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე, ხოლო საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის განმარტებით, 2019-2020 წლებში იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გამოსავლენად, რომელთაც არ აქვთ გავლილი პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო ახორციელებს მხოლოდ ვიდეოკონტროლს.

მოცემული განმარტებებიდან გამომდინარე, ტექნიკური ინსპექტირების მიზნით საგზაო კონტროლის მექანიზმები შიდასახელმწიფოებრივ და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების ძირითად ნაწილზე არ ხორციელდება და ვერ უზრუნველყოფს ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებული დარღვევების გამოვლენას.

„112“-ის განმარტებით, არის შემთხვევები, როდესაც სხვადასხვა ობიექტური მიზეზის გამო,⁶¹ ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ოპერირება ფერხდება.

N6 ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია სულ რეგისტრირებული, ინსპექტირება გაუვლელი სატრანსპორტო საშუალებების (მათ შორის, ინსპექტირების უარყოფითი შედეგი) და წლის განმავლობაში გამოყენებული ჯარიმების რაოდენობების შესახებ 2018-2020 წლების მდგომარეობით.⁶²

ცხრილი N6

	2018	2019	2020
ინსპექტირება ვალდებული სატრანსპორტო საშუალებები	214 934	1 243 901	1 250 787
ინსპექტირების დადებითი შედეგი	90 919	656 259	474 506
ინსპექტირება გაუვლელი (მათ შორის, უარყოფითი შედეგი)	124 015	587 642	776 281
ინფორმაცია ჯარიმების შესახებ			
ვიდეოჯარიმები	3	223 917	149 191
სხვა დანარჩენი	13 516	2 676	100
სულ ჯარიმები	13 519	226 593	149 291
ჯარიმების პროცენტული მაჩვენებელი ინსპექტირება გაუვლელ სატრანსპორტო საშუალებებთან მიმართებით		39%	19%

N6 ცხრილში მოცემული ანალიზი ეხება 2019-2020 წლების შედეგებს.⁶³ ჯარიმების რაოდენობა – სულ ინსპექტირება ვალდებული სატრანსპორტო საშუალებებიდან, შემოწმება გაუვლელ (მათ შორის, ინსპექტირების უარყოფითი შედეგი) სატრანსპორტო საშუალებებთან მიმართებით, შეადგენს, შესაბამისად, 39%-ს და 19%-ს. წარმოდგენილ მაჩვენებლებს გააჩნიათ გაუმჯობესების პოტენციალი, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს რეფორმის მიზნის სრულყოფილად მიღწევას.

61 სტიქიური უბედურება, ტექდაზიანება, ელექტროენერგიის მაღალი ძაბვა, არასტაბილური ელექტროენერგია, ოპტიკის წყვეტა, ოპტიკური ყუთის კონდენსატი, ოპტიკური ყუთის კვების წყაროს დაზიანება, ოპტიკური ყუთის გაგრილების სისტემის დაზიანება და ა.შ.

62 წყარო: ჯარიმები – შინაგან საქმეთა სამინისტროს ვებგვერდი: https://info.police.ge/page?id=183&parent_id=179

63 2018 წელს სავალდებულო ინსპექტირება ეხებოდა რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გარკვეულ კატეგორიებს.



ჯარიმის ოდენობა და პერიოდულობა

მოქმედი კანონმდებლობით,⁶⁴ იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც არ გაუვლია ტექნიკური ინსპექტირება, ფიზიკური პირის შემთხვევაში ჯარიმა – 50 ლარს, ხოლო იურიდიული პირის მფლობელობაში არსებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე – 200 ლარს შეადგენს. განმეორებითი ჯარიმის დაკისრება კი 30 კალენდარული დღის შემდეგ ხორციელდება, ასევე – სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირებაზე ხარვეზის დადგენიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში ჯარიმა არ ვრცელდება.

ამრიგად, არსებული რეგულაციებით წლის განმავლობაში 30-დღიანი პერიოდულობით ჯარიმის შეფარდების შემთხვევაშიც კი, ფიზიკურ პირს – 600 ლარის და იურიდიულ პირს – 2,400 ლარის სანაცვლოდ, ეძლევა გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შესაძლებლობა, ვინაიდან სატრანსპორტო საშუალების გამართულ მდგომარეობაში მოყვანა ხშირ შემთხვევაში შესაძლოა არსებითად აღემატებოდეს ზემოაღნიშნულ თანხებს. მოწოდებული ჯარიმების მონაცემების ანალიზით გამოვლინდა შემთხვევები, როცა სატრანსპორტო საშუალებები ტექნიკური ინსპექტირების გაუვლელობის შემთხვევაში, წლის განმავლობაში რამდენიმეჯერ დაჯარიმდნენ.

დასკვნა

ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნის დარღვევაზე საგზაო კონტროლის მექანიზმებში გამოიკვეთა შემდეგი ნაკლოვანებები:

- 2019-2020 წლებში ტექნიკური ინსპექტირების ვალდებულების ვადაგადაცილებაზე ქვეყნის მასშტაბით რეაგირებდა 559 ვიდეოკამერა, თუმცა „112“-ს არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენის პროგრამული უზრუნველყოფა, რის გამოც ასეთი ფაქტის აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ მანუალური შემოწმებით, რაც კამერების სიმრავლის გამო სისტემატურად ვერ ხორციელდება;
- განმეორებითი ჯარიმის ოდენობა და პერიოდულობა როგორც პირველადი ჯარიმის, ისე ტექნიკურ ინსპექტირებაზე ხარვეზის დადგენის შემთხვევაში, ავტომატურად ფაქტობრივი დაზიანების ხარისხის გათვალისწინებით, სათანადოდ ვერ უზრუნველყოფდა ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის სრულყოფილ პრევენციას;
- 2018-2020 წლებში შეფარდებული ჯარიმების პროცენტული მნიშვნელობა, ინსპექტირება გაუვლელ სატრანსპორტო საშუალებებთან მიმართებით, სრულყოფილი პრევენციისათვის საჭიროებს გაუმჯობესებას.

