

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების ჩართულობით შემუშავებული საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის პროექტების

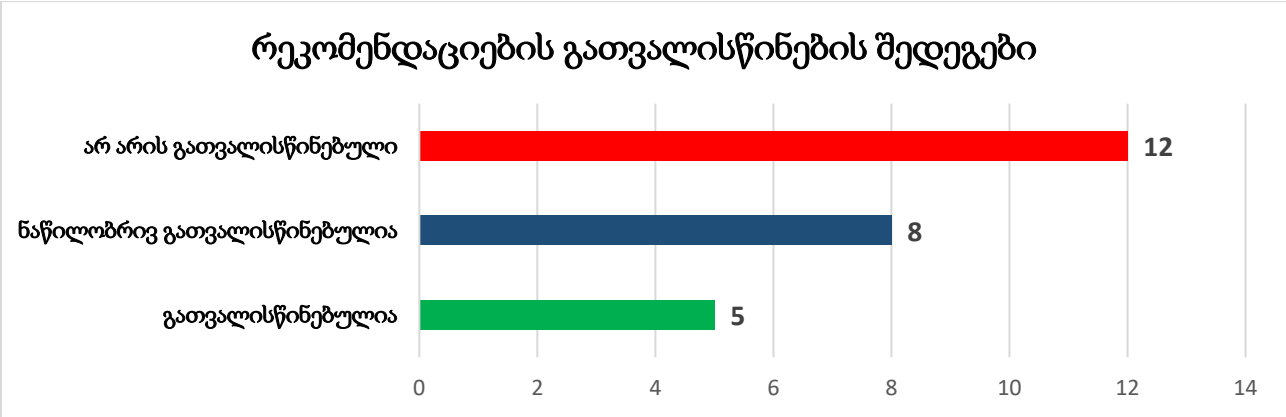
საჯარო კონსულტაციების შემაჯამებელი ანგარიში

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ და საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო უწყებების ჩართულობით შემუშავებული საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის პროექტების საჯარო კონსულტაციების გამართვის მიზნით განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:

- სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა გამოქვეყნდა ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ვებ-გვერდზე;
- ელ. ფოსტის (transport@moesd.gov.ge) მეშვეობით შესაძლო დაინტერესებულ პირებს ეცნობათ აღნიშნული სტრატეგიის ვებ-გვერდზე განთავსების შესახებ და მათგან ამავე ელ-ფოსტაზე მიღებული იქნა 25 რეკომენდაცია (საიდანაც გათვალისწინებული იქნა 5, ნაწილობრივ გათვალისწინებული იქნა 8, ხოლო 12 არ იქნა გათვალისწინებული).

სტატუსი	სტატუსის მინიჭების კრიტერიუმი
გათვალისწინებულია	პარტნიორი ორგანიზაციის რეკომენდაცია/კომენტარი სტრატეგიაში ასახულია იმ ფორმით და შინაარსით, რომელიც პარტნიორმა ორგანიზაციამ წარმოადგინა
ნაწილობრივ გათვალისწინებულია	<ul style="list-style-type: none"> • პარტნიორი ორგანიზაციის რეკომენდაციის/კომენტარის საფუძველზე ან მისი გავლენით გარკვეული ცვლილებები შევიდა სტრატეგიის ტექსტში, თუმცა არა ზუსტად ისეთი ფორმულირებით, როგორსაც პარტნიორი ორგანიზაცია გვთავაზობდა. • პარტნიორი ორგანიზაციის რეკომენდაცია/კომენტარი სტრატეგიის ტექსტში არ ასახულა, თუმცა სამოქმედო გეგმაში იქნება გათვალისწინებული.
არ არის გათვალისწინებული	პარტნიორი ორგანიზაციის რეკომენდაციის/კომენტარის საფუძველზე სტრატეგიის ტექსტში (მათ შორის, არც

ლოგიკურ ჩარჩოში და არც სამოქმედო გეგმაში) ცვლილება, ან შესწორება არ განხორციელებულა.



- ასევე დაინტერესებული პირები მოწვეულ იქნენ 2022 წლის 8 ივნისს დოკუმენტის განხილვის მიზნით ონლაინ-შეხვედრაზე;

ფორმატი:

შეხვედრა გაიმართა დისტანციურად ვიდეო კონფერენციის რეჟიმში, პლატფორმა WebEx 3 -ის (ვებექსი) გამოყენებით.

შეხვედრას უძღვებოდა ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე - ბატონი გურამ გურამიშვილი.

დრო:

გაერთიანებული შეხვედრის გამართვის თარიღი და დრო: 2022 წლის 8 ივნისი, 12:00 სთ.

რაოდენობა

სულ ჩატარდა 1 გაერთიანებული შეხვედრა

კომუნიკაციის არხი

კომუნიკაციის არხისთვის გამოიყენებოდა სამინისტროს ვებ-გვერდი, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის ელ.ფოსტა:

transport@moesd.gov.ge, სატელეფონო და ვიდეო კონფერენციის პლატფორმა WebEx 3 -
ის (ვებექსი).

დანართი 1: რეკომენდაციების გათვალისწინების ანგარიში, კონსოლიდირებული
დანართი 2: მონაწილეთა სია

**რეკომენდაციების გათვალისწინების ანგარიში
(კონსოლიდირებული)**

რეკომენდაციები საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდასთან დაკავშირებით

<p>1.</p>	<p>რეკომენდაცია: კარგია, როცა საუბარია საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსებაზე და სპეციალური ფონდის შექმნაზე. ერთ-ერთი წყარო, შეიძლება გახდეს მესამე პირის სავალდებულო დაზღვევის აუცილებლობის შემოღება, და იქიდან 3-5% ფარგლებში თანხების ამ ფონდში მობილიზება. ამ პირობით, რომ შემოვიდეს. დაფინანსდება კონკრეტული მიმართულებები, მაგალითად პირველადი დახმარების ცენტრების გაძლიერება, ბავშვთა სავარძლების შექმნა, სიჩქარის კამერების შექმნა და ა.შ.</p>
	<p><i>ნაწილობრივ გათვალისწინებულია:</i> სტრატეგია ითვალისწინებს საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსების სტაბილური სისტემის ჩამოყალიბების მიზნით შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელებას. კერძოდ, სტრატეგიული ნაწილის 1.2 ქვეპუნქტის მიხედვით: „საქართველოში ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების არასაკმარისი და არასტაბილური დაფინანსება. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია, ჩატარდეს შესაბამისი ანალიზი და მომზადდეს წინადადებები, მათ შორის საკანონმდებლო, იმისათვის, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს სპეციალური ფონდის ან ბიუჯეტის შექმნა, რომელიც მიმართული იქნება მხოლოდ საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებებზე. აღნიშნული მიზნისათვის, რესურსის მობილიზების ერთ-ერთ წყაროდ შესაძლებელია განხილულ იქნეს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების შედეგად გენერირებული ფულადი რესურსი, რაც წარმოადგენს გავრცელებულ პრაქტიკას ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში.“</p> <p>ამასთან, სამოქმედო გეგმის პროექტითაც გათვალისწინებულია „საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებების დაფინანსების სტაბილური სისტემის შექმნის მიზნით წინადადებების/კონცეფციის და ნორმატიული აქტის პროექტის მომზადება“ (1.3).</p> <p>შესაბამისად, კონკრეტული მექანიზმების განსაზღვრა მოხდება სწორედ აღნიშნული კონცეფციის ფარგლებში, სადაც ასევე შესაძლებელია განხილული იქნას წარდგენილი რეკომენდაციით შემოთავაზებული მექანიზმები.</p> <p>ამასთან, აღსანიშნავია, რომ 2022 წლის იანვრის თვიდან ევროკავშირის მხარდაჭერით მიმდინარეობს Twinning-ის პროექტი საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით. პროექტი მიზნად ისახავს საგზაო უსაფრთხოების მართვის სისტემის გაუმჯობესებასა და საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის განვითარებას.</p> <p>აღნიშნული პროექტი ერთ-ერთ აქტივობად ითვალისწინებს საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების დაფინანსების სისტემის მიმართულებით არსებული ვითარების შესწავლას და ანგარიშის მომზადებას. ასევე გაანალიზდება თითოეული უწყების ფარგლებში საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებებისთვის გამოყოფილი დაფინანსება და მისი წყაროები. შესწავლილი იქნება საგზაო უსაფრთხოების ღონისძიებებისთვის</p>

