



ეჭვქვეშ აქვთ ჩაყენებული ანგარიშები

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვამტკიცებ“

თავდაცვის, საზოგადოებრივი წესრიგისა და
უსაფრთხოების სფეროს აუდიტის
დეპარტამენტის უფროსი
სოფიო დვალიშვილი

ლ. ქვიშაძე

31 მაისი 2022 წელი

N 17/36

ვგზ.: N1

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს
სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების
(შემდგომი რეაგირება) ეფექტიანობის აუდიტის
ანგარიში

საჩივრი

გამოყენებული ტერმინები და შემოკლებები	4
შემაჯამებელი მიმოხილვა	6
1. შესავალი	14
1.1 აუდიტის მოტივაცია	14
1.2 აუდიტის პრობლემა და მთავარი კითხვა	16
1.3 აუდიტის კრიტერიუმები	16
1.4 აუდიტის მასშტაბი და მეთოდოლოგია	20
1.5 აუდიტის შეზღუდვები	21
2. ზოგადი ინფორმაცია	22
2.1 ძირითადი ობიექტები და მათი ფუნქციები	22
2.2 სტატისტიკური მონაცემები	26
3. აუდიტის მიგნებები	31
3.1 სამართალდარღვევების გამოვლენის პროცესის ნაკლოვანებები	31
3.1.1 სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევების გამოვლენის პროცესის ნაკლოვანებები	31
3.1.2 ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით სამართალდარღვევების გამოვლენის ხარვეზები	35
3.1.3 უკონტაქტო პატრულირების ნაკლოვანებები	37
3.1.4 ტერიტორიული დაფარვისა და უბნის ინსპექტორების სამუშაო გრაფიკის ნაკლოვანებები	40
3.1.5 საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანასთან დაკავშირებული საგზაო უსაფრთხოების პრობლემები	43
3.1.6 ქვეითად მოსიარულეთა მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენის პროცესში არსებული ნაკლოვანებები	44
3.1.7 სამართალდარღვევების გამოვლენისა და გამოძიების მიმართულებით არსებული ნაკლოვანება	46
3.2 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის სანქციების დაკისრების ნაკლოვანებები	49
3.2.1 ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების სისტემატურად მართვისათვის შესაბამისი სანქციების დაკისრების გაუმჯობესების პოტენციალი	49
3.2.2 ვიდეოკამერების მიერ დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების პრობლემა	52
3.2.3 უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ავტომატური ვიდეოჭარიმების დაკისრების პრობლემა	55
3.2.4 სიტყვიერი შენიშვნის გამოყენების პროცესში არსებული ნაკლოვანებები	56
3.3 ჭარიმების ამოღების ღონისძიებების ნაკლოვანებები	57
3.3.1 ვიდეოჭარიმების ჩაბარების ნაკლოვანებები	57
3.4 კანონმდებლობაში არსებული ნაკლოვანებები და შეუსაბამობები	60
3.4.1 ვიდეოჭარიმებზე ქულების კლების სისტემის გაუვრცელებლობის პრობლემა	60
3.4.2 საურავის დარიცხვის არათანმიმდევრული მიდგომა	61
3.4.3 დადგენილებების ჩაუბარებლობის შედეგები	62

გამოყენებული ტერმინები და შემოკლვაები

სამინისტრო/შსს – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო.

მინისტრი – საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრი.

საპატრულო პოლიცია – სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი.

შიდა ქართლის (ქვემო ქართლის, იმერეთის და ა.შ.) საპატრულო პოლიცია – სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის შიდა ქართლის (ქვემო ქართლის, იმერეთის და ა.შ.) მთავარი სამმართველო.

სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტი – სამინისტროს ტერიტორიული ორგანო.

სსიპ - 112 – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი – „112“.

მომსახურების სააგენტო – საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო.

ანალიტიკური დეპარტამენტი – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტი.

ასკ ან კოდექსი – ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი.

სსკ – სისხლის სამართლის კოდექსი.

სსიპ – საჯარო სამართლის იურიდიული პირი.

პატრულირება – პოლიციის ერთი ან რამდენიმე თანამშრომლის განწესი, რომელიც სამსახურებრივ მოვალეობას ასრულებს განსაზღვრულ სამოქმედო ტერიტორიაზე.

წერტილოვანი რადარები – კონკრეტულ ლოკაციებზე განთავსებული სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რომლებიც ავტომატურად, ფოტოსურათით აფიქსირებენ მძღოლის მიერ მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტს და ელექტრონული დოკუმენტბრუნვის სისტემის (Eflow) მეშვეობით უგზავნიან საპატრულო პოლიციას.

ჯვრიანი ვიდეოკამერები – ვიდეოკამერები, რომლებიც აღჭურვილია სახელმწიფო ნომრის ამოცნობის ანალიტიკური პროგრამით და ჩართულია შსს-ს ერთიან ქსელში და ვიდეო-ანალიტიკური პროგრამის გამოყენებით, ოპერატორის გარეშე, ავტომატურ რეჟიმში 5 სხვადასხვა სახის ადმინისტრაციული სამართალდარღვევიდან ერთ-ერთს აფიქსირებენ.

სეფციური რადარები – სიჩქარის კონტროლის სეფციები, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალების სანომრე ნიშნების ამოცნობის ანალიტიკური პროგრამის გამოყენებით ავტომატურად აღრიცხავენ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სეფციაში შესვლის და სეფციიდან



გასვლის ზუსტ დროს და სანომრე ნიშანს. რადარები ითვლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საშუალო სიჩქარეს და იმ შემთხვევაში, თუ იგი აღემატება დადგენილს, აფიქსირებს სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტს და ელექტრონული დოკუმენტბრუნვის სისტემის (Eflow) მეშვეობით უგზავნის საპატრულო პოლიციას.

წინა აუდიტი – სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ 2018 წელს ჩატარებული „საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტი“ (2016-2017 წლების პერიოდი).



შემაჯავებელი მიმოხილვა

საგზაო შემთხვევების სიხშირიდან და უარყოფითი შედეგებიდან გამომდინარე, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოება ეროვნულ პრიორიტეტად არის აღიარებული, რაც დეკლარირებულია „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიაში“.

საგზაო უსაფრთხოების გამოწვევებიდან გამომდინარე, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა 2018 წელს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ გატარებული ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტი ჩაატარა. აუდიტის შედეგად გაიცა მნიშვნელოვანი რეკომენდაციები, რომელთა შესრულების მდგომარეობის შესწავლა კვლავ აქტუალურია, ვინაიდან საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების რაოდენობა და მისი შედეგები საქართველოში კვლავ მნიშვნელოვნად მაღალია.

წინა აუდიტის შედეგად მთავარ პრობლემად გამოვლინდა მზარდ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე შსს-ს მხრიდან სამართლებრივ რეაგირებაში არსებული ხარვეზები და ნაკლოვანებები. ამასთანავე, გამოუვლენელი რჩებოდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევათა მნიშვნელოვანი ნაწილი; დაბალი იყო სამართალდამრღვევებისთვის დაკისრებული ჯარიმების ამოღების მაჩვენებელი.

შემდგომი რეაგირების აუდიტის მიზანი იყო შეფასებინა, რამდენად გაუმჯობესდა მდგომარეობა 2018 წლის შემდეგ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართულებით. აუდიტის მიერ შეფასებულ იქნა წინა აუდიტის ფარგლებში გაცემული რეკომენდაციების შესრულების მდგომარეობა იმ ცვლილებების გათვალისწინებით, რომელიც განხორციელდა შსს-ს სისტემაში.

სამართალდამრღვევების გამოვლენის პროცესის ნაკლოვანებები

- წინა აუდიტის შემდგომ, მნიშვნელოვნადაა გაზრდილი სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენა. 2018 წელთან შედარებით, 2020 წელს, სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევის რაოდენობა თითქმის გაორმაგდა და 873,144 შემთხვევა შეადგინა. აღნიშნული გარემოება ტექნიკური საშუალებების, კერძოდ, ვიდეოკამერებისა და რადარების რაოდენობის ზრდასთან არის დაკავშირებული. მიუხედავად ამისა, სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად გამოწვეული ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა კვლავ მაღალია. არასაკმარისია, სიჩქარის გადაჭარბების პრევენციის თვალსაზრისით გაწეული საქმიანობა, რის გამოც საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კუთხით მნიშვნელოვანი პროგრესი ვერ მიიღწევა. კერძოდ, აუდიტის სამსახურის მიერ წინა აუდიტის შედეგად გაცემული რეკომენდაცია – პოლიციის არასტაციონარული, პორტატული სიჩქარის მზომი რადარებით აღჭურვისა და რადარების ინტენსიური გამოყენების შესახებ სრულყოფილად არ შესრულებულა.
- სიჩქარის კონტროლის ავტომატური სისტემა დარღვევად ვერ აღიქვამს და შესაბამისად არ აფიქსირებს სატვირთო ავტომობილების, ავტობუსების და სხვა დიდგაბარიტიანი ავტომობილების მიერ, მათთვის დადგენილი სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბებას, რასაც ხშირად თან ახლავს ლეტალური შედეგით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევები. აქედან გამომდინარე, სექციური რადარების შესაბამისი მოთხოვნების მიხედვით დაპროგრამებამდე, ეფექტიანი იქნება სიჩქარის მზომი, პორტატული რადარების ინტენსიური გამოყენება.



- სსიპ – 112 საკუთარი ძალებით ახორციელებს დაზიანებული ვიდეოკამერების აღდგენით სამუშაოებს, თუმცა უწყებას არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში დეტექციის პროგრამული უზრუნველყოფა, რის გამოც ასეთი ფაქტის აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ მანუალური შემოწმებით, რაც კამერების სიმრავლის გამო სისტემატურად ვერ ხორციელდება.
ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, არსებობს რისკი, რომ დროის გარკვეულ მონაკვეთში ვერ იქნეს აღმოჩენილი კონკრეტული ვიდეოკამერების მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტი და შესაბამისად, მისი ხელმეორედ ექსპლუატაციაში გაშვების პერიოდი გახანგრძლივდეს. აუდიტის მიმდინარეობისას, საშუალოდ, სიჩქარის კონტროლის სექციების 17.3% არ ფუნქციონირებდა, თუმცა მონაცემები იმის შესახებ, თუ რომელი სისტემა რა პერიოდში გაითიშა და რა ხნის მანძილზე იყო უმოქმედო, ვერ წარმოგვიდგინეს (იხ. ქვეთავი 1.5 – აუდიტის შეზღუდვები). აღნიშნული გარემოება, თავის მხრივ, უარყოფით გავლენას ახდენს სამართალდარღვევების გამოვლენის ეფექტიანობაზე.
- უკონტაქტო პატრულირების არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ ასრულებს გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარებაში, რადგან პატრულირება ძირითადად ორიენტირებულია ამკრძალავი ნიშნების – „გაჩერება აკრძალულია“ და „დგომა აკრძალულია“ მოთხოვნების დაუცველობაზე. შეზღუდულია საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები, სამუშაო დრო. ამასთანავე, ეკიპაჟს არ გააჩნია სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, ხოლო არსებული ტექნიკური ბაზა ვერ უზრუნველყოფს, უტყუარად დაფიქსირდეს სამართალდარღვევები ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში.
- სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების სამოქმედო ტერიტორია, იშვიათი გამონაკლისის გარდა, არ კონტროლდება ვიდეოკამერების მეშვეობით, ხოლო სიჩქარის მზომი არასტაციონარული რადარები უბნის ინსპექტორებს არ გააჩნიათ, რის გამოც ქვეყნის ტერიტორიის თითქმის ნახევარზე, არ ხორციელდება სიჩქარის გადაჭარბების კონტროლი.
- უბნის ინსპექტორების გართულებული სამუშაო რეჟიმი, სამოქმედო ტერიტორიის მასშტაბი, კადრების სიმცირე და ფუნქციური დატვირთვა, მკვეთრად ამცირებს მათი საქმიანობის ეფექტიანობას საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების თვალსაზრისით. მაგალითად, შიდა ქართლის სამხარეო პოლიციის უბნის ინსპექტორების მიერ, 2018-2020 წლებში საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად გამოწერილი ჯარიმების რაოდენობა შეადგენს 7096 ერთეულს, რაც შსს-ს მიერ შიდა ქართლში ჯამურად გამოწერილი ჯარიმების მხოლოდ 1.2%-ია. აქედან გამომდინარე, სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიებზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები უფრო მეტად სრულდება მძიმე შედეგებით, ვიდრე საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირებული შემთხვევები.
- არსებული მდგომარეობით არ არის შესრულებული „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის კომისიის შეთანხმების (AETR) მოთხოვნები, რომელსაც ქვეყანა 2011 წელს შეუერთდა. შსს-ს მიერ არ ხორციელდება გზებზე საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების კონტროლი, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის საფრთხეებს საგზაო მოძრაობის მონაწილეებისათვის. აღნიშნულ ღონისძიებებზე პასუხისმგებელ უწყებად შსს-სთან ერთად განსაზღვრული იყო ეკონომიკის სამინისტროს სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, რომელმაც ვერ უზრუნველყო ტაქოგრაფის წამკითხველების და პროგრამული უზრუნველყოფის შესყიდვა.
- ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზი ხშირად ხდებოდნენ ქვეითად მოსიარულეები, მათი დაჯარიმების მაჩვენებელი არასაკმარისია (2020 წელს მხოლოდ 15,521 ქვეითად მოსიარულეა



დაჯარიმებული), ხოლო ქვეითი პატრულის საქმიანობა აღნიშნული მიმართულებით ნაკლებ პროდუქტიულია და ვერ უზრუნველყოფს სამართალდარღვევათა ადეკვატურ გამოვლენას.

- 2019-2021 წლებში რეგისტრირებული 7686 ავტოსაგზაო შემთხვევიდან, გამოძიების კონკრეტული შედეგი დადგა მხოლოდ 1137 შემთხვევაში (15%), რაც ამცირებს შსს-ს მიერ საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით განეული საქმიანობის ეფექტიანობას. პრობლემის მოსაგვარებლად მნიშვნელოვანია აქცენტის გაკეთება ტექნიკური საშუალებების უფრო ინტენსიურად გამოყენებაზე. წინა აუდიტის დროს გაცემული რეკომენდაცია სამგზავრო ტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის განხილვის შესახებ - არ შესრულებულა. შესაბამისად, ეფექტიანი ღონისძიებები, რათა გაზრდილიყო ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგიანი გამოძიების რაოდენობა, არ არის გატარებული.

ჩაკომენდაციები

1. შინაგან საქმეთა სამინისტროს და საპატრულო პოლიციის დაკავშირება:

სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების მაქსიმალურად გამოვლენის მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა:

- განსაკუთრებული ყურადღება გაამახვილოს ავტობუსებისა და დიდგაბარიტიანი ავტომობილების მძღოლების მიერ სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენის საკითხზე, რისთვისაც მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს, როგორც ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემა, ასევე პორტატული სიჩქარის მზომი რადარები და უკონტაქტო პატრულირების შესაძლებლობები;
- განიხილოს პორტატული სიჩქარის მზომი რადარების გამოყენების საკითხი შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის იმ გზებზე, რომლებიც კონტროლდება სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების მიერ, ინტენსიური მოძრაობით გამოირჩევა და არ კონტროლდება ვიდეოსამეთვალყურეო კამერებითა და რადარებით.

2. შინაგან საქმეთა სამინისტროს და სსიპ - 112-ს:

ვიდეოკონტროლის უწყვეტ რეჟიმში განხორციელებისა და სისტემის ეფექტიანობის ამაღლების უზრუნველსაყოფად, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ და სსიპ - 112-მა განიხილონ ვიდეოკამერების მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში დეტექციის პროგრამული უზრუნველყოფით, სსიპ-ის აღჭურვის საკითხი.

3. საპატრულო პოლიციის დაკავშირება:

უკონტაქტო პატრულირების მეთოდის უპირატესობების ეფექტიანად გამოყენების მიზნით, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა განიხილოს საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის, მოქმედების ზონების, ტექნიკური ბაზისა და სამუშაო დროის მორგების საკითხი არსებულ გამოწვევებთან.



4. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით არგუმენტირებული პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვა-განხორციელებისათვის, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ უზრუნველყოს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სრულყოფილი საინფორმაციო ბაზის ფორმირება და შესაბამისი ანალიზის სისტემატური განხორციელება;
- სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიებზე საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და პრევენციული ღონისძიებების გაძლიერების მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ განახორციელოს შესაბამისი კადრების გადამზადება, მათი საჭირო ტექნიკური აღჭურვილობით უზრუნველყოფა. შესაბამისობაში მოიყვანოს სამუშაო რეჟიმი ადამიანურ შესაძლებლობებთან, დანერგოს შესაბამისი ანალიტიკური საქმიანობა და სხვა რელევანტური ღონისძიებები.

5. შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ გაააქტიუროს საქმიანობა საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანისას მძღოლების მიერ საგზაო მოძრაობის არსებული წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების უზრუნველსაყოფად.

6. საკაზნაო პოლიციის დეპარტამენტს:

საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე კონტროლის გაძლიერებისა და ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენციის მიზნით, განსაკუთრებული რისკის ზონებში გააქტიურდეს საქმიანობა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით.

7. შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზების დადგენისა და გამოძიების გამარტივების მიზნით, სამინისტრომ უზრუნველყოს შესაბამისი უწყებებთან სახელმწიფოს მიერ რეგულირებულ სამგზავრო ავტოტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის საკითხის ინიცირება.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის სანქციების დაკისრების ნაკადუანობა

- ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის ზოგიერთი მუხლი, ვერ უზრუნველყოფს სისტემატურად დამრღვევებისათვის ადეკვატური სახდელის დაკისრებას. ასეთია მაგალითად, კოდექსის 116-ე და 121-ე მუხლები, რომლებიც ადგენენ სახდელის ოდენობას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისას ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება.



2021 წელს საქართველოს პარლამენტმა შსს-ს აქტიური ჩართულობით, შეიტანა ცვლილებები საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 116-ე მუხლში და გაამკაცრა შესაბამისი სახდელები, თუმცა სრულყოფილად არ შესრულებულა აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემული რეკომენდაცია. კერძოდ, 2021 წელს შეტანილი ცვლილებით, ჯარიმების ოდენობა და მართვის უფლების ჩამორთმევის ან ადმინისტრაციული პატიმრობის ვადები გაიზარდა, თუმცა აღნიშნული მუხლების სისტემატურად დამრღვევების მიმართ, სისხლის სამართლებრივი პასუხისმგებლობის დაკისრებასთან დაკავშირებით ცვლილებები არ განხორციელებულა. შესაბამისად, მოქმედი კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს სისხლის სამართლებრივ პასუხისმგებლობას იმ მძღოლების მიმართ, რომლებიც ზემოაღნიშნული დარღვევების გამო მართვის უფლების შეჩერების, დიდი ოდენობით გადაუხდელი ჯარიმების, თუ უკვე გამოყენებული ადმინისტრაციული პატიმრობის პირობებში, სისტემატურად მართავენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში. აღნიშნული ვერ უზრუნველყოფს მოქმედი ადმინისტრაციული სასჯელების ეფექტიანობას.

- სისტემატური ხასიათი აქვს შეჩერებული მართვის უფლების აღდგენას ჯარიმის გადახდის სანაცვლოდ, რაც ასევე ამცირებს მოქმედი ადმინისტრაციული სახდელების ეფექტიანობას.
- არ არსებობს დადგენილი წერილობითი კრიტერიუმი იმის შესახებ, თუ რა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე არ უნდა დაინეროს ჯარიმა, რა სახის ინფორმაცია და სად უნდა გაიგზავნოს სამართალდამცავი (არა ოპერატიული) სტრუქტურების, სამთავრობო, დიპლომატიური და სხვა სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო წესების დარღვევის შემთხვევაში. აღნიშნული, თავის მხრივ, წარმოშობს სასჯელისგან თავის არიდების რისკებს.
- აუდიტის პერიოდში არ ხორციელდებოდა ვიდეოჯარიმების გამოწერა და სანქციების შეფარდება ქართული არასტანდარტული ნომრებით მოძრავ და უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე. გამოვლენილი სამართალდარღვევების რეაგირების გარეშე დატოვება გავლენას ახდენს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების რაოდენობაზე და იწვევს ავტოსაგზაო შემთხვევებს.
- საპატრულო პოლიციის თანამშრომელთა მიერ ზოგიერთ შემთხვევაში არასრულად ხდება სიტყვიერი შენიშვნის გამოყენების კანონმდებლობით გათვალისწინებული პირობების დაცვა. აღნიშნული უარყოფით გავლენას ახდენს ჯარიმების გამოყენების ეფექტიანობაზე.

ჩაკომენდაცია

8. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს და საპატრულო პოლიციის დაკანონება:

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შესაბამისი სანქციების დაკისრების უზრუნველსაყოფად, განიხილოს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილებების მიზანშეწონილობა, რომელიც შეეხება სისტემატურად დამრღვევებისთვის სასჯელის გამკაცრებას და განსაკუთრებულ შემთხვევებში სისხლისსამართლებრივ პასუხისმგებლობას. მაგალითად, სიჩქარის სისტემატური გადაჭარბება, ავტოსატრანსპორტო საშუალების სისტემატური მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება.



9. შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებისადმი რეაგირების თვალსაზრისით სწორი და ერთგვაროვანი მიდგომის დანერგვის მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ შეიმუშაოს შესაბამისი კრიტერიუმები და დაამტკიცოს დეტალური ინსტრუქცია ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი დარღვევების ფაქტების განხილვისა და დაჯარიმების წესის შესახებ.

10. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს და სსიპ – 112-ს:

გამოვლენილ სამართალდარღვევებზე შესაბამისი ჯარიმების დაკისრების მიზნით, არასტანდარტული ნომრებით მოძრავ და უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენისას, უზრუნველყონ დამრღვევის იდენტიფიცირება, შესაბამისი სანქციის დაკისრება და მისი აღსრულებისათვის საჭირო ქმედითი ღონისძიებების გატარება.

ჯარიმების ავტომატური ღონისძიების ნაკლოვანებები

პრობლემური ვიდეოჯარიმების ჩაბარების მიზნით, ქმედითი ღონისძიებები არ ხორციელდება. კერძოდ:

- არ გატარებულა ღონისძიებები ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული არასრული ბაზის განსაახლებლად, ჯარიმასთან დაკავშირებული ინფორმაციის sms შეტყობინებებით გაგზავნის უზრუნველსაყოფად;
- არ ხდება სამინისტროს სხვა სტრუქტურული ერთეულების თანამშრომლების ჩართვა პრობლემური ჯარიმების ჩაბარების მიზნით;
- არ ხორციელდება საფოსტო მომსახურების გამწვევ კომპანიებთან გაფორმებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი. სამინისტროს სტრუქტურული ერთეულები არ აკონტროლებენ, ნამდვილად ეგზავნება თუ არა sms შეტყობინება იმ პირებს, რომლებსაც უგროვდებათ გადაუხდელი ვიდეოჯარიმები, რაც დიდი ალბათობით იწვევს იმ გარემოებას, რომ ზოგჯერ ბაზაში ჩაბარებულის სტატუსით დაფიქსირებული ჯარიმის შესახებ არ იცის დამრღვევმა და მას დაეკისრება სანქციები. აღნიშნული, თავის მხრივ, არ გამომდინარეობს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიზნებიდან.

რეკომენდაცია

11. შინაგან საქმეთა სამინისტროს და საპატრულო პოლიციის დაჯანსაღება:

საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების პროცესის ეფექტიანობის უზრუნველსაყოფად, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა:



- განახორციელოს ერთჯერადი, სრულმასშტაბიანი კამპანია, რათა მოწესრიგდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული ბაზა და უზრუნველყოფილი იქნეს ბაზების სისტემატური განახლების პროცესი;
- უზრუნველყოს საფოსტო მომსახურების გამწევ კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და განეული მომსახურების ინსპექტირება;
- განიხილოს უბნის ინსპექტორების შესაძლებლობების გამოყენების საკითხი პრობლემური (ჩაუბარებელი) ვიდეოჭარიმების ადრესატისათვის ჩაბარებასთან დაკავშირებით.