შსს-ს განმარტებით, სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრის – „112“-ის განვითარების გეგმით, ყოველწლიურად ქვეყნის მასშტაბით გათვალისწინებულია 300 ახალი ვიდეოკამერის მონტაჟი, რაც ზემოაღნიშნული ხარვეზების აღმოფხვრასთან ერთად მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს რეფორმის მიზნების მიღწევას, საგზაო შემთხვევებისა და გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების შემცირებას. ასევე, დაზოგავს ფიზიკური კონტროლის განხორციელებაზე სამართალდამცველთა დროს.

64 საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, მუხლი 118.



3.4.2 ფიზიკური კონსტრუქციის გზისპირა ინსპექტირების ანგარიშობა

მოქმედი კანონმდებლობით,⁶⁵ სატრანსპორტო საშუალებების მართვისას რიგი ტექნიკური გაუმართაობის შემთხვევებზე არსებობს შესაბამისი პასუხისმგებლობები, რომელთა გამოვლენის ვალდებულებაც შინაგან საქმეთა სამინისტროს გააჩნია.

N7 ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია⁶⁶ 2018-2020 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებებისა და წლის განმავლობაში ზემოაღნიშნული სამართალდარღვევების შესახებ:

ცხრილი N7

	2018	2019	2020
ინსპექტირება ვალდებული სატრანსპორტო საშუალებები	214 934	1 243 901	1 250 787
სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც აქვს გაუმართავი სამუხრუჭე სისტემა, საჭის სამართავი მექანიზმი ან მისაბმელი მოწყობილობა, ან/და მწყობრიდანაა გამოსული ფარები, უკანა საგაბარიტო მაშუქები, ან მინის სანმენდი მექანიზმი ან/და დარღვეულია ძრავის კვების სისტემის პერმეტულობა.	42 153	60 357	23 295
ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც გამოწვევებში აქვს გამაჭუჭყიანებელ ნივთიერებათა ისეთი შემცველობა, რომელიც აჭარბებს დადგენილ ნორმას.	6	2	3
სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მენარმის მიერ ზემოაღნიშნული პუნქტებით გათვალისწინებული ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალების საექსპლუატაციოდ დაშვება.	11	7	2
სულ გაუმართაობაზე გამოვლენილი სამართალდარღვევები	42 170	60 366	23 300
სამართალდარღვევების პროცენტული მაჩვენებელი სატრანსპორტო საშუალებებთან მიმართებით		5%	2%

დასკვნა

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ გაუმართაობასთან დაკავშირებით, გზებზე ფიზიკური კონტროლის პროცესს გააჩნია ნაკლოვანებები, ხოლო გამონაბოლქვთან დაკავშირებით – პრაქტიკულად არ ხორციელდება. გზისპირა ინსპექტირების მეთოდი არ არის დანერგილი, რაც აფერხებს გზებზე მხოლოდ ტექნიკურად გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნებას, ინსპექტირებაზე მიმართვიანობის ზრდას და წარმოშობს ისეთ რისკებს, როგორებიცაა:

65 ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, მუხლი 119, პუნქტები: 2, 3 და 4.

66 წყარო: შინაგან საქმეთა სამინისტროს ვებგვერდზე გამოქვეყნებული სტატისტიკა.



- მანიპულაციის რისკი – ინსპექტირების წარმატებით გავლის მიზნით, ერთჯერადი სასურველი შედეგის დასაფიქსირებლად, სხვადასხვა დეტალის/ნაწილის თხოვება/დაქირავება, ბენზინისძრავიან ავტომობილებში ინსპექტირების გავლამდე ე.წ. სპეციალური ხსნარებით⁶⁷ საწვავის ავზის დოზირებული გამართვა, დიზელისძრავიან სატრანსპორტო საშუალებაში ბენზინის კონცენტრანტის შერევა შეფერილი კვამლიანობის გაქრობის მიზნით და სხვ.
- ინსპექტირების პროცესში არამართლზომიერი გარიგებების რისკი;
- არაერთგვაროვანი ინსპექტირება – ინსპექტირების ცენტრების მიზანმიმართული ქმედება მომხმარებლების მოსაზიდად, რაც გამოიხატება ინსპექტირების პროცესის ლოიალურად (რეგლამენტის დარღვევით) განხორციელებაში.

უწყებების განმარტებით, მას შემდეგ რაც განისაზღვრება გამონაბოლქვის მაკონტროლებელი სახელმწიფო უწყება, იგეგმება ფიზიკური კონტროლის მიმართულებით გააქტიურება და გამონაბოლქვის მზომი აპარატებით აღჭურვა, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს რეფორმის წარმატებით განხორციელებას.

ჩაკომენდაცია N8

გზებზე გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნების მიზნით, ქვეყნის მასშტაბით ვიდეოსამეთვალყურეო კამერებით სრულად აღჭურვამდე, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა გააქტიუროს გზებზე ფიზიკური კონტროლი, ასევე განიხილოს გზისპირა ინსპექტირების დანერგვის საკითხი.