	დამოუკიდებელი ბიუჯეტის/ფონდის შექმნის საკითხი და მისი შექმნის ფორმალური და სამართლებრივი შესაძლებლობები. ასევე, აღსანიშნავია, რომ ამ მიზნით განხორციელდება საქართველოს რეალობის შედარება ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში არსებულ ვითარებასთან (benchmarking).
2.	რეკომენდაცია: იქ, სადაც ნახსენებია თბილისის მუნიციპალიტეტი, ვფიქრობ უნდა ჩავამატოთ სხვა მუნიციპალიტეტებიც, მინიმუმ მსხვილი მაინც, როგორც არის ქუთაისი, ბათუმი, რუსთავი და ა.შ. საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმის დაფარვა რომ იყოს რაც შეიძლება უფრო დიდი.
	<i>არ არის გათვალისწინებული:</i> აღნიშნული დოკუმენტი ძირითადად ითვალისწინებს ცენტრალური ხელისუფლების შესაბამისი უწყებების ჩართულობას. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია ჩართულია მხოლოდ გამონაკლისის სახით (რადგანაც თავმოყრილია დიდი რაოდენობით ასს-ები და შესაბამისად მოდის სსშ-ების ყველაზე მეტი რაოდენობა). საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო საჭიროებისამებრ უზრუნველყოფს რეგიონულ დონეზე კოორდინაციას.
3.	რეკომენდაცია: რეგიონების ჩართვა მნიშვნელოვანია შეხვედრების დროს თბილისის მუნიციპალიტეტთან ერთად.
	<i>არ არის გათვალისწინებული:</i> აღნიშნული დოკუმენტი ძირითადად ითვალისწინებს ცენტრალური ხელისუფლების შესაბამისი უწყებების ჩართულობას. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია ჩართულია მხოლოდ გამონაკლისის სახით (რადგანაც თავმოყრილია დიდი რაოდენობით ასს-ები და შესაბამისად მოდის სსშ-ების ყველაზე მეტი რაოდენობა). საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო საჭიროებისამებრ უზრუნველყოფს რეგიონულ დონეზე კოორდინაციას.

რეკომენდაციები საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესებასთან დაკავშირებით

4.	რეკომენდაცია: ვფიქრობ ქულათა სისტემის დაკავშირება „ჭკვიან კამერებთან“ თუნდაც სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევაში ბევრად ეფექტურ შედეგს მოგვცემს, ვიდრე დღეს ქულათა სისტემის აღსრულება ხდება საპატრულოს მიერ.
	ნაწილობრივ გათვალისწინებულია: ქულათა სისტემის „ჭკვიან კამერებთან“ დაკავშირების საკითხი წარსულშიც არაერთგზის განხილულა. მისი პრაქტიკაში განხორციელება დაკავშირებულია გარკვეულ სირთულეებთან, ვინაიდან იარსებებს პასუხისმგებლობისგან თავის არიდების მეთოდები. მაგალითად, გათვალისწინებით იმისა, რომ „ჭკვიანი კამერის“ მეშვეობით ხდება მანქანის მესაკუთრის დაჯარიმება, პირი მისი მართვის ქვეშ მყოფ მანქანას დაარეგისტრირებს ისეთი ადამიანის საკუთრებად, რომელსაც საერთოდ არ აქვს მართვის მოწმობა ან მართვის

	<p>უფლების მქონე სხვა პირზე, თუმცა, ქულების ამოწურვისთანავე მუდმივად შეცვლის მესაკუთრეს.</p> <p>მიუხედავად აღნიშნულისა შს სამინისტრო აგრძელებს მუშაობას არსებული გამოწვევების საპასუხოდ. პარლამენტი, შს სამინისტროს აქტიური ჩართულობით, გეგმავს თემატური ჯგუფის შექმნას, რომელიც შეისწავლის საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას და შეიმუშავებს ისეთი სახის რეგულაციებს, რომელიც უზრუნველყოფს, ერთი მხრივ, ადამიანის უფლებების დაცვას, ხოლო, მეორე მხრივ, კანონმდებლობის ეფექტურ აღსრულებას.</p>
<p>5.</p>	<p>რეკომენდაცია: საზოგადოებრივი ცნობიერების ამაღლება:</p> <p>მიუხედავად იმისა, რომ ტექნოსპექტირების რეფორმა უკვე 3 წელზე მეტია, რაც მიმდინარეობს, საზოგადოებას კვლავ არ გააჩნია ამომწურავი ინფორმაცია ტექნოსპექტირების მიზნებისა და ამოცანების შესახებ, რაც ბუნებრივია, რომ უკიდურესად ნეგატიურად აისახება რეფორმის წარმატებით განხორციელებაზე. აუცილებელია სახელმწიფომ ინდუსტრიასთან და არასამთავრობო სექტორთან ერთად პერიოდულად აწარმოოს ცნობიერების ამაღლების კამპანიები სხვადასხვა საკომუნიკაციო არხების მეშვეობით. ასეთი კამპანიების ეფექტიანად განხორციელების შედეგად მიგვაჩნია, რომ საზოგადოება ამ რეფორმას გააზრებულად აღიქვამს, როგორც ერთერთ ქმედით მექანიზმს ეკოლოგიისა და საგზაო უსაფრთხოების კუთხით მდგომარეობის სწრაფად გაუმჯობესებისთვის. მოგეხსენებათ, კერძო კომპანიისთვის საზოგადოების ცნობიერების ამაღლების კამპანიის წარმოება გაცილებით დიდ ფინანსურ დანახარჯებს უკავშირდება ვიდრე სახელმწიფოსთვის, ამავე დროს სახელმწიფოს უშუალოდ ფუნქციასაც წარმოადგენს საზოგადოების ინფორმირება.</p>
	<p>გათვალისწინებულია: სამოქმედო გეგმის პროექტის თანახმად გათვალისწინებულია სოციალური კამპანიის ჩატარება, რომლის ფარგლებში ასევე დაფარული იქნება ტექნიკური ინსპექტირების საკითხებიც.</p> <p>ამასთან, სტრატეგიის პროექტში მე-4 ამოცანის ფარგლებში დაემატა ჩანაწერი ცნობიერების ამაღლების ღონისძიებებთან დაკავშირებით პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მიმართულებით.</p>

უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით

<p>6.</p>	<p>რეკომენდაცია: ვვიქრობ, საქართველოში ადგილობრივ დონეზე, გზების საგზაო უსაფრთხოების ინსპექტირება ადგილობრივ დონეზე გახდეს სავალდებულო ყოველი ორი წლის გასვლის შემდეგ. დაევალოს ადგილობრივ ხელისუფლებას, ორ წელიწადში ერთხელ წარმოადგინოს გზების ინსპექტირების შედეგები, რომლის მიხედვით მოხდება შემდეგი ჩარევის განხორციელება.</p>
	<p>არ არის გათვალისწინებული:</p> <p>საქართველოს ორგანული კანონის „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ დადგენილი წესით მუნიციპალიტეტის საკუთარ უფლებამოსილებას წარმოადგენს ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მართვა და ადგილობრივი</p>

მნიშვნელობის გზებზე საგზაო მოძრაობის ორგანიზება; ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარკირების ადგილებით უზრუნველყოფა და დგომის/გაჩერების წესების რეგულირება.

საქართველოს კონსტიტუციის შესაბამისად, საქართველოს მოქალაქეები ადგილობრივი მნიშვნელობის საქმეებს აწესრიგებენ ადგილობრივი თვითმმართველობის წარმომადგენლობითი და აღმასრულებელი ორგანოების მეშვეობით, ხოლო, სახელმწიფო ხელისუფლებისა და თვითმმართველი ერთეულის უფლებამოსილებები გამიჯნულია. თვითმმართველ ერთეულს აქვს საკუთარი უფლებამოსილებები, რომლებსაც ის, ახორციელებს დამოუკიდებლად და თავისი

პასუხისმგებლობით. კონსტიტუციით აღიარებულია, რომ სახელმწიფო ხელისუფლებისა და თვითმმართველი ერთეულის უფლებამოსილებათა გამიჯვნა ეფუძნება სუბსიდიარობის პრინციპს, ასევე აღიარებულია, რომ თვითმმართველი ერთეულის საკუთარი უფლებამოსილებები უნდა იყოს არა მხოლოდ ექსკლუზიური, არამედ სრულიც. შესაბამისად, თუ ხდება მუნიციპალიტეტისთვის ამა თუ იმ უფლებამოსილების განსაზღვრა, ის უნდა იყოს სრულიც.

