



აუჯანყიანობის აუდიტის ანგარიში



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

“ვამტკიცებ”

თავდაცვის, საზოგადოებრივი წესრიგისა და უსაფრთხოების სფეროს
აუდიტის დეპარტამენტის უფროსის მოვალეობის შემსრულებელი
სოფიო დვალაშვილი

„04“ „04“ 2018 წელი

N-28/36

გვ. N:1

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე
საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს
სამართლებრივი რეაგირების დონისძიებები

სარჩევი

ტერმინთა განმარტება.....	2
შემაჯამებელი მიმოხილვა.....	3
1. შესავალი.....	8
1.1 აუდიტის მოტივაცია.....	8
1.2 აუდიტის მიზანი და მთავარი კითხვა.....	10
1.3 აუდიტის მასშტაბი და მეთოდოლოგია.....	10
1.4 აუდიტის კრიტერიუმები.....	11
2. ზოგადი ინფორმაცია.....	12
2.1 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირება.....	12
2.2 საგზაო უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად მიმართული ღონისძიებები.....	18
2.3 საერთაშორისო პრაქტიკის მიმოხილვა.....	20
3. აუდიტის მიგნებები.....	24
3.1 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენაში არსებული ნაკლოვანებები.....	24
3.2. საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის შესაბამისი სანქციების დაკისრებაში არსებული ნაკლოვანებები.....	36
3.3 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის დაკისრებული სანქციების ამოღების არაეფექტიანობა.....	43
ბიბლიოგრაფია.....	48

ტერმინთა განმარტება

სამინისტრო, ან 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

ცენტრი - სამინისტროს სტრუქტურული ქვედანაყოფი „ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი“

ანალიტიკური დეპარტამენტი - სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტი

ასკ, ან კოდექსი - ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი

შპს - შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება

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 15 კმ/სთ-ზე მეტით გადაჭარბების ფაქტს და ელექტრონული დოკუმენტბრუნვის სისტემის (EFLOW) მეშვეობით უგზავნიან საპატრულო პოლიციას.

„ჭკვიანი ვიდეოკამერები“ - კამერები, რომლებიც აღჭურვილია სახელმწიფო ნომრის ამოცნობის ანალიტიკური პროგრამით და ჩართულია შსს-ს ერთიან ქსელში. კამერები, ვიდეო-ანალიტიკური პროგრამის გამოყენებით, ოპერატორის გარეშე, ავტომატურ რეჟიმში ახდენენ 5 სხვადასხვა სახის ადმინისტრაციული სამართალდარღვევიდან ერთ-ერთის დაფიქსირებას (ჩატვირთული პროგრამის შესაბამისად) და შესაბამის რეაგირებას. მათი ერთ-ერთი სახეობაა ე.წ. „სექციური რადარები“.

„სექციური რადარები“ - სიჩქარის კონტროლის სექციები, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალების სანომრე ნიშნების ამოცნობის ანალიტიკური პროგრამის გამოყენებით ავტომატურად აღრიცხავენ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სექციაში შესვლის და სექციიდან გასვლის ზუსტ დროს და სანომრე ნიშანს. შემდეგ, პროგრამული უზრუნველყოფა ითვლის ავტომანქანის საშუალო სიჩქარეს და იმ შემთხვევაში, თუ იგი აღემატება დადგენილს, აფიქსირებს სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტს და ელექტრონული დოკუმენტბრუნვის სისტემის (EFLOW) მეშვეობით უგზავნის საპატრულო პოლიციას.

შერეული მეთოდით პატრულირება - ხორციელდება ერთდროულად ორი ავტომობილით, რომელთაგან ერთს აქვს სპეციალური შეფერილობა, ხოლო მეორე - ჩვეულებრივი შეფერილობისაა.

შემაჯამებელი მიმოხილვა

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა ჩაატარა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტი.

წლების მანძილზე საქართველოს გზებზე ათასობით ავტოსაგზაო შემთხვევა ხდება, რაც მაღალ ადამიანურ და ეკონომიკურ დანაკარგებს უკავშირდება. აღნიშნულის გამო, საგზაო უსაფრთხოება ეროვნულ პრიორიტეტად არის აღიარებული, რაც დეკლარირებულია, როგორც „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნულ სტრატეგიაში“, ისე 2017 და 2018 წლების „სახელმწიფო ბიუჯეტის შესახებ“ საქართველოს კანონებში. ამასთანავე, საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების ვალდებულება ასახულია საქართველოს ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებაში.

ბოლო წლებში შინაგან საქმეთა სამინისტროში მნიშვნელოვანი რეფორმები განხორციელდა საგზაო წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების თვალსაზრისით. ინტენსიურად ხორციელდება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პროგრამა, რომელმაც უნდა აამაღლოს ქვეითთა, მგზავრებისა და მძღოლების უსაფრთხოების დონე და შეამციროს ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა. ამასთანავე, მნიშვნელოვნად იზრდება ტექნოლოგიების ხვედრითი წილი საგზაო მოძრაობის კონტროლისა და ადმინისტრირების პროცესში.

2017 წლამდე ქვეყანაში - დიდ ქალაქებსა და ავტომაგისტრალზე მხოლოდ წერტილოვანი ტიპის რადარები და ადამიანური რესურსით კონტროლირებადი ვიდეოკამერები ფუნქციონირებდა. სამართალდარღვევების გამოვლენის ნაწილში მნიშვნელოვანი დატვირთვა საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟებზე მოდიოდა. სამინისტრომ 2017 წელს ახალი პროექტი „უსაფრთხო ქალაქი, უსაფრთხო რეგიონი, უსაფრთხო ქვეყანა“¹ დაიწყო. აღნიშნული პროექტი ითვალისწინებდა ანალიტიკური პროგრამით აღჭურვილი 1000 ე.წ. „ჭკვიანი ვიდეოკამერისა“ და 500 ე.წ. „სექციური რადარის“ მონტაჟს საქართველოს მასშტაბით, თუმცა იგი არ იყო გაწერილი დროში და მის განსახორციელებლად არ მომხდარა დამატებითი ასიგნებების გამოყოფა. ფინანსური პრობლემების გამო, 2017 წელს აღნიშნული მოწყობილობების მხოლოდ მცირე ნაწილი მოქმედებდა, თუმცა პროექტის ფარგლებში უკვე შესყიდულია საჭირო ლიცენზიები და მომზადებულია შესაბამისი წინაპირობები ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ერთიანი ქსელის შესაქმნელად.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა შეისწავლა სამინისტროს შესაბამისი სტრუქტურული ერთეულების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე განხორციელებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებები. კერძოდ, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენის, შესაბამისი სანქციების დაკისრების, სამართალდამრღვევთათვის საჯარიმო ქვითრების ჩაბარებისა და დაკისრებული სანქციების ამოღების საკითხები.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენასთან დაკავშირებული აუდიტის მიგნებები მოიცავს ისეთ ინფორმაციას, როგორიცაა არსებული რადარებისა და სხვა ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების განლაგება, რაოდენობა და ფუნქციონირება, რომლის გავრცელებამ შესაძლოა უარყოფითი გავლენა მოახდინოს ქვეყანაში მართლწესრიგის დაცვის ინტერესებზე. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე,

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

„სახელმწიფო საიდუმლოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-7 პუნქტის თანახმად, ანგარიშის ნაწილს მიენიჭა საიდუმლოების გრიფი „შეზღუდული სარგებლობისათვის“.

აუდიტის შედეგად გამოვლინდა გარკვეული სისტემური ნაკლოვანებები:

სამართალდარღვევების გამოვლენაში არსებული პრობლემები და ნაკლოვანებები

- ✧ **ტერიტორიული დაფარვის პრობლემა** - საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის საქმიანობა ვრცელდება ქვეყნის ყველაზე მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებსა და მთავარ ავტომაგისტრალზე, რაც საქართველოს ტერიტორიის მხოლოდ 45%-ს შეადგენს. ქვეყნის ტერიტორიის დანარჩენ ნაწილზე, კერძოდ ზოგიერთ ქალაქში, დაბებსა და სოფლებში, ასევე ნაკლებად დატვირთულ გზებზე - პატრულირება სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს (სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტებს) ევალებათ. 2015-2017 წლებში სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების სამოქმედო ტერიტორიაზე ქვეყანაში მომხდარი ავარიების 10-12%, ხოლო გარდაცვალების - 26-28% მოდის. შესაბამისად, აღნიშნული ტერიტორია შედარებით ნაკლებად კონტროლირებად გარემოს წარმოადგენს შემდეგ მიზეზთა გამო:

 - ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიაზე საერთოდ არ ხორციელდება ვიდეო/ფოტო მეთვალყურეობა;
 - უბნის ინსპექტორების ერთი კონკრეტული საპატრულო ეკიპაჟის სამოქმედო ტერიტორია ყოველთვის გაცილებით უფრო ვრცელია, ვიდრე საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟისა.
 - აუდიტის პერიოდში უბნის ინსპექტორები კვირაში 80 საათზე მეტს მუშაობდნენ (ყოველ მე-2 დღეს მორიგეობდნენ), რაც მკვეთრად ამცირებდა მათი საქმიანობის პროდუქტიულობას. ამჟამად მდგომარეობა გაუმჯობესდა, თუმცა მათ ჯერ კიდევ 72 საათი უწევთ მუშაობა.
 - უბნის ინსპექტორები ტექნიკურად უფრო ნაკლებად არიან აღჭურვილები, ვიდრე პატრულ-ინსპექტორები. მაგალითად, მათ არ გააჩნიათ სამხრე ვიდეოკამერები, ელექტრონული ქვითრის ამობეჭდვის საშუალება (ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმს ხელით წერენ) და ა.შ.
- ✧ **სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენის პრობლემა** - ქვეყანაში საკმარისად ვერ ხდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენა, რადგან რადარების რაოდენობა მცირეა და ხშირად მათი გამოყენება ტექნიკური გაუმართაობის გამო ვერ ხერხდება. აღნიშნული პრობლემა გადაიჭრება, თუ სექციური რადარები დროულად დამონტაჟდება და ამოქმედდება, ხოლო შესაბამისი თანამშრომლები სიჩქარის მზომი ხელსაწყოებით აღიჭურვებიან, განსაკუთრებით ქვეყნის იმ ტერიტორიაზე, რომელსაც არ აკონტროლებს საპატრულო პოლიცია და არც რადარებით კონტროლდება.
- ✧ **ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ფუნქციონირებაში არსებული პრობლემები** - ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ნაწილი, რომელიც ავლენს საგზაო წესების სხვადასხვა სახის დარღვევებს (სიჩქარის გადაჭარბების გარდა), არ არის ტექნიკურად გამართული.
- ✧ **საპატრულო პოლიციის საქმიანობაში არსებული ნაკლოვანება** - უკონტაქტო პატრულირების არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ ასრულებს გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარებაში, რადგან შეზღუდულია საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები, სამუშაო დრო, არ გააჩნიათ სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რის გამოც ვერ ხდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების დაფიქსირება, რაც ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული სამართალდარღვევაა.
- ✧ **ქვეითად მოსიარულების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენის პრობლემა** - ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზს ხშირად წარმოადგენენ ქვეითად მოსიარულები, მათი დაჯარიმება კი თითქმის არ ხდება.

სამართალდარღვევებზე ადეკვატური სახდელის დაკისრებაში არსებული ნაკლოვანებები

- › **სისტემატურად დამრღვევებისათვის ადეკვატური სახდელის დაკისრებას ვერ უზრუნველყოფს ადმინისტრაციული კოდექსის ზოგიერთი მუხლი.** ასეთებია 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. აღნიშნული მუხლების მოთხოვნათა სისტემატური დარღვევის შემთხვევაშიც არ არის გათვალისწინებული სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობა, ხოლო აუდიტის შედეგად გამოვლენილი გარემოებებით იკვეთება, რომ ზოგიერთი მძღოლის მიერ აღნიშნული მუხლების მოთხოვნები განმეორებით ირღვევა და ფატალური შედეგებით მთავრდება. ქულათა სისტემის შემოღებამ, რომელიც საგზაო მოძრაობის წესების ხშირად დარღვევის შემთხვევაში ავტომანქანის მართვის უფლების ჩამორთმევას გულისხმობს, გაამკაცრა მიდგომა სისტემატური დამრღვევების მიმართ, თუმცა ქულების სისტემა არ ამკაცრებს სასჯელს იმ პირთა მიმართ, რომლებიც ქულების ამოწურვის შემთხვევაშიც გააგრძელებენ ავტომანქანის მართვას. ასეთ შემთხვევაში არ დგება პირის სისხლის სამართლებრივი პასუხისმგებლობის საკითხი.
- › **ვიდეოჯარიმებზე ქულების კლების სისტემა არ ვრცელდება,** რაც ამცირებს ვიდეოჯარიმების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულაზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას.
- › **გარკვეული პრობლემებია ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით უკვე დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით, კერძოდ:**
 - ოპერატორების მიერ ჯარიმის გამოწერა არ ხდება იმ კერძო სამართლის იურიდიულ პირებზე, რომელთა საიდენტიფიკაციო კოდი პროგრამაში არ არის დაფიქსირებული.
 - აუდიტის პერიოდში არ ხორციელდებოდა ვიდეოჯარიმების გამოწერა და სანქციების შეფარდება სატრანზიტო და უცხო ქვეყნის საწარმოებთან ავტომანქანებზე.
 - ჯარიმების გამოწერა ვერ ხორციელდება აგრეთვე მცირე პროგრამული, ტექნიკური ხარვეზით (რაც განხილულია ანგარიშში) დაფიქსირებული დარღვევების შემთხვევაშიც, რაც ამცირებს გამოვლენილ დარღვევაზე გატარებული რეაგირების მაჩვენებელს.

გამოვლენილ სამართალდარღვევაზე არადროული და არაპროპორციული რეაგირება გავლენას ახდენს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების რაოდენობაზე და იწვევს ავტოსაგზაო შემთხვევებს.

სამართალდარღვევებზე დაკისრებული ჯარიმების ამოღების ღონისძიებების არაეფექტიანობა

- › **ავტოსაგზაო წესების დამრღვევთა 25-30% თავს არიდებს დაკისრებული ჯარიმების გადახდას.** ჯარიმის გადახდის მიზანი საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის პრევენციაა. აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ჯარიმის აღსრულების მექანიზმების ეფექტიანი ფუნქციონირება.

2017 წლის 1 ნოემბრამდე მნიშვნელოვან პრობლემას წარმოადგენდა საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე დაკისრებული ვიდეოჯარიმების ჩაბარების და შესაბამისად მისი ამოღების საკითხი, რაც ამჟამად სამართლებრივად უკვე დარეგულირებულია, თუმცა პრაქტიკული შედეგები არსებული მდგომარეობით უცნობია. კერძოდ, შპს „საქართველოს ფოსტის“ თანამშრომლები, რომლებიც სამინისტროსთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე ვალდებული არიან საცხოვრებელ მისამართზე ჩააბარონ დამრღვევს ვიდეოჯარიმის ქვითარი, შესაძლოა არაეფექტიანად ასრულებდნენ მოვალეობას სხვადასხვა ობიექტური თუ სუბიექტური მიზეზების გამო. თავის მხრივ, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მიერ არ ხორციელდება შპს „საქართველოს ფოსტასთან“ დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და ინსპექტირება. შესაბამისად, შეუძლებელია განისაზღვროს, თუ რა ნაწილშია შესაძლებელი ჯარიმების ჩაბარების პროცესის გაუმჯობესება.

პრობლემის გადასაჭრელად, 2017 წლის 1 ნოემბრიდან ამოქმედდა ვიდეოჯარიმების ჩაბარების ახალი წესი (ჯარიმის sms შეტყობინებით ჩაბარება), რომელიც, დიდი ალბათობით, შეამცირებს ჩაუბარებელი და გადაუხდელი ვიდეოჯარიმების ოდენობას. მიუხედავად ამისა, არსებობს რამდენიმე პრობლემა, რომელიც სისტემის სრულყოფილად მუშაობას ხელს შეუშლის. ასეთია მაგალითად ის გარემოება, რომ შსს-ს მონაცემთა ბაზაში რეგისტრირებული ავტომანქანების 30%-ის მფლობელის საკონტაქტო ინფორმაცია არ არის დაფიქსირებული, რის გამოც მათთვის sms შეტყობინებების გაგზავნა ვერ ხერხდება.

შესაბამისად, ვიდეოჯარიმების ჩაბარების პრობლემა ამ ეტაპზე აქტუალურობას არ კარგავს. პრობლემური (გადაუხდელი) ჯარიმებით დაკისრებული ფულადი თანხის ამოღების პროცესში შსს-ს არანაირი ბერკეტი არ გააჩნია: ვიდეოჯარიმის ადრესატისთვის ჩაბარების უფლება პატრულ-პოლიციელებსა და უბნის ინსპექტორებს არ აქვთ.

- ✧ **სამინისტროში არსებული პროგრამა ხასიათდება ხარვეზით. კერძოდ, საერთოდ ვერ ხერხდება კერძო კომპანიების მიერ გადაუხდელი ჯარიმების შესახებ ინფორმაციის გადაგზავნა აღსრულების ეროვნულ ბიუროში, იძულებით აღსრულების მიზნით. აღნიშნული ინფორმაცია არც ფოსტის საშუალებით იგზავნება. შედეგად, იმ კერძო კომპანიებზე, რომლებიც არ იხდიან ჯარიმებს, არც იძულებით აღსრულების ღონისძიებები ხორციელდება. ჯამში ასეთი კატეგორიის და გადაუხდელის სტატუსის მქონე ვიდეოჯარიმების ღირებულებამ 2016 წლისათვის თითქმის 450.0 ათასი ლარი შეადგინა.**
- ✧ **აუდიტის მიმდინარეობისას შსს-ს სტრუქტურულ ერთეულებს არ გააჩნდათ ურთიერთშესაბამისი, სტატისტიკური კრებებითი ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რა ოდენობის და ღირებულების ჯარიმები არ იქნა გადახდილი დამრღვევების მიერ, რამდენი ვიდეოჯარიმა არ ჩაბარდა ადრესატს, რა ღირებულების საურავი იქნა დარიცხული გადაუხდელ ჯარიმებზე, რამდენი იყო მათგან გადაუხდელი და რამდენი გადაეცა სააღსრულებოდ. აღნიშნული ტიპის ინფორმაცია კი აუცილებელია ანალიტიკური საქმიანობის სწორად წარმართვისა და შედეგზე ორიენტირებული სამოქმედო გეგმის შესამუშავებლად. სამინისტროს ასევე არ ჰქონდა ინფორმაცია სსიპ - აღსრულების ეროვნული ბიუროს მიერ ჯარიმების აღსრულების მდგომარეობის შესახებ. კერძოდ, რა ოდენობის და ღირებულების ჯარიმისა და საურავის ამოღება ვერ ხდება და რა მიზეზით.**

ზემოაღნიშნული ნაკლოვანებების გამოსასწორებლად, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა გასცა რეკომენდაციები.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს და ერთობლივი ოპერაციების ცენტრს:

სამართალდარღვევების გამოვლენასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები

საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე კონტროლის გაძლიერებისა და ავტოსაგზაო შემთხვევების მაქსიმალურად პრევენციის მიზნით:

1. განსაკუთრებული ძალისხმევა მიიმართოს ვიდეომეთვალყურეობის ერთიანი ქსელის შექმნის პროცესზე და განხილულ იქნეს შიდასახელმწიფოებრივ, ასევე ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებზე ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების განთავსების შესაძლებლობა. უზრუნველყოფილ იქნეს სექციური რადარების დამონტაჟება-ამოქმედების პროცესის დროული წარმართვა, რათა პროდუქტიულად მოხდეს სამინისტროს მიერ ამ მიზნით უკვე შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიებისა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის გამოყენება.

2. განხილულ იქნეს არასტაციონარული (მოძრავი) სიჩქარის მზომი ხელსაწყოების (რადარების) გამოყენების შესაძლებლობები განსაკუთრებით იმ ლოკაციებზე, სადაც არ არის განთავსებული წერტილოვანი და სექციური რადარები.
3. განხორციელდეს ქვეყნის მასშტაბით განთავსებული წერტილოვანი რადარების ტექნიკური პრობლემების გამოსწორება, რაც სამინისტროს მისცემს მათი დარჩენილი რესურსების მაქსიმალურად ათვისების საშუალებას და მკვეთრად გააუმჯობესებს მდგომარეობას. ასევე უზრუნველყოფილ იქნეს 2017 წლამდე შეძენილი და ქვეყნის მასშტაბით განთავსებული ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების არსებული შესაძლებლობების პროდუქტიული გამოყენება.
4. საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენაში მოქალაქეების ჩართულობის მიზნით, განხილულ იქნეს სპეციალური ვებგვერდის შექმნის და ფუნქციონირების შესაძლებლობა, სადაც ნებისმიერ მოქალაქეს ექნება შესაძლებლობა (უფლება) ატვირთოს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ამსახველი ვიდეო ან/და ფოტო კადრები, რის საფუძველზეც ჯარიმის გამოწერა შესაძლებელი იქნება. ასევე საჭიროების შემთხვევაში, ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზების დადგენის და გამოძიების გამარტივების მიზნით, განხილულ იქნეს სამგზავრო ტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის საკითხი.
5. ფარული პატრულირების მეთოდის უპირატესობების უფრო ეფექტიანად გამოყენების მიზნით, განხორციელდეს საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის, მოქმედების ზონებისა და სამუშაო დროის მორგება არსებულ გამოწვევებთან, ასევე განხილულ იქნეს შერეული მეთოდით პატრულირების პრაქტიკის დანერგვის შესაძლებლობა.
6. განსაკუთრებული რისკის ზონებში გაააქტიურდეს საქმიანობა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე შესაბამისი სანქციის დაკისრებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები

7. საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შესაბამისი სანქციების დაკისრების უზრუნველსაყოფად, განხილულ იქნეს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილებების მიზანშეწონილობა, რომელიც შეეხება სისტემატურად დამრღვევებისთვის სასჯელის გამკაცრებას, მაგალითად: მანქანის მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს, ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება.
8. ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ავტომაქანების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებისადმი რეაგირების თვალსაზრისით სწორი და ერთგვაროვანი მიდგომის დანერგვის მიზნით, მნიშვნელოვანია შემუშავდეს შესაბამისი კრიტერიუმები და დეტალური ინსტრუქცია დაჯარიმების წესის შესახებ და შესასრულებლად გაეგზავნოს იმ თანამშრომლებს, რომლებიც ახორციელებენ ვიდეოჯარიმების გამოწერას.
9. საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, განხილულ იქნეს ვიდეოჯარიმებზე ქულათა კლების სისტემის გავრცელების შესაძლებლობა.
10. გამოვლენილ სამართალდარღვევებზე შესაბამისი ჯარიმების დაკისრების მიზნით:
 - უზრუნველყოფილ იქნეს ყველა კერძო სამართლის იურიდიული პირის საიდენტიფიკაციო კოდების ასახვა შესაბამის პროგრამაში, რათა საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელი გახდეს მათზე ვიდეოჯარიმების გამოწერა.
 - განხილულ იქნეს პროგრამის მიერ ხარვეზებით დაფიქსირებულ დარღვევის ფაქტებზე შესაბამისი ჯარიმების გამოწერის შესაძლებლობა იმ შემთხვევაში, თუ ფოტო ან/და ვიდეოფირზე გარკვევით ჩანს ყველა საჭირო გარემოება;

- სატრანზიტო და უცხო ქვეყნის სანომრენიშნებიანი ავტომანქანების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენისას, სამინისტროს კომპეტენციის ფარგლებში უზრუნველყოფილ იქნეს დამრღვევის იდენტიფიცირება, შესაბამისი სანქციის დაკისრება და მისი აღსრულებისათვის საჭირო ქმედითი ღონისძიებების გატარება.

