

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი  
განვითარების სამინისტრო



მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით -  
ტაქსით ( $M_1$ ) გადაყვანის ორგანიზების შესახებ  
რეგულირების ზეგავლენის შეფასება

# მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub>) გადაყვანის ორგანიზების შესახებ რეგულირების ზეგავლენის შეფასება

რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიში მომზადებულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ.

ოქტომბერი, 2023 წელი

## სარჩევი

აკრონიმები და აბრევიატურები.....	5
შემაჯამებელი მიმოხილვა .....	6
1. შესავალი.....	12
2. პრობლემის განსაზღვრა.....	13
2.1 პრობლემის მიმოხილვა .....	13
2.2 არსებული მარეგულირებელი ნორმები .....	17
2.2.1 საკანონმდებლო ჩარჩო .....	17
2.2.2 პოლიტიკის დოკუმენტები .....	18
2.3 მონაცემთა ანალიზი: არსებული ტენდენციები .....	19
2.4 ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ტაქსების რეფორმა .....	22
2.5 საერთაშორისო გამოცდილება .....	26
2.6 2030 წლის მდგრადი განვითარების მიზნები .....	30
3. კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან .....	32
4. მიზნები .....	37
4.1 ზოგადი მიზანი .....	37
4.2 კონკრეტული და ოპერაციული მიზნები .....	37
5. პოლიტიკის ალტერნატივები.....	40
5.1 ალტერნატივების უპირატესობები და რისკები .....	42
6. ზეგავლენის შეფასება.....	44
6.1 ხარჯ-სარგებლის ანალიზი.....	44
6.1.1 ადგილობრივი თვითმმართველობის ადმინისტრაციული ხარჯები .....	44
6.1.2 ალტერნატივების რაოდენობრივი ზეგავლენა .....	47
6.1.3 მეორე ალტერნატივის რაოდენობრივი ზეგავლენა .....	50
6.2 მრავალკრიტერიუმანი ანალიზი.....	52
7. ალტერნატივების შედარება .....	56
7.1 უპირატესი ალტერნატივა .....	58
8. მონიტორინგი და შეფასება.....	60
9. კომპლექტური პირის ხელმოწერა.....	61
10. დანართები.....	62
ა) საშუალოდ 40 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1) .....	62

ბ) საშუალოდ 100 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1) .....	63
გ) საშუალოდ 200 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1) .....	64
დ) საშუალოდ 400 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1) .....	65
30 მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 2).....	66
პოლიტიკის ამოცანების რანჟირება დაწყვილებული შედარებითი ანალიზით .....	67

## ცხრილები

ცხრილი 1. მრავალკრიტერიუმული ანალიზის შედეგები.....	11
ცხრილი 2. პრობლემის ხე.....	16
ცხრილი 3. დაინტერესებულ მხარეთა ინტერესის/ზეგავლენის ცხრილი.....	32
ცხრილი 4. დაინტერესებულ მხარეებთან ინტერვიუების ძირითადი მიგნებები.....	35
ცხრილი 5. კონკრეტული, ოპერაციული მიზნები და შეფასების ინდიკატორები.....	38
ცხრილი 6. პირველი ალტერნატივის წმინდა ხარჯ-სარგებელი (ათასი ლარი) .....	50
ცხრილი 7. მეორე ალტერნატივის წმინდა ხარჯ-სარგებელი (ათასი ლარი).....	51
ცხრილი 8. თვისებრივი ანალიზის შედეგი .....	55
ცხრილი 9. ალტერნატივების ზეგავლენის შეჯამება.....	56
ცხრილი 10. მრავალკრიტერიუმული ანალიზის შედეგები (ლარი).....	59
ცხრილი 11. ამოცანების შესრულების პერიოდი და პასუხისმგებელი უწყებები.....	60

## დიაგრამები

დიაგრამა 1. მოსახლეობის რიცხოვნობა ქალაქებისა და დაბების მიხედვით, 2023 წ. ....	20
დიაგრამა 2. ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ გაცემული ნებართვები .....	22

## აკრონიმები და აბრევიატურები

<b>საქსტატი</b>	საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური
<b>AHP</b>	ანალიტიკური იერარქიის პროცესი
<b>CBA</b>	ხარჯ-სარგებლის ანალიზი
<b>LTA</b>	სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო
<b>MCDA</b>	მრავალკრიტერიუმანი გადაწყვეტილების მიღების ანალიზი
<b>NALA</b>	ადგილობრივ თვითმმართველობათა ეროვნული ასოციაცია
<b>NPV</b>	წმინდა მიმდინარე ღირებულება
<b>RIA</b>	რეგულირების ზეგავლენის შეფასება

## შემაჯამებელი მიმოხილვა

რეგულირების ზეგავლენის შეფასების (RIA) კვლევის მიზანია შეაფასოს, თუ რამდენად უზრუნველყოფს საავტომობილო ტრანსპორტის სექტორში, მუნიციპალურ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ახალი რეგულაციების შემოღება მოქალაქეთა მომსახურების ხარისხისა და უსაფრთხოების გაუმჯობესებას.

„საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში დაგეგმილი ცვლილებების მიზანია, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის რეგულირების მიზნით, შექმნას ერთიანი სამართლებრივი საფუძვლები და უზრუნველყოს მუნიციპალიტეტი შესაბამისი უფლებამოსილებით.

დაგეგმილი საკანონმდებლო ცვლილებით გათვალისწინებულია მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მუნიციპალიტეტის მიერ მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანისთვის ნებართვის გაცემა, ასევე, მუნიციპალიტეტის მიერ სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრა.

### კვლევის მიზნები

წინამდებარე კვლევის მიზანია მოახდინოს პოლიტიკის ზეგავლენის შეფასება, კერძოდ:

- გააანალიზოს პრობლემა და პრობლემის არსი, განსაზღვროს პოლიტიკის სხვადასხვა ვარიანტები და შეაფასოს როგორც არსებული პრაქტიკა, ასევე, შემოთავაზებული ალტერნატივები;
- გააანალიზოს სხვადასხვა ვარიანტებთან დაკავშირებული ხარჯები, სარგებელი და მათი მოსალოდნელი ზეგავლენა.

### მეთოდოლოგიური მიდგომა

წინამდებარე რეგულირების ზეგავლენის შეფასება მომზადდა „რეგულირების ზეგავლენის შეფასების მეთოდოლოგიის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 17 იანვრის N35 დადგენილების შესაბამისად.

აღსანიშნავია, რომ [„ნორმატიული აქტების შესახებ“](#) საქართველოს ორგანული კანონის 17<sup>1</sup> მუხლის შესაბამისად, რეგულირების ზეგავლენის შეფასება სავალდებულოა საქართველოს მთავრობის მიერ განსაზღვრულ გარკვეულ საკანონმდებლო აქტების ნუსხაში შემავალ საკანონმდებლო აქტში ცვლილების შეტანის შესახებ კანონპროექტის მომზადებისას, როდესაც ამ კანონპროექტის ინიციატორია საქართველოს მთავრობა.

„საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში დაგეგმილი ცვლილებები, ასევე, ითვალისწინებს ცვლილებებს „ლიცენზიებისა და ნებართვების

შესახებ“ საქართველოს კანონში, სადაც სანებართვო საქმიანობის სახეებს ემატება მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მუნიციპალიტეტის მიერ მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის ნებართვა. „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონი, სწორედ იმ საკანონმდებლო აქტების ნუსხაშია, რომელზეც სავალდებულოა რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიშის მომზადება. შესაბამისად, პასუხისმგებელი უწყების გადაწყვეტილებით, მომზადდა სტანდარტული რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიში და აღნიშნული კვლევა განხორციელდა 2023 წლის სექტემბერ-ოქტომბრის პერიოდში. მონაცემთა შეგროვების ინსტრუმენტები იყო:

- **სამაგიდო კვლევა** - განხორციელდა ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის და საერთაშორისო პრაქტიკის შეფასება;
- **ინტერვიუები** - საქართველოს მუნიციპალიტეტების მერიის წარმომადგენლებთან გაიმართა კონსულტაციები და ასევე, 63 მუნიციპალიტეტში გადაიგზავნა კითხვარი;
- **მონაცემთა ანალიზი** - კვლევის პროცესში მიღებული მონაცემების საფუძველზე შემუშავდა პოლიტიკის ალტერნატივები, მომზადდა ალტერნატივების რაოდენობრივი და თვისებრივი ანალიზი.

### **კონსულტაციები და დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა**

კვლევის პროცესში დაინტერესებული მხარეები დაჯგუფდა მათი ინტერესისა და ზეგავლენის თვალსაზრისით. კონსულტაციები ჩატარდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს (LTA), საქართველოს მუნიციპალიტეტების მერიის წარმომადგენლებთან და საქართველოს ადგილობრივ თვითმმართველობათა ეროვნული ასოციაციის (NALA) ხელმძღვანელთან. კონსულტაციების პროცესში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო მუნიციპალიტეტების მერიის წარმომადგენლების მონაწილეობა და მათი პოზიციების მიღება აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით.

კონსულტაციების პროცესში, 63-ვე მუნიციპალიტეტში გაიგზავნა სპეციალური კითხვარი და მუნიციპალიტეტებმა მოგვაწოდეს შესაბამისი სტატისტიკური ინფორმაცია და პოზიცია აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით.