კანონმდებლობაში არსებული ნაკლოვანებები და შეუსაბამობები

- ვიდეოჭარიმებზე ქულების კლების სისტემა არ ვრცელდება და ვინაიდან სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევები ძირითადად ვიდეოკამერებით გამოვლინდება, პრაქტიკულად აღნიშნული სახის დარღვევაზე მძღოლებს ქულები არ აკლდებათ, რაც ამცირებს ვიდეოჭარიმების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულებზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას. ამასთანავე, სიჩქარის დადგენილი ლიმიტის გადაჭარბებისათვის ადმინისტრაციული სახდელის ზომა ჯარიმების გარკვეული კატეგორიის მძღოლებისათვის ვერ ასრულებს შემაკავებელ ფუნქციას, რაც ასევე ამცირებს ვიდეოჭარიმების ეფექტიანობას.
- ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-8 და მე-2 ნაწილების მოთხოვნათა დარღვევის გამო („გაჩერება აკრძალულია“, „დგომა აკრძალულია“) დაკისრებული ჯარიმების გადაუხდელობის შემთხვევაში, კოდექსი განსხვავებულ საურავს ითვალისწინებს იმის მიხედვით, რომელი უწყების – შსს-ს თუ მუნიციპალიტეტის მიერ არის ჯარიმა დაკისრებული, რაც არათანაბარ პირობებში აყენებს სხვადასხვა დამრღვევს და სამართლებრივად არამიზანშეწონილი საკითხია.
- მოქმედი კანონმდებლობით, ჯარიმა შეიძლება გასაჩივრდეს, ხოლო დადგენილ ვადაში საჩივრის შეტანა მის განხილვამდე შეაჩერებს ადმინისტრაციულ სახდელს. საჩივრის განმხილველი ორგანო ხშირად უცვლელად ტოვებს დადგენილებას ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ, თუმცა კვლავ დღის წესრიგში დგება აღნიშნული დადგენილების ჩაბარების საკითხი, რადგან მისი აღსრულება უნდა მოხდეს დამრღვევისთვის მისი გაცნობის (ჩაბარების) შემდეგ. შსს-ში იზრდება ჩაუბარებელი დადგენილებების რაოდენობა, რადგან საჩივრების შემტანთა ნაწილი თავს არიდებს დადგენილების ჩაბარებას და, შესაბამისად, არ იხდის დაკისრებულ სახდელს. აღნიშნული ამცირებს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შსს-ს მიერ გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობას. აღნიშნული პრობლემის გამოსასწორებლად შსს-ს მიერ მომზადებულია საკანონმდებლო ცვლილების პროექტი.

ჩაკომენდაციები

12. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საკანონმდებლო პოლიციის დაჰანტავენს:

საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, განხილულ იქნეს ვიდეოჭარიმებზე ქულათა კლების სისტემის გავრცელების შესაძლებლობა.



13. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

ერთი და იმავე სახის დარღვევაზე ასკ-ით გათვალისწინებული სახდელების გათანაბრების მიზნით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ განიხილოს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილება, რომელიც შეეხება ასკ-ს 125-ე მუხლის მე-8 და მე-12 ნაწილების მოთხოვნათა დარღვევის გამო დაკისრებული ჯარიმების გადაუხდელობის შემთხვევაში ერთნაირი საურავის დადგენას, მიუხედავად იმისა, თუ რომელი უწყების (შსს თუ მუნიციპალიტეტი) მიერ იქნება ჯარიმა დაკისრებული.

14. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შსს-ს მიერ გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის ამაღლების მიზნით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ განიხილოს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილების მიზანშეწონილობა, ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ გამოტანილი დადგენილების გასაჩივრების შედეგის გარკვეულ ვადაში ჩაუბარებლობის შემთხვევაში, მისი გამოქვეყნებით ძალაში შესვლის შესახებ.



1. შესავალი

1.1 აუდიტის მოტივაცია

საგზაო შემთხვევების სიხშირიდან და უარყოფითი შედეგებიდან გამომდინარე, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოება ეროვნულ პრიორიტეტად არის აღიარებული, რაც დეკლარირებულია „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიით.“¹

საგზაო უსაფრთხოების გამოწვევების საპასუხოდ, ყოველწლიურად მნიშვნელოვანი რესურსი მიემართება სახელმწიფო და ადგილობრივი ბიუჯეტებიდან. ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობის შესამცირებლად, ხორციელდება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პროგრამები, მიმდინარეობს საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლება-მოდერნიზაცია, საქალაქთაშორისო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საგზაო მონაკვეთების მშენებლობები და სხვ.

საგზაო უსაფრთხოების დონის ამაღლება შსს-ს საქმიანობის ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა, შესაბამისად, სხვადასხვა რეფორმები განხორციელდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების თვალსაზრისით. მაგალითად, ქვეითად მოსიარულეთა, მგზავრებისა და მძღოლების უსაფრთხოების დონის ამაღლების და ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობის შემცირების მიზნით, სისტემატურად ხორციელდება გარკვეული აქტივობები. ამასთანავე, მნიშვნელოვნად იზრდება ტექნოლოგიების ხვედრითი წილი საგზაო მოძრაობის კონტროლისა და ადმინისტრირების პროცესში, რაც ბოლო წლების „სახელმწიფო ბიუჯეტის შესახებ“ საქართველოს კანონებით, პრიორიტეტებად არის აღიარებული.

აუდიტის სამსახურის მიერ საგზაო უსაფრთხოების საკითხთან დაკავშირებით 2018 წელს განხორციელებული აუდიტის შედეგად გაცემული რეკომენდაციების შესრულების მდგომარეობის შესწავლა, არსებული გამოწვევებიდან გამომდინარე, კვლავ აქტუალურია.

წინა აუდიტის დროს, 2018 წელს, მიმდინარეობდა ახალი პროექტი - „უსაფრთხო ქალაქი, უსაფრთხო რეგიონი, უსაფრთხო ქვეყანა“.² აღნიშნული პროექტი ითვალისწინებდა ანალიტიკური პროგრამით აღჭურვილი 1000 - ე.წ. „ჭკვიანი ვიდეოკამერისა“ და 500 - ე.წ. „სექციური რადარის“ მონტაჟს საქართველოს მასშტაბით. აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ პროექტს არ ჰქონდა კონკრეტული სამოქმედო გეგმა, აქტივობების განხორციელების ვადები და მის განსახორციელებლად არ იყო გამოყოფილი დამატებითი ასიგნებები, ამიტომ პროცესი მნიშვნელოვანი შეფერხებებით მიმდინარეობდა. აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემულ იქნა შესაბამისი რეკომენდაციები, რათა განსაკუთრებული ძალისხმევა მიმართულიყო ვიდეომეთვალყურეობის ერთიანი ქსელის შექმნის პროცესზე, რაც გარკვეულწილად განხორციელდა.

2019 წელს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ დაიწყო ახალი სოციალური კამპანია - „მეტი სიცოცხლისთვის“, რომლის მთავარი მიზანი იყო პრობლემის მნიშვნელობის საზოგადოებამდე მითანა და მოქალაქეების ინდივიდუალური პასუხისმგებლობის ამაღლება. პროექტი მოიცავდა როგორც საკანონმდებლო ცვლილებებს, ისე ცნობიერების ამაღლებაზე

1 საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის N1389 დადგენილებით დამტკიცებული „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია“.

2 დამტკიცებულია საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 1 მაისის N233 ბრძანებით.



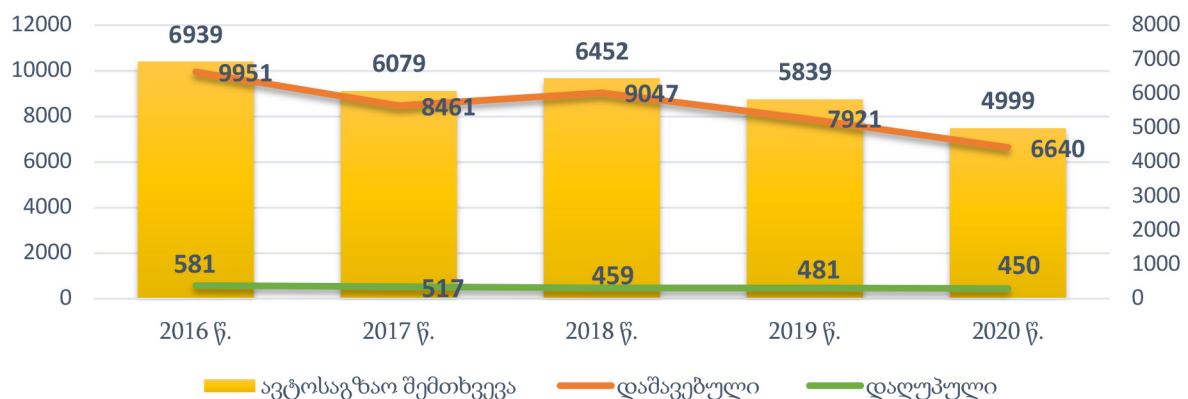
მიმართულ ღონისძიებებს.³ აღნიშნული კამპანია ითვალისწინებდა მართვის მოწმობის გაცემასთან დაკავშირებული პრაქტიკული გამოცდის რეალურ პირობებში გატანის საკითხს და მძიმე სამართალდარღვევებზე (სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, შემთხვევის ადგილის მიტოვება, სიჩქარის გადაჭარბება და ა.შ.) სანქციების გამკაცრების მიზნით საკანონმდებლო ცვლილებების ინიცირებას.

ზემოაღნიშნული აქტივობები გარკვეული შედეგებით განხორციელდა. კერძოდ, მძიმე სამართალდარღვევებზე სანქციები 2020 წელს გამკაცრდა, ხოლო მართვის მოწმობის გაცემასთან დაკავშირებული, პრაქტიკული გამოცდის რეალურ პირობებში ჩატარება - 2022 წლიდან ამოქმედდა.

მიუხედავად განხორციელებული რეფორმებისა, მდგომარეობის რადიკალურად გამოსწორება ვერ ხერხდება და საქართველოში ავტოსაგზაო შემთხვევების სტატისტიკა კვლავ არასახარბიელოა, რაც ძირითადად საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა მხრიდან არსებული წესების დარღვევას უკავშირდება. ყოველწლიურად, მხოლოდ ისეთ მძიმე ავტოსაგზაო შემთხვევათა რაოდენობა, რომლებზეც სისხლის სამართლის კოდექსით⁴ არის გათვალისწინებული პასუხისმგებლობა, საშუალოდ, 5000-ს შეადგენს, რომელთა შედეგად დაშავებულთა რაოდენობა 7-9 ათასი ადამიანის ფარგლებში მერყეობს. აღსანიშნავია, რომ 2020-2021 წლებში ხშირი იყო პანდემიასთან დაკავშირებული გადაადგილების შეზღუდვები, რაც გარკვეულწილად შემთხვევათა კლების მიზეზია.

ავტოსაგზაო შემთხვევების დინამიკა და შედეგები წარმოდგენილია დიაგრამის სახით.

დიაგრამა N1. ავტოსაგზაო შემთხვევების დინამიკა და შედეგები



გარდა აღნიშნულისა, ყოველწლიურად გაცილებით დიდი ოდენობით (31-38 ათასის ფარგლებში) ფიქსირდება შედარებით მსუბუქი შედეგებით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევები, რომლებზეც პასუხისმგებლობა გათვალისწინებულია საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით. ასეთი კატეგორიის შემთხვევათა რაოდენობა, 2016 წლიდან 2020 წლამდე, 33,736 ერთეულიდან 38,134 ერთეულამდე, 13%-ით გაიზარდა, ხოლო 2020 წელს – 31,581-მდე შემცირდა, რაც, ძირითადად, პანდემიასთან დაკავშირებულ შეზღუდვებს უკავშირდება.

3 ამოტრიალებული ავტომობილების კონსტრუქციების დამონტაჟება, ვიდეორგოლების დამზადება და რეიტინგულ არხებზე განთავსება და სხვ.

4 276-ე მუხლი - „ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა“.

ზემოაღნიშნული გარემოებებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვნად ჩაითვალა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე შსს-ს სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის შესწავლა. შემდგომი რეაგირების აუდიტით შესწავლილ იქნა წინა აუდიტის შედეგად გაცემული რეკომენდაციების შესრულების მდგომარეობა, ასევე აუდიტის შემდგომ განხორციელებული რეფორმებისა და აქტივობების პროდუქტიულობისა და ეფექტიანობის საკითხები.

1.2 აუდიტის პრობლემა და მთავარი კითხვა

წინა აუდიტის შედეგად მთავარ პრობლემად გამოვლინდა მზარდ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე შსს-ს მხრიდან სამართლებრივ რეაგირებასთან დაკავშირებით არსებული ხარვეზები და ნაკლოვანებები. კერძოდ, გამოუვლენელი და, შესაბამისად, დაუსჯელი რჩებოდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევათა მნიშვნელოვანი ნაწილი. დაბალი იყო სამართალდამრღვევებისთვის დაკისრებული ჯარიმების ამოღების მაჩვენებელი.

ახალი აუდიტის მიზანი იყო შეფასებინა, რამდენად გაუმჯობესდა მდგომარეობა 2018 წლის შემდეგ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიმართულებით. აღნიშნულ პროცესში შეფასებულ იქნა წინა აუდიტის ფარგლებში გაცემული რეკომენდაციების შესრულების მდგომარეობა იმ ცვლილებების გათვალისწინებით, რომელიც განხორციელდა შსს-ს სისტემაში.

აღნიშნული მიზნის მისაღწევად აუდიტმა უპასუხა შემდეგ კითხვებს:

რამდენად ეფექტურია საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებები?

მთავარ კითხვაზე პასუხის გასაცემად, აუდიტმა უპასუხა შემდეგ ქვეკითხვებს:

- რამდენად უზრუნველყოფილია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების ადეკვატური/საკმარისი გამოვლენა და შესაბამისი სანქციების დაკისრება?
- რამდენად პროდუქტიულია ადმინისტრაციული ჯარიმების ამოღების არსებული სისტემა?

1.3 აუდიტის კონსტატაცია

აუდიტის მიმდინარეობისას, შეფასების კრიტერიუმებად გამოყენებულ იქნა ის საკანონმდებლო აქტები, რომლებიც არეგულირებს საგზაო უსაფრთხოების და პოლიციის საქმიანობის სფეროს, აგრეთვე მოწინავე საერთაშორისო გამოცდილება.

მარეგულირებელი საკანონმდებლო აქტები:

- საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი;
- საქართველოს კანონი „პოლიციის შესახებ“;
- საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“;
- საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის N1389 განკარგულებით დამტკიცებული „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია“ და შესაბამისი სამოქმედო გეგმები;



- 2014 წლის 27 ივნისის N200/42 შეთანხმება ასოცირების შესახებ, ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის 25 აპრილის N53 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დებულება“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2018 წლის 13 სექტემბრის N1/433 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მოსამსახურეთა ფუნქცია-მოვალეობების განმსაზღვრელი სამსახურებრივი ინსტრუქციის დამტკიცების შესახებ“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2014 წლის 3 ივნისის N412 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მთავარი სამმართველოების და მათში შემავალი დანაყოფების სამოქმედო ტერიტორიების განსაზღვრის შესახებ“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2014 წლის 15 აგვისტოს N625 ბრძანება „ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის საქმეებთან დაკავშირებით სამინისტროს უფლებამოსილი პირების მიერ შესადგენი დოკუმენტების ფორმების დამტკიცებისა და შევსება-წარმოების წესის განსაზღვრის შესახებ“.
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2005 წლის 15 დეკემბრის N1310 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის სამსახურის მიერ პატრულირების განხორციელების წესების შესახებ“ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 1 მაისის N233 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს პროექტის – „უსაფრთხო ქალაქი, უსაფრთხო რეგიონი, უსაფრთხო ქვეყანა“ დამტკიცების შესახებ“;
- საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N407 დადგენილებით დამტკიცებული „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების ტექნიკური რეგლამენტი“;
- საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 1 მარტის N209 განკარგულებით დამტკიცებული „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) საქართველოში იმპლემენტაციის სამოქმედო გეგმა“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2013 წლის 31 დეკემბრის N995 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროში სამსახურის გავლის წესის დამტკიცების შესახებ“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2019 წლის 13 დეკემბრის N102 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს გამომძიებლების, დეტექტივ-გამომძიებლების, დეტექტივის თანამშენ-გამომძიებლების, დეტექტივების, უბნის ინსპექტორების, მართლწესრიგის ოფიცრებისა და ანალიტიკოსების საქმიანობის წესის დამტკიცების შესახებ“;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2020 წლის 9 ივლისის N1/271 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სისტემაში ზოგიერთი სტატისტიკური მონაცემის წარმოების წესი“.



საერთაშორისო ორგანიზაციების ჩაქოვნება და მეთოდოლოგია:

საგზაო უსაფრთხოების კრიტერიუმებს განსაზღვრავენ ისეთი მნიშვნელოვანი საერთაშორისო ორგანიზაციები და შეთანხმებები, როგორებიცაა:

- ევროპის სატრანსპორტო უსაფრთხოების საბჭო (ETSC);
- მსოფლიო ბანკი (World Bank);
- ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაცია (WHO);
- ეკონომიკური თანამშრომლობის და განვითარების ორგანიზაცია (OECD);
- გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია (UN);
- გლობალური საგზაო უსაფრთხოებისათვის თანამშრომლობა (GRSP);
- ვალეტას დეკლარაცია საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების შესახებ (MALTA EU 2017);
- საერთაშორისო პარტნიორობა გზებზე მსხვერპლთა შესახებ (IRVP);
- საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი (ITF);
- ევროპული საგზაო პოლიციის ქსელი (ROADPOL);
- ევროპის შეთანხმება საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ (AETR) – (ხელმოწერილია 1970 წლის 1 ივლისს, ქალაქ ჟენევაში);
- ევროპის შეთანხმება „სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ“ (ADR) და ა.შ.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია სხვადასხვა ქვეყანაში მოქმედი უსაფრთხო სისტემური მიდგომის პრინციპის, საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიისა და საუკეთესო პრაქტიკის გათვალისწინება.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პრობლემა გლობალური ჯანმრთელობისა და განვითარების დღის წესრიგში იქნა შეტანილი და სხვადასხვა დონის ფორუმებზე მიმდინარეობს მსოფლიოში დაგროვილი გამოცდილების ურთიერთგაზიარება, რაც მიზნად ისახავს საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით არსებული გამოწვევების გათვალისწინებით, ახალი პრიორიტეტული მიმართულებებისა და მიდგომების განსაზღვრას, მაგალითად:

- 2019 წელს ევროკავშირის წევრმა 12 ქვეყანამ დაიწყო ევროკავშირის საგზაო უსაფრთხოების სამწლიანი პროექტი,⁵ რომელსაც მართავს ტრანსპორტის უსაფრთხოების ევროპული საბჭო (ETSC) და რომელიც მიზნად ისახავს ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს შორის საუკეთესო პრაქტიკების გაცვლას საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესებისთვის. პროექტის ფარგლებში, ტრანსპორტის სფეროში დასაქმებული ექსპერტები სხვადასხვა ქვეყნიდან ერთად შეიმუშავენ რეკომენდაციებს სიჩქარის შემცირების, უსაფრთხო ინფრასტრუქტურის მშენებლობის, კანონის აღსრულების გაუმჯობესების, მონაცემთა შეგროვების, ფეხით მოსიარულეთა და ველოსიპედისტთა უსაფრთხოების და სხვა პრობლემური მიმართულებებით;
- 2019 წლის 19 ივნისს, ბრიუსელში (ბელგია) მიღებულ იქნა კომისიის პერსონალის სამუშაო დოკუმენტი – „2021-2030 ევროკავშირის საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკის ჩარჩო - შემდეგი ნაბიჯები – Vision Zero“, სადაც აღინიშნა, რომ ევროკავშირში ავტოკატასტროფისგან

5 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety_en



მიყენებული წლიური ზარალი ახლებურად შეფასდა და, დაახლოებით, 280 მილიარდი ევრო შეადგინა, რაც ევროკავშირის მშპ-ის, დაახლოებით, 2%-ს უტოლდება;

- 2020 წლის თებერვალში, ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) ორგანიზებით, ქალაქ სტოკჰოლმში (შვედეთი) ჩატარდა საგზაო უსაფრთხოების გლობალური მინისტრიალი,⁶ რომელშიც მონაწილეობა მიიღო 140 ქვეყნის დელეგაციამ. მინისტრიალი მიეძღვნა ახალი ტექნოლოგიების განვითარებას საგზაო უსაფრთხოების სფეროში, როგორც აღსრულების მიმართულებით, ასევე საზოგადოების ცნობიერების ამაღლებისა და მდგრადი სატრანსპორტო სისტემების უზრუნველყოფის კუთხით.

სამოქმედო გეგმებით გაწეილი მისაღწევი შედეგები

საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის“ 2018, 2019 და 2020 წლების სამოქმედო გეგმებით, ასევე სამინისტროს საშუალოვადიანი სამოქმედო გეგმებით,⁷ გათვალისწინებულია შსს-ს მიერ გასატარებელი სხვადასხვა სახის ღონისძიება, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილი თანხვედრაშია სახელმწიფო აუდიტის მიერ 2018 წელს ჩატარებული შესაბამისი აუდიტის ფარგლებში გაცემულ რეკომენდაციებთან და ორიენტირებულია საგზაო მოძრაობის მონაწილეების უსაფრთხოების ღონის ამაღლებაზე, რაც დადებითად უნდა იქნეს შეფასებული.

- აღნიშნული დოკუმენტებით განსაკუთრებული ყურადღებაა გამახვილებული საგზაო მოძრაობის ადმინისტრირების სფეროში **ტექნოლოგიების** ხვედრითი წილის მნიშვნელოვნად ზრდაზე. კერძოდ, სამივე წლის გეგმები და საბიუჯეტო სახსრების დიდი ნაწილი ორიენტირებული იყო ეროვნული ვიდეომეთვალყურეობის სისტემის განვითარება-გაუმჯობესებაზე, რაც ითვალისწინებს როგორც ნომრის ამომცნობი და ზოგადი ხედვის ვიდეოკამერების განთავსებას ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე, ასევე საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექციების მოწყობას საავტომობილო გზებზე;
- სამოქმედო გეგმებით სამივე წელს გათვალისწინებული იყო **უკონტაქტო პატრულირების** განვითარება და გაუმჯობესება. კერძოდ, საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის ზრდა, უკონტაქტო პატრულირებისათვის საჭირო აღჭურვილობის შესყიდვა, შერეული პატრულირების მეთოდის რეალიზაცია და სამოქმედო არეალის გაფართოება;
- გეგმები ითვალისწინებდა სატრანსპორტო შემთხვევებისა და მათი შედეგების აღრიცხვის პროცესის გაუმჯობესებას. მონაცემთა ერთიანი ბაზის საშუალებით საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი ყველა შესაბამისი უწყებისთვის არსებულ მონაცემებზე ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფას;
- 2019-2020 წლებში დაგეგმილი იყო ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის ცვლილებათა პაკეტის ინიცირება, რომელიც ითვალისწინებს სახდელების გამკაცრებას, ახალი სამართალდარღვევების შესახებ სამართლის ნორმების ჩამოყალიბებას და ვიდეოჩარიმებზე ქულათა სისტემის მიზმას;
- 2019 წელს დაგეგმილი იყო ტაქოგრაფების⁸ მაკონტროლებელი ბარათის მართებულად

6 <https://bm.ge/ka/article/akaki-sagirashvili-gaeros-sagzaio-usaftrxoebis-globalur-ministerialshi-monawileobs-/49313>.

7 2018-2021 წლების, 2019-2022 წლების და 2020-2023 წლების.

8 საკონტროლო მექანიზმია, რომელიც ავტომობილის სიჩქარეს, მისი მოძრაობის ან უძრაობის მდგომარეობას აფიქსირებს. ტაქოგრაფი მძღოლის მუშაობის და დასვენების რეჟიმსაც აკონტროლებს. ევროკავშირის კანონმდებლობით, მძღოლმა სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტი დღე-ღამეში, მაქსიმუმ, 9 საათის განმავლობაში, კვირაში კი - არაუმეტეს სამჯერ 10 საათის განმავლობაში უნდა მართოს; ამასთანავე, ის ვალდებულია, რომ ავტომობილის 4,5-საათიანი მართვის შემდეგ, მინიმუმ, 45 წუთით შეისვენოს.