დაკისრებული ჯარიმების ამოღების მექანიზმების ეფექტიანობის გაუმჯობესებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები

- ინფორმაციის ანალიზისა და შემდგომი საქმიანობის სწორად დაგეგმვის მიზნით, მნიშვნელოვანია შინაგან საქმეთა სამინისტრომ სსიპ აღსრულების ეროვნულ ბიუროსთან ერთად შეიმუშაოს შესაბამისი სისტემა, რომლის საფუძველზეც, სამინისტრო მიიღებს ინფორმაციას როგორც საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების, ისე სხვა ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა გამო დაკისრებული ჯარიმების აღსრულების სტატუსის შესახებ.
- ჯარიმების აღსრულების ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბების მიზნით, დაჩქარდეს არსებულ პროგრამაში ყველა იმ სერვისის ინტეგრირება, რაც შესაძლებელს გახდის კერძო კომპანიების გადაუხდელი ჯარიმების შესახებ სსიპ აღსრულების ეროვნულ ბიუროსთვის საჭირო ინფორმაციის გაგზავნას.
- საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების პროცესის გაუმჯობესების, მათგან დაკისრებული ვიდეოჯარიმების ამოღების საკითხის მოსაწესრიგებლად და კანონმდებლობაში შეტანილი ცვლილებების ეფექტიანად ამოქმედების მიზნით:
 - მოწესრიგდეს ავტომანქანების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული ბაზა;
 - უზრუნველყოფილ იქნეს შპს „საქართველოს ფოსტასთან“ დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და გაწეული მომსახურების ინსპექტირება;
 - განხილულ იქნეს პატრულ-პოლიციელებისათვის ვიდეოჯარიმების თუნდაც იმ მძღოლებისთვის ჩაბარების შესაძლებლობა, რომელთაც ახალი დარღვევისათვის უწერენ ჯარიმას და ერიცხებათ ჩაუბარებელი ვიდეოჯარიმები;
 - განხილულ იქნეს უბნის ინსპექტორების შესაძლებლობების გამოყენების საკითხი პრობლემური (ჩაუბარებელი) ვიდეოჯარიმების ადრესატისათვის ჩაბარებასთან დაკავშირებით.

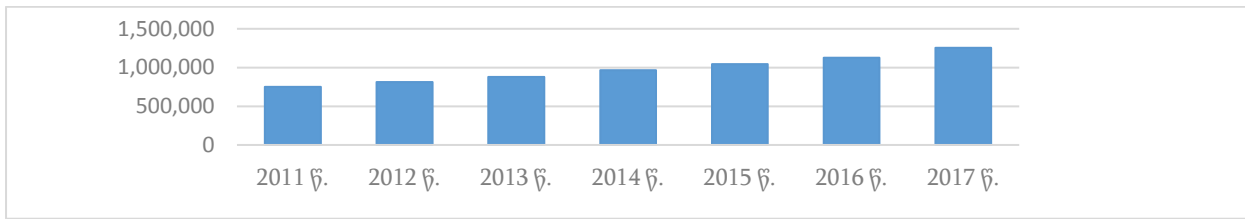
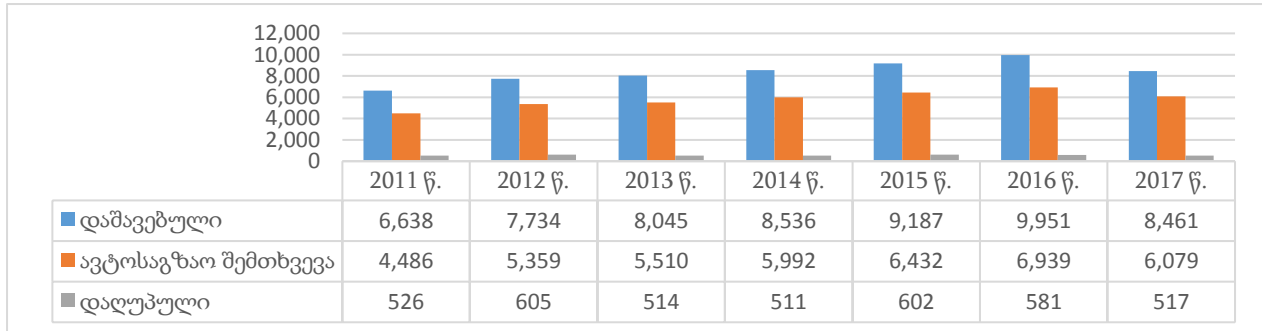
1. შესავალი

1.1 აუდიტის მოტივაცია

ქვეყნის განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი თანამდევი პროცესი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მომრავლებაა, რამაც თავის მხრივ, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა რაოდენობის მკვეთრი ზრდა გამოიწვია.

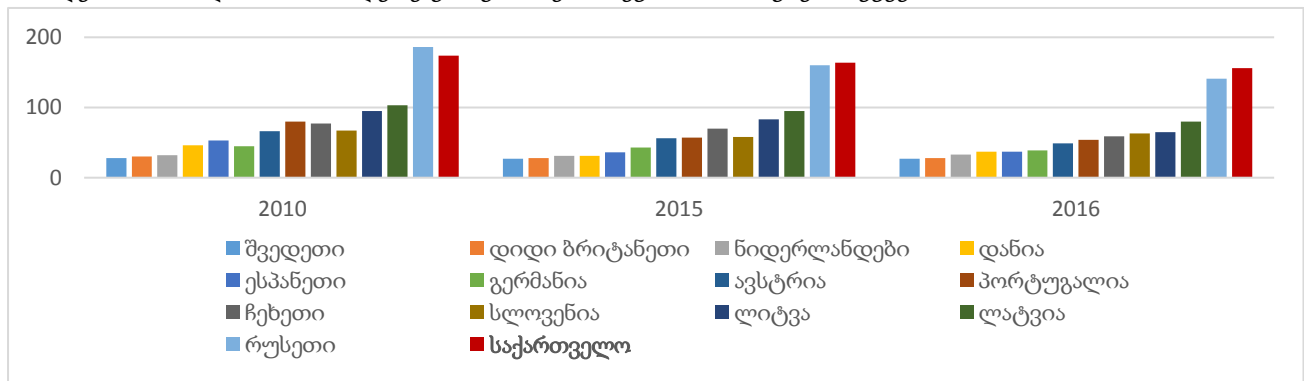
ბოლო წლებში საქართველოს გზებზე ავტოავარიების შედეგად წელიწადში 500-ზე მეტი ადამიანი იღუპება, დაშავებულთა რაოდენობა კი 8000-ს აღემატება.

2011 წლიდან 2016 წლამდე ავტომობილების რაოდენობა 33%-ით გაიზარდა, პროპორციულად, 35%-ით გაიზარდა ავტოავარიების რაოდენობაც.

გრაფიკი N1: ავტოპარკის ზრდის დინამიკა 2011-2017 წლებში²გრაფიკი N2: ავტოსაგზაო შემთხვევების დინამიკა 2011-2017 წლებში³

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

გრაფიკი N3: 2010, 2015 და 2016 წლებში ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობა 1 მილიონ მოსახლეზე გაანგარიშებით ევროპის ზოგიერთ ქვეყანაში



ზემოაღნიშნული მონაცემებიდან ჩანს, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი 2016 წლისთვის საქართველოშია და საშუალოდ 156-ს შეადგენს 1 მილიონ მოსახლეზე⁴.

² <http://police.ge/files/pdf/statistika%20da%20kvlevebi/2017/autoparki-2016-5.pdf>

³ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები სტატისტიკა, 2008-2015წ.

⁴ ეს მაჩვენებელი 2017 წლისათვის 139-მდე შემცირდა, თუმცა ჯერ კიდევ მაღალია.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენცია და მათი რაოდენობის მინიმუმამდე დაყვანა ქვეყნის პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს, რაშიც განსაკუთრებული როლი ენიჭება შსს-ს მიერ გატარებულ ღონისძიებებს.

პრობლემის მიმართ მაღალი საზოგადოებრივი ინტერესის გამო, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა მიზანშეწონილად მიიჩნია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარება. აუდიტის სამსახური თვლის, რომ არსებული პრობლემების გამომწვევი მიზეზების სიღრმისეული შესწავლის შედეგად გაცემული რეკომენდაციები მნიშვნელოვნად დაეხმარება სამინისტროს, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების პროდუქტიულობისა და ეფექტიანობის გაზრდაში.

1.2 აუდიტის მიზანი და მთავარი კითხვა

აუდიტის მიზანია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამინისტროს შესაბამისი სტრუქტურული ერთეულების მიერ გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის შეფასება და შესაბამისი რეკომენდაციების გაცემა.

აუდიტის მთავარ პრობლემას წარმოადგენს შესაბამისი უწყებების მხრიდან მზარდ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე არასაკმარისი სამართლებრივი რეაგირების რისკები. არსებობს რისკი იმისა, რომ გამოუვლენელი და შესაბამისად, დაუსჯელი რჩება საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევათა დიდი ნაწილი. დაბალია ჯარიმების ამოღების მაჩვენებელი, რაც შესაძლოა უკავშირდებოდეს საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების საკითხთან მიმართებაში არსებულ პრობლემებს.

აღნიშნული პრობლემების გამომწვევი მიზეზების შესასწავლად და შესაბამისი რეკომენდაციების გასაცემად, აუდიტის მთავარ კითხვად განისაზღვრა შემდეგი:

რამდენად ეფექტიანია 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 სამართალდამრღვევთათვის საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების და დაკისრებული სანქციების ამოღების არსებული სისტემა?

1.3 აუდიტის მასშტაბი და მეთოდოლოგია

აუდიტის ობიექტს წარმოადგენს შინაგან საქმეთა სამინისტრო და მასში შემავალი სტრუქტურული ქვედანაყოფები, კერძოდ: საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი და მისი სტრუქტურული ერთეულები (ქ.თბილისის, მცხეთა-მთიანეთის და შიდა ქართლის მთავარი სამმართველოები), სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოები (მცხეთა-მთიანეთის და შიდა ქართლის პოლიციის დეპარტამენტები), ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი, საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტი.

აუდიტის მთავარ კითხვაზე პასუხის გასაცემად სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა შეისწავლა 2016 წლის 1 იანვრიდან - 2018 წლის 1 იანვრამდე პერიოდი.

აუდიტის ძირითადი შესწავლის ეტაპზე გამოყენებულია შემდეგი მეთოდოლოგია:

- › აუდიტის ობიექტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის ანალიზი (საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგია, საგზაო უსაფრთხოების 2017 წლის სამოქმედო გეგმა, ფინანსური და სტატისტიკური მონაცემები);

- საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე გატარებული სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების მარეგულირებელი საკანონმდებლო ნორმების შესწავლა-ანალიზი;
- აღნიშნულ სფეროში არსებული კარგი საერთაშორისო პრაქტიკის მაგალითების შესწავლა;
- ინტერვიუები აუდიტის ობიექტების თანამშრომლებთან და ფოკუსჯგუფებთან.
- მონაცემთა ანალიზი (მონაცემთა ბაზების და მონაცემთა დოკუმენტური ანალიზი).

აუდიტის თითოეულ კითხვაზე პასუხის გასაცემად, გამოყენებულ იქნა 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, ერთობლივი ოპერაციების ცენტრის და ტერიტორიული ორგანოების (სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტები) მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების გატარების საკითხებს. ამასთანავე, გაანალიზდა არსებული პრაქტიკის შესაბამისობა მოქმედ კანონმდებლობასთან, მისი პროდუქტიულობა და ეფექტიანობა.

სამართალდარღვევათაგან 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, განხორციელდა პროცესის შესწავლა, არსებული ხარვეზების და რისკების გამოვლენა, მისი პროდუქტიულობისა და ეფექტიანობის თვალსაზრისით. ჩატარდა ინტერვიუები აუდიტის ობიექტებთან და სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან, როგორც სატელეფონო, ასევე წერილობითი და პირდაპირი გამოკითხვის გზით.

1.4 აუდიტის კრიტერიუმები

აუდიტის მიმდინარეობისას, შეფასების კრიტერიუმებად გამოყენებული იქნა ის საკანონმდებლო აქტები, რომლებიც არეგულირებს საგზაო უსაფრთხოების და პოლიციის საქმიანობის სფეროს:

- საქართველოს კანონი „პოლიციის შესახებ“;
- საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“;
- საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი;
- საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ივლისის N1389 განკარგულებით დამტკიცებული „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია“.
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2013 წლის 31 დეკემბრის N993 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის დებულების 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 2016 წლის 22 აგვისტოს N458 ბრძანება „ანალიზზე დაფუძნებული საპოლიციო საქმიანობის საპილოტე პროგრამის იმპლემენტაციისათვის საჭირო ზოგიერთ ღონისძიებათა შესახებ“;
- › 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 2016 წლის 26 სექტემბრის N1933 განკარგულება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე ვიდეოანალიტიკური პროგრამული უზრუნველყოფით აღჭურვილი ერთიანი ვიდეომონიტორინგის სისტემის დანერგვასა და განვითარებასთან დაკავშირებით განსახორციელებელი ღონისძიებების შესახებ“;
- › საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 28 ივნისის N328 ბრძანება „პოლიციის სარგებლობაში არსებულ შესაბამისი ამოსაცნობი ნიშნების არმქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე ავტომატური ფოტო და ვიდეოტექნიკის, არასტაციონარული (მოძრავი) სიჩქარის მზომი ხელსაწყოებისა და გამოყენების, აგრეთვე მონაცემთა დამუშავების წესის დამტკიცების შესახებ“;
- › საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2013 წლის 31 დეკემბრის N999 ბრძანება „საქართველოს პოლიციის ეთიკის კოდექსისა და საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ზოგიერთ მოსამსახურეთა ქცევის ინსტრუქციების დამტკიცების შესახებ“.

სამინისტროს საქმიანობის შეფასებისთვის, ასევე გამოყენებულ იქნა ევროკავშირის და საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ შემუშავებულ სტანდარტები, სხვადასხვა ქვეყნის საუკეთესო პრაქტიკები და ა.შ.

საგზაო უსაფრთხოების კრიტერიუმებს განსაზღვრავენ ისეთი საერთაშორისო ორგანიზაციები, როგორებიცაა:

- › ევროპის სატრანსპორტო უსაფრთხოების საბჭო (ETSC)
- › მსოფლიო ბანკი (World Bank)
- › ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაცია (WHO)
- › ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაცია (OECD)
- › გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია (UN)
- › გლობალური საგზაო უსაფრთხოებისათვის თანამშრომლობა (GRSP) და სხვ.

2. ზოგადი ინფორმაცია

2.1 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირება

შინაგან საქმეთა სამინისტროს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ამოცანაა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რისთვისაც სამინისტრო უფლებამოსილია გააფორმოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმი და დამრღვევს შეუფარდოს კოდექსით გათვალისწინებული ადმინისტრაციული სახდელი.

სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2015-2017 წლებში, საშუალოდ, 1.2 მლნ. ჯარიმმა გამოწერილი ყოველწლიურად, რომელთა ჯამური ღირებულება წელიწადში საშუალოდ 58.5 მლნ. ლარს შეადგენს. ამავე პერიოდში პერმანენტულად მცირდება ჯარიმების გადახდის მაჩვენებელი, ხოლო გაუქმებული და ადრესატისთვის არჩაბარებული

ჯარიმების რაოდენობა იზრდება. შედეგად, დამრღვევ მძღოლებზე დაკისრებული ჯარიმების გადახდის მაჩვენებელი 80.5%-დან და 69.4%-მდე შემცირდა.

ცხრილი N1: ინფორმაცია 2015, 2016 და 2017 წლებში ჯარიმებისა და გადახდების შესახებ (ათასი ერთეული)

		2015 წ.	2016 წ.	2017 წ.
სულ ჯარიმა	რაოდენობა	1,191.80	1,012.80	1,271.10
	ღირებულება	55,843.20	55,907.60	63,743.50
გადახდა	რაოდენობა	1,051.20	833.2	957.2
	%	88.20	82.27	75.30
	ღირებულება	44,975.10	41,867.90	44,259.60
	%	80.54	74.89	69.43

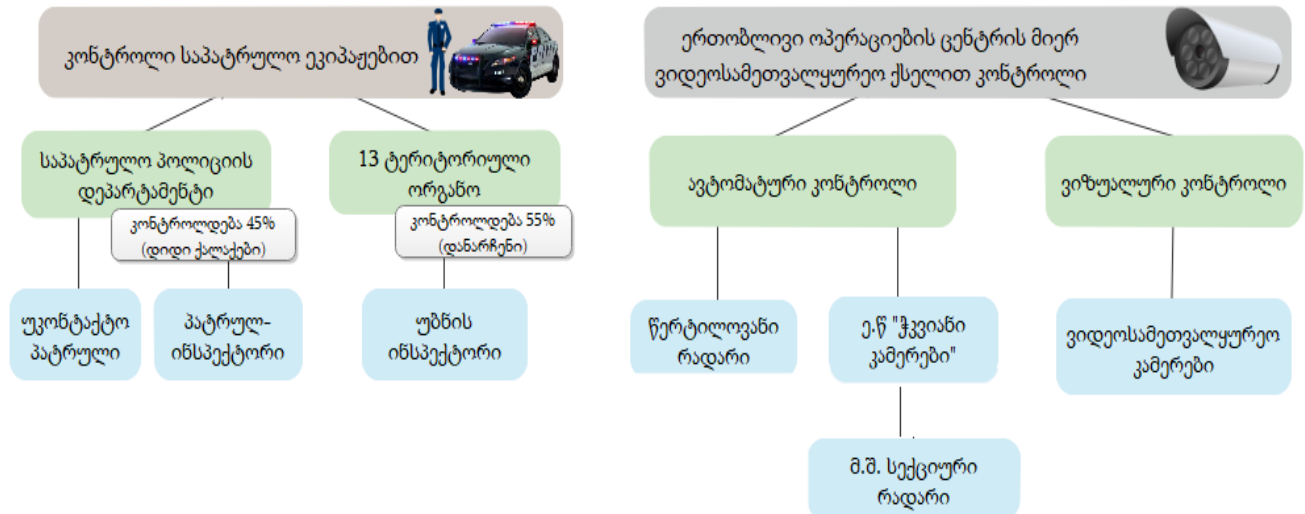
საგზაო მოძრაობის კონტროლი და ავტოსაგზაო შემთხვევებზე რეაგირება ევალება საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს, სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებსა და ერთობლივი ოპერაციების ცენტრს.

სქემა N1: სამინისტროს სტრუქტურა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობის თვალსაზრისით:



სამინისტროს მიერ საგზაო მოძრაობის კონტროლი ძირითადად ხორციელდება პოლიციის ეკიპაჟების (როგორც საპატრულო პოლიციის, ისე სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების) პატრულირებით და ქვეყნის გზებსა და გზაჯვარედინებზე განთავსებული ვიდეოკამერებით.

სქემა N2: შსს-ს სტრუქტურული ერთეულების ფუნქციები საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამოვლენასთან დაკავშირებით (2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით)



არსებული მდგომარეობით, პატრულირება საქართველოს ტერიტორიის 45%-ზე სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს, ხოლო დანარჩენ ნაწილზე - სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს (სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტებს) ევალებათ. მინისტრის ბრძანებით⁵ საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის კონტროლს ექვემდებარება საერთაშორისო მნიშვნელობის გზები და მსხვილი ქალაქები, აგრეთვე შიდასახელმწიფოებრივი გზებისა და ადმინისტრაციული ცენტრების ნაწილი. შედარებით მცირე ზომის დასახლებული პუნქტები (მათ შორის, ისეთი რაიონული ცენტრებიც, როგორიცაა, კასპი, ქარელი, ახმეტა, ყვარელი და ა.შ.) და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები, სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების მიერ კონტროლდება.

რაც შეეხება საგზაო მოძრაობაზე ვიდეომეთვალყურეობას, ამ ფუნქციას ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე ახორციელებს 2016 წლის ოქტომბერში შექმნილი სტრუქტურული ქვედანაყოფი - ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი.

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი არის სამინისტროს სტრუქტურული ქვედანაყოფი, რომლის ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. დეპარტამენტი აკონტროლებს ყველაზე მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებს და ძირითად ავტომაგისტრალს (ქვეყნის ტერიტორიის 45%-მდე), სადაც კონცენტრირებულია ავტომანქანების ძირითადი მასა და შესაბამისად მეტია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტები. ამ მიზნით, დეპარტამენტს ქვეყნის მასშტაბით გააჩნია რეგიონული დანაყოფები, რომლებიც წარმოადგენენ მის სტრუქტურული ერთეულებს.

⁵ საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2014 წლის 3 ივნისის N412 ბრძანება „საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მთავარი სამმართველოების (სამმართველოები) და მათში შემავალი დანაყოფების სამოქმედო ტერიტორიების განსაზღვრის შესახებ“.

სქემა N3: საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სტრუქტურა



საორგანიზაციო სამმართველო
საფინანსო-სამეურნეო უზრუნველყოფის სამმართველო
სამორიგეო-საინფორმაციო სამმართველო
პირადი შემადგენლობის მხარდაჭერის განყოფილება
საერთო განყოფილება (კანცელარია)
მონიტორინგის სამმართველო
ქ. თბილისის მთავარი სამმართველო
9 რეგიონული მთავარი სამმართველო

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს ევალება:

- საგზაო მოძრაობის მოწესრიგების მიზნით, სამართლებრივ და ორგანიზაციულ-ტექნიკურ ღონისძიებათა განხორციელება;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა აღკვეთა-აცილების მიზნით, შესაბამისი ღონისძიებების გატარება;
- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებთან დაკავშირებული წესების, სტანდარტების, ტექნიკური ნორმების თაობაზე წინადადებების შემუშავება, აგრეთვე მათ შესრულებაზე სახელმწიფო ზედამხედველობა და კონტროლი;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ერთიან სახელმწიფო აღრიცხვის ღონისძიებებში მონაწილეობა;
- საპატრულო პოლიცია უფლებამოსილია გააფორმოს შესაბამისი ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმი და კანონდამრღვევს შეუფარდოს ადმინისტრაციული სახდელი;
- საპატრულო პოლიცია პატრულირებას ახორციელებს როგორც ქვეითად, ისე სატრანსპორტო და სხვა საშუალებებით;
- როდესაც საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟი აფიქსირებს სამართალდარღვევის ფაქტს, იგი შემთხვევის ადგილზე ადგენს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმს და წერს საჯარიმო ქვითარს, რომელიც ითვალისწინებს ფულადი ჯარიმის დაკისრებას ან/და მართვის უფლების შეჩერებას;
- საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს ეგზავნება ვიდეოკამერების კონტროლის შედეგად ერთობლივი ოპერაციების ცენტრის მიერ დაფიქსირებული საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ამსახველი ვიდეოფაილები, რომლის გაანალიზება და შესაბამისი ჯარიმის დაკისრებაც მისი პრეროგატივაა;
- დეპარტამენტი მონაწილეობს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობისა და მისი უზრუნველყოფის საქმიანობის ამსახველი სხვა მაჩვენებლების ერთიან სახელმწიფო აღრიცხვის ღონისძიებებში. მის ტერიტორიულ სამმართველოებს ეგზავნებათ სამინისტროს შესაბამისი ტერიტორიული ორგანოების (დეპარტამენტები) უბნის ინსპექტორთა მიერ შედგენილი ოქმები, სამართალდარღვევათა ერთიან ბაზაში ასახვის მიზნით;
- დეპარტამენტს ევალება ჩადენილი ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ფაქტების გაანალიზება.

სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოები

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

სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების ტიპიური სტრუქტურა წარმოდგენილია N4 სქემის სახით.

სქემა N4: შსს ტერიტორიული ორგანოების (დეპარტამენტები) სტრუქტურა

შსს პოლიციის სამხარეო დეპარტამენტი	საორგანიზაციო უზრუნველყოფის განყოფილება
	დეტექტივების სამმართველო
	უზნის ინსპექტორების სამმართველო
	კინოლოგიის ჯგუფი
	მხარეში შემავალი რაიონების რაიონული სამმართველოები

პატრულირების განხორციელება სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების უზნის ინსპექტორების სამმართველოს კომპეტენციაა, რომელთაც სხვა მრავალ ფუნქციასთან ერთად ევალებათ „ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა წინააღმდეგ ბრძოლა, თავის კომპეტენციას მიკუთვნებულ სამართალდარღვევათა გამოვლენა-აღკვეთა“ და ა.შ. დამკვიდრებული პრაქტიკით, უზნის ინსპექტორების 2 – 3-კაციანი ჯგუფები პატრულირებენ მათთვის განკუთვნილ სამოქმედო ტერიტორიაზე და გარდა საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე კონტროლისა, თავისი კომპეტენციის ფარგლებში ახორციელებენ სხვა ძირითად საქმიანობას⁶.

ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი

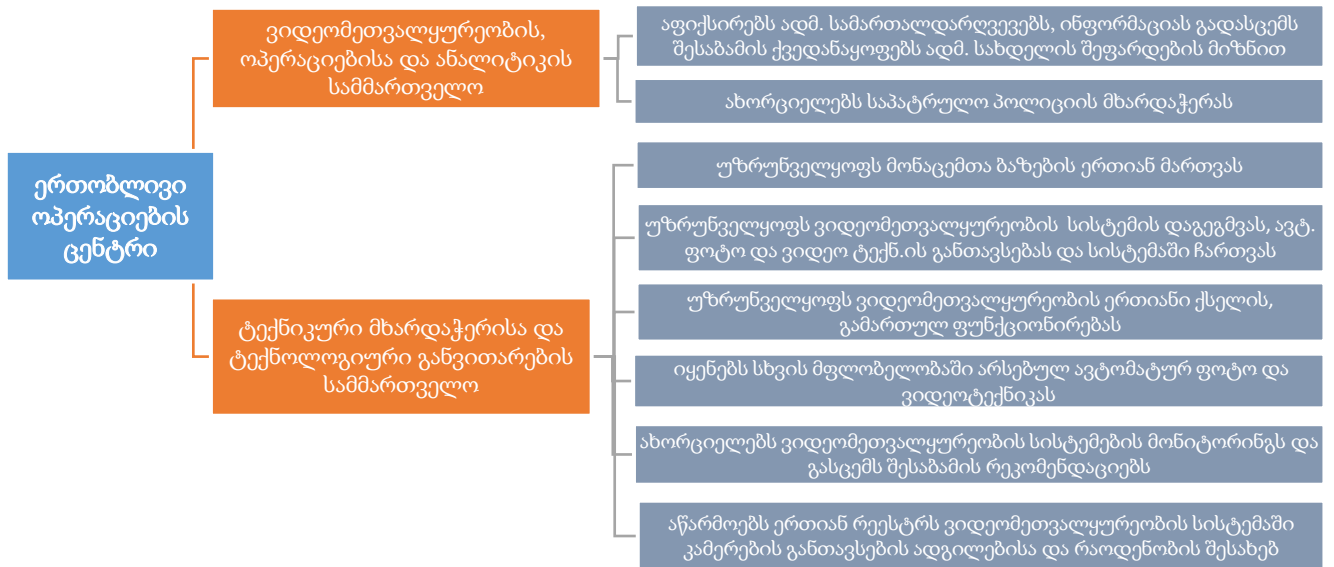
საქართველოს მთავრობის განკარგულებით⁷, შსს-ს მიერ ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე ვიდეოანალიტიკური პროგრამული უზრუნველყოფით აღჭურვილი ერთიანი ვიდეომონიტორინგის სისტემის განვითარების პროექტის განსახორციელებლად, 2016 წლის ოქტომბერში სამინისტროში შეიქმნა სტრუქტურული ქვედანაყოფი - ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი, რომელსაც ეკისრება ისეთი ფუნქციები, როგორიცაა:

- › ვიდეოანალიტიკური პროგრამების გამოყენებით 24-საათიანი უწყვეტი ვიდეომეთვალყურეობის უზრუნველყოფა ქვეყნის მასშტაბით და ვიდეომეთვალყურეობის ეროვნული სისტემის მუდმივი განვითარება;
- › სამინისტროს სისტემაში არსებულ მონაცემთა ბაზების გაერთიანება, განვითარება და მართვა;
- › მონაცემთა ბაზებში არსებული ინფორმაციის სწრაფი ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა პრევენციის განმახორციელებელი და ინციდენტზე მორეაგირე პოლიციელების ანალიტიკური მხარდაჭერის მიზნით⁸ და ა.შ.

⁶ ბრალდებულთა და სხვა სამართალდამრღვევ პირთა ძებნა და დაკავება, დანაშაულის გახსნა, დანაშაულის ჩამდენ პირთა გამოვლენა და დაკავება, იარაღის შეძენის, შენახვის, ტარების და ა.შ. წესების დაცვის კონტროლი, უკანონო გარე ვაჭრობის, ალკოჰოლიზმის და ნარკომანიის წინააღმდეგ ბრძოლას, საოჯახო და სამეზობლო კონფლიქტებზე რეაგირებას, აზარტული და სხვა მომგებიანი თამაშობების კონტროლი, გარემოს დაცვის ღონისძიებების განხორციელებას და ა.შ.

⁷ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 26 სექტემბრის N1933 განკარგულება.

⁸ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ერთობლივი ოპერაციების ცენტრის (დეპარტამენტი) დებულების მე-5 მუხლის „ა“, „ბ“, „გ“ პუნქტები.

სქემა N5: ერთობლივი ოპერაციების ცენტრის სტრუქტურა

მასზე დაკისრებული ფუნქციების შესასრულებლად, ქვეყნის ტერიტორიაზე განლაგებული ვიდეოკამერები და ე.წ. „წერტილოვანი რადარები“, რომლებსაც აკონტროლებდა საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი, გადაეცა ახლადშექმნილ ცენტრს.

ცენტრისათვის მართვის უფლებით გადაცემული ვიდეოკამერების (1100 ერთეული) და ე.წ. „წერტილოვანი რადარების“ (60 ერთეული) ნაწილი სხვადასხვა მიზეზის გამო პრაქტიკულად არ ფუნქციონირებდა.

2017 წლის მაისიდან სამინისტრომ დაიწყო პროექტის - „უსაფრთხო ქალაქი, უსაფრთხო რეგიონი, უსაფრთხო ქვეყანა“⁹ - განხორციელება, რომლის 4 ძირითადი მიმართულებიდან, ერთ-ერთია - „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და ადმინისტრირების გაუმჯობესება“. აღნიშნული პროექტი ითვალისწინებს საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე ერთიანი სტანდარტის, მაღალი ტექნიკური მონაცემების მქონე 10 ათასამდე ვიდეოკამერის განთავსებას, საიდანაც სახელმწიფო შეიძენს 3 ათასს, დანარჩენი შეივსება კერძო პირებისა და სხვადასხვა სახელმწიფო დაწესებულების უსაფრთხოების კამერების ინტეგრირებით, ერთიან ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელში.

პროექტი 2017 წლისათვის ითვალისწინებდა საგზაო მოძრაობის ადმინისტრირების ანალიტიკური პროგრამით აღჭურვილი 1000 ე.წ. „ჭკვიანი ვიდეოკამერის“ და 500 ე.წ. „სექციური რადარის“ მონტაჟს საქართველოს მასშტაბით, ხოლო 2018 წლისათვის გათვალისწინებული იყო დამატებით კიდევ რამდენიმე ასეული ვიდეოკამერის დამონტაჟება. აღნიშნული ვიდეოკამერები ავტომატურ რეჟიმში აფიქსირებენ კონკრეტულ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევას და ახორციელებენ შესაბამის რეაგირებას. ისინი აღჭურვილია სახელმწიფო ნომრის ამოცნობის ანალიტიკური პროგრამით და ჩართულია შსს-ს ერთიან ქსელში, რომელიც უკავშირდება ერთობლივი ოპერაციების ცენტრს. „ჭკვიანი კამერების“ მიერ ხდება ქვემოჩამოთვლილი 5 სახის ადმინისტრაციული სამართალდარღვევიდან, ერთ-ერთის დაფიქსირება:

- › შუქნიშნის წითელ ფერზე გავლა;
- › უწყვეტი ორმაგი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა;

⁹ დამტკიცებულია საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2017 წლის 1 მაისის N233 ბრძანებით.

- › სიჩქარის გადაჭარბება - სექციური რადარის მეშვეობით;
- › მოძრაობის საწინააღმდეგო მიმართულებით გადაადგილება;
- › მუნიციპალური ტრანსპორტის ზოლში მოძრაობა.

მთავრობის განკარგულებით, აღნიშნული პროექტის დასაფინანსებლად გათვალისწინებულია 30.0 მლნ. ლარი (რომელიც სამინისტროს უნდა გამოეძებნა საკუთარი დაფინანსებიდან), რის გამოც პროექტს არ გააჩნია დეტალური სამოქმედო გეგმა და არ არის გაწერილი დროში. ცენტრის მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციით, 2016-2017 წლებში პროექტის ფარგლებში, შესაბამისად, 2.0 მლნ. და 5.7 მლნ. ლარი დაიხარჯა.

ზემოხსენებული პროექტი ინოვაციურია, თუმცა მისი განხორციელება შეფერხდა ფინანსური პრობლემების გამო. შედეგად, 2017 წლისათვის დაგეგმილი აქტივობების მნიშვნელოვანი ნაწილის განხორციელება ვერ მოხერხდა. წარმოდგენილი ინფორმაციით, ცენტრის მიერ სხვა ფასეულობებთან ერთად შესყიდულია 100 ნომრის ამომცნობი კამერა და 1800 ნომრის ამომცნობი ლიცენზია. მათი გამოყენებით, 2018 წლის 1 თებერვლის მდგომარეობით, წარმატებით ფუნქციონირებდა როგორც „სექციური რადარების“, ისე „ჭკვიანი კამერების“ მცირე ნაწილი.

ქვემოთ მოცემულ სქემაზე წარმოდგენილია ინფორმაცია მოქმედი „ჭკვიანი კამერების“ ფუნქციების შესახებ.



როგორც აღინიშნა, ცენტრი 24-საათიანი ვიდეოანალიტიკური პროგრამების გამოყენებით, როგორც ვიზუალური, ისე ავტომატური კონტროლის მეშვეობით, უზრუნველყოფს კანონდარღვევის ფაქტის დაფიქსირებას. შესაბამისი კადრები ეგზავნება საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს, სადაც ხორციელდება სამართალდარღვევის ფაქტის დადგენა და შესაბამისი სახდელის დაკისრება.

გარდა ამისა, 2017 წლის 1 ივლისიდან შსს-მ დაიწყო უკონტაქტო პატრულირება, რასაც ასევე ცენტრი ახორციელებდა (ამჟამად მიმდინარეობს ამ ფუნქციის საპატრულო პოლიციისათვის გადაცემის პროცესი). პატრულირების ეს მეთოდი გულისხმობს გარკვეულ საგზაო მონაკვეთზე, შესაბამისი ამოსაცნობი ნიშნების არმქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებულ პატრულირებას, გამოვლენილი ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ვიდეო ან/და ფოტოფირზე დაფიქსირებასა და საპატრულო პოლიციაში რეაგირებისთვის გადაცემას.

2.2 საგზაო უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად მიმართული ღონისძიებები

საგზაო უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად უკანასკნელ წლებში საქართველოს მთავრობის მიერ მნიშვნელოვანი ღონისძიებები განხორციელდა, კერძოდ:

- › საერთაშორისო ექსპერტების ჩართულობით, 2015 წლის საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის, 2015-2020 წლების სამოქმედო გეგმის და 2017 წლის საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სამოქმედო გეგმის

მიღება, რომელთა გრძელვადიანი მიზანია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობის და სერიოზული ტრავმების შემცირება;

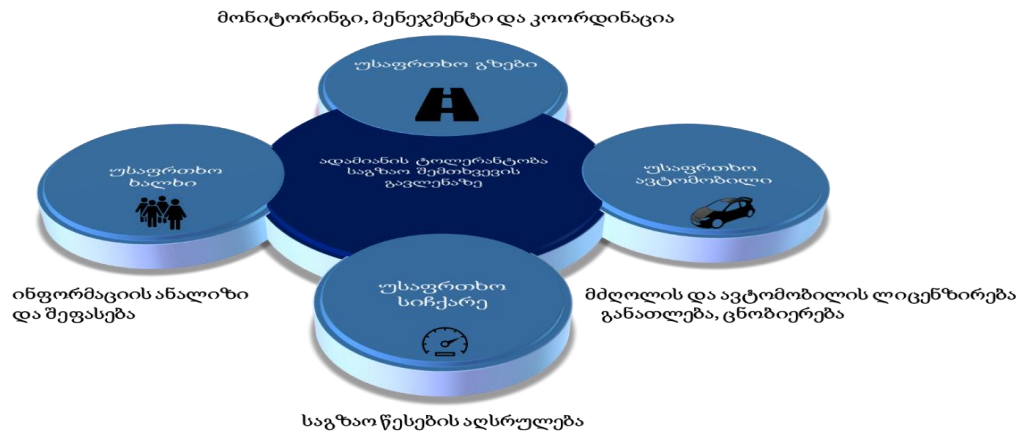
- › **ხელმძღვანელი უწყების ჩამოყალიბება**, რომელიც განხორციელებს საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის, სამოქმედო გეგმის და სხვა პროექტების კოორდინაციას, მონიტორინგსა და შეფასებას;
- › საკანონმდებლო ცვლილებები, რომლის შედეგადაც განხორციელდა **ქულათა სისტემისა და უკონტაქტო პატრულირების** მექანიზმის კანონმდებლობაში დამატება. აღნიშნული მექანიზმები 2017 წლის 1 ივლისიდან ამოქმედდა;
- › 2017 წლის 1 ივლისიდან გამკაცრდა კოდექსის მოთხოვნები მართვის უფლების ვადამდე აღდგენის მსურველთათვის. კერძოდ, სამართალდამრღვევს ამ მიზნით საქმის განმხილველი ორგანოსთვის მიმართვის უფლება წარმოეშობა ადმინისტრაციული სახდელის დადებიდან 3 თვის შემდგომ;
- › 2017 წლის 1 ნოემბრიდან ამოქმედდა ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში 30 ივნისის შეტანილი ცვლილებები, საიდანაც მნიშვნელოვანია 290¹ და 290² მუხლები, რომელთა მიხედვით, დაიხვეწა ფოტო ან/და ვიდეოფირზე აღბეჭდილი სამართალდარღვევის ფაქტზე გამოწერილი ჯარიმის **აღსრულების** წესები;
- › ასევე 2016 წლის ოქტომბრიდან შსს-ში ამოქმედდა **ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი**, რომელიც ქვეყნის გზებსა და გზაჯვარედინებზე განთავსებული ვიდეოკამერების მეშვეობით 24-საათიან რეჟიმში **ახორციელებს მოძრაობის წესების კონტროლს**;
- › აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის გარკვეულ მონაკვეთებზე განხორციელდა **საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების**, მისასვლელი და ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოწყობის სამუშაოები;
- › ეროვნულ სასწავლო გეგმაში გაძლიერდა **საგზაო უსაფრთხოების სწავლების** კომპონენტი და ა.შ.

დაგეგმილი/მიმდინარე ღონისძიებები

- › 2018 წლის 1 იანვრიდან დაიწყო ავტომანქანების **სავალდებულო ტექნიკური** დათვალიერების პირველი ეტაპი;
- › ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში, საგზაო უსაფრთხოების ძირითად დირექტივებთან ჰარმონიზაციის მიზნით, მიმდინარეობს მუშაობა **სახიფათო საქონლის ტრანსპორტირების, ტახოგრაფის გამოყენებისა და სატრანსპორტო საშუალების შემოწმების (ტექდათვალიერება)** საკითხების დასაწესრიგად;
- › 2018 წლიდან დაგეგმილია **მართვის მოწმობის** გამოცდის პრაქტიკული ნაწილის საგამოცდო ტერიტორიიდან რეალურ სივრცეში გადატანა და **ავტოსკოლების ავტორიზაცია**;
- › მიმდინარეობს **უკონტაქტო პატრულირების** დახვეწის და ამ ფუნქციის საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტისათვის გადაცემის პროცესი.

2.3 საერთაშორისო პრაქტიკის მიმოხილვა

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე სამინისტროს სამართლებრივი რეაგირების ღონისძიებების ეფექტიანობის შეფასებისას, გასათვალისწინებელია „უსაფრთხო სისტემის“ მიდგომის (**„Safe System“ Approach**) პრინციპი, რომელიც გულისხმობს საგზაო-სატრანსპორტო სისტემის გლობალურ შესწავლას. ეს არის ინკლუზიური მიდგომა, რომელიც მოიცავს საგზაო-სატრანსპორტო სისტემის ყველა მონაწილეს (მძღოლი, მგზავრები, ქვეითები და ა.შ.). გრძელვადიანი საგზაო უსაფრთხოების ხედვის თანახმად, სისტემა ისე უნდა იყოს მოწყობილი, რომ საგზაო შემთხვევამ არ გამოიწვიოს ადამიანის გარდაცვალება ან სერიოზულად დაშავება.¹⁰



გასათვალისწინებელია აგრეთვე სხვადასხვა ქვეყნის საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიები და საუკეთესო პრაქტიკის მაგალითები. ისეთები, როგორიცაა: *შვედეთის და სლოვენის - „ნულოვანი ხედა“ (Vision Zero)*, *ჰოლანდიის - „მდგრადი უსაფრთხოება“ (Sustainable Safety)*.

აღნიშნული სტრატეგიები ფოკუსირებულია რამდენიმე მიმართულებაზე (სიჩქარის გადაჭარბება, ალკოჰოლი, ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხოება, მონაცემთა სისტემის გაუმჯობესება, ველოსიპედისტები, მოზარდები, მოხუცები და ა.შ.) და რელევანტურია ნებისმიერი ქვეყნისათვის, რომლის მიზანია მდგრადი საგზაო უსაფრთხოების მიღწევა.

დანაშაულის პრევენციისა და საგზაო მოძრაობის მოწესრიგებისათვის ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელის მოწყობა

ბევრმა განვითარებულმა ქვეყანამ წარმატებით გაიარა საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების გზა. ამ ქვეყნების დიდი ნაწილი საგზაო უსაფრთხოებას განიხილავს როგორც გლობალური უსაფრთხოების შემადგენელ ნაწილს და ცდილობს საკითხის კომპლექსურად მოგვარებას. დანაშაულის პრევენციისა და საგზაო მოძრაობის ადმინისტრირების მიზნით ყველა განვითარებულ ქვეყანაშია მოწყობილი ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელი. პრაქტიკამ აჩვენა რომ იმ ადგილებზე, სადაც კამერებია დამონტაჟებული მნიშვნელოვნად შემცირდა საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა.

სწორედ ამ მოწინავე გამოცდილების დანერგვის მცდელობაა საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ 2017 წლის მაისიდან დაწყებული ზემოხსენებული პროექტი - „უსაფრთხო ქალაქი, უსაფრთხო რეგიონი, უსაფრთხო ქვეყანა“, რომელიც სწორად განხორციელების შემთხვევაში დადებითი შედეგების მომტანი უნდა იყოს.

¹⁰ <http://roadsafety.gov.au/nrssi/safe-system.aspx>

სიჩქარის გადაჭარბებასთან ბრძოლის მეთოდები

არსებული მონაცემებით, სიჩქარის გადაჭარბებასთან არის დაკავშირებული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევათა მნიშვნელოვანი ნაწილი, ამიტომ ამ პრობლემის აღმოფხვრა პოლიციის საქმიანობის ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა.

განვითარებულ ქვეყნებში სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენა ხდება როგორც ავტომატური, ისე არაავტომატური მეთოდებით. პირველ შემთხვევაში სიჩქარის კონტროლი ხორციელდება ავტომატურად, სიჩქარის მზომი ხელსაწყოების მეშვეობით, ხოლო არაავტომატური მეთოდების გამოყენებისას პოლიციელების მიერ ხდება დამრღვევის გაჩერება, რომელსაც ან აჯარიმებენ, ან აძლევენ შესაბამის გაფრთხილებას. მაგალითად: შვედეთის პოლიცია და ეროვნული გზის ადმინისტრაცია სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენისათვის იყენებს ავტომატური სისტემას, თუმცა აქ მთავარ გზებზე სიჩქარის მაკონტროლებელი კამერები განთავსებულია ყოველ 4.5 კმ-ზე.



საფრანგეთში 2005 წლისათვის 1000 რადარის საშუალებით ხდებოდა დამრღვევი მძღოლების გამოვლენა, საიდანაც მხოლოდ 700 რადარი იყო ფიქსირებული, დანარჩენი 300 კი მობილურ ხელსაწყოს წარმოადგენდა. გერმანიაში იყენებენ მობილურ კამერებს, რომელიც მუშაობს ლაზერზე, იმართება პოლიციელის მიერ და რადარის ფუნქციასაც ასრულებს. შედეგად, ეფექტურად ხორციელდება სიჩქარის კონტროლი.



ევროპის რამდენიმე ქვეყანაში იყენებენ მობილურ, ავტომატურ სიჩქარის გაზომვით მოწყობილობას (მაგალითად: Mesta 1000). კამერა ზომავს სიჩქარეს 25 დან 300 კმ/სთ-მდე და ახორციელებს ღერძულა ხაზის მონიტორინგს. მისი ძირითადი ფუნქციებია: სიჩქარის გაზომვა, დარღვევის გამოვლენა, ფოტოს გადაღება, დარღვევების შესახებ შეტყობინების მომზადება და გადაგზავნა. კამერა გამოიყენება საპატრულო მანქანიდან კონტროლის განსახორციელებლად ან გზის მიმდებარე ტერიტორიაზე, ურბანულ ადგილებში მარტივი და სწრაფი განლაგებისათვის¹¹. არსებული

გამოცდილებით, სიჩქარის იდენტიფიცირების არაავტომატურ მეთოდს ავტომატურთან შედარებით, 3 უპირატესობა გააჩნია, კერძოდ:

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

ამ მეთოდს გააჩნია ნაკლოვანებაც, რადგან იგი ბევრად უფრო შრომატევადია და პრაქტიკულად შეუძლებელია იმავე გამოვლენის დონის მიღწევა, როგორც ავტომატური გამოვლენისას.

მოქალაქეთა ჩართულობა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების გამოვლენაში

სხვადასხვა ქვეყანაში მიღებული პრაქტიკაა მოქალაქეების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტის ვიდეო ან ფოტო გადაღება და მისი გაზიარება ონლაინ რეჟიმში, პოლიციის ოფიციალურ ვებ-

¹¹ წყარო: <https://www.morpho.com/en/public-security/guarantee-road-and-railways-safety/check-speed-red-light/check-speed/mesta-1000>.