### **პრობლემის აღწერა და მიზნები**

დაინტერესებულ მხარეებთან კონსულტაციების, არსებული მარეგულირებელი ნორმებისა და პრაქტიკის საფუძველზე, RIA-ს გუნდმა გამოავლინა ძირითადი პრობლემა, რომლის თანახმად, მუნიციპალიტეტებში ტექნიკური წესებისა და პირობების უგულებელყოფის შედეგად, მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით მომსახურების სერვისის ვერ უზრუნველყოფს მოქალაქეთა უსაფრთხოებას და მომსახურების ხარისხს. კვლევისა

და კონსულტაციების პროცესში იდენტიფიცირებული იქნა შემდეგი ძირითადი პრობლემები და გამოწვევები:

- **მუნიციპალიტეტებში სატრანსპორტო სერვისების ნაკლებობა და მომსახურების ხარისხის დაბალი დონე** - აღნიშნული მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს სატრანსპორტო სექტორში და ამ მხრივ, პრობლემას კიდევ უფრო ადრმავებს მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით მგზავრთა მომსახურება, რომელიც ხშირად ვერ აკმაყოფილებს ისეთ მოთხოვნებს, როგორცაა უსაფრთხოება, სანიტარულ-ჰიგიენური ნორმები და სხვა. ყოველივე კი, მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების და სოციალური კეთილდღეობის თვალსაზრისით.
- **მოძველებული ავტოპარკი და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მონიტორინგის რისკები** - ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევას. აღნიშნული მიმართულებით განსაკუთრებული პრობლემებია მცირე ურბანულ და სასოფლო დასახლებებში, სადაც ავტოპარკი მოძველებულია და მათი დიდი ნაწილი დადგენილ ნორმებთან შეუსაბამოა.

ანალიზმა ცხადყო, რომ უმოქმედობის შემთხვევაში, პრობლემის კიდევ უფრო გადრმავებაა მოსალოდნელი, შესაბამისად, გამოიკვეთა სახელმწიფოს მხრიდან ჩარევის საჭიროება. ამდენად, განისაზღვრა ზოგადი და კონკრეტული მიზნები, როგორცაა, აღსრულებისა და მონიტორინგის ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბების, უსაფრთხოების ნორმების დაცვის და კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბების საჭიროება. შემუშავდა მიზნების მიღწევის ინდიკატორები და პოლიტიკის ალტერნატიული სცენარები.

### **პოლიტიკის ალტერნატივები**

მუნიციპალიტეტებში ტაქსით მომსახურების მიმართულებით არსებული გამოწვევების გათვალისწინებით, შემუშავდა ორი ალტერნატიული სცენარი, რომლის მიზანია არსებულ გამოწვევებზე საპასუხოდ მაქსიმალურად ეფექტიანი ღონისძიებების შემუშავება. კვლევაში გაანალიზდა შესაბამისი ღონისძიებების მოსალოდნელი შედეგები და მოხდა მათი შედარება საბაზისო სცენართან.

პოლიტიკის პირველი ალტერნატივა, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ანალოგიურად, ითვალისწინებს საქართველოს ყველა მუნიციპალიტეტში ტაქსით გადაყვანისთვის სანებართვო სისტემის დანერგვას. ამასთან, თითოეული მუნიციპალიტეტი თავად გადაწყვეტს მის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსის რეგულირების ძირითად მოთხოვნებსა და სტანდარტებს. კერძოდ, მუნიციპალიტეტის ექსკლუზიურ კომპეტენციას განეკუთვნება ტაქსით მგზავრთა გადაყვანის სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრა. პოლიტიკის ალტერნატივა, ასევე,

ითვალისწინებს ჯარიმების დაწესებას მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსით მგზავრთა გადაყვანის სანებართვო პირობების დარღვევის და ქმედების ნებართვის გარეშე განხორციელების შემთხვევაში.

პოლიტიკის მეორე ალტერნატივა განიხილავს არამარეგულირებელ მიდგომას, რაც ითვალისწინებს საქართველოს ყველა მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით ( $M_1$  კატეგორია) გადაყვანისთვის ნებაყოფლობითი რეგისტრაციის სისტემის შემოღებას. აღნიშნული ღონისძიებების სტიმულირებისთვის, გათვალისწინებულია წამახალისებელი ღონისძიებების და შეღავათების დაწესება. საგულისხმოა, რომ მეორე ალტერნატივა, არსებულ ტექნიკურ ნორმებთან შესაბამისობის გარდა, არ აწესებს დამატებით ვალდებულებებს და ჯარიმებს.

### **პოლიტიკის ალტერნატივების შეფასება**

RIA-ს გუნდმა შეისწავლა პოლიტიკის შემოთავაზებული ალტერნატიული ვარიანტების რაოდენობრივი ზეგავლენა სხვადასხვა მიმართულებით, მათ შორის, გავლენა საჯარო ფინანსებზე. კვლევაში ადმინისტრაციული ხარჯების ნაწილში შეფასდა ადგილობრივი თვითმმართველობის ხარჯები ადმინისტრირებისა და საზედამხედველო ფუნქციის განხორციელების თვალსაზრისით, ხოლო საშემოსავლო ნაწილში, გაკეთდა პროგნოზი სანებართვო მოსაკრებელიდან მისაღები შემოსავლების თაობაზე.

კერძოდ, 63 მუნიციპალიტეტის მიერ, პირველი ალტერნატივის განხორციელებისთვის საჭირო ადმინისტრაციული ხარჯების წმინდა მიმდინარე ღირებულება, 10 წლიან პერიოდში, 9,7 მლნ. ლარს შეადგენს, ხოლო რეფორმის დაწყების პირველივე წელს, ადმინისტრაციული ხარჯები ჯამში, ნომინალში 1,5 მლნ. ლარის ეკვივალენტურია. საგულისხმოა, რომ აღნიშნული ხარჯები მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით, შესაბამისად, თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის ხარჯები პირველივე წელს ნომინალში საშუალოდ 6,300 ლარიდან 82,000 ლარამდე მერყეობს. ხარჯების ძირითადი ნაწილი, დაახლოებით 70%, ადმინისტრირების და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის, თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურებას უკავშირდება.

რაც შეეხება სარგებელს, ნებართვებიდან მიღებული შემოსავლის წმინდა მიმდინარე ღირებულება, რაც ადგილობრივი თვითმმართველობის ბიუჯეტებში მიემართება, 10 წლიან პერიოდში 3,4 მლნ. ლარს შეადგენს, ხოლო რეფორმის დაწყების პირველივე წელს, ნებართვებიდან მიღებული შემოსავალი ჯამში, ნომინალში 473,000 ლარის ეკვივალენტურია. ცხადია, ხარჯების ანალოგიურად, ნებართვებიდან მიღებული შემოსავლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით,

შესაბამისად, პირველივე წელს თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის საბიუჯეტო შემოსავლები ნომინალში საშუალოდ 2,000 ლარიდან 30,000 ლარამდე მერყეობს.

მეორე ალტერნატივის შემთხვევაში, პროექტის მასშტაბი და მოცვა მცირეა, შესაბამისად, აღნიშნულის გათვალისწინებით, მუნიციპალიტეტებში არ არის საჭიროება ახალი თანამშრომლის აყვანის. აღნიშნული ფუნქციის განხორციელებისთვის შეფასდა კაცსაათის ღირებულება და ხელშემწყობი ღონისძიებების განხორციელების დანახარჯები, მათ შორის, როგორცაა ტაქსის აღმნიშვნელი მანათობელი ნიშნების და ავტომობილის ქიმწმენდის მომსახურების ვაუჩერის უსასყიდლოდ გადაცემა, მოქალაქეებთან სანფორმაციო კამპანიების ხარჯები და სხვა.

ამდენად, მეორე ალტერნატივის წმინდა მიმდინარე ღირებულება (NPV) უარყოფითია და 10 წლიან პერიოდში 644,7 ათას ლარს შეადგენს.

ბოლოს შეჯამდა და ერთმანეთს შედარდა ალტერნატივების ზეგავლენა. ხარჯ-სარგებლის ანალიზის მიხედვით, პირველი ალტერნატივის სარგებელი მაღალია, ვიდრე მეორე ალტერნატივის, თუმცა ადმინისტრაციული დანახარჯების თვალსაზრისით, მეორე ალტერნატივას მნიშვნელოვანი უპირატესობა აქვს პირველ ალტერნატივასთან მიმართებით, ნაკლები ადმინისტრაციული დანახარჯების თვალსაზრისით. ხარჯთეფექტიანობის ანალიზით კი, პირველი ალტერნატივის მნიშვნელოვანი უპირატესობა გამოიკვეთა, მეორე ალტერნატივასთან შედარებით. კერძოდ, ხარჯთეფექტიანობის ანალიზის მეთოდის გამოყენებით, პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში, სტანდარტული ხარჯების მოდელის გათვალისწინებით, ძირითად ნორმებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის დანახარჯი ყოველ ერთ ტაქსზე უფრო მცირეა (610 ლარი), მეორე ალტერნატივასთან (883 ლარი) მიმართებით. შედეგად, ეფექტიანობის კოეფიციენტი პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში უპირატესია.

