



საქართველოს ავტომობილების  
ინსპექტირების ცენტრების ასოციაცია



ინსპექტირების რეფორმის შეფასება,  
გამოწვევები და მომავალი

2018-2025 წლები

## ინსპექტირების პროცესის დანერგვის შედეგ, დაფუძვლების რაოდენობა 27%-ით შემცირდა!

### მოკლე ისტორიული რაკურსი

ტექ-დათვალიერება, ასე ვიცნობდით წარსულში პროცესს, რომლითაც ავტომობილების გზისთვის ვარგისობას ადგენდნენ. მას ხალხში, ხშირად „ტეხასმორტს“ უწოდებდნენ და ამ სიტყვაზე ნაკლებად თუ გაახსენდება ვინმეს ავტომობილის რეალური შეფასება, ვინაიდან პროცესი დიდწილად კორუფციასთან ასოცირდებოდა. საარქივო მასალების მიხედვით ვასკვნით, რომ საბჭოთა საქართველოში ტექნიკურ დათვალიერებას ძირითადად კამპანიური ხასიათი ჰქონდა და პროცესი მკაცრად განსაზღვრულ პერიოდულობას არ ექვემდებარებოდა. დამოუკიდებელი საქართველოს პირობებში, საქართველოს კანონში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ შევიდა ცვლილება, რომლის მიხედვითაც 2004 წლის 13 სექტემბრიდან 2013 წლის 1 იანვრამდე M1 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება გახდა ნებაყოფლობითი. მიუხედავად იმისა, რომ შეჩერება არ შეხებია 187 000-მდე რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებას (სატვირთო და სამგზავრო), მათგან ინსპექტირებაზე მხოლოდ 26 000 ერთეული ანუ საერთო რაოდენობის მხოლოდ 14% ცხადდებოდა, რაც პრაქტიკულად ტექ-დათვალიერების სისტემის მთლიან მოშლაზე მიუთითებდა. ტექ-დათვალიერება ამ ფორმით, 2018 წლის 1 იანვრამდე არსებობდა.

### რეფორმის დაწყების საფუძვლები

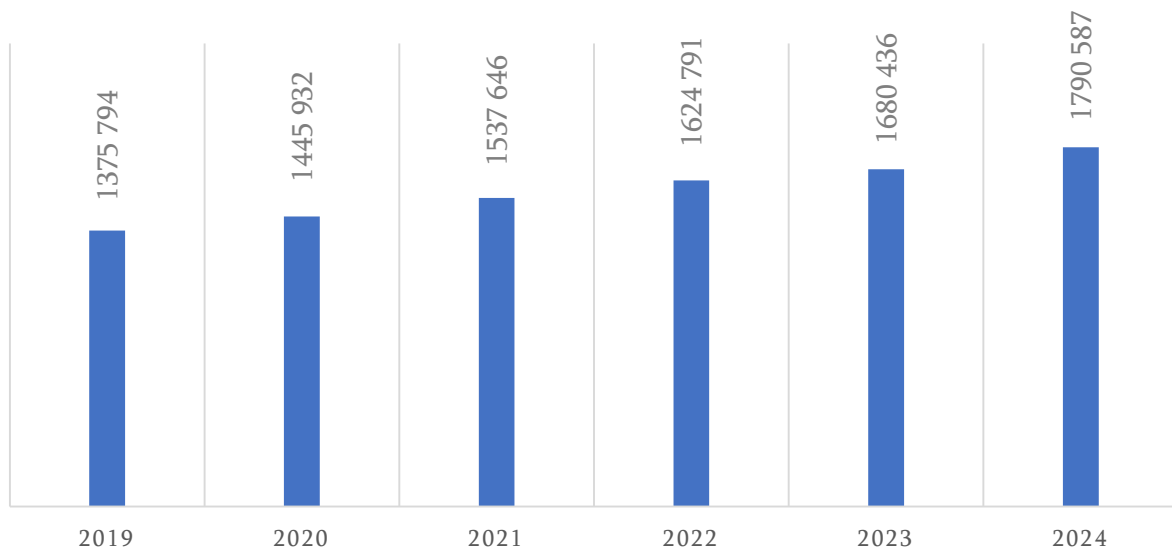
ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებით აღებული ვალდებულებების შესრულების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ მიიღო გადაწყვეტილება ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის დაწყების და საკონსულტაციო მომსახურებისთვის შეარჩია შვეიცარიული კომპანია „SGS Societe Generale de Surveillance SA“, რომელსაც 2017 წელს პასუხისმგებელი სტრუქტურებისთვის უნდა მიეწოდებინა რეკომენდაციები, ხოლო 2018 წელს მონიტორინგი განეხორციელებინა ინსპექტირების რეფორმის მიმდინარეობაზე. საკონსულტაციო კომპანიის მიერ შემუშავებული რეკომენდაციების საფუძველზე საბოლოო სახე მიიღო ორმა ტექნიკურმა რეგლამენტმა: საქართველოს მთავრობის დადგენილება N510, ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ და საქართველოს მთავრობის დადგენილება N511, ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნები“. საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით ინსპექტირების პროცესი დაიწყო 2018 წლის 1 იანვრიდან და ძალაში ეტაპობრივად შევიდა, რომელიც დღემდე, ევროდირექტივის (2014/45/EU) შესაბამისად მიმდინარეობს.