გვერდზე. ბევრმა ქვეყანამ ამ მეთოდით მნიშვნელოვნად შეამცირა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევები. მაგალითად:

- ლიტვაში მოქალაქეებს შესაძლებლობა აქვთ, სურვილის შემთხვევაში, განახორციელონ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტის ვიდეო ან ფოტოგადაღება და მასალა ატვირთონ პოლიციის სპეციალურ ვებგვერდზე¹², რომელსაც პოლიცია რეაგირების გარეშე არ ტოვებს.
- ესპანეთში როდესაც მოქალაქე ხედავს, რომ ურბანულ სივრცეში ირღვევა საგზაო მოძრაობის წესები, იგი ავტომატურად (და არა მძღოლს) უღებს ვიდეოს ან ფოტოს, შემდეგ დეტალურად აღწერს იმ ადგილს, სადაც მოხდა საგზაო წესების დარღვევა, რასაც აცნობებს ადგილობრივ პოლიციას. საგზაო მოძრაობის წესების დაცვის მიზნით, ესპანეთში ვიდეოს ან სურათის გადაღება არ იზღუდება¹³. მსგავსმა პრაქტიკამ კარგი შედეგები გამოიღო ავსტრალიაში, აშშ-ში, ჰოლანდიაში, სინგაპურში და ა.შ.
- სხვადასხვა ქვეყანაში გავრცელებულია ვიდეორეგისტრატორების გამოყენების პრაქტიკა, რადგან იგი შესაძლებლობას იძლევა დაფიქსირდეს ავტომობილის ირგვლივ არსებული სიტუაცია, დადგინდეს ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზები. პრაქტიკაში ძალიან ხშირია შემთხვევა, როდესაც ავტოსაგზაო შემთხვევის მიზეზი ხდება არა უშუალოდ შემთხვევის მონაწილეების, არამედ სხვა პირების მიერ ჩადენილი სამართალდარღვევა. ასეთ დროს კი ვიდეორეგისტრატორის არსებობა მნიშვნელოვნად ამარტივებს გამოძიების პროცესს.

სანქციები საგზაო მოძრაობის წესების უხეშად დარღვევისათვის

სხვადასხვა განვითარებულ ქვეყანაში საგზაო მოძრაობის წესების უხეშად (სიჩქარის გადაჭარბება, ნარკოტიკების ზეგავლენის ქვეშ ან ნასვამ მდგომარეობაში მართვა და ა.შ.) და სისტემატურად დამრღვევებს ეკისრებათ ისეთი სახის სანქციები, როგორიცაა ჯარიმები, ფსიქოლოგიური, ჯანმრთელობის ტესტების ან სავალდებულო სარეაბილიტაციო პროგრამების (მართვის ცოდნის გაუმჯობესება) გავლა და ა.შ. ამასთანავე, ასეთი მძღოლები ადმინისტრაციული გარდა, სისხლის სამართლის კანონმდებლობითაც ისჯებიან, რაც დამოკიდებულია დარღვევის სიმძიმესა და განმეორებადობაზე¹⁴. მაგალითად:

- ესპანეთში 3 წლის განმავლობაში საგზაო მოძრაობის წესების 4-ზე მეტჯერ უხეშად დარღვევის (სიჩქარის გადაჭარბება, ნასვამ მდგომარეობაში ან მართვის მოწმობის გარეშე ავტომობილის მართვა) შემთხვევაში პირი ეძლევა სისხლის სამართლის პასუხისგებაში.¹⁵
- გერმანიაში ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ ავტოსატრასპორტო საშუალების მართვა ისჯება თავისუფლების აღკვეთით - ვადით, ერთ წლამდე ან ჯარიმით, ხოლო ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ ავტოსატრასპორტო საშუალების მართვის დროს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა ისჯება თავისუფლების აღკვეთით, არა უმეტეს ხუთი წლის ვადით ან ჯარიმით.
- ამერიკის შეერთებული შტატების სხვადასხვა შტატი სხვადასხვა სახის სასჯელს ითვალისწინებს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის, თუმცა ამ წესების სისტემატურად და უხეშად დამრღვევი მძღოლები სისხლის სამართლის კოდექსითაც ისჯებიან, მაშინ როდესაც საქართველოში სისხლის

¹² წყარო: (გაზიარე დარღვევა): <https://www.epolicija.lt/en/report-anonymous>.

¹³ წყარო: http://www.abc.es/motor/reportajes/abci-puede-particular-denunciar-infraccion-traffic-201704101914_noticia.html

¹⁴ წყარო: [http://www.europarl.europa.eu/registre/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2008/0351/COM_SEC\(2008\)0351_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/registre/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2008/0351/COM_SEC(2008)0351_EN.pdf).

წყარო: https://www.intolaw.be/verkeersrecht/verkeersinbreuk/herhaling-recidive#.Wi_gq9-WbIV

სამართლის კოდექსით მხოლოდ მძიმე შედეგებით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევაში ბრალეული მძღოლი ისჯება¹⁶.

ევროპის რამდენიმე ქვეყანაში (შვედეთი, ბელგია) სისტემატური დამრღვევებისათვის პრევენციის მიზნით, შემოიღეს სავალდებულო სპეციალური პროგრამა (Interlock Program), რაც გულისხმობს ალკოტესტის ჩატარებას მძღოლის კუთვნილ ავტომობილში ჩამონტაჟებული სპეციალური აპარატის მეშვეობით.



მძღოლი ჩაბერავს სპეციალურ ალკოტესტის აპარატში, თუ აპარატმა არ დააფიქსირა ალკოჰოლის შემცველობა, მაშინ მძღოლს შეუძლია დაძრას ავტომობილი, ხოლო თუ დაფიქსირდა ალკოჰოლის შემცველობა, ლიმიტზე მეტი ოდენობით, მაშინ იგი ავტომობილს ვერ დაძრავს. იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი არ ჩაერთვება აღნიშნულ სავალდებულო პროგრამაში, იგი დისკვალიფიცირებული იქნება 5 წლის ვადით¹⁷.

საპატრულო პოლიციის ოფიცრის სამუშაო განრიგი

საპატრულო პოლიციის ოფიცრის სამუშაო განრიგი სხვადასხვა ქვეყანაში სხვადასხვაგვარია, თუმცა ძირითადად გამოიყენება ევროკავშირის სტანდარტები, რაც გულისხმობს სავალდებულო დასვენებას, ხოლო კვირაში სამუშაო დრო, დაახლოებით, 40 საათის ფარგლებშია¹⁸. მაგალითად, ესპანეთში პოლიციის ოფიცერი კვირაში მუშაობს 40 საათს და ისვენებს 2 დღე. მუშაობის ასეთი გრაფიკი საშუალებას აძლევს პოლიციის თანამშრომელს ძალები სრულყოფილად აღიდგინოს და მაღალ დონეზე შეასრულოს მასზე დაკისრებული უფლება-მოვალეობები.

¹⁶ წყარო: <http://www.speedingeurope.com>

¹⁷ წყარო: <http://www.rms.nsw.gov.au/roads/safety-rules/demerits-offences/drug-alcohol/interlock-program.html> და <http://www.smh.com.au/nsw/the-car-device-that-allows-drink-drivers-back-behind-the-wheel-20160423-godf18.html>.

¹⁸ წყარო: <https://factly.in/indian-police-working-hours-90-percent-police-force-country-works-more-than-8-hours-day/>; <https://www.nij.gov/topics/law-enforcement/officer-safety/stress-fatigue/Pages/shift-work.aspx>

3. აუდიტის მიგნებები



ქვეყანაში ვერ ხერხდება საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების მნიშვნელოვანი ნაწილის **გამოვლენა**.



არასრულყოფილად ხორციელდება უკვე გამოვლენილ ფაქტების სამართლებრივი შეფასება და შესაბამისი **სახდელის დაკისრება**. ამ მიმართულებით გარკვეული სახის ხარვეზებია შესაბამის საკანონმდებლო ბაზაშიც.



დაკისრებული ჯარიმებისა და სხვა ადმინისტრაციული სახდელის **აღსრულების მექანიზმი** არასრულყოფილია, რაც არაეფექტიანს ხდის საგზაო მოძრაობის წესების ადმინისტრირების არსებულ სისტემას.

3.1 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევების გამოვლენაში არსებული

ნაკლოვანებები

აუდიტის პროცესში ჩატარებული გამოკითხვით დასტურდება, რომ მძღოლებს ხშირად, ან ძალიან ხშირად უწევთ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა, თუმცა იშვიათად ჯარიმდებიან. გამოკითხვის შედეგები სამართალდარღვევათა გამოვლენის ნაწილში წარმოდგენილია ცხრილის სახით:

ცხრილი N2: გამოკითხვის შედეგები

კითხვა	პასუხი	ტაქსი	სამარშ. მიკროავტ.	ქვეითი
რამდენად ხშირად გიწევთ მოძრაობის წესების დარღვევა თქვენგან დამოუკიდებელი მიზეზების გამო?	იშვიათად	16%	4%	72%
	ხშირად	40%	52%	28%
	ძალიან ხშირად	44%	44%	
რამდენად ხშირად გაჯარიმდებთ საპატრულო პოლიცია ?	იშვიათად	80%	90%	20%
	ხშირად	18%	6%	
	ძალიან ხშირად	2%		
	არ დაუჯარიმებია		4%	80%
თქვენი აზრით, ავტოსაგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის რა რაოდენობა რჩება დასაფიქსირებელი და დასაჯარიმებელი ?	50%	50%	44%	36%
	80% და მეტი	20%	22%	36%
რამდენად ხშირად ჯარიმდებით ვიდუოჯარიმებით ?	იშვიათად	76%	70%	
	ვიდეოჯარიმა არ მიმიღია	24%	30%	

გამოკითხვის შედეგები ცხადყოფს, რომ მნიშვნელოვანი პრობლემებია სამართალდარღვევათა გამოვლენის თვალსაზრისით.

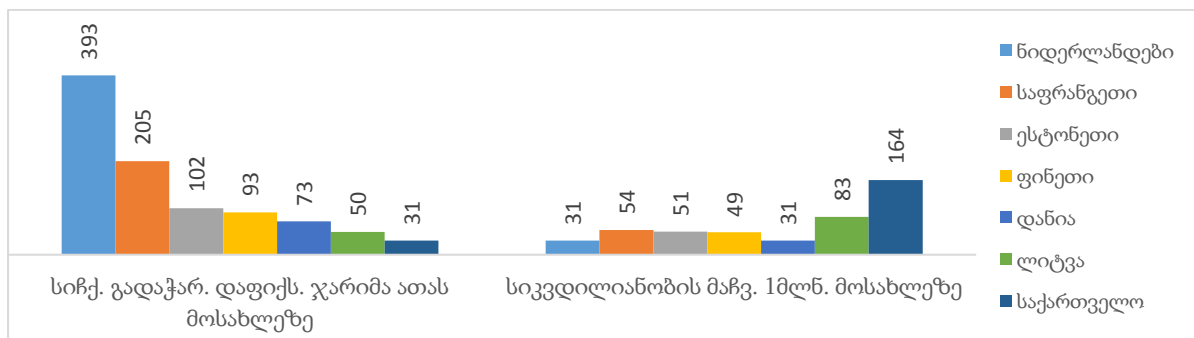
2016-2017 წლებში დაფიქსირებულმა 13,018 ავტოსაგზაო შემთხვევამ, რომლებზეც აღძრული იყო სისხლის სამართლის საქმეები, 1,098 ადამიანის გარდაცვალება და 18,412-ის დაშავება გამოიწვია. აღნიშნული 13,018 ავტოსაგზაო შემთხვევიდან, 1,180 შემთხვევაში (1,232 ადამიანი დაშავდა, 22 გარდაიცვალა), კონკრეტული პირის ბრალეულობა ვერ დადგინდა.

აღნიშნული გარემოებები საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენაში არსებულ მნიშვნელოვან პრობლემებზე მიუთითებს. აუდიტის შედეგების მიხედვით ეს პრობლემები გამოიხატება შემდეგში:

3.1.1 სიჩქარის გადაჭარბების შემთხვევების გამოვლენის ნაკლოვანებები

გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ, რაც უფრო მაღალია სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენის მაჩვენებელი, მით უფრო ნაკლებია ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა რაოდენობა. მაგალითად, ნიდერლანდებში, 2015 წელს ყოველ 1000 მოსახლეზე სიჩქარის გადაჭარბების 393 ფაქტი დაფიქსირდა, მაშინ როდესაც საქართველოში ეს მაჩვენებელი ბოლო წლებში დაახლოებით 30-40-ის ფარგლებში მერყეობს, რაც ძალიან ცოტაა. ამ დროს, ნიდერლანდებში 1 მლნ. მოსახლეზე ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა საშუალო რაოდენობა წელიწადში 31-33-ის ფარგლებში მერყეობს, ხოლო საქართველოში ეს მაჩვენებელი 2017 წლისათვის 139-ს შეადგენს. აღნიშნულ მაჩვენებლებს შორის არსებული უკუპროპორციული დამოკიდებულება ნათლად ჩანს შესაბამის დიაგრამაზე.

გრაფიკი N4: შესაბამისობა სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების გამოვლენისა და ავარიების შედეგად დაფიქსირებული სიკვდილიანობის მაჩვენებლებს შორის:



აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ საქართველოში სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენა ხდება მცირე რაოდენობით. აღნიშნულის მიზეზი უკავშირდება სხვადასხვა ფაქტორს, კერძოდ:

1. სიჩქარის გამოვლენა ხდება მხოლოდ წერტილოვანი და სექციური რადარებით, რომელთა რაოდენობა მცირეა.
2. არსებული რადარები ხშირად არ არის მუშა მდგომარეობაში და ტექნიკურად გაუმართავია, რაც ამცირებს სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენას.
3. საპატრულო ეკიპაჟი არ არის აღჭურვილი სიჩქარის მზომი ხელსაწყოებით.

როგორც აღინიშნა, ქვეყანაში სიჩქარის კონტროლი ხორციელდება მხოლოდ მცირე რაოდენობის სტაციონარული სიჩქარის მზომი ხელსაწყოებით ე.წ. „წერტილოვანი“ ან „სექციური რადარებით“.

2017 წელს რამდენიმე „წერტილოვანი რადარით“ დაფიქსირებული დარღვევების შედარებითი ანალიზი წარმოდგენილია ცხრილის სახით:

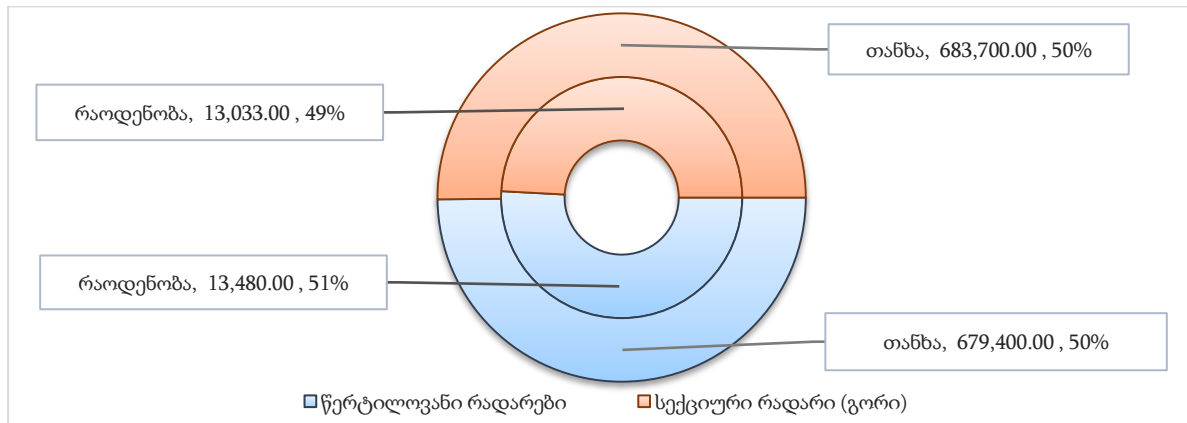
ცხრილი N3: 2017 წელს „წერტილოვანი რადარებით“ დაფიქსირებული დარღვევები (შერჩევით)

დარღვევის ადგილი	ჯარიმების რაოდენობა	თანხა
რადარი N1	39	1,950
რადარი N2	51	2,550
რადარი N3	129	6,450
რადარი N4	196	9,800
რადარი N5	199	9,950
რადარი N6	231	11,850
რადარი N7	337	16,850
რადარი N8	343	17,300
რადარი N9	4551	227,700
რადარი N10	6112	305,600
რადარი N11	8996	450,650
რადარი N12	13171	690,850
რადარი N13	15638	782,050
რადარი N14	16697	834,900
რადარი N15	20250	1,012,000
რადარი N16	37497	1,885,600

რადარების მიერ დაფიქსირებული დარღვევების რაოდენობრივი ანალიზით გამოიკვეთა, რომ 2017 წელს ყველაზე მეტი, კერძოდ, 54,194 დარღვევა, ჯარიმის თანხით 2,760.5 ათასი ლარი, დაფიქსირებულია ქ. თბილისში, გულუას ქუჩაზე (რადარი N16), შინაგან საქმეთა სამინისტროს წინ განთავსებული 2 რადარის მიერ. ზოგიერთი რადარის მიერ კი მცირე ოდენობის დარღვევაა დაფიქსირებული. აღნიშნული ფაქტი მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ სხვა ლოკაციებზე ხშირად იყო რადარები მწყობრიდან გამოსული, რის გამოც არ ხდებოდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების სრულყოფილად გამოვლენა. ზემოაღნიშნული ფაქტები და გარემოებები, არსებული ტექნიკური საშუალებების გამოყენების არაპროდუქტიულობაზე მიგვითითებს. საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტიდან მიღებული ინფორმაციით, 2017 წელს რადარებით, ჯამში დაფიქსირებულია 147,653 დარღვევა, რის შედეგად ავტომანქანების მფლობელებზე გამოწერილი ჯარიმების საერთო თანხამ 7,433.8 ათას ლარს მიაღწია. მათ შორის, კვლავ ძირითადია „წერტილოვანი რადარებით“ გამოვლენილი დარღვევების ხვედრითი წილი, რადგან ამ პერიოდში, კერძოდ, ნოემბრის პირველი ნახევრიდან, მხოლოდ ერთი სექციური რადარი მუშაობდა (გორის მახლობლად). აღნიშნულ ერთ სექციურ რადარზე მოდის 2017 წლის ნოემბერ-დეკემბერში (ვიდრე სხვა რადარებიც ამუშავდებოდა) ყველა რადარის მიერ გამოვლენილი დარღვევების 49.2%, რაც მის აშკარა ტექნოლოგიურ უპირატესობაზე მიუთითებს.

ცხრილი N4: რადარების მიერ დაფიქსირებული დარღვევები 2017 წლის ნოემბერ-დეკემბერში:

დასახელება	რაოდენობა	თანხა
სულ რადარები	26,513.00	1,363,100.00
„წერტილოვანი რადარები“	13,480.00	679,400.00
„სექციური რადარი“ (გორი)	13,033.00	683,700.00
„სექციური რადარის“ ხვედრ. წილი (%)	49.16	50.16



აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ „წერტილოვანი რადარებით“ სიჩქარის კონტროლი საკმაოდ ეფექტიანი მეთოდია, მაგრამ მას აქვს რამდენიმე ნაკლოვანება, რაც ამცირებს დარღვევების გამოვლენის შესაძლებლობას:

რადარების სიმცირე	
წერტილოვანი რადარის ნაკლოვანებები	ხშირი გაუმართაობა ან ხარვეზები (ბუნდოვანი კადრები, კადრზე არასწორად მითითებული დრო, ერთ კადრში ორი ავტომანქანების ფრაგმენტები, ავტომანქანის სერიის ან ნომრის არასრულყოფილად აღქმა და ა.შ.)
	რადარები ადაპტირებულია მხოლოდ სიჩქარის რეჟიმის 15 კმ/სთ-ზე მეტით გადაჭარბების ამოცნობაზე და ვერ ახდენს დიფერენცირებას იმ შემთხვევებისა, როდესაც ფიქსირდება სიჩქარის 40 კმ/სთ-ზე მეტით გადაჭარბება.
	რადარები არ არიან ადაპტირებული C და D კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებებისათვის დადგენილი სიჩქარის რეჟიმის შესაბამისად ოპერირებაზე, რის გამოც გამოუვლენელი რჩება, მათთვის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება
	რადარი ვერ ახდენს ავტომანქანის მძღოლის იდენტიფიცირებას

პრობლემებს მნიშვნელოვანწილად გადაჭრის „საქციური რადარების“ ამოქმედება, მაგრამ, როგორც აღინიშნა, ზემოხსენებული პროექტის განხორციელება, რომელიც ითვალისწინებს 500 „საქციური რადარის“ მოწყობას, ძირითადად, ფინანსური პრობლემების გამო, დროულად ვერ ხერხდება. შესაბამისი ბიუჯეტის რეალურად არარსებობის გამო, პროექტის ფარგლებში არ არის გაწერილი ზემოხსენებული 500 „საქციური რადარის“ მოწყობის, მათი ამოქმედების გრაფიკი და ხარჯთაღრიცხვა, რაც ძირითადად არასაკმარისი დაფინანსებით აიხსნება. ეს გარემოება არაპროდუქტიულს ხდის პროექტის ფარგლებში უკვე გაწეულ ხარჯებს (დაახლოებით, 7.7 მლნ. ლარი), რითაც შესყიდულია ნომრის ამომცნობი ლიცენზიები, შესაბამისი სერვერები და ა.შ. აღნიშნულის გათვალისწინებით, ვიდრე ზემოხსენებული პროექტი სრულყოფილად ამუშავდება, საჭიროა არსებული „წერტილოვანი რადარების“ შესაძლებლობების მაქსიმალურად გამოყენება.

ამასთანავე, სიჩქარის გადაჭარბების გამოსავლენად სამინისტრო არ იყენებს საპატრულო პოლიციის და კონფიდენციალურ ავტომობილებზე რადარების დამონტაჟების ან მობილური, ავტომატური სიჩქარის გამზომი მოწყობილობებით სიჩქარის გადაჭარბების მონიტორინგის ალტერნატიულ მეთოდებს, რაც ძალიან ეფექტიანად გამოიყენება განვითარებულ ქვეყნებში.

3.1.2 ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით სამართალდარღვევების გამოვლენის

პროდუქტიულობის პრობლემა

ევროპის ქვეყნებში საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენის 70% ავტომატურ რეჟიმში ფიქსირდება ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელში ჩართული ვიდეოკამერების მეშვეობით, რამაც მნიშვნელოვნად შეამცირა საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების ოდენობა.

ამ კუთხით საქართველოშიც პერმანენტულად იზრდება ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ხვედრითი წილი, მაგრამ, მიუხედავად მნიშვნელოვანი მატებისა, არსებული მდგომარეობა ჯერ კიდევ შორსაა მოწინავე გამოცდილების მქონე ქვეყნების შედეგებისგან. კერძოდ, საქართველოში ავტომატური კონტროლის მეშვეობით (ვიდეოჯარიმები) გამოწერილია ჯარიმების საერთო ოდენობის მხოლოდ 26-31%, რაც მნიშვნელოვნად ჩამოუვარდება ევროკავშირის ქვეყნების მაჩვენებელს (დაახლოებით 70%).