3.5 ევროინიციტივებით აღებული ვადეაზიების შესრულების მდგომარეობა

ასოციირების შესახებ საერთაშორისო შეთანხმებით აღებული ვალდებულების ფარგლებში, საქართველოში ინსპექტირების რეფორმა ხორციელდება 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივის⁶⁸ შესაბამისად. აღნიშნული დირექტივის განახლება განხორციელდა ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის 2014/45/EU დირექტივით,⁶⁹ თუმცა, მხოლოდ ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში, ხოლო დანარჩენი ნაწილისთვის ატარებს სარეკომენდაციო ხასიათს.

N8 ცხრილში წარმოდგენილია ინსპექტირების პროცესთან დაკავშირებული ის მოთხოვნები, რომლებიც აუდიტის პერიოდში სრულყოფილად არ იყო შესრულებული:

67 ბენზინისძრავიანი ავტომობილების საწვავის ავზში გამხსნელის (აცეტონის) დოზირებული კონცენტრაცია/გარევა, გამონაბოლქვის სწრაფი აალების და სასურველი შედეგის ერთჯერადად დაფიქსირების მიზნით.

68 ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ.

69 ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე პერიოდული ტესტირებისა და 2009/40/EC დირექტივის გამოთხოვის შესახებ (აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში).



ცხრილი N8

დირექტივის მოთხოვნები	ქართული კანონმდებლობა
სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პროცესში ინტეგრირებული სადიაგნოსტიკო მოწყობილობების (OBD სისტემების) გამოყენება	აუდიტის პერიოდში არ იყო გათვალისწინებული. მიზეზი: ქვეყანაში არსებული ავტოპარკის მოძველებული და ტექნიკურად გაუმართავი მდგომარეობა.
CO-ს შემცველობის ევროპული სტანდარტი (ძრავის უქმ სვლაზე – 0.5% და ძრავის უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნთა რიცხვით – 0.3%)	- შეეხო მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც 2020 წლის 1 აპრილის შემდგომ გაივლიან საქართველოში პირველად რეგისტრაციას. - სხვა დანარჩენი სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში გარდამავალი პერიოდი: 01.04.2020 – 31.12.2020 – 0.7% – 0.7%; 01.01.2021 – 31.12.2021 – 0.6% – 0.6%; 01.01.2025 – სრულად გათვალისწინება.
კატალიზატორის არსებობის მოთხოვნა და ლამბდა კოეფიციენტი ⁷⁰ (1+-0,03) რეგისტრირებული ყველა ავტოსატრანსპორტო საშუალებისთვის	შეეხო მხოლოდ იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც 2020 წლის 1 აპრილის შემდგომ გაივლიან საქართველოში პირველად რეგისტრაციას.
ხმაურის დონის რეგულირების მოთხოვნა	არ არის გათვალისწინებული, მიზეზი ქვეყანაში არსებული ავტოპარკის მდგომარეობა, რთული სოციალურ-ეკონომიკური ფონი, კერძო სექტორის ნაწილობრივი მზაობა, აღნიშნული დირექტივით დადგენილი მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად

დირექტივით⁷¹ განსაზღვრული მოთხოვნები ქვეყნის კანონმდებლობაში ასახვასთან ერთად, მოიცავს შემდეგ ვალდებულებებს:

- სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებების მეთოდური და უმაღლესი სტანდარტების დაცვით ჩატარება;
- სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ ყოველგვარ ზომას, რათა დაამტკიცონ, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებამ გაიარა გზისთვის ვარგისიანობაზე ტესტირება, დირექტივით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად;
- სახელმწიფოები მიმართავენ სათანადო პროცედურებს, რათა შეძლებისდაგვარად განსაზღვრონ, რომ რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები აკმაყოფილებს დირექტივით წარმოდგენილ მოთხოვნებს.

აუდიტის ანგარიშში ასახული ხარვეზების აღმოფხვრა და სათანადო კონტროლის მექანიზმების დანერგვა, უზრუნველყოფს დირექტივით განსაზღვრული ზემოაღნიშნული ვალდებულებების ეფექტიანად შესრულებას.

70 ჰაერი/საწვავი.

71 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივა „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ“.



დასკვნა

2018-2020 წლებში ქვეყანაში მოქმედი ინსპექტირების მეთოდები, ნორმები და სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ მოთხოვნები, ერთეულ შემთხვევებში იყო განსხვავებული ევროდირექტივებით გათვალისწინებული მოთხოვნებისგან. თუმცა მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ქვეყანაში არსებული ავტოპარკის ასაკის და რთული ტექნიკური მდგომარეობის გათვალისწინებით, გარდამავალი პერიოდის გამოყენებით, CO-ს ევროპული სტანდარტი სრულად დაინერგება 2025 წლიდან, ასევე კატალიზატორის და ლამბდა კოეფიციენტის მოთხოვნებმა, საშუალოვადიან პერიოდში უნდა უზრუნველყოს ავტოპარკის დაახლოება ევროპულ სტანდარტთან.

ამასთან ერთად, აუდიტის ანგარიშში იდენტიფიცირებული ინსპექტირების პროცესთან დაკავშირებული ხარვეზების აღმოსაფხვრელად სათანადო კონტროლის მექანიზმების შემუშავება, მნიშვნელოვანდ შეუწყობს ხელს რეფორმის საბოლოო მიზნების მიღწევას, საგზაო უსაფრთხოებასა და გარემოზე მიყენებული ზიანის მინიმიზაციას.