### რეფორმის პირველი შედეგები

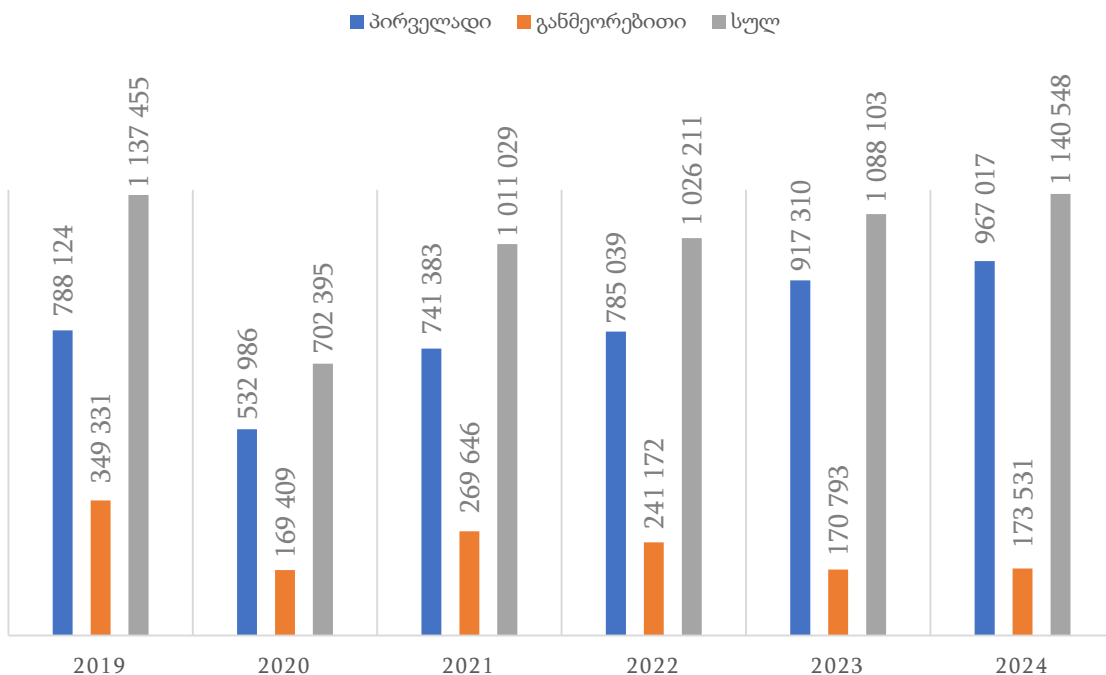
ტერმინი „ტექნიკური დათვალიერება“ შეიცვალა „ტექნიკური ინსპექტირებით“, რაც უფრო სიღრმისეულ პროცესს გულისხმობს და რომელშიც გამოიყენება ტექნიკური აღჭურვა. ინსპექტირების ცენტრები აღიჭურვა თანამედროვე ხელსაწყოებით და დანადგარებით. ინსპექტირების შედეგები თავს იყრის ერთიან ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში, რომელზე წვდომაც აქვთ სახელმწიფო სტრუქტურებს. მოწესრიგდა ინსპექტირების შენობა-ნაგებობები, რომლის სივრცეშიც და მიმდებარე ტერიტორიაზე მიმდინარეობს 24 საათიანი ვიდეომეთვალყურეობა. ინსპექტირების სისტემაში გადამზადდა და კვალიფიკაცია აიმაღლა ასეულობით ინსპექტორმა. გაიზარდა ინსპექტირების პროცესის მიმართ ნდობა საზოგადოებაში, რაც დადებითად აისახა მიმართვიანობაზე, თუმცა ავტოპარკის ყოველწლიური ზრდა არ არის პირდაპირპროპორციული მიმართვიანობის ზრდისა, რაც მიგვანიშნებს კანონის აღსრულების პრობლემებზე.