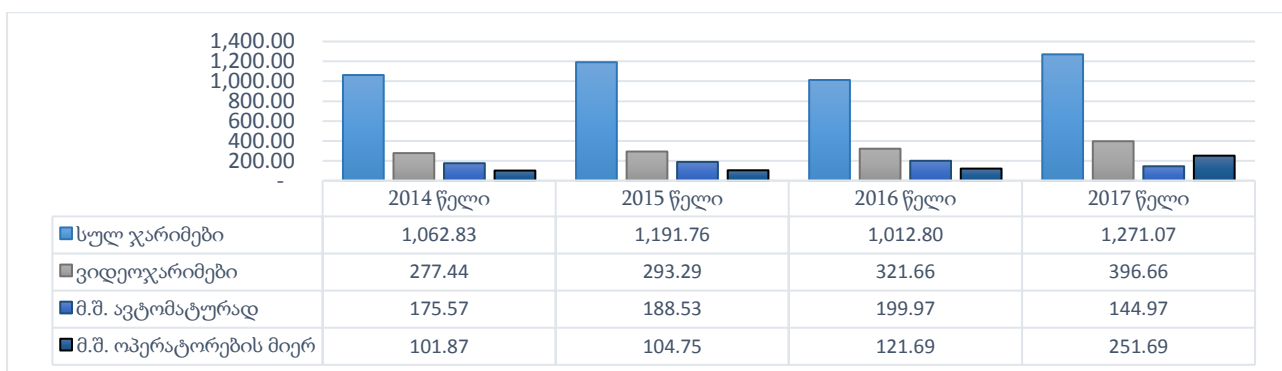
ამჟამად, ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის შემადგენელ ნაწილს, სიჩქარის მზომი „წერტილოვანი“ და „სექციური რადარების“ გარდა, შეადგენენ გზებსა და გზაჯვარედინებზე დამონტაჟებული ვიდეოკამერები, რომელთა მეშვეობითაც ხდება საგზაო მოძრაობის წესების სხვა სახის დარღვევების (სიჩქარის გადაჭარბების გარდა) დაფიქსირება.

„ჭკვიანი ვიდეოკამერების“ დამონტაჟებამდე, სამართალდარღვევების ავტომატურ რეჟიმში დაფიქსირება მხოლოდ სიჩქარის მზომი ე.წ. „რადარების“ მეშვეობით ხორციელდებოდა. რაც შეეხება ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების ძირითად ნაწილს, მათი მეშვეობით ოპერატორები ვიზუალურად აკონტროლებენ მოძრაობას და საჭიროების შემთხვევაში აფიქსირებენ დარღვევის ფაქტს, რადგან 2017 წლამდე შეძენილი კამერები არ არის ადაპტირებული დარღვევების ავტომატურ დაფიქსირებაზე.

არსებული 1100 კამერიდან, 2014-2016 წლებში შსს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების თვალსაზრისით, ოპერატორების მეშვეობით ადმინისტრირებას უწევდა 800-მდე კამერას, თუმცა მათი შესაძლებლობების უფრო ეფექტიანად გამოყენება ვერ ხერხდებოდა, რადგან არსებული ადამიანური რესურსებით ერთდროულად შესაძლებელი იყო მაქსიმუმ 50-60 კამერის კონტროლი.

აღნიშნულის გამო, 2014-2016 წლებში ვიდეოჯარიმების საერთო მოცულობაში შედარებით ნაკლები ხვედრითი წილი მოდიოდა (36-37%) ოპერატორების მიერ დაფიქსირებული დარღვევების რაოდენობაზე, ხოლო 2017 წლისათვის ამ მაჩვენებელმა გადაასწრო ავტომატური ვიდეოჯარიმების ხვედრითი წილს.

გრაფიკი N5: ინფორმაცია 2014-2017 წლებში ჯარიმების სტრუქტურის შესახებ



ეს გარემოება იმით აიხსნება, რომ 2017 წელს უკვე მოქმედებდა ახალი სტრუქტურული ქვედანაყოფი - ერთობლივი ოპერაციების ცენტრი, ხოლო „ჭკვიანი ვიდეოკამერების“ ქსელი ჯერ კიდევ არ იყო შექმნილი და მათ მიერ საგზაო მოძრაობაზე ზედამხედველობა ხორციელდებოდა ვიზუალური კონტროლის მეშვეობით.

„ჭკვიანი ვიდეოკამერების“ ქსელის შექმნა ბევრად უფრო გაამარტივებს ამ პროცესს, მაგრამ ამ შემთხვევაშიც, ჯერ კიდევ რჩება ადამიანური რესურსის გამოყენების აუცილებლობა, რადგან შესაბამისი ჯარიმის გადაგზავნა დამრღვევის მისამართზე ავტომატურად ვერ ხორციელდება. კამერების მიერ დარღვევის შესახებ დაფიქსირებულ კადრებს ამოწმებს საპატრულო პოლიციის ოპერატორი და ხარვეზების არარსებობის შემთხვევაში, ჯარიმას უგზავნის ადრესატს, თუმცა პროცესის მთლიანად ავტომატიზების მიზნით მუშაობა უკვე მიმდინარეობს.

ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით სამართალდარღვევების გამოვლენაში აუდიტის შედეგად იდენტიფიცირებულ იქნა შემდეგი სახის მნიშვნელოვანი პრობლემები:

- › იმის გათვალისწინებით, რომ ე.წ. „ჭკვიანი ვიდეოკამერები“ მხოლოდ 5 სახის დარღვევის დაფიქსირებაზე არიან ორიენტირებული, სხვა სახის დარღვევების გამოსავლენად (მობილურზე საუბარი, ღვედის გარეშე მოძრაობა და ა.შ.) კვლავ რჩება ვიზუალური კონტროლის აუცილებლობა, რასაც თავის მხრივ, ესაჭიროება შესაბამისი ვიდეოსამეთვალყურეო ქსელი და დამატებითი ადამიანური რესურსი.
- › ვიდეოსამეთვალყურეობის ეფექტიანად განხორციელებისათვის აუცილებელია გამართული საგზაო ინფრასტრუქტურა, რათა ფოტო ან ვიდეოკადრზე ნათლად ჩანდეს დარღვევის არსი. არსებული ინფრასტრუქტურა არ არის სათანადოდ გამართული.
- › ქვეყნის მასშტაბით „ჭკვიანი ვიდეოკამერების“ დამონტაჟება მნიშვნელოვან საბიუჯეტო სახსრებს მოითხოვს, რადგან იმ მონაკვეთებზე, სადაც სამინისტროს შესაბამის სპეციალისტებს საჭიროდ მიაჩნიათ კამერების ფუნქციონირება, ხშირ შემთხვევაში არ არის გაყვანილი ელექტროქსელი ან/და ოპტიკურ-ბოჭკოვანი მაგისტრალი, რომელთა გარეშე კამერების მუშაობა შეუძლებელია.
- › ერთობლივი ოპერაციების ცენტრში დასაქმებულია მხოლოდ 21 ოპერატორი, რომლებიც რეალურ დროში, ვიზუალურად აკონტროლებენ მოძრაობას და საჭიროების შემთხვევაში აფიქსირებენ დარღვევის ფაქტს. აღსანიშნავია, რომ ერთ ოპერატორს შეუძლია მხოლოდ 2 ვიდეოსამეთვალყურეო კამერის გაკონტროლება. ანუ, ცენტრს ერთდროულად შეუძლია მაქსიმუმ 42 კამერის კონტროლი, რაც მცირე, არასაკმარისი რაოდენობაა. ასევე დიდ ადამიანურ და დროის რესურსს მოითხოვს ვიდეოკამერების მიერ არასამუშაო საათებში (დასვენების დღეები, 18:00 - დან 09:00 საათამდე პერიოდი) გაკეთებული ჩანაწერების შესწავლა და დარღვევების გამოვლენა, ამიტომ ეს პროცესიც შერჩევით მიმდინარეობს. აქედან გამომდინარე, დღეს არსებული მდგომარეობით, საგზაო მოძრაობის ვიდეოკონტროლი მცირე მასშტაბით ხორციელდება, რაც ვერ უზრუნველყოფს სამართალდარღვევების ადეკვატურ გამოვლენას.

3.1.3 ტერიტორიული დაფარვისა და უბნის ინსპექტორების სამუშაო გრაფიკის პრობლემა

როგორც აღინიშნა, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი, რომლის ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიის 45%-ს ფარავს. ტერიტორიის დანარჩენ ნაწილზე კი პატრულირება სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს, სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტებს ევალებათ.

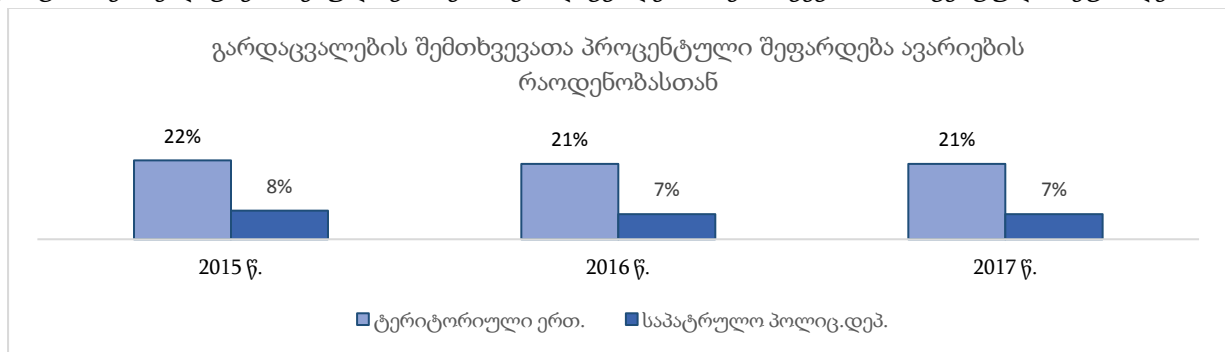
სამინისტროს არც ერთ სტრუქტურულ ერთეულს არ გააჩნია სრულყოფილი ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო გამოწერილი ადმინისტრაციული ჯარიმების საერთო მოცულობაში რა ხვედრითი წილი მოდის სამხარეო პოლიციაზე და რამდენი, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტზე.

შსს-ს მცხეთა-მთიანეთის და შიდა ქართლის პოლიციის დეპარტამენტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის მიხედვით, მათ წილად შესაბამის მხარეში სამართალდამრღვევთა არავტომატური წესით დაჯარიმების მხოლოდ 5-8% მოდის.

სამხარეო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიებზე ავტომანქანების სიმცირის გამო, უფრო ნაკლები საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა ფიქსირდება, ვიდრე საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიებზე, თუმცა უფრო ცუდი შედეგებით სრულდება.

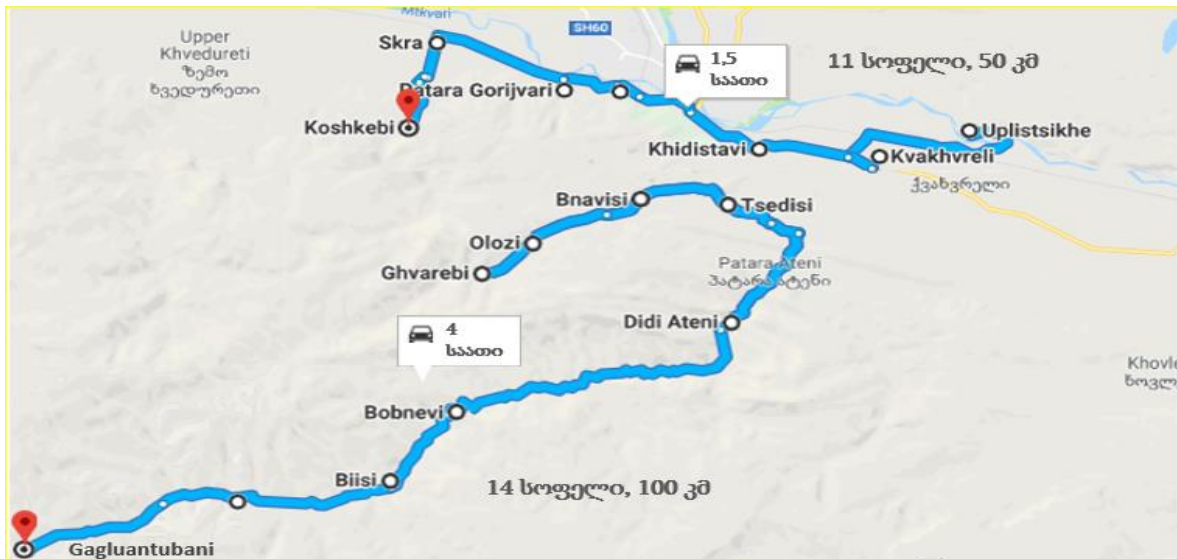
კერძოდ, 2015-2017 წლებში სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიაზე ქვეყანაში მომხდარი ავარიების 10-12%, ხოლო გარდაცვალების 26-28% მოდის, ანუ, სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი ავარიები, თითქმის 3-ჯერ უფრო ხშირად მთავრდება ფატალური შედეგებით, ვიდრე საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე დაფიქსირებული ავარიები.

გრაფიკი N6: სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების და საპატრულო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიებზე დაფიქსირებულ ავარიებში გარდაცვალების შემთხვევათა პროცენტული შეფარდება.



ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს ტერიტორიის ნახევარზე მეტი, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების თვალსაზრისით, შედარებით ნაკლებად კონტროლირებად გარემოს წარმოადგენს შემდეგ მიზეზთა გამო:

- სამინისტროს ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიაზე საერთოდ არ ხორციელდება რაიმე სახის ვიდეო/ფოტო მეთვალყურეობა, მათ შორის არ ხდება სიჩქარის კონტროლი, მაშინ როდესაც სიჩქარის გადაჭარბება ავტოავარიების ერთ-ერთ ძირითად გამომწვევ მიზეზს წარმოადგენს.
- უბნის ინსპექტორების ერთი კონკრეტული საპატრულო ეკიპაჟის სამოქმედო ტერიტორია ყოველთვის გაცილებით უფრო ვრცელია, ვიდრე საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟისა, რაც სრულყოფილი კონტროლის პრობლემას ქმნის. მაგალითად: შიდა ქართლის პოლიციის დეპარტამენტის გორის რაიონული სამმართველოს პოლიციის IV განყოფილების (ატენი) სამოქმედო ტერიტორიაზე განლაგებულ 25 დასახლებულ სოფელს (არის კიდევ 33 თითქმის დაუსახლებელი სოფელი) აკონტროლებს 20 მოსამსახურისგან დაკომპლექტებული განყოფილება, საიდანაც პატრულირებას ახორციელებს 13 მოსამსახურე. ანუ, ყოველდღიურად პატრულირებს 3 პოლიციელისაგან შემდგარი მხოლოდ 2 ან მაქსიმუმ 3 ჯგუფი. აღნიშნული ტერიტორია და მისი დაფარვის დრო წარმოდგენილია რუკაზე:



ტერიტორია გაყოფილია ორ ნაწილად, საიდანაც პირველი მოიცავს 14 სოფელს და ჯამურად დაახლოებით 100 კმ სიგრძის გზას, რომლის სრულ შემოვლას სჭირდება 4:00 (ოთხი) საათი. მეორე ნაწილი მოიცავს 11 დასახლებულ სოფელს და ჯამურად დაახლოებით 50 კმ. სიგრძის გზას, რომლის სრულ შემოვლას სჭირდება 1:30 საათი.

აღნიშნული გზები არ კონტროლდება ვიდეოსამეთვალყურეო კამერებით, არ ხორციელდება სიჩქარის კონტროლი, რის გამოც საკმაოდ ხშირია ავტოსაგზაო შემთხვევებიც. წარმოდგენილი ინფორმაციით, ამ გზებზე 2016-2017 წლებში დაფიქსირდა 16 ავტოსაგზაო შემთხვევა, საიდანაც 15 შემთხვევის მონაწილეთა დაშავებით, ერთი კი - ერთი პირის გარდაცვალებით დასრულდა.

- ✧ აუდიტის პერიოდში უზნის ინსპექტორებს რთული სამუშაო გრაფიკი ჰქონდათ, რაც აისახებოდა მათი საქმიანობის პროდუქტიულობაზე. ისინი, 2018 წლამდე მორიგეობდნენ ყოველ ორ დღე-ღამეში ერთხელ, ანუ 24 საათი, ყოველ 48 საათში. აქედან გამომდინარე, მათი დატვირთვა კვირაში 80 საათს აღემატებოდა, რაც 2-ჯერ მეტია განვითარებულ ქვეყნებში დამკვიდრებულ სტანდარტებზე. აუდიტის პროცესში, 2018 წლის იანვრიდან უზნის ინსპექტორების სამუშაო გრაფიკი შეიცვალა. კერძოდ, ყოველი სამი დღე-ღამიდან, ისინი მორიგეობენ ერთი დღე, 9:00-დან 18:00 საათამდე და ერთი დღე-ღამე მთლიანად, ანუ, 72 საათში მუშაობენ 32 საათის განმავლობაში, რაც კვირაში 70 საათს აღემატება, თუმცა მანამდე არსებულ გრაფიკზე უკეთესია.
- ✧ უზნის ინსპექტორებს, საგზაო მოძრაობის წესებსა და უსაფრთხოების საკითხებში, ძირითადად არ აქვთ ისეთი პრაქტიკა და შესაბამისად, არც კვალიფიკაცია, როგორც საპატრულო პოლიციის პატრულ-ინსპექტორებს, რადგან მათ სამოქმედო ტერიტორიაზე გაცილებით ნაკლები ავტომანქანა მოძრაობს.
- ✧ უზნის ინსპექტორები ტექნიკურად უფრო ნაკლებად არიან აღჭურვილნი, ვიდრე პატრულ-ინსპექტორები. მათ არ გააჩნიათ სამხრე კამერა, ბორტკომპიუტერი, ელექტრონული ქვითრის ამობეჭდვის საშუალება (ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმს ხელით წერენ) და ა.შ.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გამო, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენა ამ ტერიტორიებზე უფრო პრობლემატურია: მაგალითად, ერთ-ერთი მძღოლი (შემდგომში მძღოლი N1, იხ. თავი N3.2.1), რომელიც საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო 2013-2017 წლებში 233-ჯერ არის დაჯარიმებული, მათ შორის ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვისათვის 207-ჯერ, ცხოვრობს სამხარეო პოლიციის სამოქმედო ტერიტორიაზე. მიუხედავად ამისა,

იგი უზნის ინსპექტორების მიერ დაჯარიმებულია მხოლოდ 2-ჯერ, დანარჩენი 231 ჯარიმა საპატრულო პოლიციის მიერ არის გამოწერილი.

აღნიშნული პრობლემების სრულად გადაჭრა მოითხოვს როგორც დიდ დროს, ასევე ფინანსურ რესურსებს, თუმცა უახლოეს მომავალში რისკიან და საფრთხის შემცველ ლოკაციებზე ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების დამონტაჟების, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამოვლენაში მოქალაქეთა ჩართულობისა და უზნის ინსპექტორების შესაბამისი აღჭურვის გზით, შესაძლებელია საპატრულო პოლიციის მიერ არაკონტროლირებად ტერიტორიებზე სამართალდარღვევების გამოვლენის მაჩვენებლების ამაღლება, რაც ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენციის საფუძველია.

3.1.4 საპატრულო პოლიციის საქმიანობაში არსებული ნაკლოვანებები

დებულებით საპატრულო პოლიციას საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან ერთად სხვა მრავალი ფუნქცია აქვს შეთავსებული (სახელმწიფო საზღვრის რეჟიმის დაცვა, არალეგალურ მიგრაციასთან ბრძოლა და სხვ.), ანუ იგი არ წარმოადგენს მხოლოდ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებზე მომუშავე სპეციალიზებულ საპოლიციო სტრუქტურას. არსებული ინფორმაციით, 2007 წლიდან დღემდე საპატრულო პოლიციაში პატრულ-პოლიციელთა რიცხოვნობა მნიშვნელოვნად არ გაზრდილა, მაშინ როდესაც ავტომობილების რაოდენობამ 550 ათასიდან 1,256.0 ათასს გადააჭარბა.

ქ. თბილისში, 2007 წელს საპატრულო პოლიცია დღის განმავლობაში დაახლოებით 250 ათასი ავტომობილის მოძრაობის ადმინისტრირებას ახორციელებდა 120-მდე ეკიპაჟით. 2017 წლისათვის კი დღის განმავლობაში უკვე დაახლოებით 550 ათასი ავტომობილის მოძრაობის ადმინისტრირება უწევდა 130-მდე ეკიპაჟს. ეს რიცხვი, 2017 წლის მე-4 კვარტალში გზაჯვარედინებზე ქვეითი პატრულირებისთვის გამოყოფილი საპატრულო ეკიპაჟების ხარჯზე 30 ერთეულით გაიზარდა, თუმცა მდგომარეობის რადიკალურად გაუმჯობესება ნაკლებად მოსალოდნელია შემდეგი მიზეზების გამო:

- › საპატრულო პოლიციისადმი ნდობის ზრდასთან ერთად, იზრდება მოქალაქეების მიერ სხვადასხვა ყოფით პრობლემებთან დაკავშირებული გამოძახებები. კერძოდ, მარტო ქ.თბილისში 24 საათის განმავლობაში საშუალოდ 1100 გამოძახება ფიქსირდება, საიდანაც მხოლოდ 250 ეხება საგზაო მოძრაობის საკითხებს. ანუ, თითო ეკიპაჟს დღეში საშუალოდ 8-9 გამოძახებაზე უწევს რეაგირება, საიდანაც მხოლოდ 2-3 ეხება საგზაო უსაფრთხოებას. ასეთ პირობებში კი საგზაო მოძრაობის დარღვევების ფაქტებზე სრულყოფილი რეაგირება რთულია.
- › ქ.თბილისში დიდი ოდენობის ავტომობილების მოძრაობა იწვევს ხშირ საცობებს, რის გამოც საპატრულო ეკიპაჟების სამუშაო დროის მნიშვნელოვანი ნაწილი საგზაო მოძრაობის განტვირთვა-მოწესრიგებაში იხარჯება. ამ პროცესში ჩართული ეკიპაჟები კი იმ მომენტში პრაქტიკულად ვეღარ ახორციელებენ კონტროლს საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე.
- › საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტში არ არის დანერგილი შერეული მეთოდით პატრულირება.
- › საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟებს არ გააჩნიათ არასტაციონარული (მოძრავი) სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები (იხ. თავი 3.1.1 - სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენის პრობლემასთან დაკავშირებული) და შესაბამისად ვერ აფიქსირებენ სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტებს. ეს პრობლემა ნაწილობრივ გადაიჭრება სექციური რადარების ამოქმედებით, თუმცა, ამ შემთხვევაშიც არსებობს შეზღუდვები, როგორც კამერების სიმცირის, ისე საგზაო მოძრაობის სპეციფიკის (გზიდან გადახვევა, გზის გარკვეულ მონაკვეთზე სიჩქარის მნიშვნელოვნად შემცირება და ა.შ.) გამო, ამიტომ ახალი საშუალებების ამოქმედება ვერ გამორიცხავს არასტაციონარული (მოძრავი) სიჩქარის მზომი ხელსაწყოების საჭიროებას.

იქიდან გამომდინარე, რომ არსებული რესურსებით შეუძლებელია პატრულ-პოლიციელთა და უზნის ინსპექტორთა რიცხოვნობის შესაბამისი ზრდა, უფრო ლოგიკურია აქცენტის გაკეთება განვითარებული ქვეყნების გამოცდილების გაზიარებაზე, რაც, ერთი მხრივ, გამოიხატება ტექნიკური საშუალებების უფრო ინტენსიურად გამოყენებაში, მეორე მხრივ კი მოქალაქეების ჩართულობაში, უდისციპლინო მძღოლების გამოვლენის მიზნით.

მძღოლებთან გასაუბრებამ გვიჩვენა, რომ ხშირად შესწრებიან საგზაო მოძრაობის წესების უხეშ და საშიშ დარღვევებს, რომელიც დარჩენილა დაუფიქსირებელი და დაუსჯელი, რადგან სიახლოვეს არ ყოფილა არც მოქმედი ვიდეოკამერა და არც საპატრულო ეკიპაჟი.

მიუხედავად იმისა, რომ დანერგილია პატრულირების ფარული მეთოდი (უკონტაქტო პატრულირება) მისი არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ შეასრულებენ გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარებაში, რადგან შეზღუდულია საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები და სამუშაო დრო. ასევე, საპატრულო ეკიპაჟებს არ გააჩნიათ სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რის გამოც ვერ ხერხდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების დაფიქსირება, რაც ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული და სახიფათო სამართალდარღვევაა.