მოცემული კვლევის მრავალკრიტერიუმიანი ანალიზის ნაწილში კი, პოლიტიკის ორივე ალტერნატივა, საბაზისო სცენართან მიმართებით, შეფასდა ეფექტიანობის, ეკონომიკური, სოციალური, გარემოსდაცვითი და განხორციელების მიხედვით. კრიტერიუმების წონები დადგინდა ანალიტიკური იერარქიის პროცესის (AHP) მეთოდის გამოყენებით. კვლევაში თანამიმდევრულობის ინდექსმა (C.I) შეადგინა 0.081, ხოლო შეფასების უტყუარობის წილადმა 0.072, ამდენად  $CR=7.2\% < 10\%$ .

თვისებრივი ანალიზის შემთხვევაშიც, პირველ ალტერნატივას მნიშვნელოვანი უპირატესობა აქვს მეორე ალტერნატივასთან შედარებით, როგორც ეფექტიანობის, ასევე, ეკონომიკური, სოციალური, გარემოსდაცვის თვალსაზრისით.

ცხრილში შეჯამებულია პოლიტიკის ალტერნატივების მრავალკრიტერიუმიანი ანალიზის შედეგები.

ცხრილი 1. მრავალკრიტერიუმანი ანალიზის შედეგები

	საბაზისო	ალტერნატივა 1	ალტერნატივა 2
ადმინისტრაციული წმინდა მიმდინარე ღირებულება, 2024-2033 (ათასი ლარი)		(4,759.8)	(644.7)
ხარჯთეფექტიანობა		1/610	1/883
ეფექტიანობა	---	++++	+
ეკონომიკური	--	+++	+
სოციალური	---	+++	++
გარემოსდაცვითი	----	++++	+
განხორციელება	n/a	++	++++

## 1. შესავალი

წინამდებარე რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიში მიზნად ისახავს საქართველოს მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით ( $M_1$  კატეგორია) გადაყვანის რეგულირების სამართლებრივი საფუძვლის შექმნის მიზანშეწონილობის შეფასებას.

საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკა მიმართულია ქვეყანაში უფრო მდგრადი და უსაფრთხო ტრანსპორტის განვითარებაზე ევროკავშირისა და გაეროს ნორმებისა და სტანდარტების გათვალისწინებით.

სწორედ აღნიშნულის ფარგლებში, ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის ჩამოყალიბების მიზნით, დაგეგმილია ერთიანი სამართლებრივი საფუძვლის შექმნა და მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით ( $M_1$  კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის რეგულირება. რეფორმა ითვალისწინებს ტაქსის მომსახურებისთვის ნებართვის გაცემას, შესაბამისად, მუნიციპალიტეტის მიერ სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრას.

წინამდებარე რეგულირების ზეგავლენის შეფასება მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ „რეგულირების ზეგავლენის შეფასების მეთოდოლოგიის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 17 იანვრის N35 დადგენილების შესაბამისად. კვლევა განხორციელდა 2023 წლის სექტემბერ-ოქტომბრის პერიოდში და მომზადდა სტანდარტული რეგულირების ზეგავლენის შეფასების ანგარიში.

ანგარიში მოიცავს 8 თავს, კომპეტენტური პირის ხელმოწერას და დანართებს. დანართებში მოცემულია კვლევის პროცესში გამოყენებული სხვადასხვა მეთოდების შედეგები და ზოგადი ცხრილები.

## 2. პრობლემის განსაზღვრა

ქვეყანაში სატრანსპორტო სისტემების განვითარება ქვეყნის ეკონომიკური პოლიტიკის მნიშვნელოვანი პრიორიტეტია, რომლის ერთ-ერთი მიზანია საავტომობილო გზებზე ავტოტრანსპორტით მგზავრთა უსაფრთხო, კომფორტული და შეუფერხებელი გადაადგილების უზრუნველყოფა. აღნიშნული კი უმნიშვნელოვანესია მოსახლეობის კეთილდღეობის ზრდის და გარემოსდაცვითი ღონისძიებების განხორციელების თვალსაზრისით.

ბოლო წლების განმავლობაში, სატრანსპორტო სისტემების განვითარების მიზნით, არაერთი რეფორმა განხორციელდა, მათ შორის, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიმართულებით მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იქნა გადადგმული ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შემოღებით, რაც წლების განმავლობაში არ ხორციელდებოდა. კერძოდ, 2018 წლის პირველი იანვრიდან ძალაში შევიდა „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტი, რომელიც შემუშავებული იქნა ასოცირების შესახებ შეთანხმებით, „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონისა და შესაბამისი სამართლებრივი აქტების შესაბამისად. ასევე, აღსანიშნავია, რომ ქვეყნის შიდა საავტომობილო გადაყვანა-გადაზიდვების მოწესრიგების მიზნით, შემუშავდა საკანონმდებლო ცვლილებები. თუმცა, ქვეყნის ინფრასტრუქტურული და სატრანსპორტო სისტემების განვითარებისა და ქვეყანაში ურბანული სატრანსპორტო სისტემის მუშაობის სრულყოფის მიმართულებით ჯერ კიდევ მრავალი გამოწვევაა.

### 2.1 პრობლემის მიმოხილვა

არსებული მარეგულირებელი ნორმების, მონაცემთა ანალიზისა და კონსულტაციების პროცესში, გამოვლინდა რამდენიმე პრობლემა, რომელიც ხაზს უსვამს როგორც მუნიციპალური სატრანსპორტო პოლიტიკის და ასევე, ადგილობრივი თვითმმართველობის ადმინისტრაციულ საზღვრებში კერძო სატრანსპორტო საშუალებებით - ტაქსებით მგზავრთა მომსახურების მიმართულებით არსებულ გამოწვევებსა და რისკებს.

#### **პრობლემა 1. მუნიციპალიტეტებში სატრანსპორტო სერვისების ნაკლებობა და მომსახურების ხარისხის დაბალი დონე**

სატრანსპორტო სფეროში მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს ქვეყნის შიდა საქალაქთაშორისო მგზავრთა გადაყვანის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა, რაც უმეტესწილად დაკავშირებულია ავტოსადგურებისა და მგზავრთა გადამყვანი ოპერატორების მხრიდან მომსახურებისა და უსაფრთხოების დაბალ სტანდარტებთან.

აღნიშნულს ემატება მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა მომსახურების დაბალი ხარისხი და ტექნიკურ მოთხოვნებთან შეუსაბამო ავტომობილები.

საგულისხმოა, რომ მსხვილი ურბანული დასახლებების გარდა, ქვეყნის რეგიონებში მუნიციპალური ტრანსპორტი ნაკლებად არის განვითარებული, განსაკუთრებით, სასოფლო ტიპის დასახლებებში. ყოველივე აღნიშნული მნიშვნელოვნად ზღუდავს მოსახლეობის ეკონომიკურ აქტივობას და მათ ხელმისაწვდომობას სხვადასხვა სერვისზე. მეორე მხრივ, მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით მგზავრთა მომსახურება, რომელსაც მაღალი საფასური აქვს, ხშირად ვერ აკმაყოფილებს მინიმალურ მოთხოვნებსაც კი, როგორცაა ტექნიკური გამართულობა, უსაფრთხოება, სანიტარულ-ჰიგიენური ნორმები, მძღოლთა კვალიფიკაცია და სხვა. ყოველივე კი, მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების და სოციალური კეთილდღეობის თვალსაზრისით.

## **პრობლემა 2. მოძველებული ავტოპარკი და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების მონიტორინგის რისკები**

გამოწვევებს შორის ერთ-ერთია ქვეყნის საავტომობილო პარკის განუხრელი ზრდის ფონზე საგზაო უსაფრთხოების სათანადო დონეზე შენარჩუნება და გაუმჯობესება. საქართველოში ავტოპარკი ფაქტობრივად ორჯერ მეტი ხნისაა, ვიდრე ევროკავშირის წევრი ქვეყნების უმრავლესობის ავტოპარკი. ეს ზღუდავს უსაფრთხოების მოთხოვნებისა და ახალი ტექნოლოგიების სწრაფად შემოღებას, ისევე, როგორც საავტომობილო გამონაბოლქვის შემცირების შესაძლებლობებს, რაც ქმნის მნიშვნელოვან პრობლემებს გარემოს დაცვის კუთხითაც.<sup>1</sup>

ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევას. სწორედ ამიტომ, მას შემდეგ, რაც ძალაში შევიდა და სავალდებულო გახდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური დათვალიერება, ყოველწიურად გარკვეული ცვლილებები შედის მარეგულირებელი ნორმების ეფექტიანობის ზრდის მიზნით. მაგალითად, ფასიანი გახდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების განმეორებითი ტექნიკური ინსპექტირება, გაიზარდა ჯარიმები პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გაუვლელობის შემთხვევაში, ხოლო ქალაქების - თბილისის, ბათუმის, ქუთაისის და რუსთავის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიაზე დაწესდა ხილული გამონაბოლქვის მქონე სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის ჯარიმები. ეს უკანაკნელი პრაქტიკა, ცხადია, მნიშვნელოვან უპირატესობას ანიჭებს ამ ქალაქებს, რათა მაქსიმალურად იქნას დაცული კანონმდებლობით

<sup>1</sup> „საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია 2022-2025 წლები“.

განსაზღვრული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ნორმები, უზრუნველყოფილი იქნას მოქალაქეთა უსაფრთხოება და გარემოზე უარყოფითი გავლენის შემცირება.