3.6 ჩაუთმოს უზაქშიან განხორციელებასთან დაკავშირებული სხვა

საკითხები

3.6.1 სწოებისაჲს აჲაღების კაჲპანიის სანჲზები

სახელმწიფო კონტროლის მექანიზმებს შეუძლიათ ხარვეზების მინიმუმამდე შემცირება და არა საბოლოოდ აღმოფხვრა. რეფორმის ეფექტიანად განხორციელებისთვის, გარდა სახელმწიფო ინსტიტუტებისა, მნიშვნელოვანი როლი ენიჭებათ სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებს და დანარჩენ მოსახლეობას. ამ მიზნით აუცილებელია მოსახლეობის სრულყოფილი ინფორმირება ავტოტრანსპორტის ტექნიკური გაუმართაობის უარყოფითი შედეგების და რეფორმის მნიშვნელობის შესახებ, როგორც უსაფრთხოების, ისე ჰაერის დაბინძურების კუთხით. აღნიშნულს ითვალისწინებდა კიდევ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ორგანიზებული საინფორმაციო კამპანია, რომელიც გულისხმობდა მოსახლეობის ინფორმირებას, რომ რეფორმა ხორციელდება მათი ჯანმრთელობისა და სიცოცხლის დაცვის მიზნით. მაქსიმალური ეფექტის მისაღწევად, კამპანია უნდა ყოფილიყო დროში განგრძობადი, თუმცა ფაქტობრივად, სამინისტრომ ვერ წარმოადგინა ინფორმაცია განხორციელებული აქტივობების შესახებ; ასევე არ ამოქმედებულა თავდაპირველად უნიფიცირებული შეტყობინებები, რაც გულისხმობდა, რომ კონკრეტულ აბონენტებს მობილურ ტელეფონზე უნდა მიეღოთ შეტყობინება სავალდებულო ინსპექტირების გავლის შესახებ.

ჩაჲოჲანრახია N9

რეფორმის ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, მნიშვნელოვანია ეკონომიკის სამინისტრომ უზრუნველყოს მოსახლეობის სრულყოფილი ინფორმირება, სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გაუმართაობის უარყოფითი შედეგების და რეფორმის მნიშვნელობის შესახებ. აქედან გამომდინარე, მიზანშეწონილია ცნობიერების ამაღლების მიმართულებით მიმდინარე საქმიანობა ატარებდეს განგრძობით ხასიათს.



3.6.2 საგზაო შემთხვევების შედეგად დაზიანებული ავტომობილების პალამდელი ინსპექტირების აჩანსაბობა

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2014 წლის 3 აპრილის N2014/45/EU დირექტივის⁷² მე-5 მუხლის⁷³ თანახმად, მიუხედავად ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ბოლო ტესტირების თარიღისა, შესაბამის წევრ სახელმწიფოს შეუძლია მოითხოვოს გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების გავლა გათვალისწინებულ თარიღებამდე იმ დროს, თუ ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დაზიანდება სატრანსპორტო საშუალების უსფრთხოებასთან დაკავშირებული ძირითადი კომპონენტები, როგორიცაა, თვლები, დაკიდება, დეფორმაციის ზონები, უსაფრთხოების ბალიშების სისტემები, საჭით მართვა ან მუხრუჭები. საქართველოში არსებული რეგულაციებით,⁷⁴ ავტოსაგზაო შემთხვევისას არ არის გათვალისწინებული ვადამდელი ინსპექტირება და მიუხედავად ავტომანქანის დაზიანების ხარისხისა, ექვემდებარებიან საერთო წესით ინსპექტირებას. აღიხსული მონაცემებით, ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა 2018-2020 წლებში 115,995 ერთეულს⁷⁵ შეადგენდა.

დასკვნა

არსებული რეგულაციებით არ მოითხოვება ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალებების ვადამდელი ინსპექტირება, რაც ხელს შეუწყობდა დროის გარკვეულ მონაკვეთში გზებზე გამართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შენარჩუნებას და რეფორმის მიზნების მიღწევას. მიუხედავად საკითხის კომპლექსური ხასიათისა და სირთულისა, მნიშვნელოვანია, შესაბამისმა უწყებებმა განიხილონ ზემოაღნიშნული ინიციატივის დანერგვის შესაძლებლობა.

ჩაკომენდაცია N 10

მიუხედავად საკითხის კომპლექსურობისა და სირთულისა, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა შესაბამისი უწყებების ჩართულობით იმსჯელოს ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად სატრანსპორტო საშუალებების დაზიანების ხარისხის გათვალისწინებით, ვადამდელი ინსპექტირების აუცილებლობის შესახებ და საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილების ინიცირება.

3.6.3 კონკრეტული ინსპექტირების სანსხაბს შორის

ქვეყნის მასშტაბით სხადასხვა რეგიონში ინსპექტირების ცენტრების მონყობის მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს⁷⁶ მიერ გამოცხადებულ მონვევაში მონაწილე ერთადერთ პრეტენდენტთან – შპს „პრემიუმ რეზიდენტთან“ (რეორგანიზაციის შემდგომ – სს „გრინვეი საქართველო“) გაფორმდა სამი ხელშეკრულება

72 III თავი. „გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებასთან დაკავშირებული მინიმალური მოთხოვნები“.

73 ტესტირების ჩატარების თარიღი და პერიოდულობა.

74 საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის 37 დადგენილება „ტექნიკური რეგლამენტის – „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“ დამტკიცების თაობაზე“.