წარმოდგენილ შემთხვევაში, საავტომობილო გზების სფეროში მუნიციპალიტეტისთვის ხდება რიგი კომპეტენციების (ფუნქცია-ვალდებულებების) განსაზღვრა, სახელმწიფო დოკუმენტით (სტრატეგიით). თუმცა, მუნიციპალიტეტის უფლებამოსილება ვერ იქნება სრული თუ მის განხორციელების პირობებს დაუდგენს სახელმწიფო, აღნიშნული არ იქნება შესაბამისობაში არც სახელმწიფო და მუნიციპალური კომპეტენციების გამიჯვნის საკონსტიტუციო პრინციპთან, ვინაიდან, მუნიციპალიტეტის მიერ საკუთარი უფლებამოსილება ხორციელდება დამოუკიდებლად, საკუთარი პასუხისმგებლობით და ნებით.

საქართველოს ორგანული კანონის „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“ შესაბამისად, მუნიციპალიტეტის ორგანოები მუნიციპალიტეტის უფლებამოსილებათა განხორციელებისას საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, ფლობენ და განკარგავენ მათ საკუთრებაში არსებულ ქონებას, მათ შორის ფინანსურ რესურსებს, რომელსაც ფლობენ და განკარგავენ დამოუკიდებლად.

გამომდინარე აქედან და ასევე, იქიდან რომ შესამუშავებელი დოკუმენტი წარმოადგენს სახელმწიფო სტრატეგიას, მის ფარგლებში ვერ მოხდება მუნიციპალიტეტების რაიმე სახით დავალება ან მათი პასუხისმგებლად განსაზღვრა ამა თუ იმ ქმედების განხორციელებაზე.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, სახელმწიფომ სტრატეგიით შეიძლება აიღოს მიმართულება: ხელი შეუწყოს მუნიციპალიტეტებს, სტრატეგიით განსაზღვრულ სფეროებში ჩართვასა და გააქტიურებაში, ამისთვის კი საჭიროა შექმნას სათანადო საფუძველი, ბაზა, მაშასადამე გაატაროს შესაბამისი ღონისძიებები (ასევე, აღსანიშნავია ადამიანური და ფინანსური რესურსების სიმწირე), მათ შორის მოსამზადებელი ღონისძიებები. სწორედ ამ მიმართულების გათვალისწინება შეიძლება სტრატეგიით (რას გააკეთებს სახელმწიფო მუნიციპალიტეტების მიმართულებით და

არა რას გააკეთებენ მუნიციპალიტეტები (რომელიც ცალკე განხილვის საკითხია).

ამასთან, ეს არ გამორიცხავს მუნიციპალიტეტის უფლებამოსილებას საკუთარი ნებით (ინიციატივით) დაგეგმოს და განახორციელოს ამა თუ იმ უფლებამოსილებასთან დაკავშირებული ესა თუ ის აქტივობა.

7.	<p>რეკომენდაცია: ადგილობრივ დონეზე სავალდებულო გახდეს ქვეითთა უსაფრთხოების შეფასება და ამ მიზნით, გზების რეკონსტრუქციის დროს ყოველწლიურად 5-10% გამოეყოს ამ უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის განვითარებას.</p>
	<p>არ არის გათვალისწინებული: იხ. მე-6 რეკომენდაციის გათვალისწინების შედეგი</p>

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესებასთან დაკავშირებით

8.	<p>რეკომენდაცია: ვფიქრობ, უფრო მკაფიოდ უნდა ჩაიწეროს უკანა ღვედებზე და ბავშვთა სავარძლებზე არსებული კანონმდებლობის დახვეწა და გაერო-ს სტანდარტების დანერგვა 2025 წლამდე.</p>
	<p>არ არის გათვალისწინებული: ავტომობილის უკანა სავარძლებზე უსაფრთხოების ღვედების და ბავშვთა სავარძლების გამოყენების მიმართულებით საკანონმდებლო ცვლილებებზე მუშაობის დაწყება წარმოადგენს კომპლექსურ საკითხს და საჭიროებს დამატებით შესწავლას, ვინაიდან მათი საკანონმდებლო დონეზე იმპლემენტაცია დაკავშირებულია მოქალაქეებისთვის გარკვეული ვალდებულებების დაწესებასთან და სხვადასხვა სოციალურ ფაქტორთან. შესაბამისად, მიზანშეწონილად მივიჩნით, რომ მოცემულ ეტაპზე სამოქმედო გეგმაში გათვალისწინებული ყოფილიყო დამატებითი კვლევის ჩატარება და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის მოძიება.</p>
9.	<p>რეკომენდაცია: ახალი და „ქრამ ტესტ“ გავლილი ავტომობილების წახალისება.</p>
	<p>გათვალისწინებულია: საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაახლოებით 90% არის 10 წელზე მეტი წლოვანების, ხოლო დაახლოებით 46% არის 20 წელზე მეტის. საქართველოში ავტოპარკი ფაქტობრივად ორჯერ მეტი ხნისაა, ვიდრე ევროკავშირში შემავალი ქვეყნების უმრავლესობის ავტოპარკი. ეს ზღუდავს უსაფრთხოების მოთხოვნებისა და ევროპის ბევრ ქვეყანაში არსებული ტექნოლოგიების სწრაფად შემოღებას, ისევე, როგორც საავტომობილო გამონაბოლქვის შემცირების შესაძლებლობებს, რაც საგზაო უსაფრთხოებასთან მიმართებით არსებული პრობლემების გარდა ქმნის პრობლემებს გარემოს დაცვის კუთხითაც. აღნიშნული საკითხი ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს, რაც ასახულია სტრატეგიის პროექტში. ამასთან, სტრატეგიის პროექტით გათვალისწინებულია სპეციალური სამთავრობო პროგრამის ინიციატივა, რომლის თანახმად უნდა განხორციელდეს საქართველოში რეგისტრირებული ძველი ავტომობილების ახლით ჩანაცვლების ხელშეწყობა, რასთან დაკავშირებითაც პირველ ეტაპზე მიზანშეწონილია მომზადდეს შესაბამისი კონცეფცია.</p>
10.	<p>რეკომენდაცია: სტრატეგიის პროექტით გათვალისწინებული იქნეს საბავშვო სამგზავრო სავარძლების კანონმდებლობის დაღვეწა.</p>

	<p>არ არის გათვალისწინებული:</p> <p>ავტომობილის უკანა სავარძლებზე ბავშვთა სავარძლების გამოყენების მიმართულებით საკანონმდებლო ცვლილებებზე მუშაობის დაწყება წარმოადგენს კომპლექსურ საკითხს და საჭიროებს დამატებით შესწავლას, ვინაიდან მათი საკანონმდებლო დონეზე იმპლემენტაცია დაკავშირებულია მოქალაქეებისთვის გარკვეული ვალდებულებების დაწესებასთან და სხვადასხვა სოციალურ ფაქტორთან.</p>
11.	<p>რეკომენდაცია: სახელმწიფოს მხრიდან ავტომობილების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში მოქალაქეების მიერ დადგენილი ვალდებულებების შესრულების კონტროლის გამართული ადმინისტრირება. ტექნისპექტირების გავლის ვალდებულების დარღვევაზე დაწესებული სანქციების გამკაცრება:</p> <p>ჩვენი მონაცემებით მკვეთრად შემცირებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართვიანობა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გასავლელად, რაც გამოწვეულია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის ვადის დარღვევაზე არასათანადო რეაგირებით და გაუმართავი ადმინისტრირებით. მიუხედავად იმისა, რომ მთელი საქართველოს მასშტაბით განთავსებულია 1 833 ე.წ. „ჭკვიანი კამერა“, რომელთაც აქვთ ტექნიკური შესაძლებლობა, ამოიციონ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სახელმწიფო სანომრე ნიშანი სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გაუვლელობის შემთხვევაში, არსებული კამერებიდან მხოლოდ ერთეულები აჯარიმებენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს. პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებში ავტომობილების მომართვიანობა წინა წელთან შედარებით 25%-მდე შემცირებულია. 2021 წლის იანვრიდან სექტემბრამდე მხოლოდ ერთეული კამერები („ჭკვიანი კამერები“) აჯარიმებდნენ ხარვეზებითა და გარკვეული პერიოდულობით. 2021 წლის სექტემბრიდან 2021 წლის ნოემბრამდე საერთოდ არ ხდებოდა დაჯარიმება, ხოლო 2021 წლის ნოემბრიდან დღემდე, ე.წ. „ჭკვიანი კამერები“ კვლავ ხარვეზებითა და დაუდგენელი პერიოდულობით ახორციელებენ იმ ავტომობილების დაჯარიმებას, რომელთაც დარღვეული აქვთ პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის ვადა. ასევე, მიუხედავად იმისა, რომ საპატრულო ეკიპაჟებს კანონმდებლობის შესაბამისად აქვთ ვალდებულება უზრუნველყონ მსგავსი დარღვევების აღმოჩენა და შესაბამისი ავტომობილის დაჯარიმება, აღნიშნული მოთხოვნა საპატრულო ეკიპაჟების მიერ არ სრულდება. შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ მოწოდებული სტატისტიკის მიხედვით ბოლო პერიოდში საპატრულო ეკიპაჟების მიერ დაჯარიმებული ავტომობილების მხოლოდ ერთეული შემთხვევებია.</p> <p>ჯარიმების ადმინისტრირებასთან ერთად, აქვე გამოვყოფთ, ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საკითხსაც- ტექნისპექტირების გავლის ვალდებულების დარღვევაზე დაწესებული სანქციების გამკაცრებას. კანონმდებლობით დასარეგულირებელია განმეორებით ჩადენილი სამართალდარღვევის გამკაცრება და განმეორებით ჩადენილი სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმებას 30 კალენდარული დღიანი ვადის შემცირება. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი პირდაპირ არ ითვალისწინებს 30 დღიან ვადას და ეს ვადა მხოლოდ არსებული პრაქტიკიდან გამომდინარეობს. საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი არ ითვალისწინებს სანქციის გამკაცრებას სამართალდარღვევის განმეორებით ჩადენის შემთხვევაში, რაც ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრებში არსებული დაბალი</p>