ამ თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანი პრობლემებია მცირე ურბანულ და სასოფლო დასახლებებში, სადაც ავტოპარკი მოძველებულია. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია განვიხილოთ ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრის 2021 წლის ანგარიში „მდგრადი ტრანსპორტის განვითარების პოლიტიკა საქართველოში - ავტოპარკის გაახალგაზრდავება და უტილიზაცია“<sup>2</sup>. კვლევის მიხედვით, საქართველოში 1.4 მილიონი ავტომობილია რეგისტრირებული და ყოველწლიურად ეს რიცხვი საშუალოდ 8 პროცენტით იზრდება. მსუბუქი ავტომობილების საშუალო ასაკი 16.3 წელია, ხოლო 5 წლის და უფრო ახალი ავტომობილები მთლიანი ავტოპარკის მხოლოდ 3.6%-ს შეადგენს.

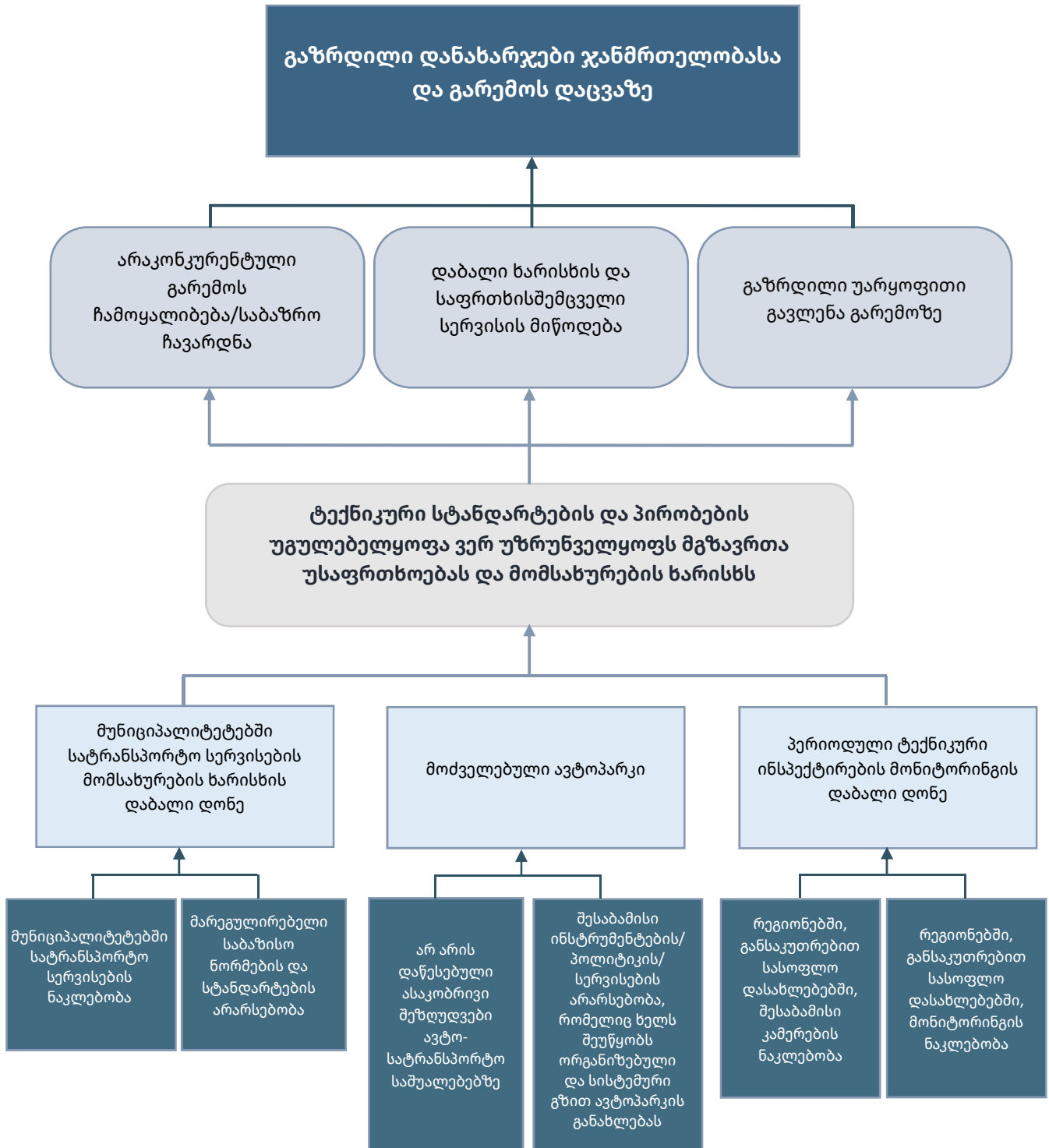
კვლევაში აღნიშნულია, რომ შსს-ს სარეგისტრაციო ბაზის მიხედვით, მსუბუქი (M<sub>1</sub> კატეგორიის) ავტოპარკის მესამედს 1992-2000 წლებში გამოშვებული ავტომობილები შეადგენენ, ხოლო რეგისტრირებული ავტომობილების მეხუთედზე მეტი 1992 წლამდეა გამოშვებული. რეგისტრირებული ავტომობილების მონაცემებისგან განსხვავებით, ტექნიკური ინსპექტირების მონაცემების მიხედვით, საქართველოს ავტოპარკი უფრო ახალგაზრდაა და მასში 1992 წლამდე გამოშვებული ავტომობილების წილი მხოლოდ 2%-ია, ხოლო ავტოპარკის ნახევარს 2001-2010 წლებში გამოშვებული ავტომობილები შეადგენენ.

რაც შეეხება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ ნორმებთან შესაბამისობას, ამ მხრივ დეტალური ინფორმაცია მოცემულია საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2022 წლის სამოქმედო გეგმის წლიურ ანგარიშში. ანგარიშის თანახმად, 2022 წელს განხორციელდა 1,028,674 ტექნიკური ინსპექტირება, რომლის შედეგებით გამართული და ნორმებთან შესაბამისი იყო 733,454 სატრანსპორტო საშუალება (71.3%), გაუმართავი იყო - 291,372 (28.3%), ხოლო გადაადგილება აკრძალა 3,848 (0.4%) სატრანსპორტო საშუალებას. ამდენად, 2022 წელს დახარვეზების მაჩვენებელია 28.7% შეადგინა.

ამდენად, ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემების ანალიზის, კვლევებისა და კონსულტაციების დროს მიღებული შეფასებების საფუძველზე, განისაზღვრა ძირითადი პრობლემა, პრობლემის გამომწვევი მიზეზები/ქვემიზეზები და აღნიშნული პრობლემის ძირითადი უარყოფითი შედეგები, რომელიც ქვემოთ მოცემულ სურათზე წარმოდგენილია პრობლემის ხის სახით.

---

<sup>2</sup> ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი (BEC), 2021 წ. <https://bec.ge/wp-content/uploads/2021/12/policy-paper-sustainable-transport-policy-development-in-georgia.pdf>



## 2.2 არსებული მარეგულირებელი ნორმები

### 2.2.1 საკანონმდებლო ჩარჩო

ტრანსპორტის სფერო რეგულირდება ნორმატიული და კანონქვემდებარე აქტებით, ტექნიკური რეგლამენტებით, ასევე, ტრანსპორტის სფეროში დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით.

#### **საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“<sup>3</sup>**

„საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონი, რომელიც 1995 წლის 4 აპრილს იქნა მიღებული და მასში წლების განმავლობაში მრავალი ცვლილება განხორციელდა, მოიცავს საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის სამართლებრივ, ეკონომიკურ და ორგანიზაციულ საფუძვლებს. კანონი განსაზღვრავს საავტომობილო ტრანსპორტის მართვის სისტემებს, სანებართვო საქმიანობის სახეებს, ნებართვების გამცემ ორგანოებს, სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავებასა და განხორციელებაზე პასუხისმგებელ უწყებებს. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას შეიმუშავებს და ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ხოლო საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში მოქმედი საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დაცვის სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო.

კანონის თანახმად, საავტომობილო ტრანსპორტის მართვა, ასევე, ითვალისწინებს მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის ორგანიზებასა და მართვას. ამ მიზნით მუნიციპალიტეტი უფლებამოსილია გასცეს საქმიანობის ნებართვა მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის მიზნით, ხოლო საქართველოს დედაქალაქში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ორგანიზებასა და მართვას ახორციელებს ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მმართველობის სფეროში შემავალი „სსიპ - თბილისის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო“.

#### **საქართველოს კანონი „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“<sup>4</sup>**

„ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონი განსაზღვრავს სალიცენზიო და სანებართვო საქმიანობის სახეებს. სანებართვო საქმიანობას განეკუთვნება მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში რეგულარული

<sup>3</sup> საქართველოს კანონი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“, 1995წ.

<https://matsne.gov.ge/document/view/28510?publication=39>

<sup>4</sup> საქართველოს კანონი „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“, 2005 წ.

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/26824?publication=103>

სამგზავრო გადაყვანის ნებართვა, ხოლო საქართველოს დედაქალაქში, ასევე, მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავროთა გადაყვანის ნებართვა.

კანონის თანახმად, საქართველოს დედაქალაქში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ნებართვას გასცემს ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია, ხოლო ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულო ამტკიცებს გადაყვანის სანებართვო პირობებს, ნებართვის გაცემის წესს, ნებართვის გაცემის ფასსა და მისი გადახდის წესს. ნებართვის მაძიებელი საქართველოს დედაქალაქში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის მისაღებად იხდის ნებართვის გაცემის ფასს, რომელიც ირიცხება საქართველოს დედაქალაქის ბიუჯეტში.