75 მათ შორის, აღმინისტრაციული სამართალდარღვევა – 98,705 ერთეული და სისხლის სამართლის – 17,290 ერთეული.

76 2018 წლის 5 აპრილი.



საერთო ღირებულებით 6,723,000 ლარი.⁷⁷ სს „გრინვეი საქართველოს“ დაევალა ქვეყნის მასშტაბით ინსპექტირების ხაზის⁷⁸ მოწყობა/ოპერირება.

საქართველოს კონკურენციის სააგენტოს 2018 წლის 18 სექტემბრის N 04/254 გადაწყვეტილების შესაბამისად, სს „გრინვეი საქართველოს“ შერჩევის პროცესი შეფასდა კონკურენციის შეზღუდვად.⁷⁹ მიღებული განმარტებით, ეკონომიკის სამინისტრო არ ეთანხმება აღნიშნულ გადაწყვეტილებას და გასაჩივრებული აქვს სასამართლოში.

ამასთანავე, ეკონომიკის სამინისტრომ აიღო ვალდებულება, ხელშეკრულების მოქმედების პერიოდში არ გამოეცხადებინა შერჩევის პროცესი ხელშეკრულებით განსაზღვრულ ლოკაციებზე, თუარ დადგებოდა ერთ-ერთი შემდეგი პირობა: იქნებოდა მზარდი მიმართულებით, რომელსაც ვერ დააკმაყოფილებდა იმ პერიოდისათვის მოქმედი ინსპექტირების ცენტრები, თუ ნებისმიერი მიზეზით შემცირდებოდა მოქმედი ინსპექტირების ცენტრების რაოდენობა ან თუ ინსპექტირების ცენტრებს შეუწყდებოდათ აკრედიტაცია. ხელახალი მოწვევის შემთხვევაში, სამინისტროს სჭირდებოდა ოპერატორის თანხმობა, ხოლო შეუთანხმებლობის შემთხვევაში, გემოაღნიშნული პირობების დადასტურების მიზნით, აუდიტორული კომპანიების დიდი ოთხეულიდან ერთ-ერთის კონსულტანტად მოწვევა – ერთობლივი ხარჯებით.

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, 41 კომპანიის 76 ფილიალიდან 30 ეკუთვნოდა სს „გრინვეი საქართველოს“ (იხ. დანართი N1), რაც მთლიანი ფილიალების 40%-ია.

დასკვნა

საქართველოს კონკურენციის სააგენტოს გადაწყვეტილებით, სს „გრინვეი საქართველოს“ შერჩევის პროცესი შეფასდა კონკურენციის შეზღუდვად, რომელმაც გარკვეულწილად ხელი შეუშალა ბაზარზე ახალი სუბიექტების შესვლას. მიღებული განმარტებით, ეკონომიკის სამინისტრო არ ეთანხმება აღნიშნულ გადაწყვეტილებას და გასაჩივრებული აქვს სასამართლოში.

შედეგად, აუდიტის ჯგუფი მოკლებულია შესაძლებლობას დაასკვნას, გემოაღნიშნული პირობები რამდენად შეუწყობს ხელს რეფორმის წარმატებით განხორციელებას.

3.6.4 მონაცემთა ერთიანი ელექტრონული ბაზის არარსებობა

2018-2020 წლებში არ არსებობდა ერთიანი ელექტრონული ბაზა, რომელშიც ჩართული იქნებოდა ყველა ინსპექტირების ცენტრი და უზრუნველყოფდა ინსპექტირებასთან დაკავშირებული ისეთი მონაცემების ერთიან საინფორმაციო სისტემაში თავმოყრას, როგორებიცაა: ინსპექტირებული სატრანსპორტო საშუალებების საიდენტიფიკაციო მონაცემები, კატეგორიები, თითოეული ტესტირების შედეგები, დახარჯვებული ელემენტები და ხარჯების მიზეზები, ტესტირების თარიღი, მომავალი სავალდებულო ინსპექტირების თარიღი და სხვ.

აღნიშნულ ბაზებთან ინსპექტირების ცენტრების წვდომა მნიშვნელოვნად შეუწყობდა ხელს ისეთი რისკების პრევენციას, როგორიცაა, არაერთგვაროვანი ინსპექტირება, როცა ერთ

77 მათ შორის: N1 – 3,551,000 ლარი, N2 – 1,021,000 ლარი, N3 – 2,151,000 ლარი.

78 მსუბუქი ავტომობილის (LV) – 35 ხაზი, უნივერსალურის (UN) – 13 ხაზი და 3 ერთეულის მოძრავი ინსპექტირების ხაზი.

79 საქართველოს კანონი „კონკურენციის შესახებ“, მუხლი 10, „გ“ ქვეპუნქტი.



ცენტრში დახარჯვებული სატრანსპორტო საშუალება წარმატებით გადის ინსპექტირებას სხვა ცენტრებში.

უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის N511 დადგენილებაში⁸⁰ შეტანილი 2021 წლის 19 მარტის ცვლილებით, გათვალისწინებულ იქნა ერთიანი ელექტრონული ბაზის შექმნა, ინსპექტირების ცენტრებს კი უნდა განეხორციელებინათ ერთიანი ელექტრონულ ბაზაში ჩართვა და შესაბამისი მონაცემის ელექტრონულად მიწოდება. აკრედიტაციის ცენტრის განმარტებით, ინსპექტირებასთან დაკავშირებული წინა პერიოდების მონაცემების ერთიანი ელექტრონულ ბაზაში სრულყოფილად გენერირება 2021 წლის ბოლოსთვისაც არ განხორციელებულა.