საქართველოში რეფორმის დაწყებიდან 7 წელი გავიდა. დროა გავაანალიზოთ სტატისტიკური მონაცემები და წარმოვიდგინოთ შედეგები. 2015 წელს გზებზე 602 ადამიანი დაიღუპა, 2 წლის შემდეგ კი, ტექ-ინსპექტირების რეფორმა დაიწყო. გამოჩნდა პირველი დადებითი შედეგი: 2018 წელს ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დაღუპულთა რიცხვი 24%-ით (459 დაიღუპა), ხოლო 2024 წელს 26%-ით (444 დაიღუპა) შემცირდა. თუ 2015 წლის გზებზე დაღუპულთა მაჩვენებელი შენარჩუნდებოდა, მაშინ 2024 წლამდე, 9 წლის განმავლობაში 5400 ადამიანი დაიღუპებოდა, თუმცა დაიღუპა 4313 ადამიანი. ეს ციფრი (რომელიც კვლავ სავალალოა) აჩვენებს, რომ 1087 ადამიანი გადარჩა, რაც ინსპექტირების პროცესის დანერგვით უნდა იყოს განპირობებული. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ეს შედეგი დადგა იმ ფონზე, როდესაც ინსპექტირების პროცესი ჯერ კიდევ არ არის სრულად დანერგილი.

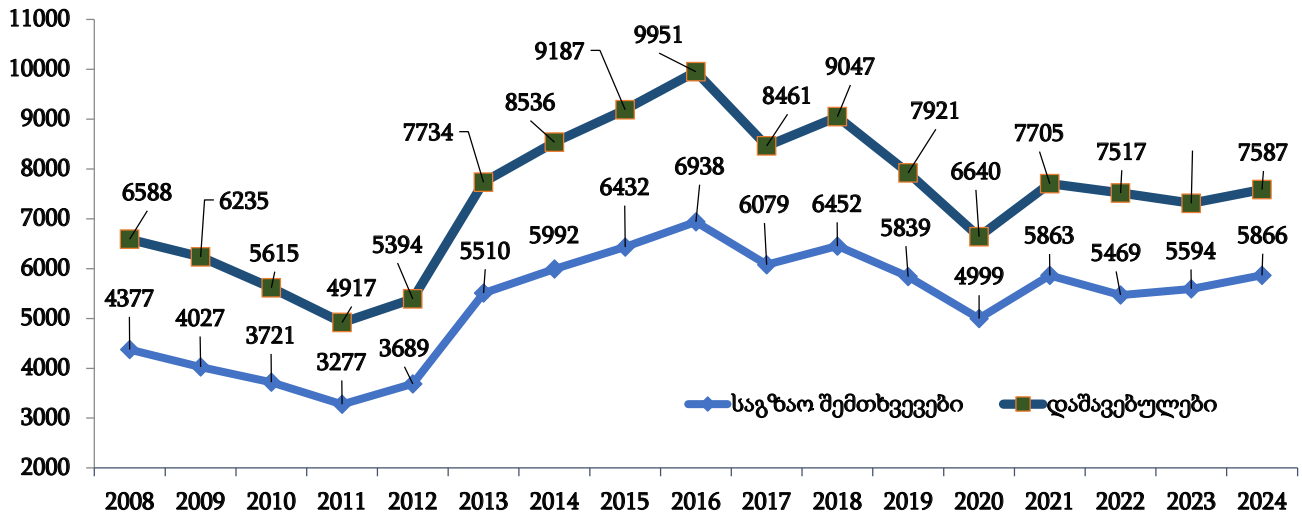
### N1 დიაგრამა. ავტოპარკის სტატისტიკა წლების მიხედვით.