მიმართვიანობის კიდევ ერთი ხელშემწყობი ფაქტორია. ასევე, ცალკე აღნიშვნას ექვემდებარება ის ფაქტიც, რომ კანონმდებლობით არ არის დარეგულირებული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის გამოვლენიდან და შესაბამისი საჩქების დაკისრებიდან რა ვადის გავლის შემდეგ ითვლება ადმინისტრაციული სამართალდარღვევა განმეორებით/ხელახლა ჩადენილად. იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების/ავტომფლობელს, ფიზიკურ პირს, რომელიც დაჯარიმდა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის ვალდებულების დარღვევისთვის, ეძლევა საშუალება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება არ გაიაროს 30 დღის განმავლობაში მხოლოდ ჯარიმის საფასურის- 50 ლარის გადახდის ნაცვლად (მნიშვნელოვანია ის ფაქტიც, რომ იმ შემთხვევაში თუ დაჯარიმებული პირი ჯარიმას გადაიხდის 10 კალენდარულ დღეში ის სარგებლობს 20% ფასდაკლებით). აღნიშნულიდან გამომდინარე ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცალკე მუხლი უნდა დაემატოს, შევიდეს ცვლილება და გაიზარდოს ჯარიმის ოდენობა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის ვადის დარღვევის პირველ შემთხვევაზე. გაზრდილი ჯარიმის ოდენობა უნდა აღემატებოდეს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურს, რაც ავტომობილების ინსპექტირებისთვის ერთგვარი იძულების მექანიზმი იქნება ავტომფლობელისთვის. ფიზიკური პირების შემთხვევაში **ჯარიმის ოდენობა უნდა გაიზარდოს 150 ლარამდე**, ხოლო იურიდიული პირების შემთხვევაში- 250 ლარამდე. ამასთანავე **დაჯარიმებებს შორის ვადა უნდა შემცირდეს 5 კალენდარულ დღემდე** და განმეორებით იგივე სახის დარღვევა ჩაითვალოს განგრძობად დარღვევად და ჯარიმის ოდენობა, ყოველ მომდევნო სამართალდარღვევაზე- გაორმაგდეს.

ნაწილობრივ გათვალისწინებულია:
სტრატეგიის პროექტი ითვალისწინებს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მიმართულებით არსებული ხარვეზების აღმოფხვრას, რაც ზოგადი ფორმით ასახულია შემდეგი სახით:
„ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიმართულებით მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იქნა გადადგმული ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შემოღებით, რაც წლების განმავლობაში არ ხორციელდებოდა. ამასთან, მნიშვნელოვანია აღნიშნული მიმართულებით არსებული ხარვეზების იდენტიფიცირება, მათი აღმოფხვრა და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის შემდგომი დახვეწა და განვითარება, ასევე ცნობიერების ამაღლების ღონისძიებების განხორციელება.“

ასევე აღსანიშნავია, რომ სამოქმედო გეგმის 4.5 აქტივობით გათვალისწინებულია შემდეგი: სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების პროცესის მეტად დახვეწა და შესაბამისი ნორმატიულ აქტში ცვლილების განხორციელება. აღნიშნულ აქტივობის ერთერთი მიზანი არის, განმეორებითი ინსპექტირების პროცესის მეტად დახვეწა. კერძოდ, დღეის მდგომარეობით, „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 01 დეკემბრის N510 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის (შემდგომში - ტექნიკური რეგლამენტი) მე-5 მუხლის 23-ე პუნქტის თანახმად, „სატრანსპორტო საშუალების განმეორებით ინსპექტირებაზე წარდგენა უნდა მოხდეს პერიოდული

ტექნიკური ინსპექტირების დროს ხარვეზ(ებ)ის გამოვლენიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში. ამ ვადაში განმეორებითი ინსპექტირების განუხორციელებლობის შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების მიმართ უნდა ჩატარდეს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება”. აღსანიშნავია, რომ ხსენებული პუნქტის საფუძველზე, დახარვეზებული სატრანსპორტო საშუალების მფლობელმა შესაძლოა არ გამოასწოროს ხარვეზი და კალენდარული წლის განმავლობაში, თვეში ერთხელ, შესაბამისი საფასურის გადახდის გზით იმოდროს დახარვეზებული სატრანსპორტო საშუალებით. ამდენად, ხსენებული საკითხის პრევენციის მიზნით ტექნიკურ რეგლამენტში იგეგმება შესაბამისი ცვლილების შეტანა.

დამატებით, აღნიშნულ რეკომენდაციასთან დაკავშირებით გაცნობებთ, რომ 2022 წლის პირველი იანვრიდან 2022 წლის 1 აპრილამდე, 84 %-ით არის გაზრდილი დაჯარიმების რაოდენობა ე.წ. ჭკვიანი კამერების მეშვეობით 2020 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. აღნიშნული განაპირობა შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ 2021 წელს დაინიცირებულმა კონსოლიდირებულმა ტენდერმა, რომლის ფარგლებშიც ადგილობრივმა მუნიციპალიტეტებმა შეისყიდეს ადმინისტრაციულ საზღვრებში დამონტაჟებული კამერების მოვლა-პატრონობის სერვისი. აქვე, 2021 წელს ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის მიერ დაფიქსირდა 540 097 ჯარიმა, რაც 2020 წელთან შედარებით ერთმნიშვნელოვნად არის გაზრდილი.

ამასთან, ავტომობილების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში მოქალაქეების მიერ კანონმდებლობით გათვალისწინებული ვალდებულებების შესრულების მიმართულებით სახელმწიფო პოლიტიკის დახვეწისა და გამკაცრების მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტროს და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ჩართულობით, პარლამენტმა შეიმუშავა საკანონმდებლო პაკეტი, რომელიც მოიცავს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ადმინისტრირებისა და სანქციების გამკაცრების კუთხით საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსსა და მისგან გამომდინარე კანონში შესატან ცვლილებებს.

12. რეკომენდაცია: განმეორებითი ინსპექტირების საფასურის დაწესება და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის გადახედვა.

მნიშვნელოვანია განმეორებით ტექნიკურ ინსპექტირებაზე დაწესდეს განმეორებითი ინსპექტირების საფასური. ცენტრები შემოსავლის გარეშე განმეორებით ინსპექტირებაზე საშუალოდ პროდუქტიული დროის 35%-ს ხარჯავენ. თუ განმეორებითი ინსპექტირება ფასიანი იქნება, მომხმარებელი უფრო მობილიზებული და მომზადებული გამოცხადდება პირველად ინსპექტირებაზე. შესაძლებელია თითოეული პარამეტრის განფასება და დახარვეზებული პარამეტრების შესაბამისად განმეორებითი ინსპექტირების საფასურის დადგენა ან განმეორებითი ინსპექტირების ერთიანი ტარიფის შემოღება. აღსანიშნავია, რომ განვითარებულ ქვეყნებში მსგავსი პრევენდენტი განმეორებითი ინსპექტირების საფასურის გარეშე მომსახურების გაწევაზე არ არსებობს.

პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრები ფინანსური კრიზისის ზღვარზე არიან, რაც გამოწვეულია პანდემიით, გაუმართავი ადმინისტრირებით და ვალუტის გაუფასურებით, ამასთანავე პტი ცენტრების უმრავლესობას უცხოურ ვალუტაში აქვთ აღებული სესხები და ზემოაღნიშნული ფაქტორებიდან გამოწვეულმა არასტაბილურმა

	<p>შემოსავალმა და ვალუტის კურსის ცვალებადობამ მათი ფინანსური მდგომარეობა ძალიან დაამძიმა. აქედან გამომდინარე, ძალიან მნიშვნელოვანია გაიზარდოს ტექნიკური ინსპექტირების საფასურები.</p>
	<p>ნაწილობრივ გათვალისწინებულია: ტექნიკური რეგლამენტის მე-5 მუხლის 15¹ პუნქტის მიხედვით: სატრანსპორტო საშუალებაზე განმეორებითი ინსპექტირების ჩატარების მიზნით, იმავე ინსპექტირების ცენტრში, სადაც ჩატარდა წინარე ინსპექტირება, სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენს არ მოეთხოვება მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი საბუთის წარდგენა. ამდენად, სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენი თავისუფლდება ინსპექტირების საფასურისგან მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ იგი ისარგებლებს მხოლოდ იმავე ინსპექტირების ცენტრის მომსახურებით. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებში მოქმედებს განმეორებითი ინსპექტირების ფიქსირებული საფასური, რომელიც შეადგენს პირველადი ინსპექტირების საფასურის შესაბამის პროცენტულ ოდენობას. მიუხედავად ამისა, განმეორებითი ინსპექტირებისთვის საფასურის დაწესება გავლენას მოახდენს საბოლოო მომხმარებელზე, რაც დამატებით საჭიროებს სათანადო ანალიზის განხორციელებას.</p>
<p>13.</p>	<p>რეკომენდაცია: ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში არსებული რეგულაციების გამკაცრება და ახალი კრიტერიუმების დამატება წინასწარი კვლევებითა და მონაცემებით. სანამ ტექნიკურ რეგლამენტში რაიმე სახის ცვლილება დაიგეგმება, საჭიროა განხორციელდეს შესაბამისი კვლევები, რათა ავტოპარკის ფაქტობრივ მდგომარეობასთან დაკავშირებით რეალური სურათი არსებობდეს. რეგულაციების გამკაცრება ფორმალურ სახეს მიიღებს სათანადო ადმინისტრირებისა და საინფორმაციო კამპანიების არარსებობის პირობებში და შესაძლოა უფრო მეტი ავტომობილი არ გამოცხადდეს პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებაზე, რის შედეგადაც მივიღებთ უფრო მეტ გაუმართავ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას.</p>
	<p>ნაწილობრივ გათვალისწინებულია: სტრატეგიის პროექტი ითვალისწინებს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მიმართულებით რეგულაციებისა და ახალი კრიტერიუმების დამატების აუცილებლობას, რაც ზოგადი ფორმით ასახულია სტრატეგიის პროექტში შემდეგი სახით: „ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიმართულებით მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იქნა გადადგმული ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შემოღებით, რაც წლების განმავლობაში არ ხორციელდებოდა. ამასთან, მნიშვნელოვანია აღნიშნული მიმართულებით არსებული ხარვეზების იდენტიფიცირება, მათი აღმოფხვრა და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის შემდგომი დახვეწა და განვითარება.“ „ავტომობილების კონსტრუქციული უსაფრთხოების და ტექნიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება, საგზაო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების ხარისხის გაზრდა, გადაადგილების სიჩქარის შემცირება - ის ღონისძიებებია, რომლებსაც შეუძლიათ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სიმძიმის შემცირება. ამ ღონისძიებების ერთობლიობას კი</p>

	<p>გააჩნია შესაძლებლობა ჩამოაყალიბოს უსაფრთხო სისტემა, რომელშიც თუ ერთ-ერთი კომპონენტი ჩავარდება, მაშინ მეორე დააკომპენსირებს, რათა თავიდან იქნეს აცილებული ყველაზე ცუდი შედეგი.“</p> <p>რაც შეეხება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის ფარგლებში დამტკიცებული ნორმატიული აქტების შემუშავების პროცესს, აღსანიშნავია, რომ ყოველი ნორმატიული აქტი მუშავდება საჯარო და კერძო სექტორთან აქტიური ჩართულობითა და შესაბამისი ემპირიული მასალის (სტატისტიკური მონაცემები, უშუალოდ ინსპექტირების პროცესის დაკვირვება და სხვა) გათვალისწინებით. ამდენად, მიზანშეწონილია რეკომენდაცია არ იქნეს გათვალისწინებული სამოქმედო გეგმაში, რამდენადაც ყოველი ცვლილების განხორციელებას წინ უძღვის საერთაშორისო პრაქტიკის კვლევა, ადგილობრივი თუ პარტნიორი ქვეყნების შესაბამისი დარგის ექსპერტების/დაინტერესებული პირების ჩართულობა.</p>
<p>14.</p>	<p>რეკომენდაცია: სახელმწიფო ორგანოების მხრიდან პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან და მის აღსრულებასთან დაკავშირებული საჯარო ინფორმაციის მოწოდება.</p> <p>როგორც თქვენთვის ცნობილია, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში ტექნიკური ინსპექტირების გავლაზე დადგენილი ვალდებულების შესრულების კონტროლს ახორციელებს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო. აღნიშნული ვალდებულებების დარღვევის შესახებ შესაბამისი სტატისტიკის, საჯარო ინფორმაციის წარმოებისა და შენახვის ვალდებულებაც ასევე ეკისრება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს. გაცნობებთ, რომ ა(ა)იპ ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების კავშირი „ტექნიკური ინსპექტირება უსაფრთხოებისთვის“ შინაგან საქმეთა სამინისტროსგან ყოველთვიურად ითხოვს, რომ კონკრეტულ თვეში დღეების მიხედვით, გათვალისწინებული ინსპექტირების ვადის დარღვევის გამო, საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ვიდეო კამერითა (ე.წ. „ვიდეო ჯარიმა“) და საპატრულო ეკიპაჟის მეშვეობით (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 118-ე მუხლი) გამოწერილი ჯარიმების რაოდენობის შესახებ ინფორმაციას. მიუხედავად მრავალი მოთხოვნისა, შინაგან საქმეთა სამინისტრო დღემდე არ გვაწვდის მოთხოვნილ ინფორმაციას. ვინაიდან პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების სრულფასოვანი ოპერირება დამოკიდებულია გამართულ ადმინისტრირებაზე, მოთხოვნილი ინფორმაცია მნიშვნელოვანია კავშირისა და მისი წევრი კომპანიებისთვის, რათა განხორციელდეს სწორი ანალიტიკური კვლევა და სწორად დაიგეგმოს ბიუჯეტი და ბიზნეს პროცესები.</p>
	<p>არ არის გათვალისწინებული:</p> <p>საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროში საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მუხლებით გამოვლენილი სამართალდარღვევების დამუშავება ხორციელდება ყოველი საანგარიშო თვის დასრულების შემდგომ. შესაბამისად, კონკრეტულ თვეში დღეების მიხედვით სამართალდარღვევების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება შეუძლებელია.</p>
<p>15.</p>	<p>რეკომენდაცია: მოტოსატრანსპორტის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება</p>

როგორც მოგეხსენებათ, ბოლო პერიოდში გაიზარდა ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა, სადაც მონაწილეობს მოტოტრანსპორტი. იმის გათვალისწინებით, რომ სახელმწიფოს მხრიდან, მოტოტრანსპორტის ლეგალიზაციაზე უკვე შემუშავდა, დამტკიცდა კანონპროექტი და დაიწყო მოტოტრანსპორტის აღრიცხვა და სახელმწიფო რეგისტრაციის ნომრების მინიჭება, სამომავლოდ მნიშვნელოვანია, რომ დაწესდეს მათი პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის ვალდებულება. აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში 2022 წლიდან უკვე სავალდებულო გახდა მოტოტრანსპორტის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება.