დასკვნა

ტექნიკური ინსპექტირების ერთიანი ელექტრონული მონაცემთა ბაზა უნდა დანერგილიყო 2021 წლის მარტიდან, რომელშიც უნდა ასახულიყო ინსპექტირებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია, თუმცა ინსპექტირების ცენტრების მხრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არ არის წარმოდგენილი სრულყოფილი ინფორმაცია, რაც არ იძლევა სრულყოფილი სტატისტიკის წარმოებისა და ანალიზის საშუალებას.

აუდიტორთა ხელმოწერა:
სახელი, გვარი

ხელმოწერა

გიორგი დავითაშვილი
უფროსი აუდიტორი

30.05.2022

მერაბ ზაიცევი
წამყვანი აუდიტორი

30.05.2022

თენგიზ გურასაშვილი
უფროსი აუდიტორი

30.05.2022

ბორის მჭედლიშვილი
უფროსი აუდიტორი

30.05.2022

თეიმურაზ გოდუაძე
აუდიტორი

30.05.2022

80 „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“.

დანართი N 1

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით აკრედიტებული ინსპექტირების სანახაობი

N	ინსპექტირების ცენტრი	ფილიალების რაოდენობა	მისამართი
1	შპს „თოგენი“	1	ქ. ჩხორონწყუ, მერაბ კოსტავას ქუჩა N5
2	შპს „ფორტაქს გრუპ“	1	ქ. ქუთაისი, ჟიული შარტავას ქუჩა N2 (9 აპრილის ქუჩის მიმდებარედ)
3	შპს „სერვის ტრანსი“	1	ქ. ზესტაფონი, შ. რუსთაველის ქუჩა. N38 (იურიდ. მის.), ქ. ზესტაფონი, სტაროსელსკის ქუჩა. N14 (ფაქტ. მის.)
4	შპს „გიომოტორსი“	1	ქ. გორი, სუხიშვილის ქუჩა N63
5	შპს „ტრანსტორჯია“	1	საჩხერის მუნიციპალიტეტი, სოფელი სხვიტორი, თამარ მეფის ქუჩა N4
6	შპს „როლსი“	1	ქ. წყალტუბო, ქუთაისის ქუჩა, ნაკვეთი N847
7	შპს „ავტოტესტი გეორგია“	2	ქ. თბილისი, საბურთალოს რაიონი, სოფელი დიღომი, ცამეტი ასურელი მამის ქუჩა N128 ქ. თბილისი, უნივერსიტეტის ქუჩა N6
8	შპს „ავტოტესტცენტრი“	1	ქ. ზუგდიდი, სოფელი ჭითაწყარი
9	შპს „ქვიქტესტი“	4	ქ. თბილისი, ჭორჭ ბალანჩინის ქუჩა N36 ქ. ბათუმი, აეროპორტის გზატკეცილი N181 წყალტუბოს მუნიციპალიტეტი, სოფელი ქვიტირი, ლუკოილის მიმდებარე ტერიტორია ქ. რუსთავი, რუსთავის გზატკეცილი N19
10	შპს „ტრანსიმერი“	1	ქ. თერჯოლა, რუსთაველის ქუჩა N1-ის მიმდებარედ
11	შპს „სენტა ინსპექტირების ცენტრი“	1	ქ. თბილისი, ჭავჭავაძის და კახეთის გზატკეცილის კვეთა
12	შპს „ლუკა“	1	ქ. თბილისი, გრიგოლ ლორთქიფანიძის ქუჩა N80
13	შპს „ტესტერი“	1	ქ. მცხეთა, სამხედროს ქუჩა N2 ^o
14	სს „ტრანსსერვისი“	1	ქ. თელავი, თბილისის გზატკეცილი N6
15	შპს „თეკლათი ტესტი“	1	სენაკი, სოფელი თეკლათი
16	შპს „დარე“	1	ქ. რუსთავი, მშვიდობის ქუჩა N1
17	შპს „დაჭი“	2	ქ. თბილისი, იპოლიტოვ-ივანოვის (ყოფილი ქერჩის) ქუჩა N10 ქ. თბილისი, კერესელიძის N1
18	შპს „გივა“	1	ქ. ბათუმი, გ. ვოლსკის ქუჩა N90
19	შპს „ცეზარიონი“	1	ქ. თბილისი, გურამიშვილის და გუდამაყრის ქუჩების გადაკვეთა
20	შპს „რომა მოტორსი“	1	ქ. ბათუმი, ადლიის დასახლება
21	შპს „დიადნოსტიკა აჭარა“	1	ქ. ბათუმი, აეროპორტის გზატკეცილი N129
22	სს „გურჯაანის ავტოსატრანსპორტო საწარმო“	1	ქ. გურჯაანი, სარაჯიშვილის ქუჩა N45
23	შპს „ავტოჩეკ“	1	ქ. თბილისი, კახეთის გზატკეცილი N67