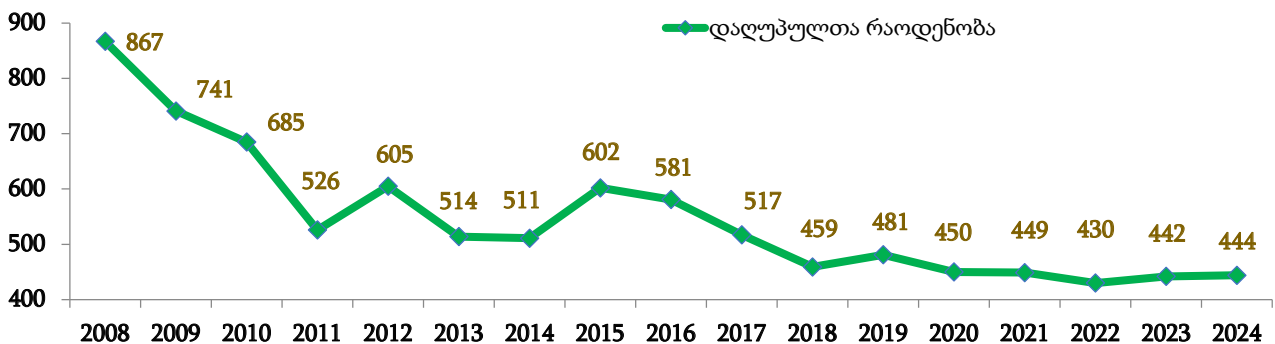
### N2 დიაგრამა. ინსპექტირების ცენტრებში მიმართუიანობა.