გამოყენების მიზნით პატრულ ინსპექტორების გადამზადება/საპატრულო პოლიციისთვის ტაქტოგრაფის წამკითხველების და პროგრამული უზრუნველყოფის შესყიდვა. აღნიშნულ ღონისძიებებზე პასუხისმგებელ უწყებად შსს-სთან ერთად განსაზღვრული იყო ეკონომიკის სამინისტროს სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო.

აუდიტის პერიოდში მოქმედი სხვადასხვა დონის ზემოაღნიშნული სამოქმედო გეგმებით გათვალისწინებული აქტივობების დეკლარირებული მიზანი იყო „ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების მინიმუმამდე დაყვანა“, რის შედეგადაც უნდა ამალღებულებოდა ქვეითთა, მგზავრებისა და მძღოლების უსაფრთხოების დონე და შემცირებულიყო ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა.

1.4 აუდიტის მასშტაბი და მეთოდოლოგია

აუდიტის ობიექტია შინაგან საქმეთა სამინისტრო და მასში შემავალი ქვედანაყოფები, კერძოდ: საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი და მისი სტრუქტურული ერთეულები (ქალაქ თბილისის, ქვემო ქართლის, მცხეთა-მთიანეთის და შიდა ქართლის მთავარი სამმართველოები), სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოები (ქვემო ქართლის, მცხეთა-მთიანეთის და შიდა ქართლის პოლიციის დეპარტამენტები), საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტი და სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი – „112“.

აუდიტის მთავარ კითხვაზე პასუხის გასაცემად, შესწავლილ იქნა 2018 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 1 იანვრამდე პერიოდი, თუმცა მნიშვნელოვანი ტენდენციების გასაანალიზებლად გამოყენებულ იქნა წინა და მომდევნო პერიოდის რელევანტური ინფორმაციაც.

აუდიტის მიზნებიდან გამომდინარე, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა შეისწავლა შსს-ს სხვადასხვა სტრუქტურული დანაყოფის მიერ, როგორც 2018-2020 წლებში, ასევე 2021 წლის მიმდინარე პერიოდში გაწეული საქმიანობა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის თვალსაზრისით.

აუდიტის ძირითადი შესწავლის უსაზღვრო გამოყენებული იყო შემდეგი მეთოდოლოგია:

- აუდიტის ობიექტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის ანალიზი (საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2018, 2019 და 2020 წლების სამოქმედო გეგმების შესრულების ანგარიშები, ფინანსური და სტატისტიკური მონაცემები);
- საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების მარეგულირებელი საკანონმდებლო ნორმების შესწავლა-ანალიზი;
- კარგი საერთაშორისო პრაქტიკის შესწავლა;
- ინტერვიუები აუდიტის ობიექტების თანამშრომლებთან და ფოკუს-ჯგუფებთან;
- მონაცემთა ანალიზი (მონაცემთა ბაზებისა და მონაცემთა დოკუმენტური ანალიზი).

აუდიტის თითოეულ კითხვაზე პასუხის გასაცემად, გამოყენებული იყო შემდეგი მეთოდები და პროცედურები:

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენის და შესაბამისი სანქციების დაკისრების ადეკვატურობის განსაზღვრის მიზნით შესწავლილ იქნა სამართლებრივი



ბაზა, რომელიც არეგულირებს საპატრულო პოლიციის, სსიპ – 112-ის და ტერიტორიული ორგანოების (სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტები) მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების გატარების საკითხებს. ჩატარდა გამოკითხვები და დაკვირვება აუდიტის სფეროზე. ამასთანავე, გაანალიზდა არსებული პრაქტიკის შესაბამისობა მოქმედ კანონმდებლობასთან, მისი პროდუქტიულობა და ეფექტიანობა.

სამართალდამრღვევთათვის საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების და დაკისრებული სანქციების ამოღების არსებული სისტემის პროდუქტიულობის დასადგენად შესწავლილ იქნა 2017 წლის 1 ნოემბრიდან ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში შეტანილი ცვლილებების, კერძოდ, ფოტო ან/და ვიდეოფირზე აღბეჭდილი სამართალდარღვევის ფაქტზე გამოწერილი ჯარიმების აღსრულების ახალი წესები. მათი ამოქმედების პარალელურად შესწავლილ იქნა პროცესი, გამოვლინდა არსებული ხარვეზები და რისკები მისი პროდუქტიულობისა და ეფექტიანობის თვალსაზრისით. ჩატარდა ინტერვიუები აუდიტის ობიექტებთან და სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან, როგორც სატელეფონო, ასევე წერილობითი და პირდაპირი გამოკითხვის გზით.

შესწავლილ იქნა სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემული რეკომენდაციების შესრულების მდგომარეობა, ამ კუთხით არსებული პრობლემები და მათი გადაჭრის გზები.

1.5 აუდიტის შეზღუდვა

სსიპ – 112-ს ინფორმაცია ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების შესახებ, აუდიტის სამსახურის მიერ მოთხოვნილი ფორმით არ გააჩნია, ამიტომ ვერ იქნა წარმოდგენილი კამერების რეესტრი მათი დისლოკაციის, დანიშნულების, ექსპლუატაციაში შესვლის თარიღის, აუდიტის პერიოდში მწყობრიდან გამოსვლის ან გამორთვის და ჩართვის თარიღების ჩვენებით. წარმოდგენილი განმარტებით, ვიდეოკამერების კონკრეტული ლოკაციების შესახებ ინფორმაციის მოძიება უნდა განხორციელდეს მანუალური წესით, რაც აუდიტის მიმდინარეობის პერიოდში, პანდემიისა და ადამიანური რესურსის გათვალისწინებით, შეუძლებელი იყო.

არსებული მდგომარეობით, სსიპ – 112-ს არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში დეტექციის პროგრამული უზრუნველყოფა, რის გამოც ასეთი ფაქტის დაფიქსირება/აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ თითოეული კამერა შემოწმდება მანუალურად, რაც სისტემატურად ვერ ხორციელდება.

შესაბამისად, არსებობს რისკი იმისა, რომ დროის გარკვეულ მონაკვეთში ვერ იქნეს აღმოჩენილი კონკრეტული ვიდეოკამერების დაზიანების/მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტი და, შესაბამისად, მისი ხელმეორედ ექსპლუატაციაში შესვლის პერიოდი გახანგრძლივდეს.

ჯარიმების მონაცემთა ბაზის ანალიზის შედეგად გამოვლინდა, რომ დროის გარკვეულ მონაკვეთებში ვიდეოკონტროლის წყვეტა შეინიშნება, თუმცა ზემოაღნიშნული მიზეზების გამო, აუდიტმა ვერ უზრუნველყო ვიდეოსისტემის გამოყენების პროდუქტიულობის დასადგენი ანალიტიკური პროცედურების განხორციელება.



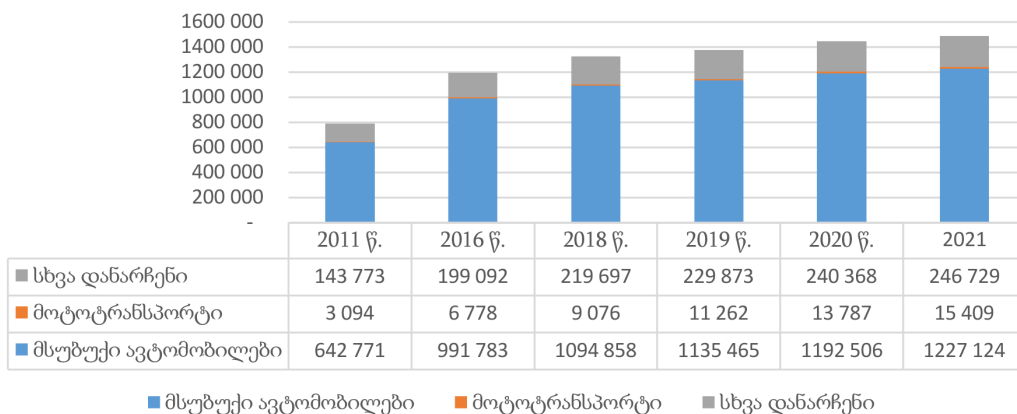
2. ზოგადი ინფორმაცია

2.1 ძირითადი მოჩვენებები და მათი უზენაესობა

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა მნიშვნელოვანი გამოწვევად რჩება, რაც სხვა ფაქტორებთან ერთად, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და მართვის უფლების მქონე მოქალაქეთა სიმრავლით არის გამოწვეული, რადგან აღნიშნული პარამეტრები მოსახლეობის რაოდენობასთან ერთად, საგზაო უსაფრთხოების საერთაშორისოდ აღიარებული ძირითადი ინდიკატორებია.

საქართველოში, 2011 წლიდან 2021 წლის 1 ივლისამდე, 10-წლიან პერიოდში „აქტიური“ სტატუსით რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა 91%-ით გაიზარდა. განსაკუთრებით, თითქმის 5-ჯერ მოიმატა მოტოტრანსპორტის რაოდენობამ და 15 ათას ერთეულს გადააჭარბა.⁹ საყურადღებოა მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობაც, რადგან აღნიშნული მაჩვენებელი 1,2 მლნ-ს აღემატება.

დიაგრამა N2. „აქტიური“ სტატუსით რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების ზრდა



გემოაღნიშნულ პერიოდში 600 ათასზე მეტი მართვის მოწმობა იქნა გაცემული, რაც ზრდის ავტოსაგზაო შემთხვევების ალბათობას და ართულებს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.

მოქმედი კანონმდებლობით,¹⁰ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საშუალებას სხვა ღონისძიებებთან ერთად მიეკუთვნება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებთან დაკავშირებული წესების, სტანდარტების, ტექნიკური ნორმებისა და სხვა ნორმატიული აქტების შემუშავება და საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით დამტკიცება, აგრეთვე მათ შესრულებაზე სახელმწიფო ზედამხედველობა და კონტროლი.

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სფეროში სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს ახორციელებენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო და შესაბამისი უწყებები თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.¹¹

9 2011 წლისათვის 3094 ერთეული იყო რეგისტრირებული.

10 „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის „ვ“ და „ზ“ პუნქტები.

11 „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტი.



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო

„საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით“¹² შსს-ს ვალდებულების სფეროს განეკუთვნება:

- საგზაო მოძრაობისა და უსაფრთხოების წესები და მათი აღსრულება;
- ჯარიმების სისტემა;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვა და მონაცემთა სისტემები;
- მძღოლების ტესტირება და მართვის მოწმობების გაცემა;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და საავტომობილო გზების ინსპექტირება;
- საგზაო უსაფრთხოების საინფორმაციო მხარდაჭერის კამპანიები აღსრულების უზრუნველსაყოფად.

ასევე: „პოლიციის შესახებ“ საქართველოს კანონით საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა პოლიციის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფუნქციაა.¹³

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შინაგან საქმეთა სამინისტროს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ამოცანაა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რისთვისაც მას გააჩნია შესაბამისი უფლება-მოვალეობები, მათ შორის, ახორციელებს სამართალდარღვევაზე რეაგირების ღონისძიებებს. იგი უფლებამოსილია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე გააფორმოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმი და დამრღვევს შეუფარდოს კოდექსით გათვალისწინებული ადმინისტრაციული სახდელი.

არსებული მდგომარეობით, საგზაო მოძრაობის კონტროლი და ავტოსაგზაო შემთხვევებზე რეაგირება ევალებათ: საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს, სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებსა და სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრ „112“-ს.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენა ძირითადად ხორციელდება საპატრულო ეკიპაჟების, უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟების და ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის საშუალებით.

ეკიპაჟების საშუალებით სამოქმედო ტერიტორიაზე პატრულირებას ახორციელებენ როგორც საპატრულო პოლიცია, ისე პოლიციის სამხარეო დეპარტამენტები (უბნის ინსპექტორების მეშვეობით).

საკუთრივ პოლიციის დახმარებით

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი არის სამინისტროს სტრუქტურული ქვედანაყოფი, რომლის ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უსაფრთხოების დაცვა, საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე ზედამხედველობა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღკვეთა-აცილების მიზნით შესაბამისი ღონისძიებების გატარება და ა.შ.

12 „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის“ თავი N3.3.

13 „პოლიციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტის „თ“ ქვეპუნქტი.



დეპარტამენტი აკონტროლებს მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებს და ძირითად ავტომაგისტრალებს (ქვეყნის ტერიტორიის 47%-მდე), სადაც კონცენტრირებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ძირითადი რაოდენობა და, შესაბამისად, მეტია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტები. ამ მიზნით დეპარტამენტს ქვეყნის მასშტაბით გააჩნია რეგიონული დანაყოფები, რომლებიც მისი სტრუქტურული ერთეულებია.

დიაგრამა N3. საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სტრუქტურა

	საორგანიზაციო სამმართველო
	საფინანსო-სამეურნეო უზრუნველყოფის სამმართველო
	სამორიგო-საინფორმაციო სამმართველო
	ერთიანი მომსახურების ცენტრი (სამმართველო)
	მონიტორინგის სამმართველო
	საზღვრის მართვისა და კოორდინირების მთავარი სამმართველო
	ქალაქ თბილისის მთავარი სამმართველო
	9 რეგიონული მთავარი სამმართველო

დიაგრამა N4. საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის უფლება-მოვალეობები

საპატრულო პოლიციის უფლება-მოვალეობები საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით	საქართველოს კანონმდებლობით მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში ახორციელებს პრევენციულ და სამართალდარღვევაზე რეაგირების ღონისძიებებს, აგრეთვე, ოპერატიულ-სამძებრო საქმიანობას;
	განიხილავს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა საქმეებს, აგრეთვე პირთა განცხადებებსა და საჩივრებს და იღებს შესაბამის გადაწყვეტილებებს;
	სამართალდარღვევათა გამოვლენის მიზნით იყენებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დამონტაჟებულ/განთავსებულ ვიდეომეთვალყურეობის სისტემას, არასტაციონალურ (მოძრავ) სიჩქარის მზომ და ნომრის ამომცნობ საშუალებებს;
	აწესრიგებს საგზაო მოძრაობას, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი საფუძვლით და წესით უზრუნველყოფს გზებზე სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შეზღუდვის ან შეწყვეტის ორგანიზებას;
	ახდენს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებთან დაკავშირებული წესების, სტანდარტების, ტექნიკური ნორმების და სხვა ნორმატიული აქტების თაობაზე წინადადებების შემუშავებას, მათ შესრულებაზე სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს.

საპატრულო პოლიცია პატრულირებას ახორციელებს როგორც ქვეითად, ისე სატრანსპორტო და სხვა საშუალებებით და სამართალდარღვევის ფაქტის დაფიქსირების შემთხვევაში, ისინი გამოწვევენ ელექტრონულ ოქმს, რომელიც ავტომატურად აისახება Eflow-ს შესაბამის ბაზაში.

ამასთანავე, შესაბამისი ბრძანებით განსაზღვრულ საგზაო მონაკვეთზე, ამოსაცნობი ნიშნების არმქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით პატრულირებას ახორციელებენ უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟები, რომლებიც გამოვლენილ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებს აფიქსირებენ ვიდეოფირზე და ატვირთავენ სპეციალურ ელექტრონულ ბაზაში, რომელზეც რეაგირებას ახორციელებს საპატრულო პოლიციის შესაბამისი ქვედანაყოფი.

სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოები

სამინისტროს შემადგენლობაშია 11 ტერიტორიული ორგანო, რომელთა სამოქმედო ტერიტორია და კომპეტენცია განსაზღვრულია მინისტრის მიერ დამტკიცებული დებულებებით. აღნიშნულ დეპარტამენტებს ევალებათ ქვეყნის იმ ტერიტორიის ნაწილზე პატრულირება,¹⁴ რომელსაც ვერ აკონტროლებს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი.¹⁵

დიაგრამა N5. შსს-ს ტერიტორიული ორგანოების (დეპარტამენტები) სტრუქტურა

შსს-ს პოლიციის სამხარეო დეპარტამენტი	საორგანიზაციო უზრუნველყოფის განყოფილება
	დეტექტივების სამმართველო
	უბნის ინსპექტორების სამმართველო
	კინოლოგიის ჯგუფი (ამოღებულია 2018 წლის 20 სექტემბრიდან)
	მხარეში შემავალი რაიონების რაიონული სამმართველოები

გემოაღნიშნული პატრულირების განხორციელება სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების უბნის ინსპექტორების სამმართველოს კომპეტენციაა, თუმცა პატრულირების გარდა, ისინი სხვა ფუნქციებსაც ასრულებენ.

პოლიციის სამხარეო დეპარტამენტების უბნის ინსპექტორები (რომლებსაც ბორტკომპიუტერები არ აქვთ) ჯარიმას გამოწერენ მკაცრი აღრიცხვის ბლანკებზე. იმ შემთხვევაში, თუ სანქცია ითვალისწინებს ქულების ჩამოკლებას, უბნის ინსპექტორები ოქმის დაწერისთანავე შესაბამის მონაცემებს გადასცემენ საპატრულო პოლიციის რეგიონული მთავარი სამმართველოების სამორიგეო ნაწილებს, რომლებიც ამ ინფორმაციას ასახავენ იმავე ბაზაში, იმ მიზნით, რომ მოქალაქეს მიეცეს ჯარიმის გადახდის შესაძლებლობა. ჯარიმის Eflow-ს ბაზაში დარეგისტრირებამდე, მისი გადახდა ვერ ხორციელდება. აღნიშნული ოქმები პოლიციის სამხარეო დეპარტამენტების უბნის ინსპექტორების მიერ, ცვლის დამთავრების შემდეგ ბარდება დეპარტამენტის შესაბამისი განყოფილების ოპერატორებს, რომლებსაც ყველა რეკვიზიტი შეაქვთ შსს-ს ანალიტიკური დეპარტამენტის შესაბამის ბაზაში, ხოლო უშუალოდ ოქმები იგზავნება სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტში, საიდანაც ბარდება საპატრულო პოლიციის რეგიონულ მთავარ სამმართველოებს და აღრიცხება Eflow-ს შესაბამის ბაზაში.

ქალაქ თბილისის უბნის ინსპექტორების მიერ გამოწერილი ოქმები ბარდება საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ერთიანი მომსახურების ცენტრს, სადაც ხდება მათი აღრიცხვა Eflow-ს შესაბამის ბაზაში და დაარქივება.

14 შინაგან საქმეთა მინისტრის 2019 წლის 13 დეკემბრის N102 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს გამოძიებლების, დეტექტივ-გამომძიებლების, დეტექტივის თანაშემწე-გამომძიებლების, დეტექტივების, უბნის ინსპექტორების, მართლწესრიგის ოფიცრებისა და ანალიტიკოსების საქმიანობის წესის“ მიხედვით პატრულირება ნიშნავს - განსაზღვრულ ტერიტორიულ ერთეულებში, სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტისათვის დაკისრებულ უფლება-მოვალეობათა განხორციელებას უბნის უფროსი ინსპექტორ-გამომძიებლების და უბნის ინსპექტორ-გამომძიებლების მიერ.

15 შინაგან საქმეთა მინისტრის 2015 წლის 30 სექტემბრის N739 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამეგრელო-ზემო სვანეთის პოლიციის დეპარტამენტის დებულების“ მე-5 მუხლის მე-2 პუნქტი და სხვა ანალოგიური დებულებები.



არსებული პრაქტიკით, ძირითადად, უბნის ინსპექტორების 2-3-კაციანი ჯგუფები პატრულირებენ მათთვის განკუთვნილ სამოქმედო ტერიტორიაზე და გარდა საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე კონტროლისა, კომპეტენციის ფარგლებში ახორციელებენ სხვა ძირითად საქმიანობასაც.¹⁶

შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“

შსს-ს სსიპ – საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“¹⁷ შეიქმნა 2019 წლის დეკემბერში, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – „112“-ის და სამინისტროს სტრუქტურული ქვედანაყოფის – ერთობლივი ოპერაციების ცენტრის გაერთიანებით. აღნიშნულ გაერთიანებამდე საგზაო მოძრაობაზე ვიდეომეთვალყურეობას ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე ახორციელებდა 2016 წლის ოქტომბერში შექმნილი სტრუქტურული ქვედანაყოფი – ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე სამართლებრივი რეაგირების თვალსაზრისით, სსიპ - 112-ის ფუნქციებია:

- ვიდეონალიტიკური პროგრამების მეშვეობით ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე 24-საათიანი, უწყვეტი ვიდეომეთვალყურეობის უზრუნველყოფა და ვიდეომეთვალყურეობის ერთიანი სისტემის მუდმივი განვითარება;
- პოლიციის საჭიროებებიდან გამომდინარე, ვიდეომეთვალყურეობის სისტემის დაგეგმვა, ავტომატური ფოტო და ვიდეოტექნიკისა და რადარების დამონტაჟება/განთავსება და ვიდეომეთვალყურეობის სისტემაში ჩართვა;
- ვიდეომეთვალყურეობის შედეგად დანაშაულის ჩადენის/დანაშაულის მცდელობის ფაქტის დაფიქსირება, ძებნილი პირებისა და ავტომობილების აღმოჩენა, აგრეთვე ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების დაფიქსირება.

მასზე დაკისრებული ფუნქციების შესასრულებლად, ქვეყნის ტერიტორიაზე განლაგებულია ვიდეოკამერები, რომლებსაც ადმინისტრირებას უწევს სსიპ - 112, რომელიც როგორც ვიზუალური, ისე ავტომატური კონტროლის მეშვეობით, უზრუნველყოფს კანონდარღვევის ფაქტის დაფიქსირებას 24-საათიანი ვიდეონალიტიკური პროგრამების გამოყენებით.

- **ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის საშუალებით** სამართალდარღვევათა დაფიქსირება ხდება როგორც ავტომატურ რეჟიმში, ისე ვიზუალური კონტროლის მეშვეობით, კერძოდ:
- იზრდება საგზაო მოძრაობის წესების აღსრულების ავტომატური მეთოდების ხვედრითი წილი, რისთვისაც გამოიყენება ე.წ. ჯვრიანი ვიდეოკამერები, მათ შორის, სიჩქარის

16 ოპერატიული ინფორმაციის ფლობა მის სამოქმედო ტერიტორიაზე მყოფ იმ პირთა შესახებ, რომლებიც ამზადებენ, სჩადიან, ან ჩადენილი აქვთ დანაშაული ან სხვა მართლსაწინააღმდეგო ქმედება, დანაშაულის შესახებ ინფორმაციის საფუძველზე გამოძიების დაწყება, ბრალდებულთა და სხვა სამართალდამრღვევ პირთა ძებნა და დაკავება, იარაღის შეძენის, შენახვის, ტარების და ა.შ. წესების დაცვის კონტროლი, უკანონო გარე ვაჭრობის წინააღმდეგ ბრძოლა, საზოგადოებრივ ადგილებში ალკოჰოლური სასმელების სმის ფაქტების გამოვლენა-აღკვეთა, საოჯახო და სამეზობლო კონფლიქტებზე რეაგირება, აზარტული და სხვა მომგებიანი თამაშობების კონტროლი, მოქალაქეთა წერილების, განცხადებებისა და საჩივრების მიღება, მათი რეგისტრაცია და განხილვა, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ ვადებში და წესით და ა.შ.

17 დაფუძნებულია საქართველოს კანონით „შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრი „112“-ის შესახებ“ 2019 წლის 19 დეკემბერს.



კონტროლის სექციური რადარები, რომლებიც ავტომატურ რეჟიმში აფიქსირებენ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევას, დაკავშირებული ბაზების მეშვეობით (ისინი აღჭურვილი არიან სახელმწიფო ნომრის ამოცნობის ანალიტიკური პროგრამით და ჩართული არიან შსს-ს ერთიან ქსელში). დარღვევის ფაქტი, რომელიც დაფიქსირებულია ფოტოფირზე, აისახება სპეციალურ ბაზაში, რომელსაც ასევე საპატრულო პოლიციის შესაბამისი ქვედანაყოფის თანამშრომლები განიხილავენ.