24	შპს „რუსთავის ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრი“	1	ქ. რუსთავის შემოსასვლელი გზის მიმდებარე ტერიტორია
25	შპს „ტაპანი 120“	1	ქ. თბილისი, უჯარმის ქუჩა N1
26	შპს „მტკვარი 77“	1	ქ. ხაშური, გორგასლის ქუჩა N32
27	შპს „ტტ მტორსი“	2	ქ. თელავი, თბილისის გზატკეცილი N20 ლაგოდეხის მუნიციპალიტეტი, სოფელი შრომა
28	შპს „ბოლნისის ავტოტექნიკური ინსპექტირების ცენტრი“	1	ბოლნისის მუნიციპალიტეტი, სოფელი რატევენი
29	შპს „ვის“	1	ქ. თბილისი, მოსკოვის გამზ. N29
30	შპ „დათუნია“	1	საგარეჯოს მუნიციპალიტეტი, სოფელი წყაროსთავი
31	შპს „ტრანს ჯგუფი“	1	ქ. ზუგდიდი, პუშკინის ქუჩა N102
32	შპს „ტექ – 2017“	1	ქ. მარნეული
33	შპს „ჯეა“	1	ქ. ქუთაისი, ორახელაშვილის ქუჩა N1
34	შპს „ბაკო 2009“	1	ქ. ქუთაისი, სულხან-საბას ქუჩა N1
35	შპს „ალილე“	1	სართიჭალა, ბაკურციხე-ლაგოდეხის 30-ე კილომეტრი
36	შპს „ავტო ტესტირება“	1	სიღნაღის მუნიციპალიტეტი, ქ. წნორი, ქიზიყის ქუჩა N74
37	შპს „გიომ-1“	1	ქ. ქუთაისი, ირაკლი აბაშიძის ქუჩა N32 ^o
38	შპს „რამინა“	1	ქ. ფოთი. ხობის ქუჩა N7
39	შპს „საჭე“	1	ქ. მარნეული, 26 მაისის ქუჩა N3 (ჯანდარის დასახლება)
40	შპს „მესხეთი“	1	ახალციხის მუნიციპალიტეტი, სოფელი კლდე (ფურნესთან)

41	სს „გრინვეი საქართველო“	30	ქ. თბილისი, ვიქტორ კუპრაძის N64
			ქ. თბილისი, უნივერსიტეტის ქუჩა N6
			ქ. თბილისი, ნოდარ ბოხუას N1
			ქ. თბილისი, დასახლება გლდანი, I და VI მიკრორაიონებს შორის
			ქ. თბილისი, მტკვრის მარჯვენა სანაპირო, ქსნის ქუჩის მიმდებარედ
			ქ. თბილისი, სოფელ დიღმის ტერიტორია
			ქ. თბილისი, ბერი გაბრიელ სალოსის გამზ. N175°
			ქ. წალკა, მერაბ კოსტავას ქუჩა N15°
			კასპის მუნიციპალიტეტი, სოფელი ნიგოზა
			ქარელის მუნიციპალიტეტი, სოფელი რუისი
			ქ. ლანჩხუთი, ჟორდანიას ქ. N13
			ქ. ქობულეთი, მემედ აბაშიძის ქუჩა N18°
			ქ. ხობი, ცოტნე დადიანის ქუჩა N10
			ქ. თბილისი, კახეთის გზატკეცილი N103
			ბორჯომის მუნიციპალიტეტი, სოფელი ზანავი
			კახეთი, დედოფლისწყაროს მუნიციპალიტეტი, სოფელი ხორნაბუჯი, მშვიდობის ქუჩა N27
			კახეთი, ქ. ყვარელი
			ამბროლაურის მუნიციპალიტეტი, ქ. ამბროლაური, ვაჟა-ფშაველას ქუჩა N41
			ოზურგეთის მუნიციპალიტეტი, ქალაქი ოზურგეთი, კვაჭალთას ქუჩა N22
			დუშეთის მუნიციპალიტეტი, დუშეთი (ჭოპორტი, სოფელი წითელი სოფელი)
			ფოთის მუნიციპალიტეტი, ქ. ფოთი, გრიგოლ კოკაიას ხეივანი N1
			სამტრედიის მუნიციპალიტეტი, ქ. სამტრედია, დავით აღმაშენებლის ქუჩა N71
			საჩხერის მუნიციპალიტეტი, ქ. საჩხერე, ივანე გომართელის ქ. N90
			ქ. თბილისი, კახეთის გზატკეცილის ქ. N147
			ქ. თბილისი, ზაჰესი, მშვიდობის ქუჩა N104
			ახალქალაქის მუნიციპალიტეტი, სოფელი ხოსპიო
			ქ. თბილისი, რაფაელ აგლაძის ქუჩა N25
			მოძრავი გადასატანი ხაზი – აჭარა (ქედა, შუახევი, ხულო)
			მოძრავი გადასატანი ხაზი – სამცხე-ჯავახეთი/ მცხეთა- მთიანეთი (მოემსახურება: ადიგენს, ასპინძას, ყაზბეგს და თიანეთს)
			მოძრავი გადასატანი ხაზი – სამეგრელო-ზემო სვანეთი, ლეჩხუმი, გურია (მოემსახურება: მესტიას, ცაგერს, მარტვილს, ლენტეხს).