### N3 დიაგრამა. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დაშავებულთა სტატისტიკა.



### N4 დიაგრამა. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში დაღუპულთა სტატისტიკა.

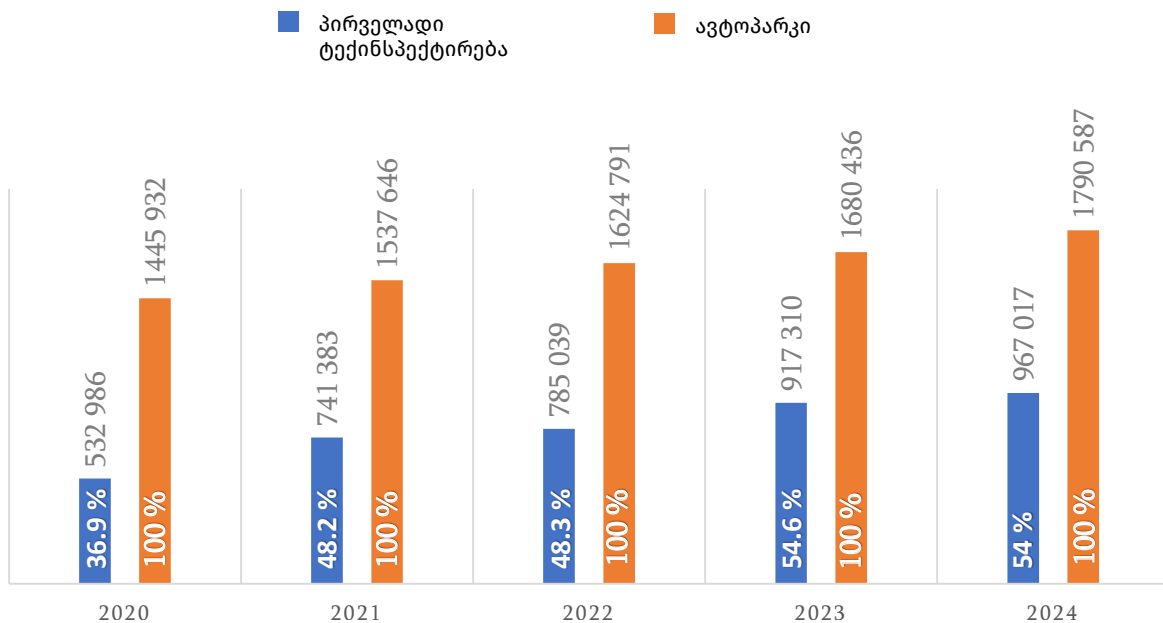


ინსპექტირების რეფორმას ბევრი სპეციფიკოსი ჰყავდა. სამწუხაროდ, მათ შორის იყვნენ (და ჯერ კიდევ არიან) პოლიტიკოსებიც, რომლებიც ამტკიცებდნენ, რომ ინსპექტირება ყველასთვის ზედმეტი ტვირთია და ის არ აამაღლებს საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტებს. მთავარი პოპულისტური არგუმენტი: „ქვეყნებში, სადაც ინსპექტირებაა შემოღებული, ხალხი გზებზე მაინც კვდება“. თუმცა ყოველთვის იყო 2 არგუმენტი ინსპექტირების მნიშვნელობის დასამტკიცებლად:

- ◆ გაეროს ევროპული ეკონომიკური კომისიის ანგარიშში ნათქვამია, რომ განვითარებად ქვეყნებში ავტოსაგზაო შემთხვევების 25-30% გამოწვეულია ტექნიკურად გაუმართავი მანქანებით;
- ◆ CITA (საერთაშორისო ინსპექტირების კომიტეტი) პერიოდულად აქვეყნებს ინფორმაციას იმის შესახებ, თუ რა შეიცვალა იმ ქვეყნებში, სადაც თანამედროვე ინსპექტირების პროცესი სათანადოდ დაინერგა (კოსტა რიკა, ესპანეთი, თურქეთი, სლოვაკეთი და ა.შ.).

საგულისხმოა, რომ ინსპექტირების რეფორმის დაწყებამდე საქართველოს ავტოპარკი 2017 წელს 1 228 163 ავტომობილისგან შედგებოდა. 2024 წელს რეგისტრირებული ავტომობილების რაოდენობამ 1 800 000-ს მიაღწია. ინსპექტირების რეფორმის მიმდინარეობის პროცესში საქართველოს ავტოპარკი 37%-ით გაიზარდა, ხოლო დაღუპულთა რაოდენობა 27%-ით შემცირდა. მაღალი ალბათობით, ეს მცირე, თუმცა მაინც დადებითი მონაცემი არის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სავალდებულოდ შემოღების შედეგი.

### N5 დიაგრამა. ინსპექტირებაზე მიმართვიანობა ავტოპარკთან მიმართებაში.



დღესაც, გადაადგილდებიან ინსპექტირება გაუვლელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები. ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის სრულყოფისათვის, ჭკვიანი კამერების ფუნქციონირებას უდიდესი მნიშვნელობა აქვს, რომლებიც რეაგირებენ ინსპექტირების ვადის ამოწურვაზე. კანონის აღსრულება კვლავ გამოწვევის წინაშეა, ვინაიდან ჭკვიანი კამერები ინსპექტირების მიმართულებით არასტაბილურად ან ზოგიერთ მუნიციპალიტეტში საერთოდ არ ფუნქციონირებს. აღნიშნული გარემოება ცნობილია მძღოლებისთვის, რაც ხელს უწყობს ინსპექტირების პროცესის იგნორირებას. შედეგად, 2024 წელს რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტის მხოლოდ 54% გამოცხადდა ცენტრებში ინსპექტირებისათვის. მაღალი ალბათობით, ინსპექტირებაზე არგამოცხადებული ავტოპარკის თითქმის ნახევარი ტექნიკურად გაუმართავია. შესაბამისად, ინსპექტირებაგაუვლელი ავტომობილები მოძრაობენ გზებზე და საფრთხეს უქმნიან ადამიანის ჯანმრთელობასა და სიცოცხლეს. საგანგაშოა, რომ 2024 წელს დაფიქსირდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების უპრეცედენტოდ მაღალი მაჩვენებელი (60850), სადაც დაიღუპა 444 ადამიანი (3-ჯერ აღემატება საშუალო ევროპულ მაჩვენებელს).