კავშირის მიერ არაერთხელ გაჟღერდა და დაინიცირდა საავტომობილო გზებზე ავტომობილების ტექნიკური გამართულობის კონტროლის შემოღების აუცილებლობა. ამ მხრივ კავშირი მიესალმება აღნიშნული საკითხის დაფიქსირებას საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიაში. ხშირია შემთხვევები, როდესაც ავტომობილი ტექნისპექტირებაზე მიდის ნათხოვანი ნაწილებით, ან საწვავის სისტემაში გარკვეული მანიპულაციებით, რის შემდეგაც ავტომობილმა შეიძლება გაიაროს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, თუმცა ქუჩაში გასვლის შემდეგ კვლავ საფრთხის შემცველი იყოს ეკოლოგიური და უშუალოდ საგზაო უსაფრთხოების კუთხით. მდგომარეობას ართულებს ისიც, რომ ასეთი ქმედებების გამოვლენა მაკონტროლებლების მხრიდან არ ხდება. აგრეთვე, საპატრულო პოლიციის მიერ არ ხდება ხილული გამონაბოლქვის და ვიზუალური დაზიანებების მქონე გაუმართავი ავტომობილების გადაადგილებისას ადმინისტრაციული რეაგირება (ჯარიმა, საჯარიმოზე გადაყვანა). წამყვან ევროპულ ქვეყნებში აღნიშნულ საკითხს არეგულირებს საპატრულო პოლიცია ვიზუალური კონტროლითა და სპეციალური ტექნიკური საშუალებებით. მიგვაჩნია, რომ ამ მხრივ მდგომარეობის სწრაფად გამოსწორების მიზნით, საჭიროა საკანონმდებლო ბაზის ცვლილება, საპატრულო პოლიციისთვის შესაბამისი უფლებამოსილებების მინიჭება და აღსრულება.

ასევე მნიშვნელოვანია, გზებზე საქალაქთაშორისო ტრანსპორტის კონტროლი. აღნიშნული მიმართულებით დეტალურად უნდა გაიწეროს მგზავრთა გადაყვანაში ჩართული ავტომობილების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლის ვალდებულების ეფექტური მექანიზმი. ხშირია შემთხვევები, როდესაც ტექნიკურად გაუმართავი და ტექნისპექტირება გაუვლელი საქალაქთაშორისო ტრანსპორტი გადაადგილდება გზებზე, რაც საფრთხეს უქმნის მგზავრებსა და გზებზე მოძრავ სხვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს.

ზემოთ აღნიშნული პრობლემების გადაჭრის მიზნით და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის კიდევ უფრო ეფექტიანად განხორციელებისთვის ა(ა)იპ ტექნისპექტირების ცენტრების კავშირი „ტექნისპექტირება უსაფრთხოებისთვის“ მზად არის აქტიურად ჩაერთოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის შემუშავებისა და დანერგვის პროცესში და მონაწილეობა მიიღოს საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორისი კომისიისა და სამუშაო ჯგუფების შეხვედრებში.

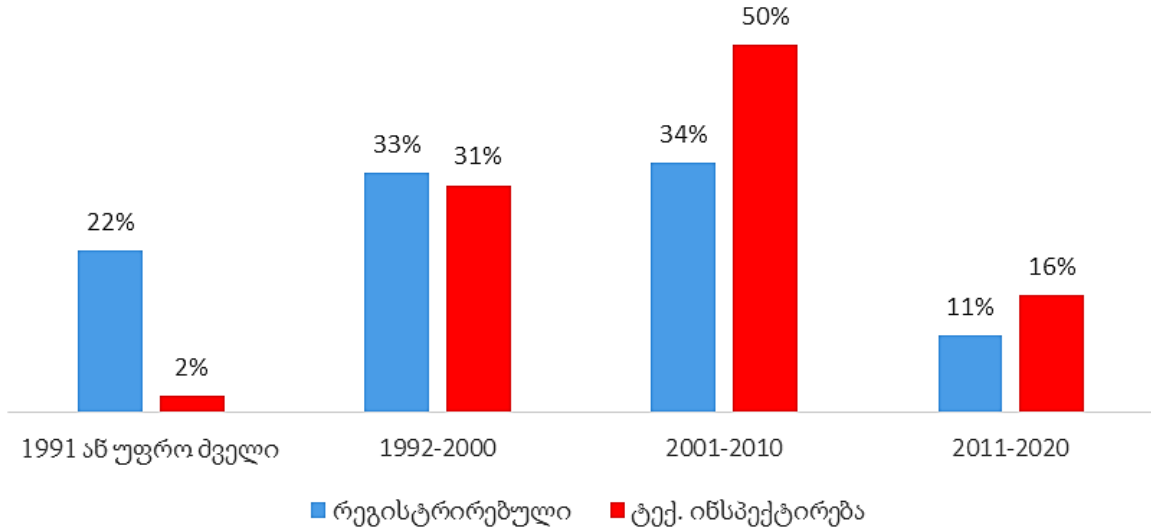
გათვალისწინებულია:

იმის გათვალისწინებით, რომ შესაძლოა მომატებული იყოს ავტოსაგზაო შემთხვევები, რომელშიც მონაწილეობენ მოტოსატრანსპორტო საშუალებები, შესაბამისად მიზანშეწონილია, ჯერ მოკვლევულ იქნეს ასეთი შემთხვევების მიზეზი არის ტექნიკური

	<p>გაუმართაობა თუ სხვა რაიმე მიზეზი. გარდა ამისა, მიზანშეწონილია, რეგულირების ზეგავლენის ანალიზის ჩატარება ამ რეგულაციის შემოტანამდე.</p> <p>ამასთან, პარალელურად პასუხისმგებელმა სახელმწიფო უწყებებმა (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო და აკრედიტაციის ცენტრი) შესაძლებელია დაიწყონ მუშაობა შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის მომზადებაზე და შემუშავებულ იქნეს ამ სფეროს აკრედიტაციის სფეროს ქვეშ მოქცევის სამოქმედო გეგმაც, რაც მოიცავს როგორც უკვე აკრედიტებული ორგანოებისათვის აკრედიტაციის სფეროს გაფართოების შესაძლებლობის მიცემას, ისე ახალი განაცხადების მიღების შესაძლებლობას (თუნდაც ნებაყოფლობით სფეროში აკრედიტაცია).</p> <p>რეკომენდაციის ნაწილობრივ გათვალისწინება გულისხმობს საკანონმდებლო ბაზის შემუშავებას ამ მიმართულებით. შესაბამისად, მიზანშეწონილია, დაიწყოს შესაბამისი მოსამზადებელი სამუშაოები და განხორციელდეს საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის შესწავლა L კატეგორიის (მოპედები, მოტოციკლები) ორთვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებით.</p> <p>შესაბამისი ჩანაწერი დაემატა სტრატეგიის მე-4 ამოცანის ქვეშ, ასევე დაემატა შესაბამისი 4.9 აქტივობა სამოქმედო გეგმაში.</p>
16.	<p>რეკომენდაცია: ავტოპარკის შემადგენლობა</p> <p>დოკუმენტის სექციაში 3.2.10 (გვ.20) მოყვანილია ქვეყანაში არსებული ავტოპარკის ასაკობრივი სტატისტიკა, კერძოდ: „90% არის 10 წელზე მეტი წლოვანების, ხოლო დაახლოებით 46% არის 20 წელზე მეტის“. აღნიშნული სტატისტიკა, როგორც ჩანს, აღებულია შსს-ს მონაცემებიდან რეგისტრირებული ავტომობილების შესახებ.</p> <p>აღსანიშნავია, რომ შსს-ს სარეგისტრაციო ბაზები მოიცავს იმ ავტომობილებსაც, რომლებიც აღარ არიან ექსპლუატაციაში, მაგრამ არ მოხსნილან რეგისტრაციიდან. შესაბამისად, სარეგისტრაციო ბაზებში ავტომობილების ასაკი უფრო მაღალია, ვიდრე რეალურად ექსპლუატაციაში მყოფი ავტოპარკში.</p> <p>„ბიზნესის და ეკონომიკის ცენტრის“ ეგიდით ჩატარებულ პოლიტიკის ნარკვევში ჩვენ შევეცადეთ ტექნისპექტირების მონაცემებზე დაყრდნობით შეგვეფასებინა ექსპლუატაციაში მყოფი ავტოპარკის შემადგენლობა იმ დაშვებით, რომ ტექნისპექტირებაზე გამოცხადებული ავტოპარკი უფრო რეპრეზენტატიულია ექსპლუატაციაში მყოფი ავტოპარკის, ვიდრე სარეგისტრაციო ბაზა. ამ მონაცემების მიხედვით, ყველაზე დიდი განსხვავება არის 1991 წლამდე და 2001-2010 წლებში გამოშვებულ ავტომობილების პროცენტულ წილთან მიმართებაში:</p>

მსუბუქი ავტოპარკის განაწილება გამოშვების წლების მიხედვით

წყარო: შსს, ტექნიკური ცენტრები



უფრო დეტალურად ჩვენს მიერ გაკეთებულ შეფასებას ექსპლუატაციაში მყოფი ავტოპარკის შემადგენლობაზე ასაკობრივ და ეკოლოგიური სტანდარტების ჭრილში, შეგიძლია გაეცნოთ დოკუმენტში „მდგრადი ტრანსპორტის განვითარების პოლიტიკა საქართველოში ავტოპარკის გაახალგაზრდავება და უტილიზაცია, გვ. 11-14.“ ბმულზე: <https://bec.ge/wp-content/uploads/2021/12/policy-paper-sustainable-transport-policy-development-in-georgia.pdf>

აქვე, შესაძლოა დაგაინტერესოთ იმავე გუნდის მიერ მომზადებულმა ხედვამ ავტოპარკის გაახალგაზრდავებასა და უტილიზაციის, დაბალი და ნულოვანი ემისიის ავტომობილების წახალისების ალტერნატივებზე: <https://bec.ge/wp-content/uploads/2021/12/policy-concept-sustainable-transport-policy-development-in-georgia.pdf>

გათვალისწინებულია:

სტრატეგიის 3.2.10 ქვეთავში დაემატა შესაბამისი ინფორმაცია წარმოდგენილი კვლევის მიხედვით, წყაროს მითითებით.