აღნიშნული ვითარების მასშტაბური მოგვარების საშუალება შესაძლოა იყოს სპეციალური ვებგვერდის შექმნა, სადაც ნებისმიერ მოქალაქეს ექნება შესაძლებლობა (უფლება) ატვირთოს თავისივე გადაღებული (დაფიქსირებული) საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ამსახველი ვიდეო ან/და ფოტო კადრები.

ამასთანავე, ზემოხსენებული კადრების შესწავლა და მათზე შესაბამისი სამართლებრივი რეაგირება (იმ შემთხვევაში თუ სამართალდარღვევის ფაქტი აშკარად იქნება დაფიქსირებული) სავალდებულო უნდა იყოს სამინისტროსათვის. იმ შემთხვევაში, თუ ზემოხსენებულ ვებ-გვერდზე ვიდეოკადრების ატვირთვა იქნება ანონიმური, მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ნაწილი, ითანამშრომლებს სამინისტროსთან, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენის ფაქტებს.

პრაქტიკაში ძალიან ხშირია შემთხვევა, როდესაც ავტოსაგზაო შემთხვევის მიზეზი ხდება არა უშუალოდ შემთხვევის მონაწილეების, არამედ სხვა პირების მიერ ჩადენილი სამართალდარღვევა. ასეთ დროს ვიდეორეგისტრატორის არსებობა მნიშვნელოვნად ამარტივებს გამოძიების და დამნაშავის დადგენის პროცესს, რადგან იგი შესაძლებლობას იძლევა დაფიქსირდეს ავტომობილის ირგვლივ არსებული სიტუაცია და დადგინდეს ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზები.

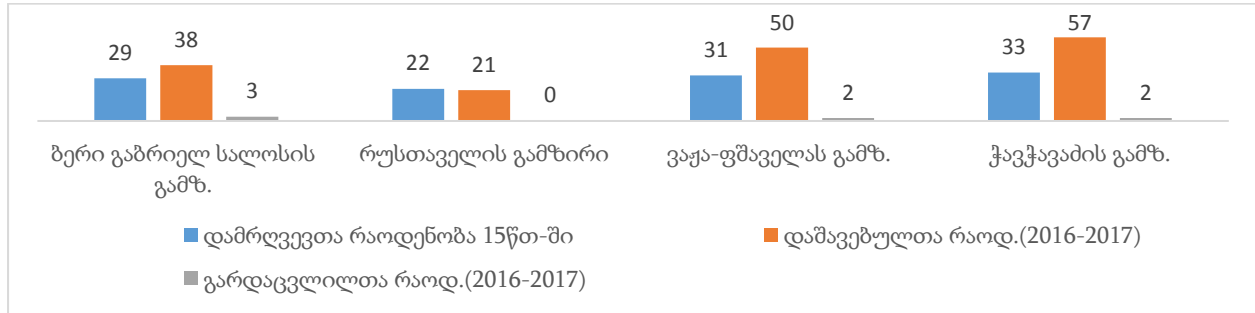
3.1.5 ქვეითად მოსიარულეთა მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების ფაქტებისადმი არასათანადო რეაგირება

სტატისტიკური ინფორმაცია ცხადყოფს, რომ ავტოავარიებში ხშირ შემთხვევაში ზარალდებიან ქვეითად მოსიარულეები. გასაუბრებით ჩანს, რომ მძღოლებისთვის ერთ-ერთ მთავარ პრობლემას სწორედ ქვეითად მოსიარულეები წარმოადგენენ (განსაკუთრებით ბავშვები და მოხუცები). აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ მათი დაჯარიმება თითქმის არ ხდება. შედეგად, ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს ყველაზე ხშირად (36%) ფატალური შედეგებით ქვეითად მოსიარულეზე შეჯახება მთავრდება.

აუდიტის ფარგლებში ქ.თბილისის ქუჩებში ჩატარდა დაკვირვება, რომელმაც დაადასტურა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების უხეშ დარღვევები და საპატრულო პოლიციის უმოქმედობა. დაკვირვება განხორციელდა განსაკუთრებით საშიშ (ინტენსიური და მრავალმხრივი მოძრაობის ადგილებში) მონაკვეთებზე, კერძოდ, იმ ქუჩებზე, სადაც 2016-2017 წლებში ავტოავარიით დაიღუპა 7 და დაშავდა 166 ადამიანი (რუსთაველის, ჭავჭავაძის გამზირები და ა.შ.). შედეგად, 4 ქუჩაზე, 15-15 - წუთიან მონაკვეთებში

115-მა ქვეითად მოსიარულემ დაარღვია მოძრაობის წესები და რამდენიმე შემთხვევაში საავტომობილო საშუალებას შექმნა, თუმცა არც ერთი მათგანი არ დაჯარიმებულია.

გრაფიკი N7: ინფორმაცია დაკვირვების შედეგად გამოვლენილი ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების შესახებ:



2017 წელს ქვეითების დაჯარიმების შემთხვევები 2016 წელთან შედარებით განახევრდა, ხოლო ჯარიმების გადაუხდელობის პროცენტული მაჩვენებელი - გაორმაგდა: ქვეყნის მასშტაბით 2017 წელს, დღეში საშუალოდ, 16 ქვეითად მოსიარულე დაჯარიმდებოდა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო, მაშინ როდესაც აუდიტის ჯგუფის მიერ ჩატარებული დაკვირვებით, მხოლოდ 4 ლოკაციაზე 15-15- წუთიან მონაკვეთებში 115 დარღვევა დაფიქსირდა.

საპატრულო ეკიპაჟების რესურსის ხარჯვა ქვეითად მოსიარულეების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოსავლენად არაპროდუქტიულია, რადგან ამ საკითხის კონტროლი ქვეით პატრულსაც შეუძლია. ამ მხრივ სერიოზული პრობლემებია, რადგან, მაგალითად ქ.თბილისში, 2017 წლის მე-4 კვარტალამდე ქვეით პატრულირებას ახორციელებდა სულ 30 პატრულ-ინსპექტორი 3 საპატრულო ავტომანქანით და 6 საპატრულო მოტოციკლით. ამჟამად, პატრულ-ინსპექტორთა რაოდენობა - 70-მდე, საპატრულო ავტომანქანების კი - 31-მდე გაიზარდა, 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 თითქმის უკონტროლო პროცესია.

დასკვნა

სამართლადარღვევის გამოვლენა, ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენციის უმნიშვნელოვანესი წინაპირობაა, შესაბამისად, მნიშვნელოვანია ამ მიმართულებით სამინისტროს მხრიდან განსაკუთრებული ძალისხმევების მიმართვა. არსებული მდგომარეობით სამართლადარღვევების გამოვლენის პრობლემა სხვადასხვა ფაქტორს უკავშირდება, კერძოდ:

- საკმარისად ვერ ხდება **სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების** გამოვლენა, რაც არსებული რაოდერების სიმცირესთან და მათ გაუმართაობასთანაა დაკავშირებული.
- არსებული **ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემის ნაწილი**, რომელიც ავლენს საგზაო წესების სხვადასხვა სახის დარღვევებს (სიჩქარის გადაჭარბების გარდა) არ არის ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში.
- ტერიტორიული დაფარვის პრობლემა** - საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის საქმიანობა საქართველოს ტერიტორიის 45%-ს ფარავს. ტერიტორიის დანარჩენ ნაწილზე კი პატრულირება სამინისტროს ტერიტორიულ ორგანოებს (სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტები) ევალებათ. აღნიშნული ტერიტორია შედარებით ნაკლებად კონტროლირებად გარემოს წარმოადგენს შემდეგ მიზეზთა გამო: ტერიტორიული ორგანოების სამოქმედო ტერიტორიაზე საერთოდ არ ხორციელდება ვიდეო/ფოტო მეთვალყურეობა,

უბნის ინსპექტორების ერთი კონკრეტული საპატრულო ეკიპაჟის სამოქმედო ტერიტორია ყოველთვის გაცილებით უფრო ვრცელია, ვიდრე საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟისა. ამასთანავე, აუდიტის პერიოდში უბნის ინსპექტორები კვირაში 80 საათზე მეტს მუშაობდნენ (ყოველ მე-2 დღეს მორიგეობა), რაც მკვეთრად ამცირებდა მათ პროდუქტიულობას. უბნის ინსპექტორები ტექნიკურად უფრო ნაკლებად არიან აღჭურვილნი, ვიდრე პატრულ-ინსპექტორები: მათ არ გააჩნიათ, მაგალითად, სამხრე კამერა, ელექტრონული ქვითრის ამობეჭდვის საშუალება (ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმს ხელით წერენ) და ა.შ.

- ✧ **საპატრულო პოლიციის საქმიანობაში არსებული ნაკლოვანება** - უკონტაქტო პატრულირების არსებული მოდელი და მასშტაბები ვერ ასრულებს გარდამტეხ როლს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარებაში, რადგან შეზღუდულია საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობა, მოქმედების ზონები, სამუშაო დრო. უკონტაქტო პატრულის არ გააჩნია სიჩქარის მზომი ხელსაწყოები, რის გამოც ვერ ხდება სიჩქარის გადაჭარბების ფაქტების დაფიქსირება, რაც ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული სამართალდარღვევაა.
- ✧ ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზს ხშირად წარმოადგენენ **ქვეითად მოსიარულები**, მათი დაჯარიმება თითქმის არ ხდება. შესაბამისი კონტროლის დანერგვა აუცილებელია განსაკუთრებით რისკიან ზონებში.

რეკომენდაციები

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს და ერთობლივი ოპერაციების ცენტრს:

საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის წესების დაცვაზე კონტროლის გაძლიერების და ავტოსაგზაო შემთხვევების მაქსიმალურად პრევენციის მიზნით:

- ✧ განსაკუთრებული ძალისხმევა მიიმართოს ვიდეომეთვალყურეობის ერთიანი ქსელის შექმნის პროცესზე და განხილულ იქნეს შიდასახელმწიფოებრივ, ასევე ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებზე ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების განთავსების შესაძლებლობა. უზრუნველყოფილ იქნეს სექციური რადარების დამონტაჟება-ამოქმედების პროცესის დროული წარმართვა, რათა პროდუქტიულად განხორციელდეს სამინისტროს მიერ ამ მიზნით უკვე შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიებისა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის გამოყენება.
- ✧ განხილულ იქნეს არასტაციონარული (მოძრავი) სიჩქარის მზომი ხელსაწყოების (რადარების) გამოყენების შესაძლებლობები განსაკუთრებით იმ ლოკაციებზე, სადაც არ არის განთავსებული წერტილოვანი და სექციური რადარები.
- ✧ განხორციელდეს ქვეყნის მასშტაბით განთავსებული წერტილოვანი რადარების ტექნიკური პრობლემების გამოსწორება, რაც სამინისტროს მისცემს მათი დარჩენილი რესურსების მაქსიმალურად ათვისების საშუალებას და მკვეთრად გააუმჯობესებს მდგომარეობას. ასევე უზრუნველყოფილ იქნეს 2017 წლამდე შეძენილი და ქვეყნის მასშტაბით განთავსებული ვიდეოსამეთვალყურეო კამერების არსებული შესაძლებლობების პროდუქტიული გამოყენება.
- ✧ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენაში მოქალაქეების ჩართულობის მიზნით, განხილულ იქნეს სპეციალური ვებგვერდის შექმნის და ფუნქციონირების შესაძლებლობა, სადაც ნებისმიერ მოქალაქეს ექნება შესაძლებლობა (უფლება) ატვირთოს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ამსახველი ვიდეო ან/და ფოტო კადრები, რის საფუძველზეც ჯარიმის გამოწერა შესაძლებელი იქნება. ასევე საჭიროების შემთხვევაში, ავტოსაგზაო შემთხვევის რეალური მიზეზების დადგენის და გამოძიების გამარტივების მიზნით, განხილულ იქნეს სამგზავრო ტრანსპორტში ვიდეორეგისტრატორების სავალდებულო დამონტაჟების შესაძლებლობის საკითხი.

- ✧ ფარული პატრულირების მეთოდის უპირატესობების უფრო ეფექტიანად გამოყენების მიზნით, განხორციელდეს საპატრულო ეკიპაჟების რაოდენობის, მოქმედების ზონებისა და სამუშაო დროის მორგება არსებულ გამოწვევებთან, ასევე განხილულ იქნეს შერეული მეთოდით პატრულირების პრაქტიკის დანერგვის შესაძლებლობა.
- ✧ განსაკუთრებული რისკის ზონებში გაააქტიურდეს საქმიანობა ქვეითების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების გამოვლენისა და შესაბამისი სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით.

3.2. საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის შესაბამისი სანქციების დაკისრებაში არსებული ნაკლოვანებები

3.2.1 საკანონმდებლო სისუსტეები

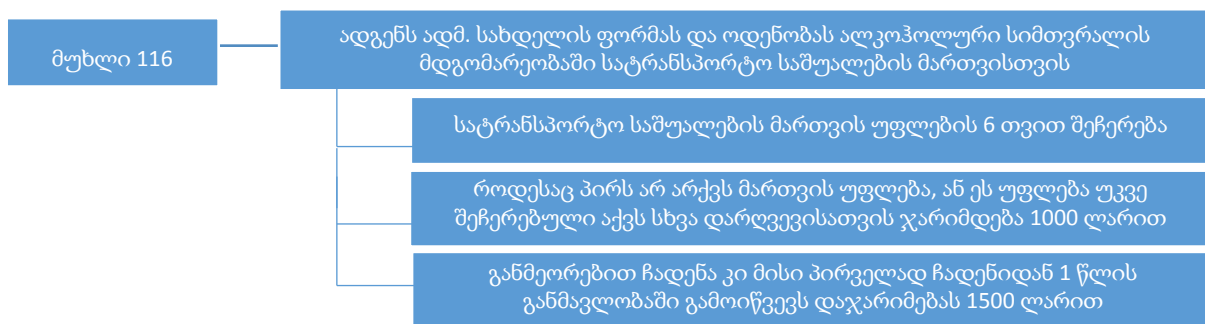
საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის ერთ-ერთ ძირითად ამოცანას წარმოადგენს სამართალდარღვევათა თავიდან აცილების უზრუნველყოფა. ამ ამოცანის განსახორციელებლად კოდექსი განსაზღვრავს გარკვეული სახისა და ოდენობის ადმინისტრაციულ სახდელს, რომელიც უნდა დაეკისროს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ჩამდენს. ადმინისტრაციული სახდელი, თავისი ფორმით და ოდენობით, ჩადენილი სამართალდარღვევის ადეკვატური უნდა იყოს და წარმოადგენდეს პრევენციულ ღონისძიებას, რათა შემდგომში აღარ განმეორდეს მსგავსი ქმედება.

ქულათა სისტემამ, რომელიც შემოღებულია 2017 წლის 1 ივლისიდან, გაამკაცრა მიდგომა სისტემატურ დამრღვევთა მიმართ, ვინაიდან სამართალდარღვევათა გამოვლენით ხდება მძღოლისთვის ქულების დაკლება, რაც საბოლოოდ მართვის უფლების შეჩერებას იწვევს. აღნიშნული სისტემის შემოღება უმნიშვნელოვანესი და დროული ნაბიჯი იყო არსებული პრობლემების გამოსასწორებლად, თუმცა ქულების არსებული სისტემა არ ამკაცრებს სახდელს იმ პირთა მიმართ, რომლებიც ქულების ამოწურვის შემთხვევაშიც გააგრძელებენ ავტომანქანის მართვას.

ასკ-ის 116-ე მუხლით ადეკვატური სასჯელი არ არის გათვალისწინებული

კოდექსის დეკლარირებულ მიზანს შესაძლოა ვერ ემსახურებოდეს მისი რამდენიმე მუხლი, რადგან ისინი ვერ უზრუნველყოფენ სისტემატურ დამრღვევთათვის ადეკვატური სახდელის დაკისრებას. ასეთია მაგალითად, კოდექსის 116-ე მუხლი.

სქემა N6: ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 116 მუხლი¹⁹



¹⁹ 116-ე მუხლის პირველი, 4² და 4³ ნაწილები

კოდექსით არ არის განსაზღვრული, თუ რა სახის სახდელი უნდა დაეკისროს პირს, რომელიც ამ სახის ქმედებას იმეორებს სისტემატურად, ანუ, მისი ქმედება უკვე რეციდივის ხასიათისაა და სერიოზულ საფრთხეს წარმოადგენს საზოგადოებისათვის. მაშინ, როდესაც ასეთი დარღვევებისათვის ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული სიმთვრალის შემთხვევაში შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ადმინისტრაციული პატიმრობაც 15 დღემდე ვადით, ხოლო ევროპის ბევრ ქვეყანაში ასეთი სახის ქმედება სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობას იწვევს.

აღნიშნული საკითხის დაურეგულირებლობის შედეგად, ზოგიერთი მძღოლი სისტემატურად არღვევს საგზაო მოძრაობის წესებს, ჯარიმდება კიდევ, თუმცა ჯარიმების დიდ ნაწილს არ იხდის და მოქმედ ნორმატიულ აქტებში არსებული ხარვეზების გამო, ვერ ხერხდება მის ქცევაზე ადეკვატური რეაგირება - საჭირო და პროპორციული სანქციის გამოყენება.

შედეგად, მარტო 10 მძღოლზე 2011 წლიდან 2018 წლის 1 იანვრამდე პერიოდში ირიცხება 622 ერთეული ჯარიმა (805.72 ათასი ლარი). მათ შორის, სულ გადაუხდელია 591 ერთეული ჯარიმა (800.09 ათასი ლარი), საიდანაც 92.4% ანუ 546 ჯარიმა (749.2 ათასი ლარი, ანუ 93.6%) გადაცემულია აღსასრულებლად, თუმცა უშედეგოდ (იხ. ცხრილი N5).

ცხრილი N5: 2011-2017 წლებში 10 მძღოლზე დაკისრებული ადმინისტრაციული სახდელების შესახებ (თანხა მითითებულია ათას ლარებში)

დასახელება		სულ	გადაუხ.	%	გადაც. აღსასრ.	%	გადახდ	%	სხვა ²⁰	%
მძღოლი N1	რაოდ.	233	35	15	188	80.7	10	4.3		
	თანხა	323.5	44.8	13.8	277.9	85.9	0.8	0.3		
მძღოლი N2	რაოდ.	108	2	1.9	98	90.7	4	3.7	4	3.7
	თანხა	151.1	3	2	147.98	97.9	0.12	0.1	0	-
მძღოლი N3	რაოდ.	66	1	1.5	64	97			1	
	თანხა	93	1	1.1	90.5	97.3			1.5	
მძღოლი N4	რაოდ.	66	2	3	63	95.5			1	
	თანხა	79.8	0.8	1	77.4	97			1.6	
მძღოლი N5	რაოდ.	33	2	6.1	29	87.9		0	2	6.1
	თანხა	40.1	0.5	1.2	39.1	97.5		0	0.5	1.2
მძღოლი N6	რაოდ.	18		0	18	100		0		-
	თანხა	21.9		0	21.9	100		0		-
მძღოლი N7	რაოდ.	21	1	4.8	19	90.5	1	4.8		-
	თანხა	23.14	0.4	1.7	22.7	98.1	0.04	0.2		-
მძღოლი N8	რაოდ.	22		0	22	100		0		-
	თანხა	30.01		0	30.01	100		0		-
მძღოლი N9	რაოდ.	21	1	4.8	20	95.2		0		-
	თანხა	20.1	0.4	2	19.7	98		0		-
მძღოლი N10	რაოდ.	34	1	2.9	25	73.5	7	20.6	1	2.9
	თანხა	23.07		0	22	95.4	0.07	0.3	1	4.3
სულ	რაოდ.	622	45	7.2	546	87.8	22	3.5	9	1.4
	თანხა	805.72	50.9	6.3	749.19	93	1.03	0.1	4.6	

²⁰ გაუვიდა ადმ. სასჯელის ვადა, არ ჩაბარდა და ა.შ.

მძღოლი N1

ცხრილში მითითებული „მძღოლი N1“, მუდმივად ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მართავდა სხვა მოქალაქის სახელზე გაფორმებულ ავტომანქანას. 2017 წელს საპატრულო პოლიციის იმერეთის მთავარი სამმართველოს პატრულ-პოლიციელების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო, მძღოლი 127-ჯერ არის დაჯარიმებული. აქედან, 120 შემთხვევაში ჯარიმა გამოწერილია ასკ 116-ე მუხლის 4³ ნაწილით, ანუ, ზემოხსენებული პატრულ-პოლიციელები თითქმის ყოველ მესამე დღეს აჩერებდნენ ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მყოფ „მძღოლ N1“-ს და აჯარიმებდნენ მას, თუმცა უშედეგოდ. ამ პერიოდში ერთი და იმავე პატრულ-ინსპექტორების მიერ ამ პირისათვის 11-11 ჯარიმა არის გამოწერილი.

სულ, 2013-2017 წლებში „მძღოლი N1“ დაჯარიმებულია 233-ჯერ და მასზე დაკისრებული ჯარიმების საერთო თანხამ 323.5 ათას ლარს გადააჭარბა, საიდანაც გადახდილია მხოლოდ 870 ლარი (2.7%). დანარჩენი ჯარიმები ან აღსრულებაზეა გადაცემული, ან ჯერ კიდევ გადაუხდელობის სტატუსი აქვთ. გარდა ამისა, 2 შემთხვევაში ადმინისტრაციული სახდელის სახით გამოყენებულია ადმინისტრაციული პატიმრობა 9 დღით (7 და 2 დღე).

ზემოხსენებული დაჯარიმებები ძირითადად (207 ჯარიმა, თანხით 303.2 ათასი ლარი) უკავშირდება ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვას, მაშინ როდესაც ამ პირს უკვე შეჩერებული ჰქონდა მართვის უფლება. ეს კი ყველა განვითარებულ ქვეყანაში მძიმე კატეგორიის სამართალდარღვევად განიხილება, რადგან ხშირ შემთხვევაში ავტოავარიის გამომწვევი მიზეზი ხდება. რამდენიმე შემთხვევაში ამ სამართალდარღვევას თან ახლდა კოდექსის ისეთი მუხლების დარღვევებიც, როგორიცაა, საჭესთან მობილურით საუბარი, ავტომანქანის მართვა ღვედის გარეშე, ამკრძალავი ნიშნების მოთხოვნათა დაუმორჩილებლობა და ა.შ.

ავტომანქანა, რომელსაც ზემოხსენებული მძღოლი მართავდა რეგისტრირებულია სხვა პირზე, მაგრამ სანოტარო აქტის საფუძველზე მისი მესაკუთრე თვითონ ეს მძღოლია. ამიტომ იმ პირზე, რომელზეც არის რეგისტრირებული აღნიშნული ავტომანქანა, არ ავრცელებენ კოდექსის ზემოხსენებულ ნორმას და მძღოლი N1 დღემდე აგრძელებს ავტომანქანის მართვას. იქიდან გამომდინარე, რომ აღნიშნული მძღოლი სოციალურად დაუცველია და არანაირ ქონებას არ ფლობს, მის მიმართ აღსრულების ღონისძიებების გატარებაც უშედეგოა.

მძღოლი N2

ერთ-ერთი მოქალაქე (შემდგომში - „მძღოლი N2“), 2013-2017 წლებში (1 დეკემბრამდე) დაჯარიმებულია 108-ჯერ და მასზე დაკისრებული ჯარიმების საერთო თანხამ 151 ათას ლარს გადააჭარბა, საიდანაც მხოლოდ 4-ია გადახდილი, ჯამში 120 ლარის ოდენობით (0.08%). გადაუხდელი ჯარიმები ამ შემთხვევაშიც აღსრულებისთვის არის გადაცემული, მაგრამ დღემდე არანაირი შედეგი არ დადგა, რადგან „მძღოლი N2“-იც სოციალურად დაუცველი პირის სტატუსით სარგებლობს.