## სიახლე

პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების საქმიანობის ეფექტური მონიტორინგის მიზნით, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო განახორციელებს მათ კონტროლს, რაც დღევანდელი მდგომარეობით რეგულირების მიღმაა დარჩენილი. მნიშვნელოვანი იქნება შედეგის მონიტორინგის ისეთი ეფექტიანი სისტემა, რომელიც ერთი მხრივ აამაღლებს მიუკერძოებლობის სტანდარტსა და ინსპექტირების ხარისხს, ხოლო მეორე მხრივ დაიცავს ინსპექტორების უფლებებს. ეს უკანასკნელი კი მეტად მნიშვნელოვანი და მტკივნეული საკითხია ბიზნესისთვის, ვინაიდან მაღალია კვალიფიციურ ინსპექტორთა გადინების მაჩვენებელი.

## გამოწვევები

- ◆ **გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობა** - რეფორმის დაწყებამდე (2017 წელს) ეკონომიკის სამინისტრო აცხადებდა ინსპექტირების მომსახურების გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფის აუცილებლობის შესახებ. დღევანდელი მდგომარეობით კი, ინსპექტირების 3 მოძრავი ხაზი, რომელსაც ექსკლუზიურად ფლობს კომპანია „გრინვეი“, გადაიქცა უძრავ ხაზებად და ამ მიზეზით ინსპექტირება არ მიეწოდება 15-ზე მეტ მუნიციპალიტეტს, სადაც ეკონომიკის სამინისტროს რეკომენდაციით, განერილი გრაფიკის შესაბამისად უნდა ემოძრავა ინსპექტირების ხაზებს. მდგომარეობა დღესაც უცვლელია. კომპანიის უპასუხისმგებლო ქმედების შედეგია, რომ მძღოლი იძულებულია გასწიოს დამატებით ხარჯი და დაფაროს მანძილი ინსპექტირებისათვის ან ინსპექტირების გაუვლელობის გამო დაჯარიმდეს. ინსპექტირების მოძრავ ხაზებთან დაკავშირებულ თემაზე, „გრინვეიმ“ 2-ჯერ წააგო სასამართლო პროცესი საქართველოს ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციასთან. „გრინვეი“ ამ ქმედებით აზიანებს საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტს, რეფორმას, ევროდირექტივების დანერგვის პროცესს, სახელმწიფო ინტერესებს, მოსახლეობასა და ბიზნესგარემოს.
- ◆ **ინსპექტირების საფასური** - ინსპექტირების ცენტრების წარმომადგენლები აღნიშნავენ, რომ რეფორმის დაწყებიდან დღემდე არსებული ინსპექტირების საფასური (მსუბუქ ავტომობილზე 60 ლარი, ხოლო სატვირთოზე-100 ლარი) ვეღარ პასუხობს მათ წინაშე არსებულ გამოწვევებს. საყოველთაო ინსპექტირების ვალდებულების შემოღებიდან გავიდა 7 წელი, შესაბამისად ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობები და ცენტრების ტექნიკური აღჭურვა უმეტეს შემთხვევაში საჭიროებს განახლებას, რაც დაკავშირებულია დიდ ფინანსურ დანახარჯებთან. აგრეთვე, აუცილებლობას წარმოადგენს ინსპექტორებისათვის ხელფასის გაზრდა, ვინაიდან ძალიან მაღალია კვალიფიციური პერსონალის გადინების მაჩვენებელი. აღნიშნული გადაუდებელი ღონისძიებების გატარება, ინსპექტირების დღეს მოქმედი საფასურით თითქმის შეუძლებელია და ხარისხის შენარჩუნება საკმაოდ სერიოზულ რისკებს უკავშირდება;