შსს ფლობს 1043 ერთეულ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების დაფიქსირებაზე ორიენტირებულ მოქმედ ვიდეოკამერას, საიდანაც 115 – მანუალური ფიქსაციისაა, ანუ არ არის ადაპტირებული დარღვევების ავტომატურ დაფიქსირებაზე. მათი მეშვეობით სსიპ – 112-ის ოპერატორები ვიზუალურად აკონტროლებენ მოძრაობას და საჭიროების შემთხვევაში აფიქსირებენ დარღვევის ფაქტს. აღნიშნული ფაქტების ამსახველ ვიდეოფაილებს აგზავნიან სპეციალურ ბაზაში, რომლებსაც ასევე საპატრულო პოლიციის შესაბამისი ქვედანაყოფის თანამშრომლები განიხილავენ და იღებენ გადაწყვეტილებას სამართალდარღვევის რეალურად არსებობის და დამრღვევის დაჭარიშების შესახებ;

- არსებული მდგომარეობით, სსიპ – 112-ის 35 ოპერატორი უზრუნველყოფს ზემოთ მითითებული ვიდეოკამერების კონტროლს. წარმოდგენილი ინფორმაციით, ერთ ოპერატორს შეუძლია მხოლოდ 3 ვიდეოსამეთვალყურეო კამერის გაკონტროლება, სსიპ – 112-ს ერთდროულად შეუძლია, საშუალოდ, 100 კამერის კონტროლი.

იმის გათვალისწინებით, რომ ბოლო წლებში განსაკუთრებით იზრდება ტექნოლოგიების ხვედრითი წილი საგზაო მოძრაობის კონტროლისა და ადმინისტრირების პროცესში, სულ უფრო მეტ მნიშვნელობას იძენს 112-ის გამართული, ეფექტიანი საქმიანობა.

2018 წელს ვიდეოჭარიმებზე მოდიოდა ჭარიმების საერთო ოდენობის თითქმის ნახევარი, მიუხედავად პანდემიასთან დაკავშირებული შეზღუდვებისა, 2020 წელს მისი ხვედრითი წილი 66.8%-მდე გაიზარდა, 2021 წლის 6 თვის მონაცემებით კი ვიდეოჭარიმების რაოდენობამ 1,153 ათასს გადააჭარბა, რაც ჭარიმების საერთო ოდენობის დაახლოებით, 74%-ია.

ცხრილი N1. ვიდეოჭარიმების წილი ჭარიმების საერთო რაოდენობაში

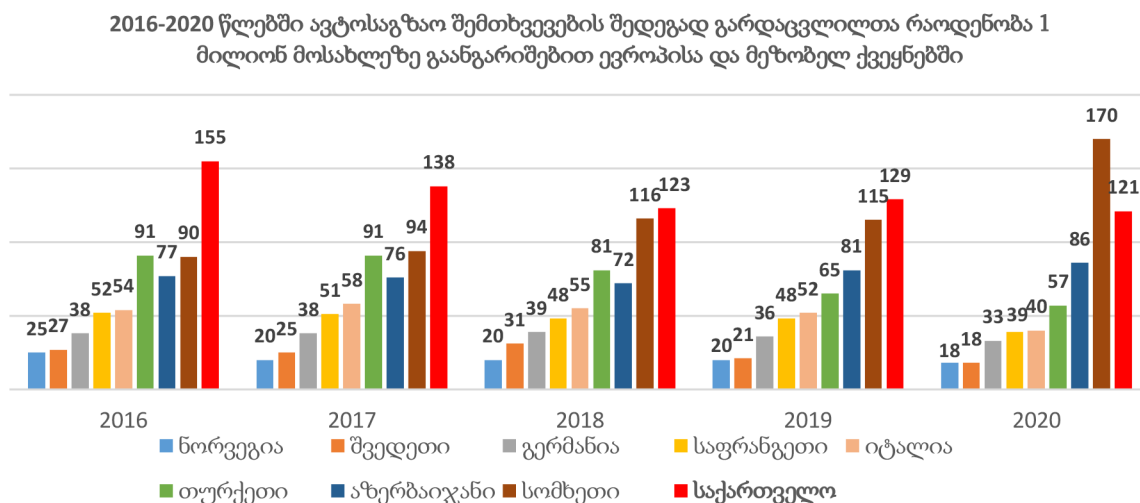
სტატუსი	2018	2019	2020	2021
სულ ჭარიმები	2,385,984	3,438,935	2,553,407	1,558,157
მათ შორის, ვიდეოჭარიმები	1,189,724	1,707,082	1,704,766	1,153,601
%	49.9	49.6	66.8	74.0

2.2 სტატისტიკური მონაცემები

ავტოსაგზაო შემთხვევების პრობლემის მასშტაბებზე მიუთითებს ის გარემოება, რომ საქართველოში, ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა და დაშავებულთა რაოდენობა 1 მილიონ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მნიშვნელოვნად აღემატება ევროპული ქვეყნების საშუალო მაჩვენებელს.



დიაგრამა N6. 2016-2020 წლებში ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობა 1 მილიონ მოსახლეზე გაანგარიშებით სხვადასხვა ქვეყანაში¹⁸



როგორც დიაგრამიდან ჩანს, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის მაჩვენებელი საქართველოში მნიშვნელოვნად მაღალია და 2020 წლისთვის 121-ს შეადგენს, 1 მილიონ მოსახლეზე. აღნიშნული მონაცემები 2016-2017 წლებთან შედარებით შემცირებულია, თუმცა აღნიშნული გარემოების მიუხედავად, ევროპულ ქვეყნებში შესაბამისი მაჩვენებელი 3-6-ჯერ ნაკლებია, რაც მიუთითებს, რომ შესაბამისი მექანიზმების დანერგვის შემთხვევაში, შესაძლებელია გზებზე სიკვდილიანობის მაჩვენებლის მნიშვნელოვნად შემცირება.

სამინისტროს მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2018-2020 წლებში, გასულ წლებთან შედარებით მნიშვნელოვნად გაიზარდა შსს-ს მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე გამოწვეული ჯარიმების რაოდენობა და გადახდის მაჩვენებელიც. 2016 წელს გამოვლენილი იყო 1,271.1 ათასი სამართალდარღვევა, 2019 წლისთვის აღნიშნული მაჩვენებელი 3,438.9 ათასამდე, შესაბამისად, 2.7-ჯერ გაიზარდა.

ცხრილი N2. ინფორმაცია 2018-2021 წლებში დაკისრებული ჯარიმებისა და გადახდების შესახებ

სტატუსი		2018	2019	2020	2021 (6 თვე)
სულ ჯარიმები	რაოდენობა	2,385,984	3,438,935	2,553,407	1,558,157
მათ შორის, გადახდილი	რაოდენობა	2,319,961	3,361,865	2,432,555	1,131,526
	ღირებულება ლარში	98,787,336	143,021,540	98,436,220	50,662,427

როგორც ცხრილიდან ჩანს, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო, სახელმწიფო ბიუჯეტში ჯარიმების სახით გადახდილი თანხა ყოველწლიურად საშუალოდ 100 მლნ ლარის ფარგლებშია, თუმცა მიუხედავად ამისა, მზარდია ისეთი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევათა სტატისტიკა, რომლებზეც პასუხისმგებლობა გათვალისწინებულია საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით.

18 <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>



ცხრილი N3. საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევათა სტატისტიკა, რომელზე პასუხისმგებლობა გათვალისწინებულია საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით

რეგიონი	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (6 თვე)
თბილისი	18529	18541	18,046	21,173	17,995	11,138
აჭარა	2607	2613	2,769	2,895	2,594	1,367
სამეგრელო-ზემო სვანეთი	1572	1397	2,884	2,923	3,025	741
იმერეთი, რაჭა-ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი	3238	3014	1,946	1,920	1,663	1,506
შიდა ქართლი	1742	1565	1,151	1,190	1,295	673
ქვემო ქართლი	2035	2064	1,208	1,358	1,142	961
კახეთი	1194	1277	790	785	728	649
სამცხე-ჯავახეთი	855	851	569	551	518	394
მცხეთა	1193	1136	1,192	1,372	1,224	593
გურია	771	609	1,171	1,260	1,368	234
სულ	33736	33067	31,726	35,427	31,552	18,256

2021 წლის 6 თვეში აღნიშნული ტიპის საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევათა რაოდენობა 18,256-ს, ანუ გასული წლის წლიური მონაცემის 57,9%-ს შეადგენს, რაც მაღალი მაჩვენებელია.

აღსანიშნავია, რომ სიჩქარის კონტროლის სექციური რადარების ქსელის გაფართოებასთან ერთად, იზრდება სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევების ფაქტების გამოვლენის მაჩვენებელი, რაც მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ სიჩქარის გადაჭარბება ქვეყანაში გავრცელებული სამართალდარღვევაა და მისი დიდი ნაწილის გამოვლენა ვერ ხერხდება, რადგან გზების მნიშვნელოვანი ნაწილი ამ ეტაპზე არ კონტროლდება ავტომატური და პორტატული რადარებით.

2018 წელს სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევის 457,221 ფაქტი დაფიქსირდა, 2020 წლისათვის კი აღნიშნული მაჩვენებელი 873,144-მდე, ანუ 91%-ით გაიზარდა და გამოვლენილი სამართალდარღვევების საერთო ოდენობის 34.4% შეადგინა. 2021 წლის 6 თვეში გამოვლენილი იყო 459,336 სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტი.

ყოველწლიურად, ალკოჰოლურ სიმთვრალესთან დაკავშირებული სამართალდარღვევების გამოვლენილი რაოდენობა 20 ათასს აღემატება.

ცხრილი N4. ინფორმაცია 2018-2021 წლებში გამოვლენილი სამართალდარღვევების რაოდენობის შესახებ

	2018	2019	2020	2021 (6 თვე)
ჭარიმების საერთო ოდენობა	2,335,799	3,479,088	2,535,412	1,568,692
მათ შორის, სიმთვრალესთან დაკავშირებული	25,320	30,761	22,518	13,327
პროცენტი (%)	1.20	0.88	0.89	0.85
სიჩქარესთან დაკავშირებული	457,221	586,601	873,144	459,336
პროცენტი (%)	19.6	16.9	34.4	29.3



საქართველო სატრანსპორტო ქვეყანაა, რის გამოც ყოველწლიურად იზრდება საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვები, რაც სატვირთო ავტომობილების მონაწილეობით ავტოსაგზაო შემთხვევათა რაოდენობის მატებას იწვევს.

მხოლოდ საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე, 2019-2020 წლებსა და 2021 წლის 6 თვეში, სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მონაწილეობით დაფიქსირებულია ჯამში 545 ავტოსაგზაო შემთხვევა, რომლის შედეგადაც გარდაიცვალა – 88 და დაშავდა - 825 ადამიანი.

ცხრილი N5. ინფორმაცია სატვირთო ავტომობილების მონაწილეობით ავტოსაგზაო შემთხვევების შესახებ საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე

	2019				2020		2021 (6 თვე)		
	შემთხ. რაოდენ.	დაიღუპა	დაშავდა	შემთხ. რაოდენ.	დაიღუპა	დაშავდა	შემთხ. რაოდენ.	დაიღუპა	დაშავდა
სულ	5,121	320	6,897	4,207	279	5,574	2,288	111	3,001
მათ შორის, სატვირთო	215	42	327	216	29	314	114	17	164
%	4.2	13.1	4.7	5.1	10.4	5.6	5.0	15.3	5.5

როგორც ცხრილიდან ჩანს, სისხლის სამართლის კოდექსით გათვალისწინებული 11,616 ავტოსაგზაო შემთხვევიდან, მხოლოდ 4.7% მოდის სატვირთო ავტომობილებზე, თუმცა დაღუპულთა ხვედრითი წილი გაცილებით მეტია და 12.4%-ს შეადგენს. აღნიშნული კი იმის შედეგია, რომ სატვირთო ტრანსპორტის დიდი გაბარიტები და მასა, თითქმის 50%-ით ზრდის ინციდენტის მძიმე შედეგით დასრულების ალბათობას. აქედან გამომდინარე, განსაკუთრებული მნიშვნელობა უნდა ენიჭებოდეს სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე საერთაშორისო გადაზიდვის პროცესში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების, ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის აუცილებელი პირობების უზრუნველყოფას, რამაც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირება უნდა გამოიწვიოს.

ანალოგიური სახის სტატისტიკური მონაცემების დამუშავება არ ხორციელდება ქვეყნის მასშტაბით (საპატრულოს მოქმედების ზონების გარე ტერიტორიაზე), რაც არ იძლევა რელევანტური ანალიზის შესაძლებლობას.



3. აუდიტის მიზნები

3.1 საერთაშორისო სტანდარტების გამოყენების პროცესის ნაკლავანობები

3.1.1 სიჩქარის მართვის მიზნების გამოყენების პროცესის ნაკლავანობები

წინა აუდიტის შედეგები

წინა აუდიტით გამოვლინდა, რომ საკმარისად ვერ ხდებოდა სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენა, რადგან სტაციონარული სიჩქარის მზომი ე.წ. „ნერტილოვანი რადარების“ რაოდენობა მცირე იყო და ხშირად ვერ იყენებდნენ მათ ტექნიკური გაუმართაობის გამო. პოლიციას არ გააჩნდა პორტატული სიჩქარის მზომი რადარები, ხოლო ე.წ. „ტკვიანი კამერების“ და სექციური რადარების დამონტაჟება-ამუშავების პროცესი აუდიტის პერიოდში მიმდინარეობდა.

შემდგომი რეკომენდაციის აუდიტის შედეგები

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბების პრობლემის გადაწყვეტას პრიორიტეტულ თემად მიიჩნევენ საერთაშორისო ორგანიზაციები და, მათ შორის, ეკონომიკური თანამშრომლობის და განვითარების ორგანიზაცია (OECD).

მაღალი სიჩქარე (Speeding: more and more severe accidents) არის საგზაო უსაფრთხოების ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი პრობლემა, რადგან მასთან არის დაკავშირებული თითქმის ყველა საგზაო შემთხვევა და ფატალური შემთხვევების 30% სიჩქარის გადაჭარბებით არის გამოწვეული.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, 2013 წელს გერმანიაში შეიქმნა კონცეფცია ე.წ. „სიჩქარის მართვა“, რომელიც გულისხმობს საზოგადოებისა და ყველა დაინტერესებული მხარის ჩართულობას, რათა განისაზღვროს ის ადგილები, სადაც განსაკუთრებით საშიშია სიჩქარის გადაჭარბება. აღნიშნული კონცეფცია 2019 წელს ადაპტირებულ იქნა ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს შორის და მიზნად ისახავს ევროპის მაშტაბით საგზაო პოლიციის თანამშრომლების მიერ ერთგვირიანი (24-საათიანი), კოორდინირებული, მოქმედებების ჩატარებას სიჩქარის კონტროლის თვალსაზრისით.

სიჩქარის შემცირების მნიშვნელობაზე გაკეთებული აქცენტი ევროპის სატრანსპორტო უსაფრთხოების საბჭოს (ETSC) მიერ გამოქვეყნებულ ანგარიშში, სადაც აღნიშნულია, რომ ყოველწლიურად შესაძლებელია 2,100 ადამიანის გადარჩენა, თუ ევროპის გზებზე სიჩქარე მხოლოდ 1კმ/სთ-ით შემცირდება.

სიჩქარესთან დაკავშირებული საკითხების აღსრულება¹⁹ მიზნად ისახავს როგორც სიჩქარის გადაჭარბებაზე პრევენციული ღონისძიებების გატარებას, ასევე სანქციების დაკისრებას

19 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_limits/speed_enforcement_en



დამრღვევ მძღოლებზე, რაც შეიძლება განხორციელდეს ავტომატური და არაავტომატური მეთოდებით.

განვითარებულ ქვეყნებში იზრდება სიჩქარის აღსრულების ავტომატური მეთოდების ხვედრითი წილი, თუმცა არაავტომატურ მეთოდს გააჩნია გარკვეული უპირატესობები, კერძოდ:

- დამრღვევ მძღოლს უშუალო კავშირი აქვს პოლიციასთან;
- პოლიციას აქვს შესაძლებლობა აუხსნას მძღოლს, რისთვის აჭარიმებს;
- პოლიცია აჩერებს მძღოლებს სპეციალურად ყველასთვის გამოსაჩენ ადგილას, რომ სხვა მძღოლებს შესაძლებლობა ჰქონდეთ, შენიშნონ ასეთი ფაქტები, რაც დანაშაულის პრევენციას უწყობს ხელს.

აუდიტის სამსახურის მიერ წინა აუდიტის შედეგად გაცემული ერთ-ერთი რეკომენდაცია სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენის მაჩვენებლების გაზრდას და პოლიციის არასტაციონარული, პორტატული სიჩქარის მზომი რადარებით აღჭურვას ეხებოდა.

საქართველოში სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენის მაჩვენებელი იზრდება, რაც ძირითადად დაკავშირებულია ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ქსელის გაფართოებასთან. 2021 წლის 7 სექტემბრის მდგომარეობით, საქართველოს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე უკვე ამოქმედებული იყო 295 სიჩქარის კონტროლის სექცია, რითაც კონტროლდებოდა 1269 კმ სიგრძის საგზაო მონაკვეთი, მაშინ როდესაც 2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით, მხოლოდ 6 სექციური რადარი ფუნქციონირებდა. შედეგად, მნიშვნელოვნად იზრდება სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენის მაჩვენებლები: 2021 წლის 6 თვეში უფრო მეტია დაჭარიმების მაჩვენებელი, ვიდრე ჯამურად – 2018 წელს. აღნიშნული მიმართულებით სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის რეკომენდაცია გათვალისწინებულია, რაც დადებითად უნდა შეფასდეს.

ამასთანავე, ჯერ კიდევ პრობლემად რჩება სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენა შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებზე, სადაც ვიდეოკამერების არასაკმარისი რაოდენობაა განთავსებული, ხოლო უბნის ინსპექტორებს, რომლებსაც ძირითადად ევალებათ საგზაო მოძრაობის წესების ადმინისტრირება, პორტატული რადარები არ გააჩნიათ, რაც პრაქტიკულად შეუძლებელს ხდის აღნიშნული სახის სამართალდარღვევების გამოვლენას.

წარმოდგენილი ინფორმაციით, სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ბალანსზეა 20 ერთეული პორტატული სიჩქარის მზომი რადარი. არსებული რადარებიდან – 9 ერთეული დეპარტამენტს გადაეცა 2018 წელს, გრანტის ფარგლებში და განაწილებულია რეგიონების მიხედვით.

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის წარმომადგენლებთან ინტერვიუებით და რადარების ტექნიკური მახასიათებლების შესწავლით გამოვლინდა, რომ აღნიშნული ხელსაწყოები მოძველებულია. კერძოდ, მონყობილობა არ აფიქსირებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ნომერს, არ გააჩნია ფოტოფირზე დაფიქსირების ფუნქცია, რის გამოც საპატრულო პოლიციის თანამშრომელს ექმნება სათანადო მტკიცებულების წარდგენის პრობლემა. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული რადარების მწარმოებელი კომპანია აწარმოებს შემდგომი თაობის ვიდეორადარს, რომელსაც აქვს ფოტო/ვიდეო გადაღების ფუნქცია, რაც მძღოლისთვის მტკიცებულებაა.



2018-2020 წლებსა და 2021 წლის 6 თვეში პორტატული სიჩქარის მზომი რაოდენობით სულ დაფიქსირებულია 55,347 დარღვევის ფაქტი, რაც ამ სახის სამართალდარღვევების ჯამური რაოდენობის 2.3%-ს შეადგენს. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ აღნიშნული მეთოდით სიჩქარის გადაჭარბების დაფიქსირების ფაქტები მცირდება. შესაბამისი ინფორმაცია წარმოდგენილია ცხრილი N6 -ის სახით:

ცხრილი N6. სიჩქარის მზომი რაოდენობით დაფიქსირებული დარღვევების ხვედრითი წილი

N	წელი	სულ სიჩქარის გადაჭარბება	მათ შორის, პორტატული რაოდენობით დაფიქსირებული	%
1	2018	456,865	161	0.04
2	2019	585,512	38,126	6.51
3	2020	872,267	13,484	1.55
4	2021	458,979	3,576	0.78
	სულ	2,373,623	55,347	2.33

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მცხეთა-მთიანეთის მთავარი სამმართველოს მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციით, მათ გადაეცათ 2 არასტაციონარული სიჩქარის მზომი რადარი, რომელთა გამოყენებით 2018-2020 წლებსა და 2021 წლის 7 თვეში გამოვლენილი აქვთ სიჩქარის გადაჭარბების 17,916 ფაქტი. აქედან, 90% (16,110) გამოვლენილია 2019 წელს, როდესაც ყოველთვიურად არის დაფიქსირებული დამრღვევთა დაჯარიმების ფაქტები. 2020 წლის 5 თვის და 2021 წლის 3 თვის განმავლობაში (აუდიტის შესწავლის პერიოდში) აღნიშნული ხელსაწყოები გამოყენებული არ ყოფილა.

აქედან გამომდინარე, აუდიტის სამსახურის მიერ წინა აუდიტის შედეგად გაცემული რეკომენდაცია – პოლიციის არასტაციონარული, პორტატული სიჩქარის მზომი რაოდენობით აღჭურვის შესახებ, სრულყოფილად არ არის შესრულებული.

როგორც აღინიშნა, სატვირთო ტრანსპორტის დიდი გაბარიტები და მასა, თითქმის 50%-ით ზრდის ინციდენტის მძიმე შედეგით დასრულების ალბათობას, რასაც კიდევ უფრო რისკიანს ხდის გადაჭარბებული სიჩქარე. აქედან გამომდინარე, განსაკუთრებული მნიშვნელობა უნდა მიენიჭოს სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დაცვას.

მოქმედი კანონმდებლობით, ავტობუსებისა და სატვირთო ავტომობილებისათვის, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა აღემატება 3,5 ტონას, ავტომანქანებზე დადგენილია სიჩქარის შეზღუდვა არაუმეტეს 80კმ/სთ, სხვა გზებზე – არაუმეტეს 70 კმ/სთ.²⁰ მიუხედავად ასეთი შეზღუდვისა, მათი დაჯარიმება ვიდუოკამერების საშუალებით ვერ ხდება, თუ მათი სიჩქარე 125 კმ/სთ-ს არ გადააჭარბებს, რადგან ვიდუოკამერები არ არის დაპროგრამებული ავტომობილების კატეგორიის გარჩევამდე.

აქედან გამომდინარე, ზემოთ მითითებული კატეგორიის ავტომობილების მძღოლებს საშუალება აქვთ დაშვებულზე 45 კმ/სთ-ით მეტი სიჩქარით იმოძრაონ.

20 „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 37-ე მუხლის მე-7 პუნქტის „დ.ა“ ქვეპუნქტი.

იმის დადგენა, თუ რამდენი ასეთი შემთხვევაა, აუდიტისთვის პრაქტიკულად შეუძლებელია, რადგან ვერ ხერხდება პროგრამულად დაჯარიმებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიცირება კატეგორიების მიხედვით.

აღნიშნულის შესახებ, დიდი ალბათობით, ინფორმირებული არიან ზემოთ მითითებული კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებიც, სიჩქარის გადაჭარბებას კი ხშირად თან ახლავს ლეტალური შედეგით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევები.

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მცხეთა-მთიანეთის მთავარი სამმართველოს მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციით, აუდიტის პერიოდში მათ სამოქმედო ტერიტორიაზე²¹ რეგისტრირებულია სატვირთო ავტომობილების მონაწილეობით 65 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, რომლის გამომწვევი სავარაუდო მიზეზი იყო მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება.

დასკვნა

წინა აუდიტის შემდგომ, მნიშვნელოვნად გაზრდილია სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენა. 2018 წელთან შედარებით, 2020 წელს, სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებული სამართალდარღვევების რაოდენობა თითქმის გაორმაგდა და 873,144 შემთხვევა შეადგინა, რაც აღნიშნული ტექნიკური საშუალებების, კერძოდ, ვიდეოკამერებისა და რადარების რაოდენობის ზრდასთან არის დაკავშირებული. მიუხედავად აღნიშნულისა, სიჩქარის გადაჭარბების შედეგად გამოწვეული ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა კვლავ მაღალია. არასაკმარისია სიჩქარის გადაჭარბების პრევენციის თვალსაზრისით გაწეული საქმიანობა, რის გამოც ვერ მიიღწევა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კუთხით მნიშვნელოვანი პროგრესი. კერძოდ, აუდიტის სამსახურის მიერ წინა აუდიტის შედეგად გაცემული რეკომენდაცია – პოლიციის არასტაციონარული, პორტატული სიჩქარის მზომი რადარებით აღჭურვისა და მათი ინტენსიური გამოყენების შესახებ სრულყოფილად არ შესრულებულა.