ზოგადი შენიშვნები დოკუმენტთან დაკავშირებით

17.	რეკომენდაცია: კარგი იქნება თუ გაეროს მოქმედების 2021-2030 წლის დეკადას შევუსაბამებთ დროში საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიას და სამიზნედ ამ პერიოდს ავიღებთ.
	არ არის გათვალისწინებული:

	<p>დღეისათვის მომზადებული დოკუმენტის სტრუქტურიდან გამომდინარე, სტრატეგიის მოქმედების ვადის გაგრძელება დაკავშირებული იქნება დამატებით დროსთან, ამიტომ მიზანშეწონილია სტრატეგიის პროექტი დამტკიცდეს 2022-2025 წლებისთვის, როგორც 4 წლიანი დოკუმენტი.</p>
<p>18.</p>	<p>რეკომენდაცია: დოკუმენტის მიღმა დარჩენილია უამრავი პრობლემა, რაც მკვეთრად უარყოფით ზეგავლენას ახდენს საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტებზე. არცერთი სიტყვით არ არის ნახსენები, რომ სფეროში შეჩერებულია არაერთი ევროდირექტივის დანერგვის პროცესი და დარღვეულია ყველანაირი დედლაინი. ხოლო დაწყებული რეფორმა, მაგალითად პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების, პრაქტიკულად ფორმალურ პროცესად იქცა იქ არსებული პრობლემების გადაუჭრელობის (კანონის აღსრულება, რეფორმაზე პასუხისმგებელი სტრუქტურის არარსებობა, ინფლაცია, არათანაბარი ბიზნეს-გარემო და სხვა) გამო. საერთოდ არაფერია ნათქვამი განბაჟების უსამართლო მოდელზე, რომელიც ხელს უწყობს ძველი ავტომობილების შემოდინებას ქვეყანაში და 2022 წლის მონაცემებით პირველად გადააჭარბა 20 წელზე უფრო ხნოვანმა ავტომობილებმა 50%-ს და შეადგინა 52%.</p>
	<p>ნაწილობრივ გათვალისწინებულია: ევროდირექტივების დანერგვის პროცესი კვლავ მიმდინარეობს. უკვე სრულად ან ნაწილობრივ დანერგილია მთელი რიგი დირექტივები. საქართველოს კანონმდებლობაში მეტწილად დანერგილია:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1996 წლის 25 ივლისის საბჭოს დირექტივა 96/53/EC, რომელიც ეხება გაერთიანების ფარგლებში მოძრავ გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებებისათვის ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ გაბარიტებს და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ წონას; • 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2009/40/EC ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობის ტესტების შესახებ; • 2008 წლის 24 სექტემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2008/68/EC სახიფათო ტვირთების სახმელეთო გადაზიდვის შესახებ; • 2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2003/59/EC ტვირთის გადაზიდვისა ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების თავდაპირველი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების შესახებ და სხვა. • და ა.შ. <p>ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა, რომელიც განხორციელდა ევროკავშირის სტანდარტებთან შესაბამისობით და 2019 წლიდან სრულად გავრცელდა საქართველოში რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე. იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნული სისტემა ჯერ კიდევ ძალიან ახალია, არსებობს გამოწვევები, რომლებთან გამკლავება აუცილებელი იქნება მომავალ წლებში.</p> <p><u>კომენტარის მიხედვით, სტრატეგიის პროექტში დაემატა ჩანაწერი ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული დირექტივების/რეგულაციების დანერგვის პროცესის გაგრძელებასა და დაჩქარებასთან დაკავშირებით. ამასთან, კომენტარის მიხედვით,</u></p>

	<u>დაემატა ჩანაწერი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების განბაჟების სისტემასთან დაკავშირებით.</u>
19.	რეკომენდაცია: მოწონებულია უწყებათშორისი კომისიის მუშაობა (ჩემთვის გასაგები მიზეზების გამო), რომლის დეტალური ანგარიშიც საჯაროდ არავის არასდროს მოუსმენია (უკვე წლებია) და თუ უბრალოდ გადავხედავთ წინა წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიებს, აღმოვაჩინოთ რომ თუ ის ღონისძიებები შესრულდებოდა დათქმულ ვადებში, მაშინ ახალი სტრატეგია 35 გვერდის ნაცვლად წარმოდგენილი იქნებოდა 15 გვერდით და ზუსტად ეს არის მანიშნებელი ჩემთვის, რომ უწყებათშორისი კომისია არაეფექტიანია და მხოლოდ ფორმალური ხასიათი აქვს. ჩნდება კითხვა: და თუ თქვენ კმაყოფილი ხართ უწყებათშორისი კომისიის მუშაობით (როგორც თქვენ აღნიშნავთ), მაშინ რა საჭიროა ახალი დამოუკიდებელი სტრუქტურის შექმნა?
	<i>არ არის გათვალისწინებული:</i> სტრატეგიის პროექტის 3.2.1 საგზაო უსაფრთხოების ინსტიტუციური მართვის მიმართულებით არსებული გამოწვევები და ამოცანა 1. საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა ეხმიანება სწორედ ამ პრობლემებს და ახდენს ამ მიმართულებით არსებული გამოწვევების იდენტიფიცირებას.
20.	რეკომენდაცია: "სტრატეგიის სამუშაო დოკუმენტი საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაყრდნობით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, დაინტერესებულ მხარეებთან და დარგის ექსპერტებთან მჭიდრო კონსულტაციის საფუძველზე შემუშავდა"-უბრალოდ საინტერესოა ვინ იყვნენ დარგის ექსპერტები და აქტიური არასამთავრობო ორგანიზაციები ვისთანაც გაიარეთ კონსულტაცია სამუშაო ვერსიის შედგენისას.
	<i>არ არის გათვალისწინებული:</i> სტრატეგიის დოკუმენტზე მუშაობა ჯერ არ დასრულებულა. აღნიშნული სტრატეგიის პროექტი არის სამუშაო დოკუმენტი (პირველადი ვერსია) და მის განხილვაში მონაწილეობას იღებენ მთელი რიგი ექსპერტები და არასამთავრობო ორგანიზაციების წარმომადგენლები (მათ შორის ტრანსპორტისა და გზების ასოციაცია - საჯარო კონსულტაციებში მონაწილეობის გზით) და მათი მოსაზრებების გათვალისწინებით ხდება სტრატეგიის პროექტის გადამუშავება.
21.	რეკომენდაცია: "შემუშავების პროცესს წინ უძღოდა კვლევები და სიტუაციური ანალიზი" - გთხოვთ გამოგვიგზავნოთ შესაბამისი მასალა სადაც იქნება კვლევები და სიტუაციური ანალიზი.
	<i>არ არის გათვალისწინებული:</i> წინასწარი კვლევები, სამუშაო დოკუმენტები უკვე ასახულია სტრატეგიის დოკუმენტში შედეგების სახით. ამასთან, მითითებულია შესაბამისი წყაროებიც (სქოლიოში).
22.	რეკომენდაცია: თქვენ მიერ ჩვენთვის მოცემულ დროში (8 სამუშაო დღე) შეუძლებელია სამწლიანი დოკუმენტის კარგად გააზრება, დამუშავება, ანალიზის გაკეთება, რეკომენდაციებისა თუ შენიშვნების წარმოდგენა. საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის სამუშაო ვერსია მხოლოდ ნაწილობრივ ასახავს წლების განმავლობაში დაგროვილ პრობლემებს და საერთოდ არ არის ნაჩვენები გადაჭრის გზები. ასევე ვხედავთ