- ◆ **არაერთგვაროვანი მიდგომა** - არაერთგვაროვანი ინსპექტირება ჯერ კიდევ სერიოზულად აზიანებს სფეროს. ერთ ცენტრში დაფიქსირებული ხარვეზი, ხშირად სხვა შემფასებელი ორგანოსათვის „შეუმჩნეველი“ რჩება. პროცესი ე.წ. „ლოიალური ინსპექტირების“ სახელითაა ცნობილი და მთლიანად არღვევს სამართლიანობისა და მიუკერძოებლობის პრინციპს. მონიტორინგის პროცესში უნდა დაინერგოს ისეთი მექანიზმი, რომ მაქსიმალურად შემცირდეს ასეთი შემთხვევების რაოდენობა. შეიძლება საერთაშორისო გამოცდილების გაზიარებაც, ვინაიდან ამ პრობლემაზე არაერთი რეკომენდაციაა შემუშავებული;
- ◆ **ინსპექტორების უფლებების დაცვა** - მონიტორინგის დაწყების შემდეგ ინსპექტორების უფლებების დაცვა აქტუალური გახდება. არსებობს მოსაზრება, რომ მონიტორინგის პირობებში გაიზრდება წნეხი ინსპექტორზე და განცდამ რომ ისინი ვერსად დაიცავენ თავის სიმართლეს, შეიძლება კიდევ უფრო მეტად შეუწყოს ხელი ინსპექტორთა გადინებას სისტემიდან (მით უფრო დაბალი ხელფასის პირობებში), რაც უარყოფითად აისახება რეფორმის მიმდინარეობაზე. ასეთ დროს, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ისეთი კომისიისა თუ კომიტეტის არსებობას, რომელიც განიხილავდა კონკრეტულ შემთხვევებს (საჩივრების ჩათვლით) და მომზადებულ დასკვნებს წარუდგენდა აღმასრულებელ სტრუქტურებს. კომისიის მიერ მომზადებულ დოკუმენტს ექნებოდა სარეკომენდაციო ხასიათი მაკონტროლებელი სამსახურებისთვის. როგორც წესი, მსგავსი ფუნქციების მატარებელია ეთიკის კომისია და სამართლიანობის დაცვისთვის აპრობირებული მექანიზმია არაერთ დარგში. ინსპექტირების სფეროს შემთხვევაში, ეთიკის კომისიაში მოწვეულები უნდა იყვნენ დარგის ექსპერტები, არასამთავრობო ორგანიზაციებისა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს წარმომადგენლები.

- ◆ **გზებზე კანონის აღსრულება** - გზებზე კანონის აღსრულება რეფორმის დაწყებიდან დღემდე, მუდმივად პრობლემასთანაა დაკავშირებული. ქვეყნის კამერები ხშირად არ რეაგირებენ ინსპექტირების ვადის გადაცილებაზე. მიზეზი უცნობია. გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოს სინამდვილეში ტექნოსპექტირებაზე არგამოცხადება მძღოლებს არ უზღუდავთ სხვა სერვისების მიღების შესაძლებლობას. მაგალითად, საერთაშორისო გამოცდილებით, კანონდამრღვევი მძღოლი ვერ მიიღებდა პარკირების მომსახურებას, ვერ ისარგებლებდა ფასიანი ავტობანით, ვერ დააბღვევდა ავტომობილს და ა.შ. იმ ფონზე, რომ ჩვენთან მსგავსი ჩამკეტი (დამზღვევი) მექანიზმები ჯერ კიდევ არ არსებობს, გზებზე კანონის აღსრულების ერთადერთ საშუალებად ქვეყნის კამერები რჩება და მათი გამორთვა კანონის გათიშვის ტოლფასია. აუცილებელია კანონის აღსრულების მექანიზმად გამოყენებული იყოს ერთიანი საინფორმაციო ბაზა, რომლის მონაცემებზე დაყრდნობითაც შეიძლება ავტომატურ რეჟიმში იგზავნებოდეს ჯერ გამაფრთხილებელი შინაარსის შეტყობინება და შემდეგ ადმინისტრაციული სანქცია იმ ავტომფლობელის მიმართ, რომელსაც უფიქსირდება ინსპექტირების ვადის გადაცილება. აგრეთვე, უნდა დაინერგოს კანონის აღსრულების დამზღვევი მექანიზმებიც. ტექნოსპექტირება გაუვლელი ავტომობილი, საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით, ვერ უნდა სარგებლობდეს სხვადასხვა სერვისით.