სიჩქარის კონტროლის ავტომატური სისტემა დარღვევად ვერ აღიქვამს და, შესაბამისად, არ აფიქსირებს სატვირთო ავტომობილების, ავტობუსების და სხვა დიდგაბარიტიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ მათთვის დადგენილი სიჩქარის ლიმიტის (45 კმ/სთ-ის ფარგლებში) გადაჭარბებას, რასაც ხშირად თან ახლავს ლეტალური შედეგით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევები. აქედან გამომდინარე, სექციური რადარების შესაბამისი მოთხოვნების მიხედვით დაპროგრამებამდე, ეფექტიანი იქნება სიჩქარის მზომი პორტატული რადარების ინტენსიური გამოყენება.

რეკომენდაციები

სიჩქარის გადაჭარბების გახშირებული ფაქტების მაქსიმალურად გამოვლენის მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა:

- განსაკუთრებული ყურადღება გაამახვილოს ავტობუსებისა და დიდგაბარიტიანი ავტომობილების მძღოლების მიერ სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენის

21 მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზაც აღნიშნულის ნაწილია.



საკითხზე, რისთვისაც მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს როგორც ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემა, ასევე პორტატული სიჩქარის მზომი რადარები და უკონტაქტო პატრულირების შესაძლებლობები;

- განიხილონ პორტატული სიჩქარის მზომი რადარების გამოყენების საკითხი შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის იმ გზებზე, რომლებიც კონტროლდება სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების მიერ, ინტენსიური მოძრაობით გამოირჩევა და არ კონტროლდება ვიდეოსამეთვალყურეო კამერებითა და რადარებით.

3.1.2 ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით საგზაოაღაწევაების გამოვლენის ხაზგაშეიშვები

წინა აუდიტის შედეგები

ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელის გაფართოების მიუხედავად, კვლავ რელევანტურად რჩება ვიზუალური კონტროლის აუცილებლობა, რასაც თავის მხრივ, ესაჭიროება შესაბამისი ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელი და დამატებითი ადამიანური რესურსები. წინა აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ ერთობლივი ოპერაციების ცენტრში, რომელიც ახორციელებდა ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ადმინისტრირებას, დასაქმებული იყო მხოლოდ 21 ოპერატორი, რომლებიც რეალურ დროში ვიზუალურად აკონტროლებდნენ მოძრაობას და აფიქსირებდნენ დარღვევის ფაქტებს. ადამიანური რესურსის დეფიციტის პირობებში, საგზაო მოძრაობის ვიზუალური ვიდეოკონტროლი მცირე მასშტაბით ხორციელდებოდა, რაც ვერ უზრუნველყოფდა სამართალდარღვევების ადეკვატურ გამოვლენას.

შემდგომი ჩაბიძგების აუდიტის შედეგები

არსებული მდგომარეობით, ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ადმინისტრირებას ახორციელებს სსიპ – 112, სადაც ოპერატორთა რაოდენობა, რომლებიც ვიზუალურად აკონტროლებდნენ მოძრაობას, 35-მდეა გაზრდილი. აღნიშნულის შედეგად გაფართოვდა საგზაო მოძრაობის ვიდეოკონტროლის არეალი.

წარმოდგენილი ინფორმაციით, სსიპ – 112 ადმინისტრირებას უწევს 5000-ზე მეტ ვიდეოსამეთვალყურეო კამერას, საიდანაც 1043 ერთეული საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების დაფიქსირებაზე ორიენტირებული მოქმედი ვიდეოკამერებია. აუდიტის პერიოდში სსიპ – 112 საკუთარი ძალებით ახორციელებდა გათიშული/დაზიანებული ვიდეოკამერების აღდგენით სამუშაოებს, რაც კამერების დიდი რაოდენობისა და უწყების შედარებით მცირე ადამიანური რესურსიდან გამომდინარე, ხშირად შემჭიდროებულ ვადებში ვერ ხერხდებოდა.

წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2021 წლის 7 სექტემბრის მდგომარეობით (აუდიტორული პროცედურის ჩატარების თარიღი), საშუალო სიჩქარის კონტროლის 295 სექციიდან, ტექნიკური მიზეზების²² გამო გათიშული იყო 51 (17.3%) სიჩქარის სექციური კონტროლის სისტემა, თუმცა მონაცემები იმის შესახებ, თუ რომელი სისტემა რა პერიოდში გაითიშა და

22 საავტომობილო გზის რეაბილიტაცია, ოპტიკური ქსელის ხარვეზი, ელემენტარაგების შეფერხება, ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად ბოძის დაზიანება, ვიდეოკამერის დაზიანება და ა.შ.



რა ხნის განმავლობაში იყო უმოქმედო, ვერ წარმოგვიდგინეს. ამავე დროს, სსიპ – 112-ს არ გააჩნია სრულყოფილი ინფორმაცია ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების შესახებ, რადგან აუდიტის ობიექტის განმარტებით, „ცენტრს არ ევალება შესაბამისი ელექტრონული რეესტრის წარმოება, სადაც აღწერილი იქნება ვიდეოკამერის ექსპლუატაციაში შესვლის, გამორთვის ან/და ჩართვის თარიღები“.

დღეის მდგომარეობით, უწყებას არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში დეტექციის პროგრამული უზრუნველყოფა, რის გამოც ასეთი ფაქტის დაფიქსირება/აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ თითოეული კამერა შემოწმდება მანუალურად, რაც სისტემატურად ვერ ხორციელდება. ამავე დროს, საპატრულო პოლიციასაც (მის რეგიონალურ სამმართველოებს) არ აქვს ინფორმაცია სამოქმედო ტერიტორიაზე განთავსებული ვიდეოკამერების რაოდენობის, განლაგების და ფუნქციონალური დატვირთვის შესახებ. საპატრულო პოლიციის მიერ არ კონტროლდება ვიდეოკამერების მუშაობა.

შესაბამისი ანალიზის, ამასთანავე, სხვადასხვა ტიპის რისკების გამორიცხვის მიზნით, მნიშვნელოვანია სსიპ – 112, როგორც სისტემის ადმინისტრატორი, ფლობდეს ყოველდღიურ ინფორმაციას არსებული პრობლემების შესახებ, შემდგომში მათი დროული მოგვარების მიზნით.

დასკვნა

სსიპ – 112 საკუთარი ძალებით ახორციელებს გათიშული/დაზიანებული ვიდეოკამერების აღდგენით სამუშაოებს, თუმცა უწყებას არ გააჩნია ვიდეოკამერის მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტის ავტომატურ რეჟიმში დეტექციის პროგრამული უზრუნველყოფა, რის გამოც ასეთი ფაქტის აღმოჩენა შესაძლებელია მხოლოდ მანუალური შემოწმებით, რაც კამერების სიმრავლის გამო სისტემატურად ვერ ხორციელდება.

შესაბამისად, არსებობს რისკი, რომ დროის გარკვეულ მონაკვეთში ვერ იქნეს აღმოჩენილი კონკრეტული ვიდეოკამერების დაზიანების/მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტი და, შესაბამისად, მისი ხელმეორედ ექსპლუატაციაში გაშვების პერიოდი გახანგრძლივდეს. აუდიტის მიმდინარეობისას, საშუალოდ, სიჩქარის კონტროლის სექციების 17.3% გათიშული იყო, თუმცა მონაცემები იმის შესახებ, თუ რომელი სისტემა რა პერიოდში გაითიშა და რა ხნის განმავლობაში იყო უმოქმედო, ვერ იქნა წარმოდგენილი. ზემოაღნიშნული, თავის მხრივ, უარყოფით გავლენას ახდენს სამართალდარღვევების გამოვლენის მაჩვენებელზე.

რეკომენდაცია

სსიპ – 112-ს:

ვიდეოკონტროლის უწყვეტ რეჟიმში განხორციელების და სისტემის ეფექტიანობის ამაღლების უზრუნველსაყოფად, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ და სსიპ – 112-მა განიხილონ ვიდეოკამერების მწყობრიდან გამოსვლის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში დეტექციის პროგრამული უზრუნველყოფით სსიპ-ის აღჭურვის საკითხი.



3.1.3 უკონტაქტო პატრულირების ნაკლოვანებები

წინა აუდიტის შედეგები

უკონტაქტო პატრულირების არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ ასრულებდა გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარებაში, რადგან შეზღუდული იყო საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები, სამუშაო დრო, არ გააჩნდათ სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რის გამოც ვერ ხერხდებოდა სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების დაფიქსირება, რაც ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული სამართალდარღვევაა.

უკონტაქტო პატრულირების მეთოდის უპირატესობების ეფექტიანად გამოყენების მიზნით, აუდიტის სამსახურმა გასცა რეკომენდაცია, საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის, მოქმედების ზონებისა და სამუშაო დროის არსებულ გამოწვევებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის, ასევე შერეული მეთოდით პატრულირების პრაქტიკის დანერგვის შესაძლებლობის შესახებ.

შემდგომი ჩაბრუნების აუდიტის შედეგები

სამინისტროს საშუალოვადიანი სამოქმედო გეგმებით გათვალისწინებული იყო უკონტაქტო პატრულირების მეთოდის განვითარება და გაუმჯობესება. კერძოდ, საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის ზრდა, უკონტაქტო პატრულირებისათვის საჭირო აღჭურვილობის შესყიდვა, შერეული პატრულირების მეთოდის რეალიზაცია და სამოქმედო არეალის გაზრდა, თუმცა გეგმებში არ იყო მითითებული კონკრეტული, რაოდენობრივი სამიზნე მაჩვენებლები. რეალურად, აღნიშნულ პერიოდში უკონტაქტო პატრულირების მასშტაბი მხოლოდ უმნიშვნელოდ გაიზარდა.

არსებული მდგომარეობით, პატრულირებას ახორციელებს უკონტაქტო პატრულის 10 ეკიპაჟი, საიდანაც 5 – თბილისში, 2-2 – იმერეთსა და აჭარაში, 1 კი – ქვემო ქართლშია გადანაწილებული. ეკიპაჟების რაოდენობის სიმცირის გამო, მათ მიერ გამოვლენილი დარღვევების რაოდენობა და ხასიათი ვერ ასრულებს მნიშვნელოვან როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაში. საპატრულო ეკიპაჟებს ამ ეტაპზე არ გააჩნიათ სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რის გამოც ვერ ფიქსირდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტები, რაც ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული და სახიფათო სამართალდარღვევაა. აქედან გამომდინარე, აუდიტის სამსახურის მიერ წინა აუდიტით გაცემული რეკომენდაცია შესრულებულია მხოლოდ ნაწილობრივ. ინფორმაცია უკონტაქტო პატრულირების შედეგად გამოვლენილი დარღვევების შესახებ წარმოდგენილია N7 ცხრილის სახით:

ცხრილი N7. ინფორმაცია უკონტაქტო პატრულირების შედეგად გამოწვეული ჯარიმების შესახებ

N			2018	2019	2020	2021 (6 თვე)
1	სულ ვიდეოჯარიმები	რაოდენობა	1,189,724	1,707,082	1,704,766	1,153,601
	მათ შორის, უკონტაქტო	რაოდენობა	47,166	180,341	178,785	165,807
2	%		4.0	10.5	10.5	14.4



როგორც ცხრილიდან ჩანს, უკონტაქტო პატრულირების ხვედრითი წილი საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენაში თანდათან იზრდება და 2021 წლის 6 თვეში საერთო გამოვლენის 14.4%-ს მიაღწია, რაც არ შეადგენს მცირე რაოდენობას, ამავე დროს, აღნიშნული მონაცემების ანალიზმა გვიჩვენა, რომ გამოვლენილი დარღვევების საერთო ოდენობის 82.4% გამოწვეულია ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილის მოთხოვნათა დარღვევაზე, რაც გულისხმობს ამკრძალავი ნიშნების – „გაჩერება აკრძალულია“ და „დგომა აკრძალულია“ მოთხოვნების დაუცველობას.

აღნიშნული მუხლით ჯარიმების გამოწვევას ახორციელებენ საპატრულო პოლიციის და სამხარეო პოლიციის სხვა ეკიპაჟებიც. უკონტაქტო პატრულირებაზე სულ შსს-ს მიერ აღნიშნული მუხლით გამოწვეული ჯარიმების საერთო რაოდენობის 17.6% მოდის. შესაბამისი ინფორმაცია წარმოდგენილია N8 ცხრილის სახით:

ცხრილი N8. ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილის მოთხოვნათა დარღვევაზე გამოწვეული ჯარიმები, მათ შორის, უკონტაქტო პატრულირების შედეგად რეგიონების მიხედვით 2018-2020 წლებში.

რეგიონი	უკონტაქტო პატრულის ჯარიმები	მათ შორის, ასკ-ის მუხლი 125, ნაწილი 8	(%)	სულ: შსს-ს მიერ ამ მუხლით	(%)
აჭარა	90,310	83,300	92.2	220,431	37.8
თბილისი	232,374	197,444	85.0	937,258	21.0
იმერეთი	65,051	42,553	65.4	142,998	29.8
ქვემო ქართლი	18,557	11,319	61.0	143,365	7.9
სულ	406,292	334,616	82.4	1,897,103	17.6

როგორც ცხრილიდან ჩანს, აღნიშნული მუხლით შსს-ს მიერ 2018-2020 წლებში გამოწვეული ჯარიმების რაოდენობა საკმაოდ მაღალია (1,897,103). აღსანიშნავია, რომ ასკ-ის 209-ე მუხლის²³ მიხედვით, 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილით გათვალისწინებულ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა საქმეებს განიხილავს მუნიციპალიტეტის მერიის სტრუქტურული ერთეული. შესაბამისად, გარდა საპატრულო პოლიციის და სამხარეო პოლიციის ეკიპაჟებისა, აღნიშნული მართივი სახის დარღვევის გამოვლენაზე ადგილობრივი მუნიციპალიტეტებიც მუშაობენ. შესაბამისად, უკონტაქტო პატრულის ეკიპაჟების შესაძლებლობების ძირითადად ამ მიმართულებით გამოყენება ნაკლებად ეფექტიანია, რადგან დარღვევების დაფიქსირება უფრო ეკონომიური ტრანსპორტით – მოპედით ან მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლის მიერ, უფრო პროდუქტიულად შესაძლოა განხორციელდეს.

აუდიტის ჯგუფი ორჯერ დაესწრო უკონტაქტო პატრულირების პროცესს, რის შედეგად გამოვლინდა, რომ სხვა ტიპის დარღვევების (გარდა ასკ-ის 209-ე მუხლით გათვალისწინებულისა – „დგომა აკრძალულია“) დაფიქსირება, ეკიპაჟისთვის სირთულეებთან არის დაკავშირებული. კერძოდ, დარღვევის ფაქტის ჩანაწერ, 10-წამიან ვიდეოკადრში, დამრღვევის სანომრე ნიშანი გარკვევით უნდა ჩანდეს, რაც არსებული ვიდეოკამერებით მხოლოდ ახლო მანძილიდანაა შესაძლებელი,²³ წინააღმდეგ შემთხვევაში კი, კადრი შტრიხკოდებით იფარება და აღარ იკითხება. აქედან გამომდინარე, მოძრავი ავტომობილის მიერ დარღვევების დაფიქსირება გარკვეულ სირთულეებთან არის დაკავშირებული. ამასთანავე, უკონტაქტო პატრულირებას

23 საკონტროლო გასვლის განმეორებითმა ტესტმა სამუშაო მანძილად 5-7 მეტრი დაადასტურა.



ძირითადად ერთი პოლიციელი ახორციელებს, რომელიც ავტომობილის მართვასთან ერთად, ვიდეოგადაღებას და დარღვევის დაფიქსირებას უზრუნველყოფს.

გემოლნიშნულიდან გამომდინარე, უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟის წევრები უფრო მარტივი სამართალდარღვევის დაფიქსირებაზე არიან ორიენტირებული. საგზაო უსაფრთხოების მიზნებისათვის კი სწორედ მოძრაობის რეჟიმში გამოვლენილი დარღვევათა ფაქტები, როგორც პოტენციური საფრთხის შემცველი ქმედებები, გაცილებით უფრო მნიშვნელოვანია. აღნიშნულს ადასტურებს ის გარემოება, რომ უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟების მიერ ერთი კონკრეტული დარღვევის ფაქტის დაფიქსირებისას, ხშირად ვიდეოფირზე სხვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებაც ჩანს, რომელიც ასევე დარღვევით მოძრაობს, ანუ ერთი ვიდეოფირის საშუალებით იწერება ორი ან მეტი ჯარიმა. მაგალითად, 2021 წლის 2 აგვისტოს, თბილისში, მოქმედი უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟების მიერ გადაგზავნილი 449 ფაქტიდან, დაინერა 557 ჯარიმა (124%), შესაბამისად, უკონტაქტო პატრულირება მნიშვნელოვან პრევენციულ ღონისძიებად უნდა განვიხილოთ.

უკონტაქტო პატრულირების ეფექტიანად განხორციელებას უკეთესი ტექნიკური ბაზა ესაჭიროება, რომელიც კონკრეტულ ამოცანებზე იქნება მორგებული (მაგალითად, მაღალი ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ფოტო-ვიდეოსისტემა პიქსელების საკმარისი რაოდენობითა და მაღალი სიმჭიდროვით – შესაბამისი ოპტიკური სისტემა, კამერა კადრების ჩანერის სიჩქარის ფართო სპექტრით და ა.შ.).

უკონტაქტო პატრულირების ეკიპაჟები საპატრულო პოლიციის სხვა ეკიპაჟებისგან განსხვავებით, შაბათ-კვირას შეზღუდული დროით მუშაობენ, ამასთანავე. სამუშაო დღე მხოლოდ 09:00 სთ-დან 18:30 სთ-მდე გრძელდება. შესაბამისად, აღნიშნული საქმიანობა უწყვეტ რეჟიმში არ მიმდინარეობს.

დასკვნა

უკონტაქტო პატრულირების არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ ასრულებს გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაში, რადგან მისი ძირითადი საქმიანობა ორიენტირებულია ამკრძალავი ნიშნების – „გაჩერება აკრძალულია“ და „დგომა აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობაზე. შეზღუდულია საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები, სამუშაო დრო. ამასთანავე, მათ არ გააჩნიათ სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, ხოლო არსებული ტექნიკური ბაზა ვერ უზრუნველყოფს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში სამართალდარღვევების უტყუარ დაფიქსირებას.

რეკომენდაცია

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

ფარული პატრულირების მეთოდის უპირატესობების ეფექტიანად გამოყენების მიზნით, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა განიხილოს საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის, მოქმედების ზონების, ტექნიკური ბაზის და სამუშაო დროის მორგების საკითხი არსებულ გამოწვევებთან.



3.1.4 ტერიტორიული დაფარვის პრობლემა და უბნის ინსპექტორების სამუშაო გზაუბრის ნაკლავანება

წინა აუდიტის შედეგები

ტერიტორიული დაფარვის პრობლემა – წინა აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის საქმიანობა ვრცელდება ქვეყნის მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებსა და მთავარ ავტომაგისტრალებზე, რაც საქართველოს ტერიტორიის მხოლოდ 47%-ს შეადგენს. ქვეყნის ტერიტორიის დანარჩენ ნაწილში, კერძოდ, ზოგიერთ ქალაქში, დაბასა და სოფელში, ასევე ნაკლებად დატვირთულ გზებზე – პატრულირება სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს, სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტებს ევალებათ. ამ ტერიტორიაზე მომხდარი ავტოსაგზაო შემთხვევები კი პროცენტულად უფრო მძიმე შედეგებით სრულდება, რაც ძირითადად გამოწვეულია ნაკლებად კონტროლირებადი გარემოთი, კერძოდ:

- უბნის ინსპექტორების ერთი კონკრეტული საპატრულო ეკიპაჟის სამოქმედო ტერიტორია ყოველთვის გაცილებით უფრო ვრცელია, ვიდრე საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟის;
- ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო არეალში თითქმის არ ხორციელდებოდა ვიდეო/ფოტო მეთვალყურეობა;
- აუდიტის პერიოდში უბნის ინსპექტორები კვირაში 80 საათზე მეტს მუშაობდნენ (ყოველ მე-2 დღეს მორიგეობდნენ), რაც მკვეთრად ამცირებდა მათი საქმიანობის პროდუქტიულობას. აუდიტის მიმდინარეობისას მდგომარეობა გაუმჯობესდა, თუმცა მათ ჯერ კიდევ 72 საათი უწევდათ მუშაობა.
- უბნის ინსპექტორები ტექნიკურად უფრო ნაკლებად იყვნენ აღჭურვილი, ვიდრე პატრულ-ინსპექტორები. მაგალითად, მათ არ გააჩნდათ სამხრე ვიდეოკამერები, ელექტრონული ქვითრის ამობეჭდვის საშუალება და ა.შ.

შემდგომი რეაგირების აუდიტის შედეგები

უბნის ინსპექტორების სამუშაო რეჟიმი წინა აუდიტის პერიოდთან შედარებით გაუარესდა და ამჟამად კვირაში, დაახლოებით, 84 საათს შეადგენს, ასევე მათ მნიშვნელოვან ნაწილს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებზე სათანადო ტრენინგები არ აქვთ გავლილი.

ამასთანავე, როგორც აღინიშნა, სამოქმედო ტერიტორიის მასშტაბის, კადრების სიმცირისა და მათი დიდი ფუნქციური დატვირთვის გამო, ზოგიერთ დასახლებულ პუნქტში დღის განმავლობაში არ პატრულირებს ეკიპაჟი. აქედან გამომდინარე, სავარაუდოა, რომ მნიშვნელოვანი რაოდენობის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები აღურიცხველი რჩება.

სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების სამოქმედო ტერიტორია, იშვიათი გამონაკლისის გარდა, არ კონტროლდება ვიდეოკამერების მეშვეობით, ხოლო სიჩქარის მზომი არასტაციონარული, მანუალური რადარები უბნის ინსპექტორებს არ გააჩნიათ, რის გამოც ქვეყნის ტერიტორიის თითქმის ნახევარზე არ ხორციელდება საგზაო მოძრაობის წესების ერთ-ერთი ყველაზე საფრთხის შემცველი და გავრცელებული დარღვევის, კერძოდ, სიჩქარის გადაჭარბების კონტროლი.



გარდა ზემოაღნიშნულისა, სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების უმრავლესობას არ გააჩნიათ სტატისტიკური ინფორმაცია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამოვლენის მიმართულებით მათ მიერ გაწეული საქმიანობის შესახებ. მაგალითად, აუდიტის მიმდინარეობისას მოთხოვნილ იქნა სტატისტიკური ინფორმაცია ქვემო ქართლის, მცხეთა-მთიანეთის და შიდა ქართლის პოლიციის დეპარტამენტებიდან, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად გამოწერილი ჯარიმების შესახებ. ქვემო ქართლის და მცხეთა-მთიანეთის დეპარტამენტებიდან შესაბამისი ინფორმაცია ვერ იქნა მოწოდებული იმ მოტივით, რომ მათ მიერ შედგენილი ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმები საპატრულო პოლიციაში იგზავნება, ხოლო ადგილზე ოქმების სტატისტიკური აღრიცხვა და ანალიტიკური საქმიანობა არ ხორციელდება.

შიდა ქართლის სამხარეო დეპარტამენტის მიერ მოწოდებულ იქნა საჭირო ინფორმაცია, რომლის მიხედვით, აღნიშნული უწყების უბნის ინსპექტორების მიერ 2018-2020 წლებში საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად გამოწერილი ჯარიმების რაოდენობა შეადგენს – 7096 ერთეულს, რაც შსს-ს მიერ შიდა ქართლში ჯამურად გამოწერილი ჯარიმების (577,461 ერთეული) მხოლოდ 1.2%-ს შეადგენს.

ერთიანი სტანდარტის არარსებობისა და დეტალიზებული სტატისტიკური ინფორმაციის სიმცირის გამო, სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტებში საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით სრულყოფილი კვლევა-ანალიზის ჩატარება არ არის შესაძლებელი.

სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო არეალში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები უფრო რთული შედეგებით სრულდება, ვიდრე საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირებული შემთხვევები. შესაბამისი ინფორმაცია წარმოდგენილია N9 ცხრილის სახით:

ცხრილი N9. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა რაოდენობა და შედეგები საპატრულო პოლიციისა და ტერიტორიული ერთეულების სამოქმედო არეალში

	2019			2020			2021 (6 თვე)		
	რაოდ.	დაიღუპა	დაშავდა	რაოდ.	დაიღუპა	დაშავდა	რაოდ.	დაიღუპა	დაშავდა
სულ	5839	481	7921	4999	450	6640	2762	189	3595
საპატრულო	5121	320	6897	4207	279	5574	2288	111	3001
სამხარეო დეპ.	718	161	1024	792	171	1066	474	78	594
%	12.3	33.5	12.9	15.8	38.0	16.1	17.2	41.3	16.5

აღსანიშნავია, რომ სამინისტროს სტრუქტურულ ქვედანაყოფებში აღნიშნული სახის ანალიტიკური პროცედურები არ ხორციელდება. კრებსითი მონაცემები ისეთ ავტოსაგზაო შემთხვევათა შესახებ, რომლებზეც პასუხისმგებლობა გათვალისწინებულია სისხლის სამართლის კოდექსით, სამინისტროს ვებგვერდზე გამოქვეყნებულია მხოლოდ რეგიონალურ ჭრილში, ისე რომ არ არის დიფერენცირებული, რომელი სტრუქტურული ქვედანაყოფის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირდა შემთხვევები. ასევე გაანალიზებულია ინფორმაცია საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი ავტოსაგზაო შემთხვევების შესახებ სხვადასხვა მახასიათებლის (სახეები, სავარაუდო მიზეზები, სატრანსპორტო საშუალებების ტიპები და ა.შ. მიხედვით, თუმცა სამხარეო პოლიციის



დეპარტამენტების სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ ანალოგიური მონაცემები არ მოიპოვება. აქედან გამომდინარე, არ წარმოებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სრულყოფილი ანალიზი, შესაბამისი ღონისძიებების დაგეგმვის მიზნით, რაც ხელს შეუწყობდა პრევენციული ღონისძიებების ეფექტიანობას.

დასკვნა

სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების სამოქმედო ტერიტორია, იშვიათი გამონაკლისის გარდა, არ კონტროლდება ვიდეოკამერებით, ხოლო სიჩქარის მზომი არასტაციონარული რადარები უბნის ინსპექტორებს არ გააჩნიათ, რის გამოც ქვეყნის ტერიტორიის მნიშვნელოვან ნაწილზე ვერ ხორციელდება სიჩქარის გადაჭარბების კონტროლი.

უბნის ინსპექტორების გართულებული სამუშაო რეჟიმი, სამოქმედო ტერიტორიის მასშტაბი, კადრების სიმცირე და ფუნქციური დატვირთვა, მკვეთრად ამცირებს მათი საქმიანობის ეფექტიანობას საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების მიმართულებით. მაგალითად, შიდა ქართლის სამხარეო პოლიციის უბნის ინსპექტორების მიერ 2018-2020 წლებში საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად გამოწერილი ჯარიმები შეადგენს 7096 ერთეულს, რაც შსს-ს მიერ შიდა ქართლში ჯამურად გამოწერილი ჯარიმების (577,461 ერთეული) მხოლოდ 1.2%-ია.

აქედან გამომდინარე, სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიებზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები უფრო ხშირად სრულდება უარყოფითი შედეგებით, ვიდრე საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირებული შემთხვევები.

შსს-ში არ წარმოებს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სრულყოფილი ანალიზი, რაც მნიშვნელოვანია საჭირო დასკვნების გამოტანისა და შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვისთვის.

რეკომენდაციები

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით არგუმენტირებული პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვა-განხორციელებისათვის, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ უზრუნველყოს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სრულყოფილი საინფორმაციო ბაზის ფორმირება და შესაბამისი ანალიზის სისტემატური განხორციელება.
- სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიებზე საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და პრევენციული ღონისძიებების გაძლიერების მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ განახორციელოს შესაბამისი კადრების გადამზადება, მათი საჭირო ტექნიკური აღჭურვილობით უზრუნველყოფა, სამუშაო რეჟიმის ადამიანურ შესაძლებლობებთან შესაბამისობაში მოყვანა, შესაბამისი ანალიტიკური საქმიანობის დანერგვა და სხვა რელევანტური ღონისძიებები.



3.1.5 საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანასთან დაკავშირებული საგზაო უსაფრთხოების პრობლემები

ავტოსატრანსპორტო საშუალებით საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის პროცესში, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ძირითადი მიზეზებია გადატარებული სიჩქარე, მოძრაობის წესების დარღვევა და მძღოლის გადაღლა.

1970 წელს ჟენევაში (შვეიცარია) მიღებულ იქნა ევროპის კომისიის შეთანხმება „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ (AETR),²⁴ რომელიც საერთაშორისო შრომითი ორგანიზაციის ძირითადი პრინციპების შესაბამისად, აყალიბებს ერთგვაროვან სამუშაო პირობებს საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებული კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის. აღნიშნულ შეთანხმებას (AETR) საქართველო 2011 წელს შეუერთდა,²⁵ ხოლო 2013 წელს მთავრობამ დაამტკიცა²⁶ მისი იმპლემენტაციის სამოქმედო გეგმა და ტექნიკური რეგლამენტი, რომლითაც განისაზღვრა გადამზიდველებისთვის სავალდებულო მძღოლის მუშაობისა და დასვენების პირობები. აგრეთვე დადგინდა, რომ უფლებამოსილმა სახელმწიფო მაკონტროლებელმა ორგანოებმა²⁷ ყველა საჭირო ზომას უნდა მიმართონ AETR-ის შეთანხმებისა და აღნიშნული რეგლამენტის დებულებების დაცვის უზრუნველსაყოფად. ამავე შეთანხმების საფუძველზე, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით განისაზღვრა, რომ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, ჯარიმა შეადგენს 500 ლარს.

არსებული რეგულაციებით გადამზიდველი ვალდებულია ავტომობილი აღჭურვოს სპეციალურად ამ მიზნით შექმნილი საშუალებით – ტაქოგრაფით, რომელიც უზრუნველყოფს ინფორმაციის უწყვეტ აღრიცხვას ავტომობილის გადაადგილების, მარშრუტის, სიჩქარის რეჟიმების და დასვენების შესახებ, რომლის საშუალებითაც მარტივდება მოქმედი რეგულაციების მოთხოვნათა დარღვევის ფაქტების აღმოჩენა.

როგორც იმპლემენტაციის სამოქმედო გეგმით, ასევე მთავრობის მიერ გაცემული შემდგომი განკარგულებებით, საპატრულო პოლიციისათვის ტაქოგრაფის წამკითხველებისა და პროგრამული უზრუნველყოფის შესყიდვა ევალება ეკონომიკის სამინისტროს სსიპ – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს.

2013 წელს საპატრულო პოლიციასა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს შორის დაიწყო წერილობითი კომუნიკაცია. კერძოდ, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ 2013-2014 წლებში წერილობით²⁸ სთხოვა საპატრულო პოლიციას ეცნობებინა ტაქოგრაფის მაკონტროლებელი ბარათების მათთვის საჭირო რაოდენობა, რასთან დაკავშირებითაც მიიღო შესაბამისი პასუხი.

24 European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR).

25 საქართველოს პრეზიდენტის 2011 წლის 7 აპრილის N187 ბრძანებულებით.

26 მთავრობის 2013 წლის 1 მარტის N209 განკარგულებით.

27 საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N407 დადგენილებით დამტკიცებული „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების“ ტექნიკური რეგლამენტის მე-11 მუხლის პუნქტი 1.

28 N04/945; 20.11.2013 და N04/83; 22.01.2014.



აღნიშნული მიმართულებით კომუნიკაცია გრძელდება, თუმცა ამ დრომდე საკითხი არ არის გადაწყვეტილი.

აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ მთავრობის 2013 წლის განკარგულებით დამტკიცებული სამოქმედო გეგმით, ტაქოგრაფების მაკონტროლებლის ბარათის მართებულად გამოყენების მიზნით, გათვალისწინებული იყო საპარტულო პოლიციის კადრების ეტაპობრივი გადამზადება შსს-ს აკადემიის ბაზაზე, რაც 2015 წლის ბოლოს დაიწყო და მხოლოდ 11 პოლიციელი გადამზადდა, თუმცა ამ ეტაპზე შსს-ს მიერ, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსით გათვალისწინებულ შესაბამის დარღვევებზე²⁹ რეაგირება არ ხორციელდება.

შსს-ს ინფორმაციით, „სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი მზადაა, კონტროლი განახორციელოს ელექტრონული ბარათების ვიზუალური და ელექტრონული პერსონალიზაციისათვის საჭირო ფოტო და ელექტრონული იდენტიფიკაციისა და ბარათებზე არსებული ინფორმაციის წამკითხველი მოწყობილობების შეძენისა და პატრულ-ინსპექტორების გადამზადების შემდგომ“.

დასკვნა

არსებული მდგომარეობით, არ არის შესრულებული „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის კომისიის შეთანხმების (AETR) მოთხოვნები, რომელსაც ქვეყანა 2011 წელს შეუერთდა. შსს-ს მიერ არ ხორციელდება გზებზე საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების კონტროლი, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის საფრთხეებს საგზაო მოძრაობის მონაწილეებისათვის.

რეკომენდაცია

შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ გაააქტიუროს საქმიანობა საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანისას მძღოლების მიერ საგზაო მოძრაობის არსებული წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების უზრუნველსაყოფად.

3.1.6 ქვეითად მოსიარულეთა მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენის პროცესში არსებული ნაკლოვანებები

წინა აუდიტის შედეგები

ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზი ხშირად ქვეითად მოსიარულეები იყვნენ, მათი დაჭარიმება კი თითქმის არ ხდებოდა. სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ გაიცა რეკომენდაცია, რომ განსაკუთრებული რისკის ზონებში გააქტიურებულიყო საქმიანობა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების მიზნით.

29 ასკ-ის 1271 მუხლის მე-7 პუნქტი.



შემდგომი ჩაბიძახის აუდიტის შედეგები

სტატისტიკური ინფორმაცია ცხადყოფს, რომ ავტოავარიებში ხშირ შემთხვევაში ზარალდებიან ქვეითად მოსიარულეები. 2019-2020 წლებსა და 2021 წლის 6 თვეში ქვეითებზე შეჭახების 2716 შემთხვევა 217 პირის გარდაცვალებით და 2782 პირის დაშავებით დასრულდა.

წინა აუდიტის შემდგომ, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტში შეიქმნა ქვეით პატრულთა კორპუსი, რომლებიც ტურისტულ და გასართობი ინფრასტრუქტურით დატვირთულ ლოკაციაზე ქვეითად პატრულირებენ. შემდგომი რეაგირების აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ აღნიშნული პროცესი შემდგომ გაუმჯობესებასა და განვითარებას საჭიროებს, რადგან მდგომარეობა ამ მიმართულებით მნიშვნელოვნად არ შეცვლილა.

ქ.თბილისში, 2018-2021 წლებში ქვეით პატრულირებას ახორციელებდა 90-95 პატრულ-ინსპექტორი, მაგრამ ისინი ძირითადად სტრატეგიულ გზაჯვარედინებზე არეგულირებენ მოძრაობას და საჭიროების შემთხვევაში ახორციელებენ ავტოტრანსპორტის გატარებას შუქნიშნის წითელ ფერზე. ასეთ პირობებში მათ დრო არ აქვთ ქვეითების მოძრაობის გასაკონტროლებლად. შესაბამისად, ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა კვლავ საკმარის კონტროლს მიღმა რჩება.

აღნიშნულს ადასტურებს აუდიტის ფარგლებში ქ.თბილისის ქუჩებში ჩატარებული დაკვირვება, რომელმაც გამოავლინა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების უხეში დარღვევები და საპატრულო პოლიციის ნაკლები ყურადღება აღნიშნული თვალსაზრისით. დაკვირვება განხორციელდა განსაკუთრებით საშიშ (ინტენსიური და მრავალმხრივი მოძრაობის ადგილებში) მონაკვეთებზე, კერძოდ, იმ ქუჩებზე, სადაც ხშირია ავტოსაგზაო შემთხვევები. შედეგად, 7 ქუჩაზე, 15-15-ნუთიან მონაკვეთებში 318-მა ქვეითად მოსიარულემ დაარღვია მოძრაობის წესები და რამდენიმე შემთხვევაში საავარიო სიტუაცია შექმნა.

ეფექტიანობის მისაღწევად, აღნიშნული მიმართულებით საპატრულო პოლიციის საქმიანობა მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას საჭიროებს.

დასკვნა

ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზს ხშირად ქვეითად მოსიარულეები ქმნიან, მათი დაჯარიმება თითქმის არ ხდება, ხოლო ქვეითი პატრულის საქმიანობა აღნიშნული მიმართულებით ნაკლებ პროდუქტიულია და ვერ უზრუნველყოფს სამართალდარღვევათა ადეკვატურ გამოვლენას.

რეკომენდაცია

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე კონტროლის გაძლიერებისა და ავტოსაგზაო შემთხვევების მაქსიმალურად პრევენციის მიზნით, განსაკუთრებული რისკის ზონებში გააქტიურდეს საქმიანობა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით.



3.1.7 სამართალდამცველის გამოვლენისა და გამოძიების მიზნით ანგარიშის ნაკრძალზე

წინა აუდიტის შედეგები

საპატრულო პოლიციის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან ერთად სხვა მრავალი ფუნქცია აქვს შეთავსებული.³⁰ აქედან გამომდინარე, წინა აუდიტის დროს გამოიკვეთა რისკი, რომ გამოუვლენელი და, შესაბამისად, დაუსჯელი რჩებოდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების შემთხვევათა გარკვეული ნაწილი. ამასთანავე, გაუხსნელი იყო მძიმე შედეგებით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევების მნიშვნელოვანი ნაწილი.

აუდიტის მიერ შესწავლილი საერთაშორისო კარგი პრაქტიკის გათვალისწინებით, აქცენტი გაკეთდა და რეკომენდაცია გაიცა ტექნიკური საშუალებების ინტენსიურად გამოყენებასა და მოქალაქეების ჩართულობაზე, სამართალდარღვევების გამოვლენის მიზნით.

კერძოდ, არსებული რთული ვითარების მასშტაბური მოგვარების ერთ-ერთი საშუალება შესაძლოა ყოფილიყო სპეციალური ვებგვერდის შექმნა, სადაც ნებისმიერ მოქალაქეს ექნებოდა შესაძლებლობა აეტვირთა თავისივე გადაღებული საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ამსახველი ვიდეო ან/და ფოტო კადრები.

გემოაღნიშნულ ვებგვერდზე ატვირთული ვიდეოკადრების ანონიმურობის დაცვის შემთხვევაში, მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ნაწილი, დიდი ალბათობით, ითანამშრომლებდა სამინისტროსთან, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდიდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენის ფაქტებს და ექნებოდა პრევენციული დატვირთვა.

ყოველივე გემოაღნიშნულის გამო, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენაში მოქალაქეების ჩართულობის მიზნით, გაიცა რეკომენდაცია, რომ განხილულიყო სპეციალური ვებგვერდის შექმნის და ფუნქციონირების შესაძლებლობა, სადაც ნებისმიერ მოქალაქეს ექნებოდა შესაძლებლობა (უფლება) აეტვირთა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ამსახველი ვიდეო ან/და ფოტო კადრები, რის საფუძველზეც ჯარიმის გამოწერა იქნებოდა შესაძლებელი. ასევე საჭიროების შემთხვევაში, ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზების დადგენის და გამოძიების გამარტივების მიზნით, განხილულიყო სამგზაო ტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის საკითხი.

შემდგომი ჩაბიძგების აუდიტის შედეგები

საპატრულო პოლიციის შექმნის პერიოდში, ე. თბილისში, საპატრულო პოლიცია დღის განმავლობაში, დაახლოებით, 250 ათასი ავტომობილის მოძრაობის ადმინისტრირებას ახორციელებდა 120-მდე ეკიპაჟით. 2021 წლისათვის დღის განმავლობაში, დაახლოებით, 600 ათასზე ავტომობილის მოძრაობის ადმინისტრირება უწევს 140-მდე ეკიპაჟს და 90 ქვეით პატრულ-ინსპექტორს. წლების განმავლობაში შეიქმნა და მნიშვნელოვნად გაფართოვდა ვიდეოსამეთვალყურეო და ავტომატური კონტროლის ტექნიკური საშუალებები, რაც დადებითად უნდა შეფასდეს, თუმცა სხვადასხვა მიზეზებით მცირდება საპატრულო პოლიციის თანამშრომელთა როლი საგზაო დარღვევების გამოვლენის საკითხში, კერძოდ:

30 სახელმწიფო საზღვრის რეჟიმის დაცვა, არალეგალურ მიგრაციასთან ბრძოლა და სხვ.



- სისტემატურად იზრდება მოქალაქეების მიერ სხვადასხვა ყოფით პრობლემებთან დაკავშირებული გამოძახებები. კერძოდ, ქ.თბილისში 24 საათის განმავლობაში, საშუალოდ, 369 გამოძახება ფიქსირდება, საიდანაც მხოლოდ 116 ეხება საგზაო მოძრაობის საკითხებს. შესაბამისად, საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟებს ყოველდღიურად უფრო ხშირად სხვა სახის გამოძახებებზე უწევთ რეაგირება;
- ქ.თბილისში დიდი ოდენობის ავტომობილების მოძრაობა იწვევს ხშირ საცობებს, რის გამოც საპატრულო ეკიპაჟების სამუშაო დროის მნიშვნელოვანი ნაწილი საგზაო მოძრაობის განტვირთვა-მონესრიგებაში იხარჯება. ამ პროცესში ჩართული ეკიპაჟები იმ მომენტში პრაქტიკულად ვერ ახორციელებენ კონტროლს საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე;
- საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟებს არ გააჩნიათ სათანადო რაოდენობის და მახასიათებლების პორტატული არასტაციონარული სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები და, შესაბამისად, ვერ აფიქსირებენ გახშირებულ სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტებს.

საერთაშორისო კარგი პრაქტიკის შესაბამისად, ადამიანური რესურსების შეუქცევადი ზრდა ხშირად არ არის შესაძლებელი და ეფექტიანი. შესაბამისად, პრობლემის მოსაგვარებლად საჭიროა გრძელვადიანი პოლიტიკის შემუშავება და ტექნიკური საშუალებების მაქსიმალური გამოყენება.

2020 წლის ივნისში შსს-ს მიერ სახელმწიფო აუდიტის სამსახურში წარმოდგენილია წინა აუდიტის დროს გაცემული რეკომენდაციების შესრულების მიმდინარეობის ანგარიში, სადაც დაფიქსირებულია, რომ რეკომენდაციის შესრულების მიზნით საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ შემუშავებულია ვებგვერდის – Crime Stopper სატესტო ვერსია, რომელიც მოქალაქეებს საშუალებას მისცემს მარტივად და ოპერატიულად შეძლონ პოლიციისთვის დანაშაულისა და სხვა სამართალდარღვევის ფაქტის შესახებ შეტყობინების მიწოდება (ადგილმდებარეობისა და სხვა დამატებითი რეკვიზიტების დაფიქსირებით), რასაც არსებული კანონიერი საფუძვლის გამოკვეთის შემთხვევაში, პოლიციის მხრიდან შესაბამისი რეაგირება მოჰყვება. შესაბამისად, აუდიტის ობიექტის მიერ წარმატებით განხორციელდა აქტივობების დიდი ნაწილი, თუმცა ვებგვერდის გაშვება-ამოქმედების საკითხები ამ ეტაპზე არ არის გადაწყვეტილი და ამდენად, აღნიშნული რეკომენდაცია შეუსრულებელია.

აუდიტის ობიექტის მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციით:

„გასათვალისწინებელია პერსონალურ მონაცემთა დაცვის უზრუნველყოფა და სამსჯელოა, რამდენადაა აღნიშნული შესაძლებელი მსგავსი სისტემის არსებობის შემთხვევაში. ვინაიდან სახეგზაო მესამე პირთა ინფორმაციის დამუშავება, ერთი მხრივ, საყურადღებოა თავად ამ ინფორმაციის მოქალაქის მიერ დამუშავების სამართლებრივი საფუძველი, ხოლო, მეორე მხრივ, ის რისკები, რომლებიც არსებობს დასახელებული ინფორმაციის უკანონო გავრცელების კუთხით.

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია რამდენად ეწეება მტკიცებულების ძალა მოქალაქის მიერ გადაღებულ ფოტო-ვიდეო მასალას. ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის საქმის განხილვის დროს მნიშვნელოვანია საქმის განხილვის ვადები. ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის თანახმად, ადმინისტრაციული სახდელი შეიძლება დაედოს პირს არაუგვიანეს ორი თვისა სამართალდარღვევის ჩადენის დღიდან. ვებ-გვერდზე ანონიმურად ატვირთული ფოტო-ვიდეო მასალის დროის დადგენა შეუძლებელია ან დაკავშირებულია სირთულესთან. შესაბამისად, ამ სისტემის ფარგლებში სრულყოფილი ადმინისტრაციული წარმოების ჩატარება პრობლემურია“ (სტილი დაცულია).



რაც შეეხება ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზების დადგენის და გამოძიების საკითხების გამარტივებას, აღნიშნული მიზნით წინა აუდიტის დროს გაიცა რეკომენდაცია, რომ განხილულიყო სამგზავრო ტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის საკითხი. აუდიტის ობიექტის მიერ აქტივობები ამ მიმართულებით არ განხორციელებულა.

წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2019-2021 წლებში რეგისტრირებული 7686 ავტოსაგზაო შემთხვევებიდან, გამოძიების კონკრეტული შედეგები დადგა 1137 შემთხვევაზე (15%). შესაბამისი ინფორმაცია წარმოდგენილია N10 ცხრილის სახით:

ცხრილი N10. ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევის გამო რეგისტრირებული დანაშაულის გახსნის სტატისტიკა

შსს-ს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის საინფორმაციო ცენტრი						
სსკ-ის 276-ე მუხლი	2019 წ.		2020 წ.		2021 წ.	
	რეგისტრირებულია	გახსნილია	რეგისტრირებულია	გახსნილია	რეგისტრირებულია	გახსნილია
	2855	505	3084	457	1747	175

სამინისტროში გაუხსნელი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ დეტალური მონაცემების დამუშავება 2021 წლის მარტიდან დაიწყო საპილოტო რეჟიმში, რის გამოც აღნიშნული მონაცემების აუდიტისთვის მიწოდება შსს-მ ვერ უზრუნველყო. შესაბამისად, წლების განმავლობაში ანალიტიკური სამსახური ვერ ახორციელებდა ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზების კომპლექსურად შესწავლა-გაანალიზებას.

დასკვნა

აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ გაუხსნელია ავტოსაგზაო შემთხვევათა მნიშვნელოვანი ნაწილი. არსებული რესურსებით შეუძლებელია პატრულ-პოლიციელთა და უბნის ინსპექტორთა რიცხოვნობის შესაბამისი ზრდა; აღნიშნული პრობლემის გადასაჭრელად მნიშვნელოვანია, გაკეთდეს აქცენტი განვითარებული ქვეყნების გამოცდილების გაზიარებაზე, ასევე ტექნიკური საშუალებებისა და პროცესში მოქალაქეთა ჩართულობის ზრდაზე.

წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2019-2021 წლებში რეგისტრირებული 7686 ავტოსაგზაო შემთხვევიდან, გამოძიების კონკრეტული შედეგები დადგა 1137 შემთხვევასთან დაკავშირებით (15%). წინა აუდიტის დროს გაცემული რეკომენდაცია სამგზავრო ტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის განხილვის შესახებ არ განხორციელებულა. შესაბამისად, ეფექტიანი ღონისძიებები, გამოძიებული ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობის გაზრდის მიზნით, არ განხორციელებულა.

რეკომენდაცია

შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზების დადგენისა და გამოძიების გამარტივების მიზნით, სამინისტრომ უზრუნველყოს შესაბამის უწყებებთან სახელმწიფოს მიერ რეგულირებულ სამგზავრო ავტოტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის საკითხის ინიცირება.