ზემოხსენებული ჯარიმები „მძღოლი N2“-ისთვის 19 სხვადასხვა ავტომანქანის მართვისას იქნა გამოწერილი, საიდანაც ორი, მას მინდობილობით აქვს გადაცემული. გადაუხდელი ჯარიმები საგზაო მოძრაობის წესების ისეთ მძიმე დარღვევებს უკავშირდება, როგორიცაა: ავტომანქანის მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში (კოდექსის 116-ე მუხლის 4³ ნაწილით -39 ჯარიმა, თანხით 57.3 ათასი ლარი), ან მართვის უფლების შეჩერების პირობებში (კოდექსის 121-ე მუხლის 4 ნაწილით - 65 ჯარიმა თანხით 93.5 ათასი ლარი), რასაც უმეტეს შემთხვევაში თან ახლდა საგზაო მოძრაობის წესების სხვა დარღვევებიც.

მძღოლი N3

ერთ-ერთი მოქალაქე 2013-2017 წლებში 66-ჯერ არის დაჯარიმებული, რისთვისაც ჯამურად 93.0 ათასი ლარის გადახდა აქვს დაკისრებული, რაც არ გადაუხდია. მიუხედავად იმისა, რომ შესაბამისი სამსახურის მიერ ზემოხსენებული ჯარიმები გადაცემულია აღსრულების მიზნით, ხოლო ავტომანქანა რომელსაც ის მართავდა, ამ ჯარიმების გამოწერისას წარმოადგენს მის საკუთრებას, დღემდე არ მომხდარა აღნიშნული ქონების აღსასრულებლად მიქცევა.

ჯარიმები ძირითადად უკავშირდება ავტომობილის სისტემატურად მართვას იმ დროს, როდესაც მას შეჩერებული ჰქონდა მართვის უფლება (ასკ-ს მუხლი 121), ასეთ შემთხვევაში კი კოდექსი ითვალისწინებს დაჯარიმებას 1500 ლარის ოდენობით ან ადმინისტრაციულ პატიმრობას 15 დღემდე ვადით. მიუხედავად იმისა, რომ მხოლოდ 2017 წლის პირველ სამ თვეში ზემოხსენებული მძღოლი ამ მუხლით (121-4-0) 15-ჯერ არის დაჯარიმებული, მისი წარდგენა სასამართლოში ადმინისტრაციული პატიმრობის შეფარდების მოთხოვნით, არ განხორციელებულა, რისი უფლებაც სამართალდამცველებს ჰქონდათ.

მძღოლი N4

ერთ-ერთი მოქალაქე საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო 2013-2017 წლებში (1 დეკემბრამდე) დაჯარიმებულია 66-ჯერ და მასზე დაკისრებული ჯარიმების საერთო თანხამ 79.8 ათას ლარს მიაღწია, რაც არ არის გადახდილი. მიუხედავად იმისა, რომ „მძღოლი N4“ 2013 წლის მაისიდან სისტემატურად ჯარიმდებოდა და გადაუხდელობის გამო თითქმის ყველა ჯარიმა აღსრულებაზეა გადაცემული, დღემდე არანაირი შედეგი არ დამდგარა.

ზემოხსენებული ჯარიმები „მძღოლი N4“-ისათვის 12 სხვადასხვა ავტომანქანის მართვისას იქნა გამოწერილი და უკავშირდება საგზაო მოძრაობის წესების ისეთ დარღვევებს, როგორიცაა ავტომანქანის მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში (28 ჯარიმა, თანხით 33.4 ათასი ლარი), ან მართვის უფლების შეჩერების პირობებში (34 ჯარიმა თანხით 45 ათასი ლარი), რასაც თან ახლდა საგზაო მოძრაობის წესების სხვა დარღვევებიც. მიუხედავად ამისა, „მძღოლი N4“-ისათვის ადმინისტრაციული პატიმრობის შეფარდება არც ერთხელ არ განხორციელებულა, მაშინ, როდესაც მარტო 2017 წლის 11 თვეში იგი კოდექსის 121-ე მუხლის მე-4 ნაწილით, რაც ადმინისტრაციულ პატიმრობასაც ითვალისწინებს, 10-ჯერ არის დაჯარიმებული.

ამრიგად, ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე: თუ სოციალურად დაუცველის სტატუსის მქონე პირი, სხვა პირის სახელზე რეგისტრირებული ავტომანქანით არღვევს საგზაო მოძრაობის წესებს და არ იხდის ჯარიმას, მასზე სამართლებრივი რეაგირების თითქმის არანაირი ღონისძიება არ ხორციელდება, მიუხედავად მის მიერ ჩადენილი დარღვევების სიხშირისა და საზოგადოებისათვის საშიში ხასიათისა, რაც საკანონმდებლო ხარვეზს წარმოადგენს. გასათვალისწინებელია ისიც, რომ ზემოხსენებული მძღოლებიდან 2 ავტოსაგზაო შემთხვევის მონაწილეც გახდა.

მართვის უფლების არქონის შემთხვევებზე არაადეკვატური სანქციის გამოყენება

როგორც აღინიშნა, არსებული კანონმდებლობა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო ფულადი ჯარიმის გარდა, მაქსიმუმ 15-დღიან ადმინისტრაციულ პატიმრობას (და არა სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობას) ითვალისწინებს, რაც იშვიათად გამოიყენება. ანუ, თუ მოქალაქეს ფულადი ჯარიმების გადახდის ფინანსური საშუალება აქვს, მას შეუძლია შეუზღუდავად არღვევდეს მოქმედ კანონმდებლობას და ქულების ამოწურვის შემთხვევაშიც გააგრძელოს ავტომანქანის მართვა, ისე რომ არ დაეკისრება სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობა.

წლების მანძილზე ბევრი დაჯარიმებული მძღოლი იხდიდა მასზე დაკისრებულ საკმაოდ მაღალ ჯარიმებს და კვლავ იმეორებდა სამართალდარღვევას.

მაგალითად:

- › ერთ-ერთი მძღოლი საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო, 2013-2017 წლებში დაჯარიმებულია 336-ჯერ და მასზე დაკისრებული ჯარიმების საერთო თანხამ 13.2 ათას ლარს მიაღწია, საიდანაც 303 ჯარიმა (12.2 ათასი ლარი) გადახდილია.
- › ანალოგიურად, სხვა მძღოლი ამავე პერიოდში დაჯარიმებულია 175-ჯერ (7.8 ათასი ლარი), საიდანაც 167 ჯარიმა (6.0 ათასი ლარი) გადახდილია.

სახდელის გამკაცრების აუცილებლობაზე მიუთითებს ისეთი შემთხვევების სიმრავლეც, როდესაც კონკრეტული მძღოლი სისტემატურად არღვევს მოძრაობის წესებს და მისთვის არსებული სანქციები შემაკავებელ ეფექტს ვერ ქმნის. შედეგად, იგი ხდება მძიმე შედეგებით დასრულებული ავტოსაგზაო შემთხვევის მიზეზი. განსაკუთრებით აღსანიშნავია მართვის უფლების არმქონე პირების მიერ ავტომანქანის მართვა (ასკ-ის 121-ე მუხლი) და საგზაო მოძრაობის წესების სისტემატური დარღვევები, რაც ადეკვატურად არ ისჯება. აღნიშნული მუხლით მაქსიმალური სახდელი - 1500 - ლარიან ჯარიმას, ან 15 დღემდე ვადით ადმინისტრაციულ პატიმრობას გულისხმობს, რაც თითქმის არ გამოიყენება.

მაგალითად, 2016 წლის 25 ივნისს საპატრულო ეკიპაჟის მიერ დაჯარიმებულ იქნა მოქალაქე, რომელსაც არ გააჩნია სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება და მართავდა სხვა მოქალაქეზე რეგისტრირებულ ავტომანქანას²¹. იგი, 1 ივლისს, ანუ 6 დღის შემდეგ კვლავ ანალოგიური დარღვევისათვის იქნა დაჯარიმებული²², თუმცა არც ერთი ჯარიმა არ გადაუხდია. 2016 წლის 15 ნოემბერს, მძღოლმა მოახდინა ავტოსაგზაო შემთხვევა, რის შედეგადაც ორი ქვეითად მოსიარულე გარდაიცვალა²³. სამივე შემთხვევაში აღნიშნული მოქალაქე ღამის საათებში მართავდა ერთსა და იმავე ავტომანქანას.

ქულების სისტემაში ვიდეოჯარიმების გაუთვალისწინებლობა

ვიდეოჯარიმებზე ქულათა კლების სისტემა არ ვრცელდება, რადგან ვიდეოკამერით ფიქსირდება ავტომანქანის ნომერი და არა მძღოლი. ამ დროს, იმავე წესებით, სიჩქარის გადაჭარბებაზე 10-20 ქულის დაკლებაა გათვალისწინებული, მაშინ როდესაც ამ სახის დარღვევის დაფიქსირება მხოლოდ ავტომატურად ხდება, ანუ მასზე ქულათა კლების სისტემის გავრცელება ვერ მოხერხდება. ყოველივე ეს ამცირებს ვიდეოჯარიმების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულებზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას. ამავე დროს, საჭიროა უფრო მკაცრი რეაგირება იმ მძღოლების მიმართ, რომელთაც ამოწურებათ დარიცხული ქულები და მაინც გააგრძელებენ ავტომანქანის მართვას.

3.2.2 ვიდეოკამერების მიერ დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების პრობლემა

თუ სამართალდარღვევის ფაქტი დაფიქსირდება ვიდეოფირზე ან/და ფოტოფირზე, მაშინ საპატრულო პოლიცია, შესაბამისი ფირის განხილვის შედეგად იღებს გადაწყვეტილებას ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევის ფაქტზე და თუ, სამართალდამრღვევი ავტომანქანის იდენტიფიცირება შესაძლებელია და იგი არ წარმოადგენს ოპერატიული დანიშნულების სატრანსპორტო საშუალებას, მასზე იწერება საჯარიმო ქვითარი.

²¹ ასკ-ის 116-ე მუხლის 4² ნაწილით გათვალისწინებული სამართალდარღვევა - 1000 ლარი.

²² ასკ-ის 116-ე მუხლის 4² ნაწილით გათვალისწინებული სამართალდარღვევა - 1500 ლარი.

²³ ასკ-ის 276 -ე მუხლის მე-7 ნაწილით გათვალისწინებული სამართალდარღვევა - 6-დან 10 წლამდე.

გარკვეული პრობლემებია უკვე დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების თვალსაზრისითაც, კერძოდ:

- პროგრამაში, რომელიც ეფუძნება სსიპ მომსახურების სააგენტოს მონაცემთა ბაზას, არ არის დაფიქსირებული ზოგიერთი კერძო სამართლის იურიდიული პირის საიდენტიფიკაციო კოდი და იმ მოტივით, რომ ამ რეკვიზიტის გარეშე საბანკო დაწესებულებაში ჯარიმის გადახდა ვერ განხორციელდება, ოპერატორების მიერ ჯარიმის გამოწერა არ ხდება. ანუ, აშკარაა დარღვევის ფაქტი, იდენტიფიცირებულია ავტომანქანის მფლობელი კომპანია, მაგრამ საკმაოდ უმნიშვნელო მიზეზის გამო დაჯარიმება ვერ ხდება.
- ასევე აუდიტის პერიოდში არ ხორციელდებოდა სანქციების დაკისრება სატრანზიტო და უცხო ქვეყნის საწარმოებთან ავტომანქანებზე იმ მოტივით, რომ მათი იდენტიფიცირება შესაბამის ბაზაში ვერ ხერხდება. შედეგად, ასეთი ავტომანქანების მძღოლები არღვევენ მოძრაობის წესებს და მათი დაჯარიმება მხოლოდ საპატრულო ეკიპაჟების მიერ ხორციელდება, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს მათ მიერ ჩადენილ სამართალდარღვევებზე რეაგირების ეფექტიანობას.
- სამინისტროში არ არსებობს დეტალური ინსტრუქცია, თუ როგორ უნდა იმუშაოს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის თანამშრომელმა (ოპერატორმა). მაგალითად, არ არსებობს წერილობითი კრიტერიუმი იმის შესახებ, თუ რა კატეგორიის ავტომანქანებზე არ უნდა დაიწეროს ჯარიმა, რა სახის ინფორმაცია და სად უნდა გაიგზავნოს სამართალდამცავი (არა ოპერატიული) სტრუქტურების: სამთავრობო, დიპლომატიური და სხვა სახის ავტომანქანების მიერ საგზაო წესების დარღვევის შემთხვევაში, ამიტომ, ამ საკითხებთან მიმართებაში ფიქსირდება არათანმიმდევრული მიდგომები. მაგალითად, 2017 წლის 5 დეკემბრის ბაზაში ((0:00 საათიდან, მეორე დღის 0:00 საათამდე) აქტიური, ანუ დაუჯარიმებელი იყო ზემოხსენებული კატეგორიის 43 ავტომანქანა.
- ზოგ შემთხვევაში პროგრამის მიერ არასრულად არის ასახული ავტომანქანის ნომერი (მაგალითად, აკლია ერთი ციფრი), თუმცა ფოტო/ან ვიდეოკადრზე აშკარად ჩანს ნომერი და დარღვევის არსიც. მიუხედავად ამისა, ოპერატორებს კანონმდებლობა არ აძლევს საშუალებას გამოწერონ შესაბამისი ჯარიმა და გაუგზავნონ ადრესატს.

დასკვნა

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის დეკლარირებულ მიზანს ვერ ემსახურება მისი ზოგიერთი მუხლი, რადგან იგი 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.

ქულათა სისტემის შემოღებამ გაამკაცრა მიდგომა სისტემატურად დამრღვევების მიმართ, მაგრამ ქულების კლება არ ამკაცრებს სახდელს იმ პირთა მიმართ, რომლებიც ქულების ამოწურვის შემთხვევაშიც გააგრძელებენ ავტომანქანის მართვას.

არსებული კანონმდებლობა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო ფულადი ჯარიმის გარდა, მაქსიმუმ 15 - დღიან ადმინისტრაციულ პატიმრობას ითვალისწინებს, რაც იშვიათად გამოიყენება. კანონმდებლობით, ასეთ შემთხვევებში არ დგება სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობის საკითხი, რაც განსხვავდება მსოფლიოს განვითარებულ ქვეყნებში არსებული პრაქტიკისგან.

ამასთანავე, ვიდეოჯარიმებზე ქულათა კლების სისტემა არ ვრცელდება, რაც ამცირებს ვიდეოჯარიმების ეფექტიანობას. საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, ნებისმიერი ტიპის ჯარიმა აისახება მძღოლის ქულებზე და იწვევს შესაბამის პასუხისმგებლობას.

გარკვეული პრობლემებია ვიდეოსამეთვალყურეო სისტემით უკვე დაფიქსირებულ დარღვევებზე სანქციების დაკისრების თვალსაზრისით, მაგალითად: ოპერატორების მიერ ჯარიმის გამოწერა არ ხდება იმ კერძო სამართლის იურიდიულ პირებზე, რომელთა საიდენტიფიკაციო კოდი პროგრამაში არ არის დაფიქსირებული. არ ხორციელდება ვიდეოჯარიმების გამოწერა და სანქციების შეფარდება სატრანზიტო და უცხო ქვეყნის სანომრენიშებიან ავტომანქანებზე, რაც ამცირებს დარღვევებზე რეაგირების მაჩვენებელს.

რეკომენდაციები

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

- ✧ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებზე შესაბამისი სანქციების დაკისრების უზრუნველსაყოფად, განხილულ იქნეს კანონმდებლობაში შესატანი ცვლილებების მიზანშეწონილობა, რომელიც შეეხება სისტემატურად დამრღვევებისთვის სასჯელის გამკაცრებას, მაგალითად: მანქანის მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში, ან ისეთ შემთხვევაში, როდესაც პირს უკვე შეჩერებული აქვს, ან საერთოდ არ გააჩნია მართვის უფლება.
- ✧ ვიდეოსამეთვალყურეო საშუალებებით გამოვლენილი, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ავტომანქანების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებისადმი რეაგირების თვალსაზრისით სწორი და ერთგვაროვანი მიდგომის დანერგვის მიზნით, მნიშვნელოვანია შემუშავდეს შესაბამისი კრიტერიუმები და დეტალური ინსტრუქცია დაჯარიმების წესის შესახებ და შესასრულებლად გაეგზავნოს იმ თანამშრომლებს, რომლებიც ახორციელებენ ვიდეოჯარიმების გამოწერას.
- ✧ საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, განხილულ იქნეს ვიდეოჯარიმებზე ქულათა კლების სისტემის გავრცელების შესაძლებლობა.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროსა და ერთობლივი ოპერაციების ცენტრს:

გამოვლენილ სამართალდარღვევებზე შესაბამისი ჯარიმების დაკისრების მიზნით:

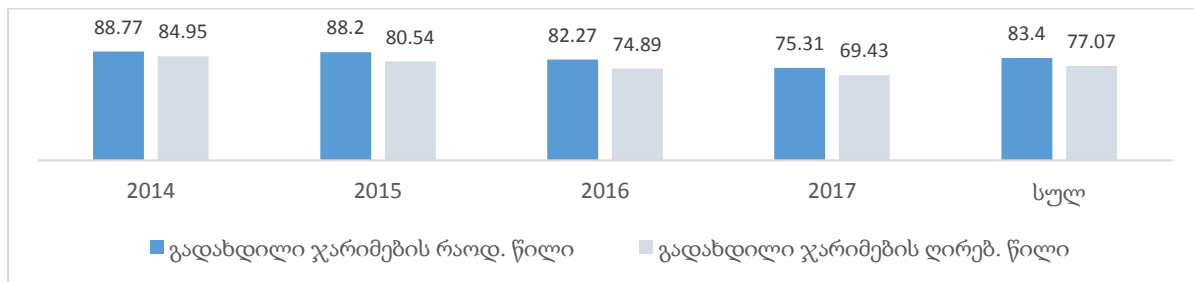
- უზრუნველყოფილ იქნეს ყველა კერძო სამართლის იურიდიული პირის საიდენტიფიკაციო კოდების ასახვა შესაბამის პროგრამაში, რათა საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელი გახდეს მათზე ვიდეოჯარიმების გამოწერა.
- განხილულ იქნეს პროგრამის მიერ ხარვეზებით დაფიქსირებულ დარღვევის ფაქტებზე შესაბამისი ჯარიმების გამოწერის შესაძლებლობა იმ შემთხვევაში, თუ ფოტო ან/და ვიდეოფორზე გარკვევით ჩანს ყველა საჭირო გარემოება.
- სატრანზიტო და უცხო ქვეყნის სანომრენიშებიანი ავტომანქანების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების ავტომატურ რეჟიმში გამოვლენისას, სამინისტროს კომპეტენციის ფარგლებში უზრუნველყოფილ იქნეს დამრღვევის იდენტიფიცირება, შესაბამისი სანქციის დაკისრება და მისი აღსრულებისათვის საჭირო ქმედითი ღონისძიებების გატარება.

შენიშვნა: სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ გაგზავნილ აუდიტის პირველად ანგარიშთან დაკავშირებით, შს სამინისტროს მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციიდან ირკვევა, რომ ანგარიშში ასახული ორი რეკომენდაცია ნაწილობრივ უკვე შესრულებულია, კერძოდ: მიმდინარე წლის თებერვალში შინაგან საქმეთა სამინისტროს პრაქტიკაში პირველად დაიწყო შიდა ტრანზიტული სანომრე ნიშნების მქონე სატრანსპორტო საშუალებების, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებზე ფოტო-ვიდეო ტექნიკით პროგრამული დაჯარიმება, ხოლო ასევე მიმდინარე წელს უკონტაქტო პატრულირების ფუნქცია გადაეცა შსს-ს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს და იგეგმება ფარული პატრულირების ზონის გაფართოება.

3.3 საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის დაკისრებული სანქციების ამოღების არაეფექტიანობა

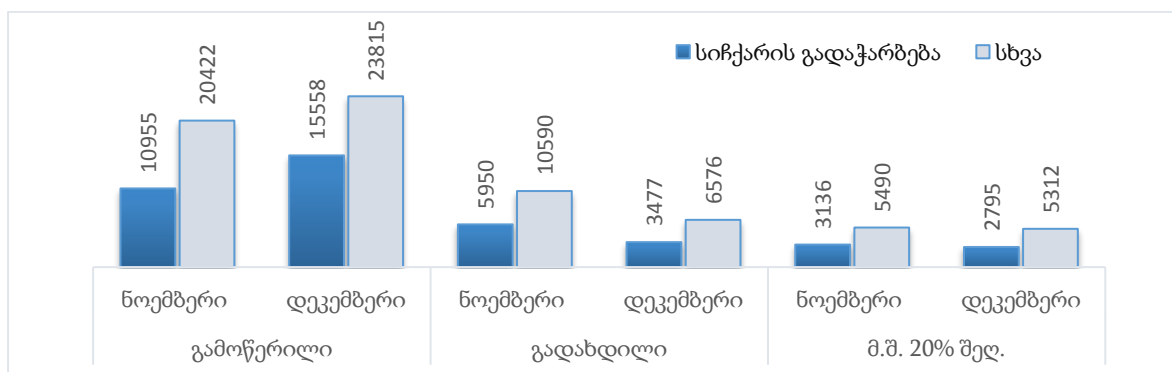
როგორც აღინიშნა, ბოლო წლებში მცირდება ჯარიმების გადახდის მაჩვენებელი, ხოლო გაუქმებული და არჩაბარებული ჯარიმების რაოდენობა იზრდება. თუ 2014 წელს გადახდილია გამოწერილი ჯარიმების საერთო რაოდენობის 88.8%, ხოლო ღირებულების - 84.95%, (დანარჩენი ჯარიმები გადაუხდელობა სხვადასხვა მიზეზის გამო: არ ჩაბარდა ადრესატს, გაუქმდა და ა.შ.), 2017 წელს ეს მაჩვენებლები შესაბამისად, 75.31% და 69.4%-მდე შემცირდა. ყოველივე ეს კი მიუთითებს ჯარიმების ადმინისტრირებაში არსებულ ხარვეზებზე.

გრაფიკი N8: ჯარიმების გადახდის ტენდენცია %-ებში (2014-2017 წლები)



2017 წლის 1 ნოემბრიდან კანონმდებლობაში შეტანილ იქნა ცვლილება, რომლის მიხედვით, დამრღვევზე, ჯარიმის 10 დღიან ვადაში გადახდის შემთხვევაში ვრცელდება 20%-იანი შეღავათი, რამაც აშკარად დადებითი შედეგები მოიტანა, მაგრამ მდგომარეობის რადიკალურად გაუმჯობესება ვერ უზრუნველყო. კერძოდ, 2017 წლის ნოემბერ-დეკემბერში, ვიდეოკამერებით დაფიქსირებულ დარღვევებზე გამოწერილი 70,750 ჯარიმიდან გადახდილია მხოლოდ 26,593, ანუ 37.6%. მათ შორის 20%-იანი შეღავათით გადახდილია 16,733 ჯარიმა, რაც გადახდილების 63%-ს შეადგენს.

გრაფიკი N9: 2017 წლის ნოემბერ-დეკემბერში გამოწერილი ვიდეოჯარიმების შესახებ:



3.3.1 ჯარიმის იძულებითი აღსრულების ნაკლოვანებები

როგორც სტატისტიკა გვიჩვენებს, დაკისრებული ჯარიმების გადახდას დამრღვევთა მინიმუმ 25-30% თავს არიდებს. მოქმედი კანონმდებლობით, ჯარიმის ნებაყოფლობითი აღსრულების ვადის გასვლის შემდეგ, დამრღვევს დაეკისრება საურავი, ხოლო საურავის დაკისრებიდან 30 დღის ვადაში ჯარიმისა და საურავის გადაუხდელობის შემთხვევაში განხორციელდება იძულებითი აღსრულება „სააღსრულებო წარმოებათა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად.