## ინსპექტირების მომავალი საქართველოში

- ◆ **ინსპექტირების სფეროს მომავალი 2028 წლიდან** - ინსპექტირების სფეროს მომავალი ცენტრებისთვის უცნობია და ბუნდოვანება ყველა კომპანიისთვის სერიოზულ პრობლემას ქმნის. მომავლის არცოდნა აფერხებს სისტემის მდგრად განვითარებას, ხელს უშლის სფეროში ინვესტიციების განხორციელებას და ასეთი სურვილის არსებობის შემთხვევაშიც კი, შეუძლებელი ხდება საინვესტიციო მოცულობის განსაზღვრა. გაურკვეველი მდგომარეობა ქმნის არასტაბილურ ბიზნესგარემოს, რაც მთლიანობაში უარყოფითად აისახება დარგის განვითარებაზე.
- ◆ **L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირება** - L კატეგორიის (მოპედი, მოტოციკლი, ტრიციკლი, კვადროციკლი) სატრანსპორტო საშუალებების პოპულარობა დღითი დღე იზრდება. მცირეგაბარიტიანი ტრანსპორტის მომრავლება გადატვირთული მოძრაობის ფონზე მისასალმებელი ფაქტია, თუმცა პროპორციულად იზრდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა რაოდენობა L კატეგორიის ტრანსპორტის მონაწილეობით. ევროდირექტივაში განსაკუთრებული ყურადღება მოტოციკლისტთა უსაფრთხოების გაზრდის ზომებზეა გამახვილებული. დროა, საქართველოსაც ჰქონდეს მზაობა L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირებისთვის, რაც ტექნიკური რეგლამენტით უნდა გამყარდეს.
- ◆ **დამატებითი ინსპექტირება** - მთელ რიგ შემთხვევებში უნდა დაინერგოს ვადამდელი ან/და დამატებითი ინსპექტირება ევროდირექტივის შესაბამისად. მიუხედავად ინსპექტირების განსაზღვრული ვადისა და დადგენილი თარიღისა, სატრანსპორტო საშუალებას უნდა შეეხოს ვადამდელი ინსპექტირება შემდეგ შემთხვევებში: ა) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა დასრულებული საგზაო მოძრაობის მონაწილის დაშავებით ან/და დაღუპვით, რის შედეგადაც დაზიანდა სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ძირითადი კომპონენტები, როგორიცაა თვლები, დაკიდება, დეფორმაციის ზონები, უსაფრთხოების ბალიშების სისტემები, საჭის მართვა ან მუხრუჭები; ბ) სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის სისტემის ნაწილების, აგრეთვე ავტომობილის შემადგენელი კომპონენტების შეცვლის შემთხვევაში; გ) სატრანსპორტო საშუალების დამტკიცებული კონსტრუქციის თვითნებური ცვლილებისას ან/და სერიოზული ჩარევისას; დ) სარეგისტრაციო მოწმობის მფლობელის შეცვლისას; ე) როდესაც გარბენი აღწევს 160 000 კმ-ს; ვ) საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების წესების სერიოზული და ხშირი დარღვევისას;



საქართველოს ავტომობილების  
ინსპექტირების ცენტრების ასოციაცია