3.2 საგზაო მოძრაობის წესების დანაშაულისათვის სანაქციო ღირებულების ნაკლებობა

3.2.1 აღკვეთის სიმთვრალის გეგმარებაში სახანძრო საშუალების სისტემატურად მართვისათვის შესაბამისი სანაქციო ღირებულების გაუმჯობესების პოტენციალი

წინა აუდიტის შედეგები

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა სამართალდარღვევათა თავიდან აცილების უზრუნველყოფა. აღნიშნული ამოცანის განსახორციელებლად კოდექსი განსაზღვრავს გარკვეული სახისა და ოდენობის ადმინისტრაციულ სახდელს, რომელიც უნდა დაეკისროს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ჩამდენს. ადმინისტრაციული სახდელი, თავისი ფორმით და ოდენობით, ჩადენილი სამართალდარღვევის ადეკვატური უნდა იყოს და ატარებდეს პრევენციულ ხასიათს.

წინა აუდიტით გამოვლინდა, რომ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის ზოგიერთი მუხლი სისტემატურად დამრღვევებისათვის ადეკვატური სახდელის დაკისრებას ვერ უზრუნველყოფდა. მაგალითად, კოდექსის 116-ე და 121-ე მუხლები, რომლებიც ადგენდნენ სახდელის ოდენობას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისას ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება. არსებული არაადეკვატური სახდელის და აღსრულების არასაკმარისი მაჩვენებლის გამო, ერთ კონკრეტულ მძღოლზე 2013-2017 წლებში გამოწერილი და გადაუხდელი ჯარიმების თანხა 322 ათას ლარს აღემატებოდა. აღნიშნული მძღოლი დაჯარიმებული იყო 233-ჯერ, საიდანაც 207 ჯარიმა, თანხით 303 ათასი ლარი, უკავშირდება ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვას.

მიუხედავად კანონმდებლობის მოთხოვნათა იგნორირებისა, აღნიშნული მძღოლის მიმართ ადმინისტრაციული სახდელის სახით მხოლოდ 2 შემთხვევაში იქნა გამოყენებული ადმინისტრაციული პატიმრობა ჯამში – 9 დღით (7 და 2 დღე).

წინა აუდიტის დროს აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით გაიცა რეკომენდაცია, რომ განხილულიყო კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილებების მიზანშეწონილობა, სისტემატურად დამრღვევებისთვის სასჯელის გამკაცრების (მათ შორის, სისხლისსამართლებრივი წარმოების) მიმართულებით.

შემდგომი ჩაბიძგის აუდიტის შედეგები

2021 წელს, შსს-ს აქტიური ჩართულობით შეტანილია ცვლილებები საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 116-ე მუხლში და გამკაცრებულია შესაბამისი სახდელები, თუმცა სრულყოფილად არ შესრულებულა აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემული რეკომენდაცია.

კერძოდ, 2021 წელს შეტანილი ცვლილებებით, მხოლოდ ჯარიმების ოდენობა და მართვის უფლების ჩამორთმევის ან ადმინისტრაციული პატიმრობის ვადები გაიზარდა, თუმცა სისტემატურად დამრღვევების მიმართ სისხლის სამართლებრივი პასუხისმგებლობის დაკისრებასთან დაკავშირებით, ცვლილებები არ განხორციელებულა. წინა აუდიტის ანგარიშში



განხილული იყო აღნიშნული მიმართულებით არსებული საერთაშორისო პრაქტიკაც. კერძოდ, განვითარებული ქვეყნების დიდ ნაწილში ასეთი სახის დარღვევები ისტება თავისუფლების აღკვეთით (დიდი ბრიტანეთი, აშშ, გერმანია, ესპანეთი, შვედეთი და ა.შ.).

აქედან გამომდინარე, არსებული მდგომარეობით, კოდექსით არ არის განსაზღვრული, თუ რა სახის სახდელი უნდა დაეკისროს პირს, რომელიც აღნიშნული სახის ქმედებას იმეორებს სისტემატურად და მნიშვნელოვან საფრთხეს ქმნის საზოგადოებისათვის.

აღსანიშნავია, რომ საკითხის დაურეგულირებლობის გამო, ზოგიერთი მძღოლი სისტემატურად არღვევს საგზაო მოძრაობის წესებს, ჭარიმდება, თუმცა ჭარიმების დიდ ნაწილს არ იხდის და მოქმედ ნორმატიულ აქტებში არსებული ხარვეზების გამო, ვერ ხორციელდება მათ ქცევაზე ადეკვატური რეაგირება – საჭირო და პროპორციული სანქციის გამოყენება.

მაგალითად, პირობითად, მძღოლი N1 – 2019-2021 წლებში დაჭარიმებულია 66-ჯერ, აქედან, 62-ჯერ დაჭარიმდა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისათვის, თუმცა არც ერთი ჭარიმა არ არის გადახდილი, მიუხედავად იმისა, რომ ყველა მათგანი გადაცემულია აღსასრულებლად. აღნიშნული პირი სისტემატურად მართავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ისე, რომ მართვის უფლებაც შეჩერებული აქვს.

ცხრილი N 11. ინფორმაცია რამდენიმე მძღოლის დაჭარიმების შესახებ ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის გამო

დასახელება	ჭარიმების რაოდენობა 2019-2021წ.	მათ შორის, ალკოჰოლური სიმთვრალე	გადაცემულია აღსასრულებლად (რაოდენობა)	გადაუხდელი ჭარიმები (თანხა)
მძღოლი N 1	66	62	66	97000
მძღოლი N 2	31	29	26	36600
მძღოლი N 3	99	95	94	14100

ქვეყანაში მოპედების რაოდენობის ზრდასთან ერთად იზრდება მათი მძღოლების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტები. აღსანიშნავია, რომ მოპედის მძღოლები საკმაოდ ხშირად ჭარიმდებიან ალკოჰოლური სიმთვრალის გამო.

2018 წელს მოპედების მძღოლები დაჭარიმდნენ 3,311-ჯერ, მიმდინარე წლის 6 თვეში კი – 3,394 დარღვევა დაფიქსირებული, საიდანაც 1,798 (53%) – ალკოჰოლურ სიმთვრალესთანაა დაკავშირებული.

მოქმედი კანონმდებლობის უხეში დარღვევებისა და საგზაო მოძრაობის მონაწილეებისათვის სისტემატურად სერიოზული რისკის შექმნის აღკვეთას, შსს-ს შესაბამისი სტრუქტურები საკმარისად ეფექტიანად ვერ ახორციელებენ, რადგან კანონმდებლობა ასეთ შემთხვევებშიც არ ითვალისწინებს სისხლისსამართლებრივ პასუხისმგებლობას, რაც მხოლოდ მაშინ დგება, როდესაც ავტოსაგზაო შემთხვევა მძიმე შედეგებით მთავრდება. შესაბამისად, რეაგირება ხორციელდება უკვე დამდგარი ფაქტის შემდგომ.

ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვის შემთხვევების პრევენციის მიზნებს ვერ ემსახურება შსს-ში დამკვიდრებული პრაქტიკა, რაც



გულისხმობს შეჩერებული მართვის უფლების ვადაზე ადრე აღდგენას, ჯარიმის სახით 1000 ლარის გადახდის სანაცვლოდ. აუდიტის პერიოდში, ასკ 116-ე მუხლის საფუძველზე ჯამში დაფიქსირდა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების შეჩერების 67,225 ფაქტი, საიდანაც ვადამდე აღდგენილ იქნა 4,449, ანუ 6.6%. მათგან, 3,190-ის (72%) საფუძველი ჯარიმის გადახდაა.

ცხრილი N12. აუდიტის პერიოდში ასკ 116-ე მუხლით³¹ შეჩერებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების ვადამდე აღდგენის შესახებ

N	ასკ-ის მუხლები	2018 წ.	2019 წ.	2020 წ.	2021 წ. (6 თვე)	სულ
1	116-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 ნაწილით	18,105	21,399	14,955	8,734	63,193
	ვადამდე აღუდგა მართვის უფლება	1,131	1,241	933	206	3,511
	გადაიხდა ჯარიმა	668	758	673	153	2,252
	ჩააბარა გამოცდა	463	483	260	53	1,259
2	116-ე მუხლის მე-7 ნაწილით³²	1,156	1,063	1,070	743	4,032
აქედან	ვადამდე აღუდგა მართვის უფლება	310	290	254	84	938
	გადაიხდა ჯარიმა	310	290	254	84	938
3	სულ 116-ე მუხლით	19261	22462	16025	9477	67,225
მათ შორის	ვადამდე აღუდგა მართვის უფლება	1441	1531	1187	290	4,449

ჯარიმის გადახდა არ შეიძლება იყოს შეჩერებული მართვის უფლების ხშირად აღდგენის საფუძველი და მხოლოდ ერთეულ, გამონაკლის შემთხვევებში უნდა გამოიყენებოდეს, წინააღმდეგ შემთხვევაში, მონმობის შეჩერება, როგორც სასჯელის ფორმა, ვერ იქნება პრევენციული ხასიათის ღონისძიება.

დასკვნა

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის ზოგიერთი მუხლი ვერ უზრუნველყოფს სისტემატურად დამრღვევებისათვის ადეკვატური სახდელის დაკისრებას. ასეთია მაგალითად, კოდექსის 116-ე და 121-ე მუხლები, რომლებიც ადგენენ სახდელის ოდენობას მანქანის მართვისას ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება.

საგზაო მოძრაობის მონაწილეებისათვის სისტემატურად სერიოზული რისკის შექმნის აღსაკვეთად, მოქმედი კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს სისხლისსამართლებრივ პასუხისმგებლობას იმ მძღოლების მიმართ, რომლებიც ზემოაღნიშნული დარღვევების

31 სატრანსპორტო საშუალების მართვა ალკოჰოლური, ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული სიმთვრალის მდგომარეობაში, ანდა სატრანსპორტო საშუალების სამართავად გადაცემა ასეთ მდგომარეობაში მყოფი პირისათვის.

32 სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც მოჰყვა სატრანსპორტო საშუალების, ტვირთის, გზის, საგზაო თუ სხვა ნაგებობის, სხვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება და მას ახლავს ამ მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევა.

გამო მართვის უფლების შეჩერებისა და დიდი ოდენობით გადუხდელი ჯარიმების პირობებში, სისტემატურად მართავენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში. აღნიშნული კი სრულყოფილად ვერ უზრუნველყოფს მოქმედი ადმინისტრაციული სასჯელების ეფექტიანობას. ამასთანავე, შეჩერებული მართვის მონმობის აღდგენა ხშირად ხორციელდება ჯარიმის გადახდით, რაც სათანადოდ ვერ უზრუნველყოფს კანონმდებლობის მიზნების მიღწევას.

ჩაკომენდაცია

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შესაბამისი სანქციების დაკისრების უზრუნველსაყოფად, განიხილოს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილებების მიზანშეწონილობა, რომელიც შეეხება სისტემატურად დამრღვევებისთვის სასჯელის გამკაცრებას და განსაკუთრებულ შემთხვევებში სისხლისსამართლებრივ პასუხისმგებლობას. მაგალითად, სიჩქარის სისტემატური გადაჭარბება, ავტოსატრანსპორტო საშუალების სისტემატური მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება.

3.2.2 ვიდეოკამერების მიერ დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების პრობლემა

წინა აუდიტის შედეგები

სამინისტროში არ არსებობდა დეტალური ინსტრუქცია, თუ როგორ უნდა იმოქმედოს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის იმ თანამშრომელმა (ოპერატორმა), რომელიც განიხილავს ფოტო ან/და ვიდეოფირზე აღბეჭდილი სამართალდარღვევის ფაქტს და იღებს გადაწყვეტილებას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის დაჯარიმების თაობაზე. მაგალითად, არ არსებობს წერილობითი კრიტერიუმი იმის შესახებ, თუ რა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე არ უნდა დაიწეროს ჯარიმა, რა სახის ინფორმაცია და სად უნდა გაიგზავნოს სამართალდამცავი (არა ოპერატიული) სტრუქტურების: სამთავრობო, დიპლომატიური და სხვა სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო წესების დარღვევის შემთხვევაში, შესაბამისად, აღნიშნულ საკითხებთან მიმართებით ფიქსირდებოდა არათანმიმდევრული მიდგომები.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემულ იქნა რეკომენდაცია, რომ ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებისადმი რეაგირების თვალსაზრისით სწორი და ერთგვაროვანი მიდგომის დანერგვის მიზნით, შემუშავებულიყო შესაბამისი კრიტერიუმები და დეტალური ინსტრუქცია დაჯარიმების წესის შესახებ, რაც არ განხორციელებულა.



შედეგები ჩაბარების აქტის შედეგად

როგორც აღინიშნა, ქვეყანაში იზრდება საგზაო მოძრაობის წესების აღსრულების ავტომატური მეთოდების ხვედრითი წილი, რისთვისაც შექმნილია ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემა, რომლის ადმინისტრირებასაც ახორციელებს სსიპ – 112. აღნიშნული სისტემის მეშვეობით საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტი ფიქსირდება ფოტოფირზე ან/და ვიდეოფირზე და აისახება სპეციალურ ბაზაში, რომელთა განხილვა, გადანაცვება და აღრიცხვა საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ქ.თბილისის და რეგიონული მთავარი სამმართველოების ფუნქციაა.

გემოაღნიშნული სამმართველოების თანამშრომლები მუშაობენ სპეციალური პროგრამით, სადაც დარღვევის ფაქტები განხილვის შედეგების მიხედვით ნაწილდება შემდეგი დასახელებების ფაილებში: აქტიური, დაჯარიმებული, დაჯარიმება შეუძლებელია, ნაშლილი, წუნდებული, პატრული, დიპლომატიური, არაიდენტიფიცირებული, შსს და უმისამართო, ისე რომ აღნიშნული ტერმინები დოკუმენტურად და შესაბამისი კრიტერიუმით არ არის განმარტებული.

ცხრილი N13. ინფორმაცია ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის მიერ გამოვლენილ დარღვევებზე რეაგირების შესახებ

	რაოდენობა	2019	2020	2021	სულ	%
1	სულ დაფიქს. დარღვ. ფაქტები	2,511,235	2,385,686	1,685,903	6,582,824	
2	მათ შორის, დაჯარიმებული	1,682,528	1,703,540	1,153,054	4,539,122	68.95
3	დაჯარიმება შეუძლებელია ³³	334,250	295,552	258,967	888,769	13.50
4	ნაშლილი	27,915	12,168	13,225	53,308	0.81
5	წუნდებული ³⁴	427,344	346,750	240,399	1,014,493	15.41
6	პატრული ³⁵	5881	3707	5491	15,079	0.23
7	დიპლომატიური	4,268	4,643	5,094	14,005	0.21
8	არაიდენტიფიცირებული ³⁶	19035	12739	7949	39,723	0.60
9	შსს	856	2,724	1,079	4,659	0.07
10	უმისამართო ³⁷	176	2	1	179	0.00

აუდიტის სამსახურის წინა აუდიტის რეკომენდაცია არ შესრულებულა. კერძოდ, შემუშავებული არ არის დეტალური ინსტრუქცია იმის შესახებ, თუ რა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე არ უნდა დაინეროს ჯარიმა, სად და რა სახის ინფორმაცია უნდა გაიგზავნოს სამართალდამცავი (არა ოპერატიული) სტრუქტურების, სამთავრობო, დიპლომატიური და სხვა სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო წესების დარღვევის შემთხვევაში.

მაგალითად, აღნიშნულ პროგრამაში ფიგურირებს დარღვევის ისეთი ფაქტები, რომლებშიც მონაწილეობს შსს-ს კუთვნილი და დიპლომატიური ავტომობილები, თუმცა ინფორმაცია იმის

33 მიღებული განმარტებით, მათ შორის, ძირითადია უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიანი ავტომობილები.

34 მნიშვნელოვანი ოდენობის ფაქტები (1,014,493 ერთეული) იქნა გადატანილი ე.წ. წუნდებულთა ფაილში, საიდანაც დიდი წილი მოდის იმ სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც მოძრაობდნენ მათთვის განკუთვნილ სპეციალურ ზოლში (BUS LANE) და ვინაიდან ეს არ არის დარღვევა, ფაქტი კვლიდებიდა იქნა როგორც - წუნდებული.

35 მიღებული განმარტების შესაბამისად, როდესაც კადრში ჩანს პატრულ-ინსპექტორი, საპატრულო ეკიპაჟი ან მიღებულია ინფორმაცია, რომ კონკრეტულ ლოკაციაზე ხორციელდება საგზაო მოძრაობის დარღვევების დარეგულირება.

36 მიღებული განმარტებით: შემთხვევა, როდესაც არ არის მონაცემები სანომრე ნიშანზე.

37 მიღებული განმარტებით: ამ შემთხვევაში არ ფიქსირდება მფლობელის იურიდიული მისამართი.

შესახებ, შემდგომში ვინ განიხილავს ამ ფაქტებს და რა სამართლებრივი შეფასება ეძლევა მათ, ვერ იქნა წარმოდგენილი.

აღნიშნულ საკითხზე, შსს-ს ოფიციალური განმარტებით „ფოტოფირზე ან/და ვიდეოფირზე დაფიქსირებულ სამართალდარღვევათა განხილვის პროცესი რეგულირდება საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისი მუხლებით (260-ე, 264-ე, 290¹ და ა.შ. მუხლები³⁸), თუმცა კოდექსი ასეთ პროცედურულ საკითხებს არ არეგულირებს და აღნიშნულს შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტის გამოცემა ესაჭიროება.

დასკვნა

შემუშავებული არ არის წერილობითი კრიტერიუმი იმის შესახებ, თუ რა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე არ უნდა დაინეროს ჯარიმა, რა სახის ინფორმაცია და სად უნდა გაიგზავნოს სამართალდამცავი (არა ოპერატიული) სტრუქტურების, სამთავრობო, დიპლომატიური და სხვა სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო წესების დარღვევის შემთხვევაში. აღნიშნული, თავის მხრივ, წარმოშობს სასჯელისგან თავის არიდების რისკებს.

რეკომენდაცია

შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებისადმი რეაგირების თვალსაზრისით სწორი და ერთგვაროვანი მიდგომის დანერგვის მიზნით, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ შეიმუშაოს შესაბამისი კრიტერიუმები და დაამტკიცოს დეტალური ინსტრუქცია ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი დარღვევების ფაქტების განხილვისა და დაჯარიმების წესის შესახებ.

38 მუხლი 260. ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის საქმის განსახილველად მომზადება; მუხლი 264. ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა საქმეების განხილვისას გამოსარკვევი გარემოებანი; მუხლი 290¹. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს უფლებამოსილი ორგანოების მიერ ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობის დაკისრება და მისი აღსრულება სამართალდარღვევის ფაქტის ვიდეოფირზე ან/და ფოტოფირზე დაფიქსირებისას, ამ კოდექსის 278-ე მუხლის საფუძველზე გამოტანილი შესაბამისი დადგენილების/მისი გამოტანისთვის აუცილებელი წერილობითი ინფორმაციის შესაბამისი პირისთვის ჩაბარება.



3.2.3 უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაკისრების პრობლემა

წინა აუდიტის შედეგები

წინა აუდიტით გარკვეული პრობლემები გამოვლინდა ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით უკვე დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით. კერძოდ, აუდიტის პერიოდში არ ხორციელდებოდა ვიდეოჭარიმების გამოწერა და სანქციების შეფარდება უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.

აღნიშნული პრობლემის აღმოსაფხვრელად გაიცა რეკომენდაცია, რათა უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენისას, სამინისტროს მოეხდინა დამრღვევის იდენტიფიცირება, შესაბამისი სანქციის დაკისრება და გაეტარებინა მისი აღსრულებისათვის საჭირო ქმედითი ღონისძიებები.

შემდგომი ჩაბიძგების აუდიტის შედეგები

აღნიშნული რეკომენდაცია არ შესრულებულა და არ ხორციელდება ვიდეოჭარიმების გამოწერა და სანქციების შეფარდება უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე. ანალოგიურად, სისტემა ვერ აღიქვამს და ავტომატურ რეჟიმში ვერ ხორციელდება ქართული არასტანდარტული ნომრებით მოძრავი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაჭარიმება დარღვევის ფაქტის დაფიქსირების შემთხვევაში.

წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2019-2020 წლებსა და 2021 წლის 6 თვეში ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის მიერ გამოვლენილი იყო საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის 6,582,824 ფაქტი, საიდანაც ჭარიმა გამოწერილია მხოლოდ 4,539,122 ფაქტზე, შესაბამისად, 68.95%-ზე, ხოლო 13.5%-ის (888,769 შემთხვევა) დაჭარიმება შეუძლებელი აღმოჩნდა. აღნიშნული შემთხვევებიდან მნიშვნელოვანი ნაწილი სწორედ უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე მოდის, თუმცა მათი ზუსტი რაოდენობისა და საჭარიმო თანხების ოდენობის დადგენა არსებული მონაცემთა ბაზებით შეუძლებელია.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიანი (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები ხშირად არღვევენ საგზაო მოძრაობის წესებს, შედეგად, გახშირდა მათი მონაწილეობით ავტოსაგზაო შემთხვევებიც.

დასკვნა

აუდიტის პერიოდში არ ხორციელდებოდა ვიდეოჭარიმების გამოწერა და სანქციების შეფარდება ქართული არასტანდარტული ნომრებით მოძრავ და უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიან (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე. გამოვლენილი სამართალდარღვევების რეაგირების გარეშე დატოვება გავლენას ახდენს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების რაოდენობაზე და ზრდის ავტოსაგზაო შემთხვევების რისკებს.



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს და სსიპ – 112-ს:

გამოვლენილ სამართალდარღვევებზე შესაბამისი ჯარიმების დაკისრების მიზნით, არასტანდარტული ნომრებით მოძრავი და უცხო ქვეყნის სანომრენიშნიანი (მათ შორის, ტრანზიტულ ნომრიან) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენისას, უზრუნველყონ დამრღვევის იდენტიფიცირება, შესაბამისი სანქციის დაკისრება და მისი აღსრულებისათვის საჭირო ქმედითი ღონისძიებების გატარება.

3.2.4 სიუჟეტიანი შენიშვნის გამოყენების პროცესში არსებული ნაკლოვანებები

მოქმედი კანონმდებლობით, თუ ჩადენილია ნაკლებად მნიშვნელოვანი ადმინისტრაციული სამართალდარღვევა, საქმის გადასაწყვეტად უფლებამოსილ ორგანოს (თანამდებობის პირს) შეუძლია დასჭერდეს სიტყვიერ შენიშვნას, თუმცა სიტყვიერი შენიშვნა არ გამოიყენება, თუ ჩადენილია იგივე ქმედება განმეორებით, ან თუ დამრღვევის მიმართ ადრე ჩადენილი იმავე ქმედებისათვის ამ მუხლის საფუძველზე უკვე გამოყენებული იყო სიტყვიერი შენიშვნა.³⁹

საპატრულო პოლიციის თანამშრომელთა მხრიდან ზოგიერთ შემთხვევაში არ ხდება კანონის ამ მოთხოვნის შესრულება. საილუსტრაციოდ, არასრული ინფორმაცია მსგავსი ფაქტების შესახებ წარმოდგენილია ცხრილი N14-ის სახით:

ცხრილი N14. ინფორმაცია ზოგიერთ მძღოლზე გამოწერილი ჯარიმების და სიტყვიერი გაფრთხილებების შესახებ

N		სულ ჯარიმები	მათ შორის, გადახდილი	სიტყვიერი შენიშვნა	მათ შორის, ერთი სახის დარღვევაზე	მათ შორის, 2020 წელს	სულ ჯარიმები და შენიშვნები
1	მძღოლი N 4	35	35	74	67	40	109
2	მძღოლი N 5	31	31	51	43	43	82
3	მძღოლი N 6	16	14	38	35	7	54
4	მძღოლი N 7	69	25	42	35	9	111
5	მძღოლი N 8	181	181	41	38	12	222
6	მძღოლი N 9	0	0	40	37	37	40
7	მძღოლი N 10	120	120	93	88	45	213

დასკვნა

საპატრულო პოლიციის თანამშრომლები ზოგიერთ შემთხვევაში არასრულად იცავენ სიტყვიერი შენიშვნის კანონმდებლობით გათვალისწინებული პირობებს. აღნიშნული უარყოფით გავლენას ახდენს ჯარიმების გამოყენების ეფექტიანობაზე.