ქანაჩი N2

კატეგორია	გამოვლენილი შეუსაბამობები
ასს-ის იდენტიფიკაცია	- ერთი სატრანსპორტო საშუალება და მისაბმელი ტექნისპექტირებაზე გატარებულია რამდენიმე სხვადასხვა სახელმწიფო ნომრით. - აირბალონებზე მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებებზე სერტიფიკატის წარმოდგენლობა. - დეფორმირებულია ან არ იკითხება სანომრე ნიშანი. - სატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციის მოწმობის მონაცემების შეუსაბამობა. - ასს-ის იდენტიფიკაციის პროცესის არაჯეროვნად შესრულება.
უარყოფითი ზემოქმედება	- არასწორად გაანგარიშებული გამონაბოლქვის გაზომვის საშუალო მაჩვენებლები, სავარაუდოდ, პროგრამული ან/და ტესტირებისგან არასწორად მოწოდებული ინფორმაცია. - ინსპექტირების ანგარიშებში არ არის გამონაბოლქვის გაზომვის მონაცემები. - სითხის გამონაჟონი. - კვების სისტემიდან საწვავის ჟონვა. - ლურჯი, ნაცრისფერი ან შავი ჭარბი ვიზუალური გამონაბოლქვი.
ფარები, შექამრეკლები	- გაუმართავი/დაზიანებული მაშუქები (მათ შორის, LED განათება, ახლო ხედვის მაშუქები, გაბარიტული მაშუქები, მოხვევის მაშუქები, მუხრუჭების მაშუქები, ნისლსაწინააღმდეგო ფარები, სტოპსიგნალები, უკუსვლის მაშუქები). - საბნეველა გაუმართავი ან გატეხილი. - არაიდენტიფიკაციური მაშუქები. - გაუმართავი ელექტრობა. - მაშუქების სხივის მიმართულების პროცედურის დარღვევით შემოწმება.
ღერძები, თვლები, საბურავები	- სუსტი გამაგრების ადგილები (გატეხილი ან დეფორმირებული ღერძი). - დაზიანებული საბურავები ან პროტექტორის დადგენილ ნორმასთან შეუსაბამობა. - ერთ ღერძზე სხვადასხვა პროტექტორის მქონე საბურავები. - არასაკმარისი ჭანჭიკები, ან ჭანჭიკების არაჯეროვანი შემოწმება ან შეუმოწმებლობა.
შასი და შემადგენლობა	- მუხრუჭების ტესტირების შედეგები არ არის ინსპექტირების ანგარიშში. - არ არის მუშა და სადგომი მუხრუჭების საერთო ეფექტიანობა დათვლილი. - ერთსა და იმავე ავტომობილზე 20 წუთის ინტერვალში ჩატარებულ მუხრუჭების ტესტირების შედეგებს შორის სხვაობა 10%-ია. - მუხრუჭების საერთო ეფექტურობის მინიმალური ნორმის ცვლილება – ინსპექტორის უყურადღებობა, უცოდინრობა და პროგრამული გაუმართაობა. - ბამპერებისა და დამცავი მოწყობილობების დაზიანება, არქონა, არასათანადო დამაგრება. - დაკიდების სისტემისა და საჭის მართვის სისტემის გაუმართაობა. - დაზიანებული/მოტეხილი კარის საკეტები. - ძარის სამაგრების შესუსტება ან შეერთების დეტალების დაზიანება. - კვების სისტემიდან საწვავის ჟონვა. - გაგრილების სისტემის გაუმართაობა. - საბარგულის კარის მინის არქონა.



საჭის მართვის სისტემა	● საჭის მართვის სისტემის გაუმართაობა. ● ინსპექტორი არ ჩადის სათვალთვალო ორმოში ან სატრანსპორტო საშუალება არ მოწმდება ამწეზე.
ხილვადობა	● მინამწმენდის მოქმედების არეში დაბზარული ან დალაქავებული მინები და აშკარა ხილული დაზიანებები. ● მინის საწმენდის ან მინის მრეცხის არქონა ან გაუმართაობა. ● დაზიანებული ან მოტეხილი სარკეები და გარე სარკის ხუფების არარსებობა.
დამატებითი ინსპექტირება ⁸¹	● საავარიო გასასვლელები დეფექტურად მუშაობს ან არ მუშაობს. ● შესასვლელი და გასასვლელი კარი დაზიანებულია ან დეფექტურად მუშაობს.
არასრულფასოვანი შემოწმება	● ასს არ არის სრულად შემოწმებული შემოწმების მეთოდების შესაბამისად, სათვალთვალო ორმოდან ან ამწედან. ● სატრანსპორტო საშუალება არ შემოწმდა გაზის დეტექტორით. ● ასს-ზე შემოწმების მეთოდის შესაბამისად არ შემოწმებულა საწვავის ავზი და მილები, გაჟონვის დეტექტორის გამოყენებით LPG/CNG სისტემების შემთხვევაში. ● ასს-ზე შემოწმების მეთოდების შესაბამისად არ შემოწმებდა სრულფასოვნად: გამონაბოლქვის მილები და მაცურები, საწვავის ავზი ან მილები. ● ასს-ზე შემოწმების მეთოდების შესაბამისად არ შემოწმდა: საბურავების წლოვანება, კარბები და კარის საკეტები, უსაფრთხოების ღვედები. ● ასს-ზე შემოწმების მეთოდების შესაბამისად არ შემოწმდა სავალი თვლის მორგვის ქანჩის ტანჯიკი. ● განმეორებით ინსპექტირებაზე არ ხდება პირველადი ხარვეზის იდენტიფიცირება/შემოწმება ან უგულებელყოფილია ხარვეზი. ● ერთ ცენტრში დახარვეზებული სატრანსპორტო საშუალებები დადებით შეფასებებს იღებენ სხვა ცენტრებში.
რეგლამენტების სხვა დარღვევები	● უცხო პირები იმყოფებიან ტესტირების სივრცეში. ● ინსპექტორების მხრიდან სერვისის მიწოდება (ასს-ის შეკეთება). ● ასს-ის მფლობელების მხრიდან ასს-ის შეკეთება ინსპექტირების სივრცეში.

81 8-ზე მეტი დასაჯლოში ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაცვანად განკუთვნილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.