როგორც ზოგადად შსს-ს, ისე მის დაქვემდებარებაში არსებულ საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს ან სხვა სტრუქტურულ ერთეულს არ ევალება მათ მიერ მძღოლებისათვის დაკისრებული ჯარიმების ამოღება. ეს საკითხი მთლიანად არის დამოკიდებული მძღოლის სურვილზე, საქართველოს ფოსტის (ვიდეოჯარიმების შემთხვევაში) და სსიპ - აღსრულების ეროვნული ბიუროს თანამშრომელთა გამართულ საქმიანობაზე.

აუდიტის მიმდინარეობისას შსს-ს სტრუქტურულ ერთეულებს არ გააჩნდათ ურთიერთშესაბამისი, კრებსითი სტატისტიკური ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რა ოდენობის და ღირებულების ჯარიმები არ იქნა გადახდილი დამრღვევების მიერ, რამდენი ვიდეოჯარიმა არ ჩაბარდა ადრესატს, რა ღირებულების საურავი იქნა დარიცხული გადაუხდელობაზე, რამდენი იყო მათგან გადაუხდელი და რამდენი გადაეცა სააღსრულებოდ. აღნიშნული ტიპის ინფორმაცია კი აუცილებელია ანალიტიკური საქმიანობის სწორად წარმართვისა და შედეგზე ორიენტირებული სამოქმედო გეგმის შესამუშავებლად. სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის განმარტებით, მოწოდებულია ბაზაში დაცული ინფორმაცია იძლევა სრულყოფილი სტატისტიკური მონაცემების წარმოების შესაძლებლობას, რომელთა დამუშავება და გაანალიზება სამინისტროს, საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგიის სწორად განსაზღვრისა და საჭირო ღონისძიებების დაგეგმვის შესაძლებლობას მისცემს.

სამინისტროს ასევე არ ჰქონდა ინფორმაცია სსიპ - აღსრულების ეროვნული ბიუროს მიერ ჯარიმების აღსრულების მდგომარეობის შესახებ. კერძოდ, რა ოდენობის და ღირებულების ჯარიმისა და საურავის ამოღება ვერ ხერხდება და რა მიზეზით, რადგან ბიუროს და სამინისტროს შესაბამისი ინფორმაციის გაცვლა არ ევალებათ.

სამინისტროს შესაბამის პროგრამაში არსებული ხარვეზების გამო, ვერ ხერხდება კერძო კომპანიების გადაუხდელი ჯარიმების შესახებ ინფორმაციის გადაგზავნა აღსრულების ეროვნულ ბიუროში იძულებით აღსრულების მიზნით და არც ფოსტის საშუალებით იგზავნება ეს შეტყობინება. შედეგად, იმ კერძო კომპანიებზე, რომლებიც არ იხდიან ჯარიმებს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის, იძულებით აღსრულების ღონისძიებები არ ხორციელდება. აღნიშნულ ვიდეოჯარიმებს ენიჭება იგივე სტატუსი, კერძოდ „შეწყდა წარმოება“, რაც სხვა შემთხვევებში არჩაბარებულ და ვადაგასულ (გადაუხდელობა) ვიდეოჯარიმებს. არსებულ ბაზაში არ იძებნება ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რა ღირებულების ვიდეოჯარიმები ვერ ჩაბარდა და რა ღირებულებისას გაუვიდა გადახდის ვადა. ჯამში ასეთი კატეგორიის და გადაუხდელის სტატუსის მქონე ვიდეოჯარიმების ღირებულებამ 2016 წლისათვის თითქმის 450.0 ათასი ლარი შეადგინა.

3.3.2 ვიდეოჯარიმების ჩაბარების ნაკლოვანებები

2017 წლის 1 ნოემბრამდე მნიშვნელოვან პრობლემას წარმოადგენდა საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე ვიდეოჯარიმებით დაკისრებული ფულადი თანხის ამოღების საკითხი.

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის განმარტებით, შპს - საქართველოს ფოსტის თანამშრომლები, რომლებიც სამინისტროსთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე ვალდებული არიან საცხოვრებელ მისამართზე მიუტანონ და ხელმოწერით ჩააბარონ დამრღვევს ვიდეოჯარიმის ქვითარი, არაჯეროვნად ასრულებენ მოვალეობას სხვადასხვა მიზეზის გამო.

მაგალითად, ერთი მოქალაქე 2013-2015 წლებში 12-ჯერ დაჯარიმდა ვიდეოჯარიმით, კერძოდ, 12 ქვითრიდან 6 ჩაბარდა და გადაიხადა, დანარჩენი 6 კი არ ჩაბარდა და შეწყდა წარმოება.

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მიერ არ ხდება შპს „საქართველოს ფოსტასთან“ დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი. მიუხედავად იმისა, რომ ხელშეკრულებით დეპარტამენტს უფლება აქვს „მოახდინოს გაწეული მომსახურების ინსპექტირება“.

შედეგად, შპს „საქართველოს ფოსტის“ მიერ შესაძლოა არასათანადოდ სრულდებოდეს ხელშეკრულების პირობები, დეპარტამენტს კი არც ერთხელ არ განუხორციელებია გაწეული მომსახურების ინსპექტირება.

სტატისტიკური ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ ბოლო წლების მანძილზე, რეალურად რამდენი საჯარიმო ქვითარია ჩაუბარებული სამინისტროს მიერ ვერ იქნა მოწოდებული. ამასთანავე, სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის ინფორმაციით, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ერთიან ბაზაში უკვე აღარ ფიგურირებს 2017 წლამდე გამოწერილი და გადაუხდელი ჯარიმების დიდი ნაწილი, რომლებიც ჩამოწერილია ხანდაზმულობის მოტივით და ამოღებულია ბაზიდან.

პრობლემის გადასჭრელად, 2017 წლის 1 ნოემბრიდან ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ამოქმედდა ცვლილება ვიდეოჯარიმების ჩაბარების შესახებ. აღნიშნული ცვლილებით ვიდეოფირზე ან/და ფოტოფირზე დაფიქსირებული ჯარიმის გადახდა ეკისრება სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მონაცემებით განსაზღვრულ პირს, რომელსაც საფოსტო გზავნილის გაგზავნამდე, მოკლე ტექსტური შეტყობინების (sms) სახით ეგზავნება ინფორმაცია ვიდეოჯარიმის შესახებ. ზემოთ მითითებული კოდექსის მიხედვით, თუ შეტყობინებიდან 10 დღის ვადაში მოქალაქე ჯარიმას გადაიხდის, ის 20%-იანი შეღავათით ისარგებლებს (მუხლი N290¹).

ამ ვადაში ჯარიმის გადაუხდელობის შემთხვევაში ვიდეოჯარიმა ფოსტის მეშვეობით იგზავნება კონკრეტულ მისამართზე. თუ პირი არ იბარებს, ან ვერ ხდება მისთვის საჯარიმო ქვითრის ჩაბარება, ვიდეოჯარიმა ქვეყნდება შსს-ის ოფიციალურ ვებგვერდზე - www.police.ge და გამოქვეყნებიდან 30-ე დღეს საჯარიმო ქვითარი ჩაბარებულად მიიჩნევა. აღნიშნულ ვადაში ჯარიმის გადაუხდელობის შემთხვევაში კი მას დაერიცხება საურავი და კიდევ 30 დღის განმავლობაში, დარიცხული თანხების გადაუხდელობის შემთხვევაში ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალების რეალიზაცია.

ამავე ცვლილებებით, გამკაცრდა ფოსტით ვიდეოჯარიმების ჩაბარების წესიც. კერძოდ, საჯარიმო ქვითარი ჩაბარებულად მიიჩნევა თუ ამ პირის მისამართზე მასთან მცხოვრები ოჯახის რომელიმე სრულწლოვანი წევრი საჯარიმო ქვითრის ფოსტით ჩაბარებისას განმეორებით განაცხადებს უარს მის მიღებაზე.

ზემოაღნიშნული ცვლილებების ამოქმედებიდან აუდიტის ანგარიშის მომზადებამდე არასაკმარისი დრო იყო გასული მათი შედეგების შესაფასებლად, თუმცა, დიდი ალბათობით ეს ცვლილებები შეამცირებს ჩაუბარებელი და გადაუხდელი ვიდეოჯარიმების ოდენობას.

მიუხედავად ამისა, ახალ სისტემაში არსებობს რამდენიმე პრობლემა, კერძოდ:

- ✧ შსს-ს მონაცემთა ბაზაში რეგისტრირებულია 1,256.0 ათასი ავტომანქანა, საიდანაც 376.3 ათასის, ანუ თითქმის 30%-ის მფლობელის საკონტაქტო ინფორმაცია არ არის დაფიქსირებული, რის გამოც მათთვის sms შეტყობინებების გაგზავნა ვერ ხერხდება;
- ✧ ავტომფლობელთა მნიშვნელოვანი ნაწილის საკონტაქტო ინფორმაცია, რომელიც დაფიქსირებულია ზემოხსენებულ ბაზაში, უკვე მრავალჯერ არის შეცვლილი, რაც გამორიცხავს მათ მიერ sms შეტყობინების მიღებას;
- ✧ ავტომფლობელთა მნიშვნელოვანი ნაწილი ფაქტობრივად არ ცხოვრობს მის იურიდიულ მისამართზე, ან მოძრაობს ავტომობილით, რომელიც სხვა პირის საკუთრებას წარმოადგენს;
- ✧ ზოგ შემთხვევაში ავტომობილი დარეგისტრირებულია ისეთ მისამართზე, როგორიცაა მაგალითად ცხინვალის რეგიონი, აფხაზეთი. შესაბამისად, ვერც ასეთი კატეგორიის დამრღვევ მძღოლებს ჩაბარდება ვიდეოჯარიმის ქვითრები.
- ✧ შსს-ის ოფიციალურ ვებგვერდზე - www.police.ge გამოქვეყნებიდან 30-ე დღეს საჯარიმო ქვითარი ჩაბარებულად მიიჩნევა, მაშინ როდესაც შესაძლოა მძღოლების ნაწილს ინტერნეტთან წვდომის პრობლემაც ჰქონდეს. სამინისტროს არანაირი პასუხისმგებლობა არ ეკისრება დამრღვევათათვის ვიდეოჯარიმების ჩაბარების თვალსაზრისით, ამიტომ პრობლემური ვიდეოჯარიმების ჩაბარების მიზნით,

ქმედითი ღონისძიებები არ ხორციელდება. მაგალითად, პატრულ-პოლიციელებს არ ევალებათ თუნდაც იმ მძღოლების ინფორმირება მათზე გამოწერილი და ჩაუბარებული ვიდეოჯარიმების შესახებ, რომლებსაც ახალი დარღვევისათვის უწერენ ჯარიმას. ამ კუთხით არ ხდება უზნის ინსპექტორების შესაძლებლობების გამოყენება, რომლებსაც ყველაზე უფრო სანდო და სრულყოფილი ინფორმაცია გააჩნიათ თავის სამოქმედო ტერიტორიაზე რეალურად მცხოვრები მოქალაქეების შესახებ.

აქედან გამომდინარე, ხშირია შემთხვევა როდესაც კონკრეტულ მძღოლს არ ჩაბარდა ვიდეოჯარიმა, რის გამოც შეწყდა წარმოება ანუ აღსრულებელი დარჩა, მაშინ როდესაც ჯერ კიდევ ჯარიმის მოქმედების პერიოდში, ამავე მძღოლს უფიქსირდება საპატრულო ეკიპაჟის მიერ გამოწერილი ჯარიმა. იმ შემთხვევაში, თუ პატრულ-პოლიციელს ექნებოდა ვალდებულება, რომ ეცნობებინა აღნიშნული მძღოლისათვის მასზე გამოწერილი ვიდეოჯარიმის შესახებ და ოფიციალურად ჩაებარებინა მისთვის შესაბამისი შეტყობინება, ასევე თუ უზნის ინსპექტორები იქნებოდნენ ჩართული იმ დამრღვევების მოძებნაში, რომელთა ფაქტობრივი საცხოვრებელი, იურიდიულს არ ემთხვევა (და რის გამოც ფოსტა ვერ ახერხებს ჯარიმების ჩაბარებას), ჩაუბარებული და შესაბამისად, გადაუხდელი ვიდეოჯარიმების რაოდენობა საგრძნობლად შემცირდებოდა. მით უმეტეს, რომ სამინისტროს თანამშრომლები შესაძლოა ბევრად უფრო ეფექტური იყვნენ აღნიშნული ფუნქციის შესრულებისას, ვიდრე ფოსტის თანამშრომლები.

აღნიშნული ბერკეტების გამოუყენებლობის შემთხვევაში, დიდი ალბათობით გაიზრდება ჩაუბარებული და შესაბამისად შსს-ის ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოქვეყნებული ვიდეოჯარიმების რაოდენობა, საიდანაც მნიშვნელოვან ნაწილზე საჭირო გახდება აღსრულების მექანიზმის ამოქმედება. ასევე, დიდი ალბათობით, მათი ნაწილი გახდება სასამართლო განხილვის საგანი, რაც გამოიწვევს დამატებით დროით და მატერიალურ დანახარჯებს, როგორც სახელმწიფოს, ისე მოქალაქეების მხრიდან. მით უმეტეს, როდესაც მთელ რიგ შემთხვევებში ჯარიმის ქვითრები ჩაბარებულად ჩაეთვლება ისეთ პირებს, რომლებიც არ წარმოადგენენ ავტომანქანების ფაქტობრივ მფლობელებს, რაც დამატებით გამოიწვევს სასამართლო დავებსა და საზოგადოების უკმაყოფილებას. აუდიტის სამსახურის მიერ გაცემული რეკომენდაციების შესრულების შემთხვევაში კი, პრობლემური ვიდეოჯარიმების რაოდენობა მკვეთრად შემცირდება და თავიდან იქნება აცილებული ზემოხსენებული გართულებები.

დასკვნა

დამრღვევთა 25-30% თავს არიდებს დაკისრებული ჯარიმების გადახდას. ჯარიმის გადახდის მიზანი საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის პრევენციაა, აქედან გამომდინარე მნიშვნელოვანია ჯარიმის აღსრულების მექანიზმების ეფექტიანი ფუნქციონირება.

სამინისტროს არ გააჩნია ინფორმაცია სსიპ - აღსრულების ეროვნული ბიუროს მიერ ჯარიმების აღსრულების მდგომარეობის შესახებ. კერძოდ, რა ოდენობის და ღირებულების ჯარიმისა და საურავის ამოღება ვერ ხერხდება და რა მიზეზით.

სამინისტროში მოქმედი პროგრამით ვერ ხერხდება კერძო კომპანიების გადაუხდელი ჯარიმების შესახებ ინფორმაციის გადაგზავნა აღსრულების ეროვნულ ბიუროში იძულებით აღსრულების მიზნით და არც ფოსტის საშუალებით იგზავნება ეს შეტყობინება. შედეგად, იმ კერძო კომპანიებზე, რომლებიც არ იხდიან ჯარიმებს საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისათვის, არც იძულებითი აღსრულების ღონისძიებები ხორციელდება. ჯამში ასეთი კატეგორიის და გადაუხდელის სტატუსის მქონე ვიდეოჯარიმების ღირებულებამ 2016 წლისათვის თითქმის 450.0 ათასი ლარი შეადგინა.

2017 წლის 1 ნოემბრამდე მნიშვნელოვან პრობლემას წარმოადგენდა საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე ვიდეოჯარიმებით დაკისრებული ფულადი თანხების ამოღების საკითხი: შპს „საქართველოს ფოსტის“ თანამშრომლები, რომლებიც სამინისტროსთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე ვალდებული არიან საცხოვრებელ მისამართზე მიუტანონ და ხელმოწერით ჩააბარონ დამრღვევ ვიდეოჯარიმის ქვითარი, შესაძლოა, არაეფექტიანად ასრულებდნენ მოვალეობას სხვადასხვა ობიექტური და სუბიექტური მიზეზების გამო. თავის მხრივ საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მიერ არ ხორციელდება შპს „საქართველოს ფოსტასთან“ დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და ინსპექტირება. შესაბამისად, შეუძლებელია განისაზღვროს თუ რა ნაწილშია შესაძლებელი ჯარიმების ჩაბარების პროცესის გაუმჯობესება. პრობლემის გადასაჭრელად, 2017 წლის 1 ნოემბრიდან ამოქმედდა ვიდეოჯარიმების ჩაბარების ახალი წესი, რომელიც, დიდი ალბათობით, შეამცირებს ჩაუბარებელი და გადაუხდელი ვიდეოჯარიმების ოდენობას, თუმცა არსებობს რამდენიმე პრობლემა, რომელიც სისტემის სრულყოფილად მუშაობას ხელს შეუშლის. ასეთია, მაგალითად ის გარემოება, რომ შპს-ს მონაცემთა ბაზაში რეგისტრირებული ავტომანქანების თითქმის 30%-ის მფლობელის საკონტაქტო ინფორმაცია არ არის დაფიქსირებული, რის გამოც მათთვის sms შეტყობინებების გაგზავნა ვერ ხერხდება.

შესაბამისად, ჯარიმების ჩაბარების პრობლემა ამ ეტაპზე აქტუალურობას არ კარგავს. პრობლემური (გადაუხდელი) ჯარიმებით დაკისრებული ფულადი თანხის ამოღების პროცესში შპს-ს არანაირი ბერკეტი არ გააჩნია: ვიდეოჯარიმის ადრესატისთვის ჩაბარების უფლება პატრულ-პოლიციელებსა და უზნის ინსპექტორებს არ აქვთ. აღნიშნული მექანიზმის გამოყენებამ შესაძლოა გააუმჯობესოს ჯარიმების ადმინისტრირების პროცესი და ხელი შეუწყოს ავტოსაგზაო შემთხვევების პრევენციას.

რეკომენდაციები

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტს:

- › ინფორმაციის ანალიზისა და შემდგომი საქმიანობის სწორად დაგეგმვის მიზნით, მნიშვნელოვანია შინაგან საქმეთა სამინისტრომ სსიპ აღსრულების ეროვნულ ბიუროსთან ერთად შეიმუშაოს შესაბამისი სისტემა, რომლის საფუძველზეც, სამინისტრო მიიღებს ინფორმაციას როგორც საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევების, ისე სხვა ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა გამო დაკისრებული ჯარიმების აღსრულების სტატუსის შესახებ.
- › ჯარიმების აღსრულების ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბების მიზნით, დაჩქარდეს არსებულ პროგრამაში ყველა იმ სერვისის ინტეგრირება, რაც შესაძლებელს გახდის კერძო კომპანიების გადაუხდელი ჯარიმების შესახებ სსიპ აღსრულების ეროვნულ ბიუროსთვის საჭირო ინფორმაციის გაგზავნას.
- › საგზაო მოძრაობის წესების დამრღვევ მძღოლებზე საჯარიმო ქვითრების ჩაბარების პროცესის გაუმჯობესების, მათგან დაკისრებული ვიდეოჯარიმების ამოღების საკითხის მოსაწესრიგებლად და კანონმდებლობაში შეტანილი ცვლილებების ეფექტიანად ამოქმედების მიზნით:
 - მოწესრიგდეს ავტომანქანების რეგისტრაციისა და მათი მფლობელების საკონტაქტო ინფორმაციის არსებული ბაზა;
 - უზრუნველყოფილ იქნეს შპს „საქართველოს ფოსტასთან“ დადებული ხელშეკრულების პირობების სათანადოდ შესრულების მონიტორინგი და გაწეული მომსახურების ინსპექტირება;
 - განხილულ იქნეს პატრულ-პოლიციელებისათვის, ვიდეოჯარიმების თუნდაც იმ მძღოლებისთვის ჩაბარების დავალების შესაძლებლობა, რომლებსაც ახალი დარღვევისათვის უწერენ ჯარიმას და ერიცხებათ ჩაუბარებელი ვიდეოჯარიმები.
 - განხილულ იქნეს უზნის ინსპექტორების შესაძლებლობების გამოყენების საკითხი პრობლემური (ჩაუბარებელი) ვიდეოჯარიმების ადრესატისათვის ჩაბარებასთან დაკავშირებით.

ბიბლიოგრაფია

ნორმატიული ბაზა:

- საქართველოს კანონი „პოლიციის შესახებ“;
- საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“;
- საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N1310, 2005 წლის 15 დეკემბერი;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N993, 2013 წლის 31 დეკემბერი;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N999, 2013 წლის 31 დეკემბერი;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N412, 2014 წლის 3 ივნისი;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N625, 2014 წლის 15 აგვისტო;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N458, 2016 წლის 22 აგვისტო;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N233, 2017 წლის 1 მაისი;
- საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N328, 2017 წლის 28 ივნისი;
- საქართველოს მთავრობის განკარგულება N1389 საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის დამტკიცების შესახებ, 2016 წლის 11 ივლისი;
- საქართველოს მთავრობის განკარგულება N1933 საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე ვიდეოანალიტიკური პროგრამული უზრუნველყოფით აღჭურვილი ერთიანი ვიდეომონიტორინგის სისტემის დანერგვასა და განვითარებასთან დაკავშირებით განსახორციელებელი ღონისძიებების შესახებ, 2016 წლის 26 სექტემბერი.

სახელმძღვანელოები და პუბლიკაციები:

- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა, 2008-2015 წლები;
- ეროვნული საგზაო უსაფრთხოების სტრატეგია 2011-2020 წლები - The Safe System approach;
- უსაფრთხოება ყველა მიმართულებით - Vision Zero;
- მდგრადი უსაფრთხოება - Sustainable Safety: principles, misconceptions, and relations with other visions.

ვებ-გვერდები:

- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო - www.police.ge
- ევროპის სატრანსპორტო უსაფრთხოების საბჭო – www.etsc.eu
- მსოფლიო ბანკი - www.worldbank.org
- ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაცია - www.who.int
- ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაცია - www.oecd.org
- გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია - www.un.org
- გლობალური საგზაო უსაფრთხოებისათვის თანამშრომლობა - www.grsroadsafety.org
- ევროპის ტერიტორიაზე არსებული სიჩქარე და საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევები - www.speedingeurope.com
- ამერიკის შეერთებული შტატების იუსტიციის დეპარტამენტი, იუსტიციის ეროვნული ინსტიტუტი - www.nij.gov
- ლიტვის პოლიციის ელექტრონული მომსახურების სისტემა - www.epolicija.lt
- თანამედროვე და ინოვაციური კანონი - www.intolaw.be

აუდიტორთა ხელმოწერა

სახელი, გვარი	თარიღი	ხელმოწერა
თემურ ჩილინდრიშვილი (მთავარი აუდიტორი)	04.04.2018წ.	
თენგიზ რამიშვილი (აუდიტორი)	04.04.2018წ.	
თამუნა ბერუაშვილი (აუდიტორი)	04.04.2018	თ. ბერუაშვილი
სალომე კვანტალიანი (აუდიტორი)	04.04.2018	ს. კვანტალიანი
თამარ ივანიძე (ინფორმაციული ტექნოლოგიების აუდიტორი)	04.04.2018	თ. ივანიძე
მიხეილ ზაფრაშვილი (აუდიტორ-ასისტენტი)	04.04.2018	მ. ზაფრაშვილი
შორენა არღულიანი (აუდიტორ-ასისტენტი)	04.04.2018	შ. არღულიანი
რევაზ გომელაური (აუდიტორ-ასისტენტი)	04.04.2018	რ. გომელაური