## 2.2.2 პოლიტიკის დოკუმენტები

### ასოცირების შესახებ შეთანხმება

საქართველოსა და ევროკავშირის შორის გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმება, სატრანსპორტო პოლიტიკის მიმართულებით, ასევე, ითვალისწინებს ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობების შესახებ საერთო წესების შემოღებას. 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 1071/2009 რეგლამენტით გათვალისწინებული ნორმები საქართველოში ვრცელდება მხოლოდ საერთაშორისო გადაყვანა/გადაზიდვის განმახორციელებელ სუბიექტებზე. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია აღნიშნული რეგლამენტის მოთხოვნების დანერგვა შიდა გადაყვანა/გადაზიდვების მიმართაც, რათა გაუმჯობესდეს უსაფრთხოება, ეკოლოგიური მაჩვენებლები და მომხმარებელთა მომსახურების ხარისხი.

### ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია

საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 15 აგვისტოს N315 დადგენილებით დამტკიცდა „საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია“ და მისი 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმა. სტრატეგიაში მოცემულია სატრანსპორტო სფეროს ერთიანი ხედვა, რომლის პრიორიტეტული მიმართულებებია ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, ადამიანური კაპიტალის განვითარება და სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება, შედეგად კი, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების გაუმჯობესება.

### საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია

საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევას წარმოადგენს. აღნიშნული მიზნით, მიღებულ იქნა 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია და დამტკიცდა 2022-2023 წლების შესაბამისი სამოქმედო გეგმა. სტრატეგია განსაზღვრავს ძირითად პრიორიტეტებს

ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაუმჯობესების მიმართულებით და ითვალისწინებს შემდეგი ამოცანების შესრულებას, მათ შორის, როგორცაა საგზაო უსაფრთხოების მართვის ეფექტურობის გაზრდა, საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ქცევის გაუმჯობესება, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება და სხვა. სტრატეგიის თანახმად, სწორედ ერთ-ერთი გამოწვევაა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება, რადგან ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით გათვალისწინებული მიზნის მიღწევის ერთ-ერთ ძირითად ელემენტს.

### 2.3 მონაცემთა ანალიზი: არსებული ტენდენციები

საქართველოს ტერიტორია მოიცავს 12 რეგიონს, რომელიც 64 მუნიციპალიტეტისგან შედგება. თავის მხრივ, 64 მუნიციპალიტეტი აერთიანებს 5 თვითმმართველ ქალაქს, 46 ქალაქს, 12 დაბას<sup>5</sup> და 1 მუნიციპალიტეტს (ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი).

2023 წლის პირველი იანვრის მდგომარეობით, საქართველოს მოსახლეობამ 3,736.4 ათასი ადამიანი შეადგინა, მათ შორის, საქალაქო დასახლებაში მცხოვრებთა რაოდენობა 2,255.7 ათას შეადგენს, ხოლო სასოფლო დასახლებებში - 1,480.6 ათას ადამიანს, შესაბამისად, გადანაწილება 60.4% და 39.6%-ია.

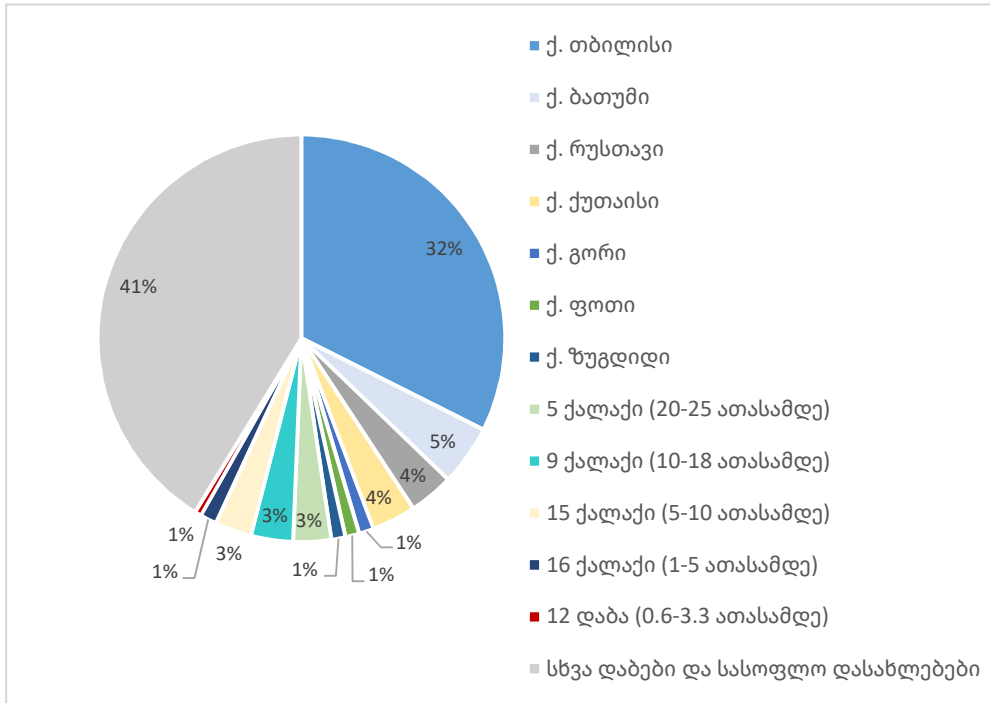
თავის მხრივ, მნიშვნელოვანია მოსახლეობის რიცხოვნობის ანალიზი ქალაქებისა და დაბების მიხედვით. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საქართველოში 51 ქალაქი (მათ შორის, 5 თვითმმართველი ქალაქი) და 12 დაბაა. მოსახლეობის რიცხოვნობის მიხედვით, ქ. თბილისზე მოსახლეობის 32.4% მოდის, ხოლო დანარჩენ 4 თვითმმართველ ქალაქზე მთლიანი მოსახლეობის - 12.9%, რაც 483,5 ათას ადამიანს შეადგენს. თვითმმართველ ქალაქებს შორის, მეორე უმსხვილესი ქალაქია ბათუმი - 179.2 ათასი მცხოვრებით. რუსთავსა და ქუთაისში, შესაბამისად, 132.3 ათასი და 130.4 ათასი ადამიანი ცხოვრობს, ხოლო ქ. ფოთი 41.5 ათას მოსახლეს ითვლის.

საყურადღებოა, რომ ბოლო 8 წლის განმავლობაში საქართველოში ურბანული მოსახლეობის რაოდენობა 5.6%-ით გაიზარდა. მათ შორის, 2015 წელთან შედარებით, თვითმმართველი ქალაქების მოსახლეობა მნიშვნელოვნად - 15.5%-ით გაიზარდა ქ. ბათუმში, 11.5%-ით - ქ. თბილისსა და 5.9%-ით - ქალაქ რუსთავში, ხოლო განსაკუთრებით შემცირდა ქ. ქუთაისში - 11.5%-ით, ხოლო ქ. ფოთში მცირედით - 0.5%-ით.

ქვემოთ მოცემულ დიაგრამაზე ნაჩვენებია მოსახლეობის წილი მსხვილი, საშუალო და მცირე ქალაქებისა და დაბების მიხედვით.

<sup>5</sup> საქართველოში სულ 30 დაბაა, მათ შორის 12 დაბა წარმოადგენს თვითმმართველი ერთეულის ადმინისტრაციულ ცენტრს.

დიაგრამა 1. მოსახლეობის რიცხოვნობა ქალაქების და დაბების მიხედვით, 2023 წ.



საგულისხმოა, რომ რამდენიმე დაბა, რომელიც არ წარმოადგენს ადგილობრივი თვითმმართველობის ადმინისტრაციულ ცენტრს, მოსახლეობის რიცხოვნობის მიხედვით დიდია, ეს განსაკუთრებით იმ დაბებს ეხება, რომლებიც საკურორტო დასახლებებს წარმოადგენენ, მაგალითად, დაბა ჩაქვი (7.6 ათასი მოსახლე) და დაბა სურამი (7.3 ათასი მოსახლე). ამასთან, ზოგი დაბა, რომელთა მოსახლეობის რიცხოვნობა მცირეა, მაგალითად, დაბა ბაკურიანი (1,7 ათასი მოსახლე), დაბა მანგლისი (1,7 ათასი მოსახლე), დაბა ურეკი (1,5 ათასი მოსახლე) და დაბა ფასანაური (1,1 ათასი მოსახლე), მათი როგორც საზაფხულო და საზამთრო კურორტის მნიშვნელობა ძალიან მაღალია, შესაბამისად, დაბების ტერიტორიებზე წლის განმავლობაში მოქალაქეთა მობილობის მაღალი მაჩვენებელია.

მოსახლეობის რიცხოვნობის შესახებ სტატისტიკური მაჩვენებლების ანალიზი, მნიშვნელოვანია კვლევის პროცესში პოლიტიკის მიზნების, ალტერნატივების და ზეგალების შეფასების მიზნით.

ამასთან, აღსანიშნავია, რომ ხარჯ-სარგებლის ანალიზის და უპირატესი ალტერნატივის გამოვლენის მიზნით, უმნიშვნელოვანესი იყო საქართველოს 63 მუნიციპალიტეტში ტაქსებთან მიმართებით არსებული ზოგადი სტატისტიკური მონაცემების შესწავლა. მუნიციპალიტეტების მიერ მოწოდებული მონაცემებით, საქართველოში დაახლოებით 8,000 ტაქსი ახორციელებს მოქალაქეთა მომსახურებას. ტაქსების რაოდენობა

მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით, ასევე, ეკონომიკური, სოციალური, ტურისტული და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით.