39 ასკ-ის 22-ე მუხლი: მცირემნიშვნელოვანი ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ჩადენისას დამრღვევის ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების შესაძლებლობა.



3.3 ჯანიმების ამოღების ღონისძიებების ნაკლოვანებები

3.3.1 ჰიდროჯანიმების ჩაბანების ნაკლოვანებები

წინა აუდიტის შედეგები

საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე დაკისრებული ვიდეოჭარიმის საჯარიმო ქვითრების ჩაბარება მნიშვნელოვანი პრობლემაა, რადგან შპს „საქართველოს ფოსტა“, რომელიც ამ ფუნქციას საპატრულო პოლიციასთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე ასრულებდა, გზავნილების დიდ ნაწილს ვერ აბარებდა ადრესატს. პრობლემა ნაწილობრივ გადაიჭრა ვიდეოჭარიმების ჩაბარების ახალი წესით, რომლითაც პირველ ეტაპზე ინფორმაცია მოკლე ტექსტური შეტყობინების (sms) სახით ეგზავნება ადრესატს. აღნიშნულმა მნიშვნელოვნად შეამცირა ჩაუბარებელი და გადაუხდელი ვიდეოჭარიმების ოდენობა, თუმცა იმის გამო, რომ შსს-ს მონაცემთა ბაზაში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების 30%-ის მფლობელის საკონტაქტო ინფორმაცია არ არის დაფიქსირებული, მათთვის sms შეტყობინებების გაგზავნა ვერ ხერხდებოდა.

შეტყობინებიდან 10 დღის ვადაში ჯარიმის გადაუხდელობის შემთხვევაში, ვიდეოჭარიმა ფოსტის მეშვეობით მაინც უნდა გაგზავნილიყო ადრესატთან, რასაც შპს „საქართველოს ფოსტა“ არასათანადოდ ასრულებდა, ხოლო საპატრულო პოლიციის მიერ არ ხორციელდებოდა მასთან დადებული ხელშეკრულების პირობების შესრულების მონიტორინგი.

შემდგომი ჩაბანების აუდიტის შედეგები

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ გაიცა შემდეგი რეკომენდაციები:

- მოწესრიგებულიყო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული ბაზა;
- სისტემატურად განხორციელებულიყო შპს „საქართველოს ფოსტასთან“ დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და განეული მომსახურების ინსპექტირება;
- განხილულიყო პატრულ-პოლიციელებისათვის ვიდეოჭარიმების თუნდაც იმ მძღოლებისთვის ჩაბარების შესაძლებლობა, რომელთაც ახალი დარღვევისათვის უწერენ ჯარიმას და ერიცხებათ ჩაუბარებელი ვიდეოჭარიმები;
- განხილულიყო უბნის ინსპექტორების შესაძლებლობების გამოყენების საკითხი პრობლემური (ჩაუბარებელი) ვიდეოჭარიმების ადრესატისათვის ჩაბარებასთან დაკავშირებით.

აღნიშნული რეკომენდაციებიდან შესრულდა მხოლოდ ერთი: პატრულ-პოლიციელები, დამრღვევებს, რომელთაც ახალი დარღვევისათვის უწერენ ჯარიმას, აბარებენ ჩაუბარებელი სტატუსით არსებულ ვიდეოჭარიმასაც.

სხვა რეკომენდაციების შესრულების მიზნით, მნიშვნელოვანი აქტივობები არ განხორციელებულა, კერძოდ:

- ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული ბაზა არ არის მოწესრიგებული და ამავდროულად არ შეიცავს განახლებად საკონტაქტო ინფორმაციას. შედეგად, დღეის მდგომარეობით 1,315,126 ფიზიკური პირიდან, რომლებზეც რეგისტრირებულია სატრანსპორტო საშუალებები,



ტელეფონის ნომერი მითითებული აქვს 1,125,760-ს. შესაბამისად, თითქმის 190 ათასი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელს ინფორმაცია ვიდეოჭარიმის შესახებ მოკლე ტექსტური შეტყობინების (sms) სახით ვერ ეგზავნება. ამასთანავე, არ კონტროლდება ნამდვილად ეგზავნება თუ არა sms შეტყობინება იმ პირებს, რომელთაც ტელეფონის ნომერი მითითებული აქვთ. ავტომფლობელთა მნიშვნელოვანი ნაწილის საკონტაქტო ინფორმაცია კი, რომელიც დაფიქსირებულია შესაბამის ბაზაში, მრავალჯერ არის შეცვლილი, რაც გამორიცხავს მათ მიერ sms შეტყობინების მიღებას;

- დადგენილ ვადაში ჯარიმის გადაუხდელობის შემთხვევაში, ვიდეოჭარიმა ფოსტის მეშვეობით იგზავნება კონკრეტულ მისამართზე. თუ პირი არ იბარებს ან ვერ ხდება მისთვის საჭარიმო ქვითრის ჩაბარება, ვიდეოჭარიმა ქვეყნდება შსს-ის ოფიციალურ ვებგვერდზე: www.police.ge და გამოქვეყნებიდან 30-ე დღეს საჭარიმო ქვითარი ჩაბარებულად მიიჩნევა. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ბაზაში ჩაუბარებელის სტატუსით ჯარიმები თითქმის აღარ ფიგურირებს, თუმცა არსებობს მნიშვნელოვანი რისკი, რომ მძღოლების გარკვეულ ნაწილს ვიდეოჭარიმის შესახებ არ მისდით მოკლე ტექსტური შეტყობინება (sms) და არც ფოსტის საშუალებით მიენოდებათ შესაბამისი ინფორმაცია, რაზეც შეტყვევებს გადაუხდელი ჯარიმების მზარდი სტატისტიკა.

ცხრილი N15. გადაუხდელი ჯარიმების რაოდენობრივი და თანხობრივი მაჩვენებლები

N	სტატუსი		2018	2019	2020	2021 (6 თვე)
1	სულ ჯარიმები	რაოდენობა	2,385,984	3,438,935	2,553,407	1,558,157
	ღირებულება	თანხა ლარებში	107,641,241	158,212,530	129,760,595	72,863,135
2	გადაუხდელია	რაოდენობა	16,594	58,632	115,058	267,060
		თანხა ლარებში	591,610	2,701,010	5,139,040	14,276,150

რაც შეეხება იმ გარემოებას, რომ შსს-ის ოფიციალურ ვებგვერდზე: www.police.ge გამოქვეყნებიდან 30-ე დღეს საჭარიმო ქვითარი ჩაბარებულად მიიჩნევა, საკითხის სრულყოფილად გადანყვეტას ვერ უზრუნველყოფს, რადგან შესაძლოა მძღოლების ნაწილს ინტერნეტთან წვდომის პრობლემა ჰქონდეს.

მძღოლებთან გასაუბრებით გამოიკვეთა ის გარემოებაც, რომ მათი მნიშვნელოვანი ნაწილი არ აკონტროლებს შსს-ის ოფიციალურ ვებგვერდზე (www.police.ge) ჯარიმების დარიცხვის საკითხს, რადგან იმედი აქვს, რომ საჭიროების შემთხვევაში მიიღებს sms შეტყობინებას. აქედან გამომდინარე, მძღოლებისათვის ვიდეოჭარიმების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება, მათზე სანქციის გავრცელებამდე, ნაწილობრივ გადაუჭრელ პრობლემად რჩება.

დამრღვევების მოძიების პროცესში უბნის ინსპექტორების ჩართულობის შემთხვევაში (როდესაც დამრღვევის ფაქტობრივი საცხოვრებელი, იურიდიულს არ ემთხვევა, ფოსტა ნაწილობრივ აღნიშნული მიზეზით ვერ ახორციელებს ჯარიმების ჩაბარებას), ჩაუბარებელი და, შესაბამისად, გადაუხდელი ვიდეოჭარიმების რაოდენობა საგრძნობლად შემცირდებოდა. მით უმეტეს, რომ სამინისტროს თანამშრომლები ბევრად უფრო პროდუქტიულად შეძლებდნენ აღნიშნული ფუნქციის შესრულებას, ვიდრე ფოსტის თანამშრომლები.

- საპატრულო პოლიციას 2018-2021 წლებში საფოსტო მომსახურებას უწევდა შპს „საქართველოს ფოსტა“ და შპს „საინფორმაციო კომუნიკაციების სისტემები“. წარმოდგენილი ინფორმაციით, აღნიშნული კომპანიების მიერ 2019 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 20 ივნისამდე და 2021 წლის 6 თვეში (სხვა პერიოდის ინფორმაცია არ მოიპოვება) ადრესატებს ჩაბარდა მხოლოდ 14,341 კონვერტი, ხოლო 29,051 – უკან იქნა დაბრუნებული.



საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი არ ახორციელებს საფოსტო მომსახურების გამწევ კომპანიებთან დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგს. მიუხედავად იმისა, რომ ხელშეკრულებით დეპარტამენტს უფლება აქვს მოახდინოს განუვლი მომსახურების ინსპექტირება. შედეგად, შესაძლოა მომსახურე კომპანია არასათანადოდ ასრულებდეს ხელშეკრულების პირობებს.

დასკვნა

პრობლემური ვიდეოჭარიმების ჩაბარების მიზნით, ქმედითი ღონისძიებები არ ხორციელდება. კერძოდ:

- არ გატარებულა ღონისძიებები ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული არასრული ბაზის განახლების მიმართულებით;
- არ ხდება უბნის ინსპექტორების და სამინისტროს სხვა თანამშრომლების ჩართვა პრობლემური ჯარიმების ჩაბარების მიზნით;
- არ ხორციელდება საფოსტო მომსახურების გამწევ კომპანიებთან გაფორმებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი. არ კონტროლდება, ნამდვილად ეგზავნება თუ არა sms შეტყობინება იმ პირებს, რომლებსაც უგროვდებათ გადაუხდელი ვიდეოჭარიმები, რაც დიდი ალბათობით ქმნის ისეთ გარემოს, რომ ზოგჯერ ბაზაში ჩაბარებულის სტატუსით დაფიქსირებული ჯარიმის შესახებ არ იცის თავად დამრღვევმა, რის გამოც მას დაეკისრება სანქციები. აღნიშნული, თავის მხრივ, არ გამომდინარეობს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიზნებიდან.

აღსანიშნავია, რომ შესრულდა აღნიშნული მიმართულებით გაცემული ერთი რეკომენდაცია, რომლის შედეგად, პატრულ-პოლიციელები დამრღვევებს, რომელთაც ახალი დარღვევისათვის უნერვნ ჯარიმას, აბარებენ ჩაუბარებელი სტატუსით არსებულ ვიდეოჭარიმასაც.

რეკომენდაცია

შინაგან საქმეთა სამინისტროს და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების პროცესის მოსაწესრიგებლად, შინაგან საქმეთა სამინისტრომ და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა:

- განახორციელოს ერთჯერადი, სრულმასშტაბიანი კამპანია, რათა მოწესრიგდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული ბაზა და უზრუნველყოს ბაზების სისტემატური განახლების პროცესი;
- უზრუნველყოს საფოსტო მომსახურების გამწევ კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და განუვლი მომსახურების ინსპექტირება;
- განიხილოს უბნის ინსპექტორების შესაძლებლობების გამოყენების საკითხი პრობლემური (ჩაუბარებელი) ვიდეოჭარიმების ადრესატისათვის ჩაბარებასთან დაკავშირებით.



3.4 კანონმდებლობაში აჩვენებული ნაკლოვანებები და შეუსაბამობები

3.4.1 ვიდეოჩაჩივებზე ქულების კლების სისტემის გაუმჯობესების პრობლემა

წინა აუდიტის შედეგები

ვიდეოჩაჩივებზე ქულების კლების სისტემა არ ვრცელდება, რაც ამცირებს ვიდეოჩაჩივების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულებზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას.

შემდგომი რეკომენდაციის აუდიტის შედეგები

აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემულ რეკომენდაციაზე, რომ საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით განხილულიყო ვიდეოჩაჩივებზე ქულათა კლების სისტემის გავრცელების შესაძლებლობა, მიღებულია პასუხი, რომ ამ ეტაპისთვის ვიდეოჩაჩივებზე ქულათა კლების სისტემის შემოღების ეფექტიანი მექანიზმი ვერ იქნა იდენტიფიცირებული. აღნიშნულის მიზეზად დასახელებულია ის არგუმენტი, რომ ავტომატური ვიდეოტექნიკური საშუალებების მიერ დაფიქსირებული სამართალდარღვევის დროს, ინფორმაცია ფიქსირდება ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის სახელზე, ქულათა კლების სისტემა კი ვრცელდება არა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეზე, არამედ მძღოლზე. ვინაიდან ავტომატური ვიდეოტექნიკური საშუალებების მიერ დაფიქსირებული სამართალდარღვევის დროს ვერ ხორციელდება უშუალოდ მძღოლის იდენტიფიცირება, შესაბამისად, ვერ მოხდება მისთვის მართვის მოწმობის ქულათა შემცირება.

ვიდეოჩაჩივებზე ქულათა კლების სისტემა წარმატებით ხორციელდება ისეთ განვითარებულ ქვეყნებში, როგორებიცაა: ლუქსემბურგი, პორტუგალია, ესპანეთი, სლოვენია და ა.შ.

აუდიტის სამსახურის ძირითადი მიზანი ზემოთ მითითებული რეკომენდაციის გაცემისას იყო სიჩქარის გადაჭარბების პრევენციული ღონისძიებების გაძლიერება, თუმცა ეს რეკომენდაცია შესრულებული არ არის და კვლავ რელევანტურია.

აღნიშნულზე მიუთითებს ისეთი მაგალითები, როგორებიცაა:

- **მძღოლი N11** – აუდიტის პერიოდში დაჯარიმებულია 237-ჯერ, საიდანაც გადახდილია 214 ჯარიმა, მათ შორის, 59 სიჩქარის გადაჭარბების (ასკ-ის 125-ე მუხლი) გამო. 2020 წელს შესაბამისი მძღოლი აღნიშნული მუხლით 27-ჯერ დაჯარიმდა. იმ შემთხვევაში, თუ მასზე ქულათა კლების სისტემა გავრცელდებოდა, 2020 წლის აპრილიდან მას აღარ ექნებოდა მართვის უფლება. აღსანიშნავია, რომ მძღოლი N11, ამავე პერიოდში სამჯერ არის დაჯარიმებული, როგორც ავტოსაგზაო შემთხვევაში დამნაშავე პირი.
- **მძღოლი N12** – აუდიტის პერიოდში დაჯარიმებულია 215-ჯერ, მათ შორის, 150-ჯერ სიჩქარის გადაჭარბების გამო. ყველა ჯარიმა გადახდილია სრულად.



ვიდეოჯარიმებზე ქულების კლების სისტემა არ ვრცელდება და ვინაიდან სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევები გამოვლინდება ძირითადად ვიდეოკამერებით, პრაქტიკულად აღნიშნული სახის დარღვევაზე მძღოლებს ქულები არ აკლდებათ, რაც ამცირებს ვიდეოჯარიმების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულებზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას. ამასთანავე, სიჩქარის დადგენილი ლიმიტის გადაჭარბებისათვის ადმინისტრაციული სახდელის ზომა ჯარიმების გარკვეული კატეგორიის მძღოლებისათვის ვერ ასრულებს შემაკავებელ ფუნქციას, რაც ასევე ამცირებს ვიდეოჯარიმების ეფექტიანობას.

რეკომენდაციები

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, განხილულ იქნეს ვიდეოჯარიმებზე ქულათა კლების სისტემის გავრცელების შესაძლებლობა.

3.4.2 საუჩაქოს დაჩიხვის ანათანოქიშვილი მიღობა

ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-8 ნაწილის მოთხოვნათა დარღვევა⁴⁰ ჯარიმდება 10 ლარის ოდენობით, ხოლო ამავე მუხლის მე-12 ნაწილის მოთხოვნათა დარღვევა⁴¹ – 100 ლარის ოდენობით.

ამავე კოდექსის მიხედვით, აღნიშნული მუხლებით ჯარიმების გამოწერას ახორციელებენ როგორც შინაგან საქმეთა სამინისტროს ორგანოები, ისე შესაბამისი მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობითი ორგანოს მიერ განსაზღვრული მუნიციპალიტეტის მერიის სტრუქტურული ერთეულები, თუმცა მათ მიერ დაწერილი ჯარიმის გადაუხდელობის შემთხვევაში, კოდექსი განსხვავებულ საურავს ითვალისწინებს, რაც არათანაბარ პირობებში აყენებს სხვადასხვა დამრღვევს და სამართლებრივად არამიზანშეწონილი საკითხია.

კერძოდ, ასკ-ის 125-ე მუხლის შენიშვნის მე-3 პუნქტის მიხედვით, ჯარიმის ნებაყოფლობითი აღსრულებისათვის განსაზღვრული ვადის გასვლის შემდეგ, პირს ერიცხება საურავი დაკისრებული ჯარიმის ორმაგი ოდენობით, მაგრამ არაუმეტეს 500 ლარისა, ანუ შინაგან საქმეთა სამინისტროს ორგანოების მიერ გამოწერილი ჯარიმის არგადახდისას, მე-8 ნაწილის შემთხვევაში დაერიცხება – 20 ლარი, მე-12 ნაწილის შემთხვევაში კი – 200 ლარი. ამავე შენიშვნის 4² პუნქტის მიხედვით კი, თუ ამავე დარღვევებზე ჯარიმა მუნიციპალიტეტის მერიის სტრუქტურული ერთეულის მიერ არის გამოწერილი, მისი ნებაყოფლობითი აღსრულებისათვის განსაზღვრული ვადის გასვლის შემდეგ პირს ორივე შემთხვევაში ერიცხება საურავი – 100 ლარის ოდენობით.

40 ამკრძალავი ნიშნების - „გაჩერება აკრძალულია“ და „დგომა აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობა, აგრეთვე დგომა-გაჩერების წესებით გათვალისწინებული სხვა მოთხოვნის დაუცველობას.

41 სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ სპეციალურ ზოლში სხვა სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა, გაჩერება ან დგომა.

დასკვნა

ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-8 და მე-12 ნაწილების მოთხოვნათა დარღვევის გამო დაკისრებული ჯარიმების გადაუხდელობის შემთხვევაში, კოდექსი განსხვავებულ საურავს ითვალისწინებს, იმის მიხედვით, თუ რომელი უწყების მიერ (შსს თუ მუნიციპალიტეტი) არის ჯარიმა დაკისრებული, რაც არათანაბარ პირობებში აყენებს სხვადასხვა დამრღვევს და სამართლებრივად გაუმართავი საკითხია.

რეკომენდაცია

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

ერთი და იმავე სახის დარღვევაზე ასკ-ით გათვალისწინებული სახდელების გათანაბრების მიზნით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ განიხილოს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილება, რომელიც შეეხება ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-8 და მე-12 ნაწილების მოთხოვნათა დარღვევის გამო დაკისრებული ჯარიმების გადაუხდელობის შემთხვევაში, ერთნაირი საურავის დადგენას, მიუხედავად იმისა, თუ რომელი უწყების მიერ (შსს თუ მუნიციპალიტეტი) იქნება ჯარიმა დაკისრებული.

3.4.3 დადგენილებების ჩაუბარებლობის შედეგები

ასკ-ის 272-ე მუხლის მიხედვით, ორგანოს (თანამდებობის პირს) დადგენილება, ჯარიმის სახით ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ, შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ ორგანოში (ზემდგომ თანამდებობის პირთან). დადგენილ ვადაში საჩივრის შეტანა, მის განხილვამდე შეაჩერებს ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ არსებულ დადგენილებას.

ასკ-ის 278-ე მუხლის მიხედვით, საჩივრის განმხილველი ორგანოს (თანამდებობის პირს) გამოაქვს გადაწყვეტილება ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის საქმეზე მიღებული დადგენილების გამო, რომელიც 7 დღის ვადაში ეგზავნება პირს, რომლის მიმართაც იყო გამოტანილი დადგენილება.

აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ საკმაოდ ბევრი პირი, რომელთა მიმართაც გამოტანილია დადგენილება ჯარიმის სახით ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ, ასაჩივრებენ ამ დადგენილებას და შემდეგ თავს არიდებენ საჩივრის განმხილველი ორგანოს (თანამდებობის პირს) მიერ გამოგზავნილი გადაწყვეტილების ჩაბარებას. ასეთ შემთხვევაში, საპატრულო პოლიციის შესაბამისი სამსახურები აჩერებენ აღსრულების პროცესს, რის გამოც იზრდება გადაუხდელი ჯარიმების რიცხვი. მაგალითად :

- **მძღოლი N13** – აუდიტის პერიოდში 212-ჯერ დაჯარიმდა, საიდანაც გაასაჩივრა 145 ჯარიმა (მათ შორის, 133 სიჩქარის კონტროლის სექციური რადარების მიერ დაფიქსირებული) და არც ერთი შესაბამისი დადგენილება არ ჩაიბარა.
- **მძღოლი N14** – აუდიტის პერიოდში 64-ჯერ დაჯარიმდა, საიდანაც გაასაჩივრა 30 და არც ერთი შესაბამისი დადგენილება არ ჩაიბარა.



ანალოგიური მდგომარეობაა მართვის უფლების შეჩერების შესახებ მიღებული დადგენილებების ჩაბარების საკითხში. აღნიშნული დადგენილებები გამოტანისთანავე შედის ძალაში, ხოლო ვიდრე არ ჩაბარდება ადრესატს, პირი არ ითვლება მართვის უფლებაშეჩერებულად. შესაბამისად, ხშირია შემთხვევა, რომ დაჯარიმებულს ისე გასდის მართვის უფლების შეჩერების ვადა, რომ აგრძელებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვას და მისი ქმედება არ ითვლება სამართალდარღვევად.

აუდიტის ობიექტმა ვერ წარმოგვიდგინა ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რამდენ სამართალდამრღვევს ვერ ჩააბარეს დადგენილება მართვის უფლების შეჩერების შესახებ და აგრძელებდა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვას. მსგავსი ინფორმაციის ანალიზი შსს-ში არ წარმოებს.

დასკვნა

მოქმედი კანონმდებლობით, ჯარიმა შეიძლება გასაჩივრდეს, ხოლო დადგენილ ვადაში საჩივრის შეტანა მის განხილვამდე შეაჩერებს ადმინისტრაციულ სახდელს.

საჩივრის განმხილველი ორგანო ხშირად უცვლელად ტოვებს დადგენილებას ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ, თუმცა კვლავ დღის წესრიგში დგება ამ დადგენილების ჩაბარების საკითხი, რადგან მისი აღსრულება უნდა მოხდეს დამრღვევისთვის მისი გაცნობის (ჩაბარების) შემდეგ. შსს-ში იზრდება ჩაუბარებელი დადგენილებების რაოდენობა, რადგან საჩივრების შემტანთა ნაწილი თავს არიდებენ დადგენილების ჩაბარებას და, შესაბამისად, არ იხდიან დაკისრებულ სახდელს, რაც ამცირებს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შსს-ს მიერ გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობას.

აღნიშნული პრობლემის გამოსასწორებლად მომზადებულია საკანონმდებლო ცვლილების პროექტი.

რეკომენდაცია

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს:

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შსს-ს მიერ გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის ამაღლების მიზნით, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრომ განიხილოს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილების მიზანშეწონილობა, ადმინისტრაციული სახდელის დადების შესახებ გამოტანილი დადგენილების გასაჩივრების შედეგის გარკვეულ ვადაში ჩაუბარებლობის შემთხვევაში, მისი გამოქვეყნებით ძალაში შესვლის შესახებ.



ბიბლიოგრაფია

პუბლიკაციები

- European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR)
- Van den Berghe & Pelssers (2020) based on coefficients of exponential model in Elvik et al. (2019)

ვებგვერდები

- https://ec.europa.eu/transport/road_safety
- <https://www.marketer.ge/mia-campaign-cars/>
- <https://bm.ge>
- <https://data.oecd.org>
- www.police.ge

აუდიტორთა ხელმოწერა:
სახელი, გვარი

ხელმოწერა

თემურ ჩილინდრიშვილი
მთავარი აუდიტორი, ჯგუფის ხელმძღვანელი

თენგიზ რამიშვილი
აუდიტორი

რევაზ გომელაური
უფროსი აუდიტორ-ასისტენტი

თამარ ბურჯანაძე
უფროსი აუდიტორ-ასისტენტი

თორნიკე კაპანაძე
უფროსი აუდიტორ-ასისტენტი