	<p>მანიპულირებულ ციფრებს და არარელევანტური წლების შედარებას, რომელიც ხელოვნურად ქმნის კმაყოფილების განცდას და რომელსაც შეუძლებელია ჰქონდეს მეცნიერულ-კვლევითი ღირებულება და ის გათვლილია საჯარო მოხმარებისთვის.</p>
	<p>არ არის გათვალისწინებული: საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის №629 დადგენილებით (პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის დამტკიცების შესახებ) საჯარო კონსულტაციებისთვის განსაზღვრულია არანაკლებ 7 დღიანი ვადა, ხოლო სარეკომენდაციო პერიოდი შეადგენს 2 კვირას. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ დოკუმენტები საჯარო კონსულტაციებისთვის გამოტანილი იყო 2022 წლის 18 მარტიდან 31 მარტის ჩათვლით, ხოლო შემდგომ ეს ვადა გახანგრძლივდა 2022 წლის 3 მარტის ჩათვლით.</p> <p>რაც შეეხება კომენტარის მეორე ნაწილს, სტრატეგიის პროექტის სიტუაციურ ანალიზში დეტალურადაა წარმოდგენილი მსჯელობა საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით არსებული პრობლემებისა და გამოწვევების თაობაზე.</p>
23.	<p>რეკომენდაცია: იმედია, დაორგანიზდება შეხვედრა და მოგვეცემა საშუალება დისკუსიაში მონაწილეობის. აგრეთვე, გთხოვთ გაეცნოთ ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის 2020 წლის კვლევას "საგზაო უსაფრთხოება და საერთაშორისო რეგულაციები", სადაც დასკვნით ნაწილში მოცემულია რეკომენდაციები და ვფიქრობ ამ დოკუმენტისთვისაც გამოსადეგი იქნება.</p>
	<p>ნაწილობრივ გათვალისწინებულია: საჯარო განხილვის ფორმატი აძლევს საშუალებას ნებისმიერ ორგანიზაციას ჩაერთოს დისკუსიაში.</p>
24.	<p>რეკომენდაცია: რკინიგზის როლის ხაზგასმა ქვეთავში მულტიმოდალურ ტრანსპორტის შესახებ (გვ. 29), სასურველი იქნება გამოკვეთილად ვახსენოთ სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების მნიშვნელობის შესახებ, რაც საქალაქთაშორისო მიკროავტობუსების უსაფრთხო ალტერნატივას გააძლიერებს.</p>
	<p>გათვალისწინებულია: სტრატეგიის პროექტში დაემატა შესაბამისი ჩანაწერი სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების მნიშვნელობასთან დაკავშირებით.</p>
25.	<p>რეკომენდაცია: ტექ. ინსპექტირების რეფორმის გაძლიერებაზე უნდა ვიფიქროთ სერიოზულად, ჩავარდნის პირასაა და იქნებ ყველამ ერთად ვიმოქმედოთ.</p>
	<p>ნაწილობრივ გათვალისწინებულია: სტრატეგიის პროექტი ითვალისწინებს ღონისძიებების განხორციელებას პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის შემდგომი დახვეწის მიმართულებით.</p>

მონაწილეთა სია

1	გურამ გურამიშვილი	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე
2	ერეკლე კეჭერაშვილი	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის უფროსის მოადგილე
3	მიხეილ პაატაშვილი	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის სახმელეთო ტრანსპორტის სამმართველოს უფროსი
4	კობა მეტრეველი	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის სახმელეთო ტრანსპორტის სამმართველოს მთავარი სპეციალისტი
5	მარიამ ხუროშვილი	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის კონსულტანტი
6	თამარ შაფათავა	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტრატეგიული განვითარების დეპარტამენტის კონსულტანტი
7	მარიამ ზეგოიძე	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტრატეგიული განვითარების დეპარტამენტის მთავარი სპეციალისტი
8	ნიკოლოზ გვენეტაძე	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის პირველი მოადგილე
9	ხათუნა კალანდაძე	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ „აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრის“ გენერალური დირექტორის მოადგილე

10	თამარ მაღრაძე	შსს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის კვლევისა და რეფორმების სამმართველოს ანალიზისა და კვლევის განყოფილების უფროსი
11	თამარ დვალიძე	შსს საერთაშორისო ურთიერთობების დეპარტამენტის პროექტების მართვის სამმართველოს მთავარი სპეციალისტი
12	გიორგი მორჩილაძე	შსს სტრატეგიული კომუნიკაციების დეპარტამენტის, სტრატეგიული კომუნიკაციების სამმართველოს უფროსი
13	დავით მეგრელიძე	შსს სსიპ მომსახურების სააგენტოს თანამშრომელი
14	თეონა გონაშვილი	შსს იურიდიული დეპარტამენტის დირექტორის მოადგილე
15	ანტონ ხიტალიძე	შსს საპატრულო პოლიციის, თბილისის მთავარი სამმართველოს, საგამოძიებო სამმართველოს უფროსის მოადგილე
16	ლაშა ჩახავა	შსს სსიპ - საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი "112"-ის, ადმინისტრაციის (სამმართველო) უფროსი
17	რომან ქიქოძე	შსს სსიპ - საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი "112"-ის, ვიდეომეთვალყურეობისა და ელექტრონული მონიტორინგის სამმართველოს უფროსი
18	ეკა კაპანაძე	სსიპ - საგანგებო სიტუაციების კოორდინაციისა და გადაუდებელი დახმარების ცენტრის სამედიცინო უზრუნველყოფის და გამოძახებათა მართვის დეპარტამენტის, სამედიცინო უზრუნველყოფისა და დაგეგმარების სამმართველოს უფროსი
19	თამარ ჩაჩავა	სსიპ ლ. საყვარელიძის სახელობის დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრის ქრონიკული დაავადებებისა და ტრავმატიზმის სამმართველოს მთავარი სპეციალისტი
20	გიორგი თაქთაქიძე	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საგზაო უსაფრთხოების სამსახურის შრომითი ხელშეკრულებით დასაქმებული პირი
21	მამუკა პატაშვილი	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საგზაო უსაფრთხოების სამსახურის უფროსი
22	მამუკა მუმლაძე	სსიპ-ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს უფროსის მოადგილე

23	მზევარი გოგილავა	სსიპ - ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს სატრანსპორტო ნაკადების ავტომატიზებული მართვის სამსახურის უფროსი
24	ვასილ მამასახლისი	სსიპ - ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობის სამსახურის უფროსი
25	დემური კვირიკაშვილი	სსიპ - ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოში ხელშეკრულებით დასაქმებული პირი
26	რაფალ ნოვაკი	ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული ტვინინგის პროექტის („საგზაო უსაფრთხოების ერთიანი მონაცემთა ბაზის ჩამოყალიბების და საგზაო უსაფრთხოების მართვის შემდგომი გაუმჯობესების მხარდაჭერა საქართველოში“) რეზიდენტი მრჩეველი
27	ევა ცოფვა	პროექტის ექსპერტი, ევროკავშირის სატრანსპორტო პროექტების (CEUTP) ცენტრის ტრანსპორტის ანალიზისა და პროგრამირების დეპარტამენტის უფროსი
28	ანრჟეი მაწიევსკი	პროექტის ლიდერი ევროკავშირის წევრი ქვეყნიდან
29	ირმა გაბუნია	პროექტის რეზიდენტი მრჩეველის ასისტენტი
30	გელა კვაშილავა	ფონდი "პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის" გამგეობის თავმჯდომარე
31	ირაკლი იზორია	ფონდი "პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის" დირექტორი
32		სს „გრინვეი საქართველო“
33	გიორგი შიოლაშვილი	ა(ა)იპ ტექნოსპექტირების ცენტრების კავშირის „ტექნოსპექტირება უსაფრთხოებისათვის“ აღმასრულებელი დირექტორი
34	ეკა ლალიაშვილი	„საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“ გამგეობის თავმჯდომარე
35	გიორგი ბაბუნაშვილი	CRRC ცენტრი
36	დავით მესხიშვილი	საქართველოს ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის ხელმძღვანელი
37	შალვა ოგბაიძე	საქართველოს საავტომობილო ფედერაციის პრეზიდენტი, ქ.თბილისის მუნიციპალიტეტის VII მოწვევის საკრებულოს სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის თავმჯდომარე