63 მუნიციპალიტეტი, ტაქსების რაოდენობის მიხედვით, 4 ჯგუფად დაიყო.

- პირველი ჯგუფი - **34 მუნიციპალიტეტი, საშუალოდ 40 ტაქსი** (30-დან 60 ტაქსამდე). მუნიციპალიტეტებში მოსახლეობის რიცხოვნობა საშუალოდ 20 ათასი ადამიანია.
- მეორე ჯგუფი - **18 მუნიციპალიტეტი, საშუალოდ 100 ტაქსი** (80-დან 120 ტაქსამდე). მუნიციპალიტეტებში მოსახლეობის რიცხოვნობა საშუალოდ 40 ათასი ადამიანია.
- მესამე ჯგუფი - **4 მუნიციპალიტეტი, საშუალოდ 200 ტაქსი** (180-დან 230 ტაქსამდე). მუნიციპალიტეტებში მოსახლეობის რიცხოვნობა საშუალოდ 60 ათასი ადამიანია.
- მეოთხე ჯგუფი - **7 მუნიციპალიტეტი, 400-ზე მეტი ტაქსი** (400-დან 700 ტაქსამდე). მუნიციპალიტეტებში მოსახლეობის რიცხოვნობა საშუალოდ 110 ათასი ადამიანია.

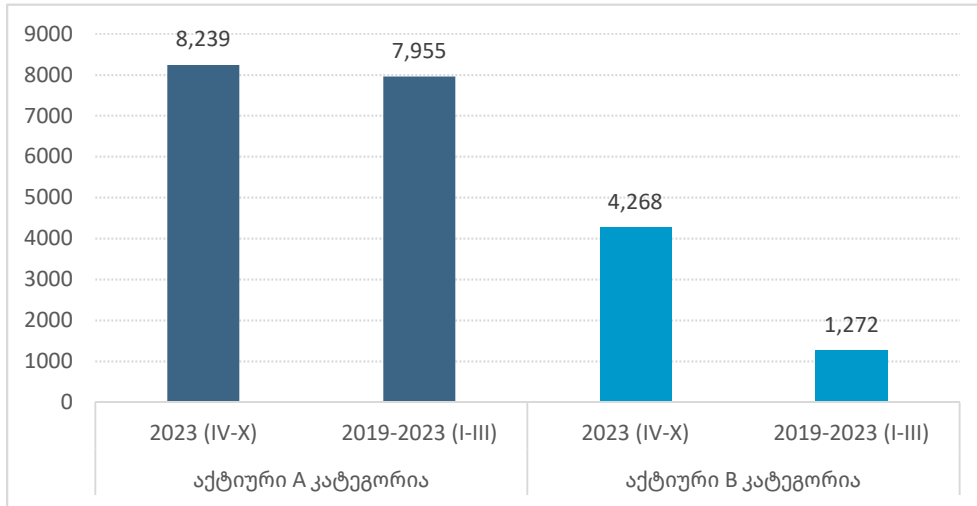
საგულისხმოა, რომ არსებული სტატისტიკური მონაცემების და მუნიციპალიტეტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, ავტოპარკი, ყოველწლიურად ახალგაზრდავდება და მატულობს ჰიბრიდული მანქანების რაოდენობა, თუმცა, მცირე ურბანულ და სასოფლო დასახლებებში, ჯერ კიდევ პრობლემას წარმოადგენს მოძველებული ავტომობილების სიჭარბე.

კვლევის მიზნებისთვის, RIA-ს გუნდისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ განხორციელებული ტაქსის რეფორმა და ამ რეფორმის ფარგლებში არსებული მაჩვენებლების ანალიზი.

ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ მოწოდებული სტატისტიკური მონაცემებით, ტაქსის რეფორმის ფარგლებში, 2023 წლის პირველი აპრილისთვის „A“ კატეგორიის ნებართვას 35,558 პირი ფლობდა. საგულისხმოა, რომ მე-3 ეტაპის ფარგლებში, ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიისგან, იმ მოქალაქეებს, რომლებიც 2019 წლის პირველი ოქტომბრიდან 2023 წლის 20 მარტამდე ფლობდნენ „A“ კატეგორიის ნებართვას (35,558), აღნიშნული ნებართვები უსასყიდლოდ უვადოდ გადაეცათ. რაც შეეხება აქტიური ნებართვების რაოდენობას, 2023 წლის 1 აპრილიდან (ახალი სისტემა, რეფორმის მე-3 ეტაპი) 10 ოქტომბრის ჩათვლით, აქტიური ნებართვების რაოდენობამ 12,507 შეადგინა, მათ შორის, აქტიური „A“ კატეგორიის ნებართვების რაოდენობა - 8,239-ს, ხოლო აქტიური „B“ კატეგორიის ნებართვების რაოდენობა კი 4,268-ს შედგენს.

ქვემოთ მოცემულ დიაგრამაზე ნაჩვენებია აქტიური ნებართვების რაოდენობა „A“ და „B“ კატეგორიის მიხედვით, როგორც რეფორმის მე-3 ეტაპზე, ასევე, 2019 წლიდან რეფორმის მე-3 ეტაპამდე პერიოდში.

დიაგრამა 2. ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ გაცემული ნებართვები



რაც შეეხება ავტომობილების რაოდენობას, 2023 წლის 1 აპრილიდან (ახალი სისტემა, რეფორმის მე-3 ეტაპი) 10 ოქტომბრის ჩათვლით, აქტიური „A“ კატეგორიის ტაქსის ავტომობილების რაოდენობამ 7,598 ერთეული შეადგინა, ხოლო ამავე პერიოდში, „B“ კატეგორიის ტაქსის ავტომობილების რაოდენობამ - 4,285 ერთეული.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, კვლევის მიზნებისთვის უმნიშვნელოვანესი იყო ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის გამოცდილების, ძირითადი ტენდენციების და სტატისტიკური მაჩვენებლების ანალიზი. ქვემოთ მოცემულ თავში დეტალურად არის გაანალიზებული ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მარეგულირებელი ნორმები, სატარიფო პოლიტიკა, თბილისის მერიის მიერ შემუშავებული წამახალისებელი ინსტრუმენტები მომსახურების ხარისხის ზრდის თვალსაზრისით და სხვა.

## 2.4 ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ტაქსების რეფორმა

ქ. თბილისში მსუბუქი ავტომობილის - ტაქსის (M<sub>1</sub> კატეგორია) რეფორმა 2018 წლიდან დაიწყო და რეფორმა რამდენიმე ეტაპს მოიცავდა. პირველ ეტაპზე ტაქსით მომსახურების სერვისი სანებართვო საქმიანობა გახდა, მეორე ეტაპზე, 2019 წლიდან, ტაქსები ორ კატეგორიად გაიყო - „A“ და „B“ კატეგორიად, ხოლო მესამე ეტაპზე, 2023 წლის აპრილიდან ნებართვა უვადო და მფლობელის საკუთრება გახდა.

2023 წლის პირველი აპრილიდან, ტაქსით გადაყვანის „A“ კატეგორიის ნებართვის გაცემის ფასი ერთ კალენდარულ დღეში 0.27 ლარს შეადგენს, ხოლო ჰიბრიდული

მსუბუქი ავტომობილების შემთხვევაში - 0.13 ლარს. „B“ კატეგორიის ნებართვის გაცემის ფასი ავტომობილებისთვის 100 ლარია, ხოლო ჰიბრიდებისთვის - 50 ლარი. ელექტროძრავიანი<sup>6</sup> სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში კი „A“ და „B“ კატეგორიის ნებართვა, 2029 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით, უფასოა. იმ შემთხვევაში, თუ ნებართვაზე არ არის მიბმული სატრანსპორტო საშუალება ან/და მძღოლი, საქართველოს დედაქალაქში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის „A“ კატეგორიის ნებართვის გაცემის ფასი ერთ კალენდარულ დღეში შეადგენს 3 ლარს.

ქ. თბილისში, „A“ კატეგორიის ტაქსისთვის განისაზღვრა შემდეგი სტანდარტული მოთხოვნები:

- ტექნიკური ინსპექტირება;
- თეთრი ფერი;
- მარცხენასაჭიანი;
- ხუთკარიანი (საბარგულის ჩათვლით);
- ტაქსის აღმნიშვნელი თეთრი ფერის მანათობელი ნიშანი - მასზე დატანილი წარწერით „TAXI თბილისი“.

„A“ კატეგორიის ნებართვის მქონე ტაქსის მძღოლები გარკვეული სახის პრივილეგიებით სარგებლობენ, კერძოდ, ტაქსებისთვის გამოყოფილია უფასო გასაჩერებელი ადგილები, ტაქსის მფლობელს აქვს შესაძლებლობა სატრანსპორტო საშუალებაზე განათავსონ რეკლამა და მიიღოს შემოსავალი. რეფორმის ფარგლებში, ასევე, გათვალისწინებული იყო ავტომანქანის შეღებვის და მანქანის სალონის ქიმიური წმენდის ვაუჩერების უფასოდ გადაცემა. ამასთან, 2023 წლის პირველი ივნისიდან, „A“ კატეგორიის ტაქსი, რომელიც 10 წლის და ქვემოთ წლოვანებისაა, ნებართვაზე დამატებით ეძლევა მანიშნებელი, რომელიც საშუალებას აძლევს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად განსაზღვრულ სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში, განაზოციელოს მგზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომა.<sup>7</sup>

ამ ეტაპზე, „B“ კატეგორიის ტაქსის ნებართვა გაიცემა მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელიც „A“ კატეგორიის მქონე ტაქსის ანალოგიურად, არის მარცხენასაჭიანი და აქვს 5 კარი (საბარგულის ჩათვლით). თუმცა, „A“ კატეგორიისგან განსხვავებით, „B“ კატეგორიის ტაქსებს არ მოეთხოვება ავტომობილის თეთრი ფერის

<sup>6</sup> ელექტროძრავიანი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც მხოლოდ ელექტროძრავა აქვს და რომლის ძრავას მაქსიმალური გამომუშავებული სიმძლავრე 4 კვტ-ზე მეტია.

<sup>7</sup> შენიშვნა: „მანიშნებელი განთავსებული უნდა იყოს სატრანსპორტო საშუალების წინა საქარე მინის მარჯვენა ზედა კუთხეში ისე, რომ უფლებამოსილი პირის და მგზავრის მიერ მსუბუქ ავტომობილში - ტაქსში (M<sub>1</sub> კატეგორია) ჩაჯდომამდე შესაძლებელი იყოს მისი ამოკითხვა“; ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2023 წლის 19 მაისის N25-33 დადგენილება.

სტანდარტი. აღნიშნულ ტაქსებს შესაძლებლობა აქვთ კლიენტებს მხოლოდ აპლიკაციის სერვისის მეშვეობით მოემსახურონ. ამასთან, „B“ კატეგორიის ტაქსები ვერ სარგებლობენ ტაქსის გასაჩერებელი საპარკინგე ადგილებით, არ აქვთ უფლება განათავსოს ტაქსის აღმნიშვნელი თეთრი ფერის მანათობელი ნიშანი მასზე დატანილი წარწერით „TAXI თბილისი“, ან ტაქსის მაიდენტიფიცირებელი ნებისმიერი სხვა საშუალება (ნიშანი). არ აქვთ მგზავრის ქუჩიდან აყვანის უფლება, ეს მხოლოდ იმ შემთხვევაშია შესაძლებელი, თუ მგზავრი მომსახურების მიზნით მივიდა გამოძახების ადგილზე. „B“ კატეგორიის ტაქსების მძღოლებს უფლება აქვთ გაერთიანდნენ ისეთ სერვისებში, როგორცაა Bolt, YandexTaxi და სხვა და მხოლოდ ონლაინ-აპლიკაციებში გამოძახების მეშვეობით მოემსახურონ დედაქალაქის მოსახლეობას.

ორივე კატეგორიის შემთხვევაში, ავტოსატრანსპორტო საშუალებას სჭირდება შესაბამისი ნებართვა და ასევე, წელიწადში ორჯერ ტექდათვალიერების გავლა. იმ შემთხვევაში, თუ ავტომობილი პირველად ინსპექტირებაზე დახარვეზდება, მას უჩერდება ტაქსის შესაბამისი ნებართვა.

ამასთან, კანონმდებლობა განსაზღვრავს მსუბუქი ავტომობილის - ტაქსის (M<sub>1</sub> კატეგორია) ნებართვის მფლობელთა ვალდებულებებს, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალებაში უზრუნველყოფილი უნდა იქნას სანიტარიულ-ჰიგიენური მდგომარეობის დაცვა, არ დაუშვას ავტოსატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ დადგენილ მგზავრთტევადობაზე მეტი მგზავრების გადაყვანა, არ მოახდინოს საქართველოს კანონმდებლობით აკრძალული საგნების გადაზიდვა. ასევე, არ დაუშვას მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხმა ტაქსის მარცხენა მხარეს განლაგებული კარებიდან და არ მოახდინოს მგზავრთან შეთანხმების გარეშე სხვა მგზავრის გადაყვანა. მძღოლი ვალდებულია ტაქსის სალონში ან/და საბარგულში დარჩენილი ნივთები ჩააბაროს დაკარგული ნივთების ბიუროში ან შესაბამისი რაიონის პოლიციაში და სხვა.

მნიშვნელოვანია, რომ ტაქსით გადაყვანის ნებართვის მქონე პირები „სპეციალური დაბეგვრის რეჟიმში“ იმყოფებიან და არანაირი საგადასახადო ვალდებულება არ აქვთ. მათთვის სალარო აპარატის გარეშე ოპერირება ნებადართულია, შესაბამისად, შეუძლიათ დარეგისტრირდნენ მიკრო მეწარმეებად და გათავისუფლებულნი იყვნენ გადასახადებისგან.

ზემოაღნიშნული ნორმები დარეგულირებულია ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2018 წლის 27 ივლისის N24-80 დადგენილებით (შესაბამისი ცვლილებებით) „საქართველოს დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის, სანებართვო მოწმობის ფორმის, სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისათვის განკუთვნილ ზოლში „A“ კატეგორიის მსუბუქი ავტომობილის - ტაქსის (M<sub>1</sub> კატეგორია) მოძრაობის ან/და მგზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხდომის მიზნით

გაჩერების ადგილების და პირობების, მომხმარებლის პირადი სივრცის უზრუნველყოფის, ნებართვის მქონე პირების შესახებ ერთიანი საინფორმაციო ბაზის შექმნის, განახლების და დამუშავების წესის განსაზღვრის შესახებ“.

საქართველოს დედაქალაქში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ორგანიზებასა და მართვას ახორციელებს ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის მმართველობის სფეროში შემავალი „სსიპ - თბილისის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტო“. სააგენტოს ფუნქციებს შორის ერთ-ერთია მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანაზე დადგენილი წესის შესაბამისად ნებართვის გაცემა, ნებართვაში ცვლილების შეტანა და ნებართვის გაუქმება ელექტრონული მისამართის: [www.taxi.tbilisi.gov.ge](http://www.taxi.tbilisi.gov.ge) მეშვეობით, ნებართვებზე მოქმედი სამართლებრივი აქტებით მინიჭებულ უფლებამოსილებათა განხორციელება. „სსიპ - თბილისის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს“ უფლებამოსილებას, ასევე, განეკუთვნება სატრანსპორტო საშუალებების პარკირების ორგანიზება.

ამასთან, ქ. თბილისში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის სანებართვო პირობების დარღვევით ან შესაბამისი ნებართვის გარეშე გადაყვანის განხორციელების შემთხვევაში, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 135<sup>4</sup> მუხლის თანახმად გათვალისწინებულია ჯარიმები, შესაბამისად, 100 და 200 ლარის ოდენობით.<sup>8</sup> თავის მხრივ, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის გამოვლენის მიზნით, კონტროლის განმახორციელებელი შესაბამისი პირი უფლებამოსილია კალენდარული წლის განმავლობაში, ნებისმიერ დროს, შეუზღუდავად განახორციელოს შემოწმება.

ტაქსის რეფორმის მე-3 ეტაპი, ასევე, ითვალისწინებდა ფიზიკური პირებისათვის „A“ კატეგორიის ნებართვების უვადოდ გადაცემას. აღნიშნული ნორმა გავრცელდა იმ ფიზიკურ პირებზე, რომლებიც 2019 წლის პირველი ოქტომბრიდან 2023 წლის 20 მარტამდე პერიოდში, ნებისმიერ დროს, ახორციელებდნენ საქართველოს დედაქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანას „A“ კატეგორიის ნებართვით, პრინციპით „ერთ პირს – ერთი ნებართვა“. შესაბამისად, 2023 წლის 1 აპრილს, რეფორმის მე-3 ეტაპის ფარგლებში, უსასყიდლოდ გაცემული A კატეგორიის ნებართვების რაოდენობამ 35,558 შეადგინა.

<sup>8</sup> საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი; მუხლი 135<sup>4</sup>.  
<https://matsne.gov.ge/document/view/28216?publication=535#!>

## 2.5 საერთაშორისო გამოცდილება

### გერმანია

გერმანიაში სამგზავრო პოლიტიკა ტაქსებთან მიმართებით შემდეგია:

- გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის ტაქსის სერვისში მხოლოდ გერმანული ავტომწარმოებელი კომპანის მანქანებია დაშვებული. ასევე, მათ აქვთ ერთიანი ღირებულება, მათი ამოცნობა შესაძლებელია დამახასიათებელი კრემისფერი შეფერილობით. ძალიან იშვიათია ყვითელი, შავი, თეთრი ან ვერცხლისფერი მანქანების პოვნა.
- გერმანიაში ტაქსით მომსახურება ლიცენზირებადი საქმიანობაა და ქვეყანაში კერძო ტაქსი არ არის. არც ტაქსის მძღოლის გაჩერებაა შესაძლებელი უბრალოდ ხელის აწევით. მგზავრობის შესაკვეთად, მგზავრმა უნდა დარეკოს დისპეტჩერიზაციის სერვისში ან გამოიყენოს სპეციალური მობილური აპლიკაცია. ერთადერთი გამონაკლისია მანქანის გამოძახება პირდაპირ ავტოსადგომზე აეროპორტებთან და სასტუმროებთან.
- ტაქსზე მაღალი მოთხოვნაა დაწესებული ხარისხისა და კომფორტის თვალსაზრისით. მძღოლი, რომელიც მათ არ შეასრულებს, დიდი ჯარიმის გადახდა მოუწევს. აღნიშნულმა მოთხოვნებმა, გავლენა იქონია ტარიფების ზრდაზე.
- მკაცრი მოთხოვნებია სალონში ადამიანების რაოდენობასთან დაკავშირებით - არ შეიძლება იყოს სამ მგზავრზე მეტი.
- ტაქსებში მოწვევა აკრძალულია როგორც მძღოლებისთვის, ასევე მგზავრებისთვის.
- მგზავრებს ეკრძალებათ ალკოჰოლის დალევა - ამან შეიძლება გამოიწვიოს დიდი ჯარიმა. ასევე, მძღოლს შეუძლია უარი თქვას გამგზავრებაზე, თუ დაინახავს, რომ მგზავრი ნასვამ მდგომარეობაშია.
- თორმეტ წელზე უმცროს ბავშვებს კანონიერად მოეთხოვებათ მანქანის სავარძლის გამოყენება.<sup>9</sup>
- ბავშვებიც და ძაღლებიც დაიშვებიან ტაქსებში დამატებითი საფასურის გარეშე.
- თუ ძაღლი აგრესიული ან განსაკუთრებით ჭუჭყიანი არ არის მისი ტაქსით მგზავრობა პრობლემას არ წარმოადგენს. თუმცა, რადგან ძაღლების ან შინაური ცხოველების ბეწვზე ალერგიის შიშმა შეიძლება საფრთხე შეუქმნას უსაფრთხოებას, ტაქსის მძღოლებმა შეიძლება სთხოვონ მგზავრებს სხვა ტაქსით გადაადგილება, თუ ეს საკითხი მათთვის პრობლემატურია.

<sup>9</sup> <https://www.simplegermany.com/taxis-in-germany/>

- თუ არ იქნა შეთანხმება სხვა მარშრუტის გავლაზე, ტაქსის მძღოლი ვალდებულია გაიაროს უმოკლესი და შესაბამისად, იაფი მარშრუტი სასურველ დანიშნულებამდე.<sup>10</sup>
- ინვალიდის ეტლების ტრანსპორტირება ჩვეულებრივ უფასოდ ხდება.
- მანქანას უნდა ჰქონდეს ფირფიტა მძღოლის გვართ და ფოტოთი, რათა მომხმარებელმა იცოდეს, ვინ ემსახურება მას.
- თუ მგზავრს ნივთი დარჩა მანქანაში, მძღოლმა ის უნდა დააბრუნოს დაკარგული და ნაპოვნი ნივთების ოფისში.<sup>11</sup>

## საფრანგეთი

- საფრანგეთში ტაქსის ამოცნობა ძალიან მარტივია, მას უნდა ჰქონდეს განათებული ნიშანი „TAXI“, რომელიც მიუთითებს ტაქსი ხელმისაწვდომია თუ არა. 2011 წლის 31 დეკემბრიდან საფრანგეთში ყველა ტაქსს აქვს მწვანე განათება, რომელიც მიანიშნებს, რომ ის ხელმისაწვდომია და წითელი, რათა აჩვენოს, რომ ის დაკავებულია.
- ტაქსის მძღოლს, მფლობელს ან თანამშრომელს, უნდა ჰქონდეს პროფესიული კომპეტენციის სერტიფიკატი. მისი პროფესიული ბარათი უნდა იყოს გამოსახული მისი მანქანის საქარე მინის ბოლოში და მასში უნდა იყოს მითითებული, თუ რომელ ზონ(ებ)ზე შეუძლია განახორციელოს თავისი პროფესია.
- ტაქსები უნდა მოემსახურონ შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე მგზავრებს და მძღოლი უნდა დაეხმაროს მათ ჩასვლაში, საჭიროების შემთხვევაში.
- თუ მგზავრი არის შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირი, მათ შორის ფიზიკური შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე, ტაქსის მძღოლს არ აქვს უფლება უარი თქვას მის ტრანსპორტირებაზე. მძღოლმა, ასევე, უნდა განათავსოს ტაქსში დასაკეცი სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც მგზავრი იყენებს და ამისთვის დამატებით გადასახადს არ ითხოვს.
- უსინათლოთა მეგზურ ძაღლებს შეუძლიათ მანქანაში შესვლა დამატებითი საფასურის გარეშე. მეორე მხრივ, ზოგიერთმა ტაქსმა შეიძლება უარი თქვას გალიაში მყოფი ცხოველების გადაყვანაზე, ამიტომ, დაჯავშნისას უმჯობესია მომხმარებელმა მიუთითოს, სურს თუ არა ცხოველებთან ერთად მოგზაურობა, რათა იპოვოს მძღოლი, რომელიც მიიღებს მათ.
- ტაქსებს აქვთ სპეციალური ზოლებით სარგებლობის უფლება და ეს იწვევს მათი კლიენტებისთვის დროის უზარმაზარ ეკონომიას, განსაკუთრებით დიდი საცობების მქონე ქალაქებში.

<sup>10</sup> <https://www.berlin.de/en/public-transportation/1756978-2913840-taxi-phone-numbers-fares-rules.en.html>

<sup>11</sup> <https://visitukraine.today/blog/2216/how-to-order-a-taxi-in-germany-numbers-apps-cost-features-and-rules-of-trips>

- მანქანის შიგნით ტაქსის მრიცხველი უნდა იყოს ხილული კლიენტისთვის. ამ მრიცხველის მიხედვით გამოითვლება მგზავრობის საფასური.<sup>12</sup>
- არც მძღოლს და არც კლიენტს არ აქვთ მოწვევის უფლება ტაქსში.<sup>13</sup>
- სტანდარტულ ტაქსს უფლება აქვს გადაიყვანოს 4-მდე მგზავრი და 4 მცირე ზომის ან 2 დიდი ბარგი. საფრანგეთში ყველა ტაქსი არ არის ერთნაირი ზომის. არის სტანდარტული ტაქსები, რომლებიც ყველაზე გავრცელებულია, შემდეგ არის უფრო დიდი ტაქსები, რომლებშიც უფრო მეტი ადამიანი და ბარგი ეტევა.<sup>14</sup>
- ტაქსომეტრი იწყება დაახლოებით 2.20 ევროდან და მინიმალური მგზავრობა დაახლოებით 6.0 ევროა. ასევე არის პრაქტიკა, რასაც მიდგომის ფასი ჰქვია. ეს ეხება იმ შემთხვევას, როდესაც მგზავრი იძახებს ტაქსს სასტუმროში ან ბინაში. ამისთვის მას მგზავრობის დამატებითი საფასური დაერიცხება.
- პარიზში ტაქსები ზოგადად არ იღებენ საკრედიტო ბარათებს, ამიტომ მგზავრი მზად უნდა იყოს ნაღდი ანგარიშსწორებისთვის.
- პარიზში მოყვარული ტაქსის მძღოლები არ არიან. მძღოლად მუშაობის უფლება აქვთ მხოლოდ მათ, ვინც წარმატებით ჩააბარებს პარიზის პოლიციის დეპარტამენტის მიერ დაწესებულ გამოცდებს. ზოგადად, პარიზის ტაქსი ძალიან სუფთაა, ხოლო მძღოლები გამოირჩევიან მაღალი პროფესიონალიზმით, სხვა ქალაქებთან შედარებით.<sup>15</sup>

პარიზში არსებობს ორი ტიპის სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ნებადართულია ადამიანებს შესთავაზოს „ტაქსის მსგავსი“ სერვისი: ტაქსი ნიუ-იორკის ყვითელი ტაქსის ან ლონდონის შავი კაბინის ფრანგული ეკვივალენტი. მათ არ აქვთ მკაფიო ფერი, როგორც ამ ორ ქალაქში, მაგრამ მათი ამოცნობა შესაძლებელია მანქანის თავზე ტაქსის ნიშნის მეშვეობით - „VTC“ - მიკროავტობუსების ექვივალენტი. მათ არ აქვთ ტაქსების მსგავსი მკაფიო ნიშანი, მაგრამ მათ უნდა ჰქონდეთ ლიცენზია კერძო მძღოლად მუშაობისთვის. ეს ლიცენზია უნდა იყოს ხილული საქარე მინაზე.

### პოლონეთი

პოლონეთში ტაქსი შესანიშნავი არჩევანია მოსახერხებელი და საიმედო მგზავრობისთვის. ტაქსი მგზავრს სთავაზობს დანიშნულების პუნქტამდე მიყვანას, რაც მგზავრს საშუალებას აძლევს სწრაფად და კომფორტულად მიაღწიოს დანიშნულების ადგილს, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც თან აქვს მძიმე ბარგი.

პოლონეთს აქვს სხვადასხვა ტაქსის სერვისები და სამგზავრო აპლიკაციები, როგორცაა Uber და Bolt, რაც ტაქსის დაჯავშნას მოსახერხებელს ხდის. ეს აპლიკაციები

<sup>12</sup> <https://montransport.com/en/taxi-france-legislation.html>

<sup>13</sup> [http://www.lsv.fr/~phs/Parisian\\_taxis\\_rules\\_and\\_rates.pdf](http://www.lsv.fr/~phs/Parisian_taxis_rules_and_rates.pdf)

<sup>14</sup> <https://www.alfred.travel/blog/how-many-luggage-and-people-can-fit-in-a-taxi-in-france>

<sup>15</sup> <https://www.parisinsidersguide.com/paris-taxis.html>

უზრუნველყოფს გამჭვირვალე ფასებს, ჩამოსვლის სავარაუდო დროს და უნაღდო ანგარიშსწორებას.

ბევრი ტაქსის კომპანია პოლონეთში სტუდენტებს სთავაზობს სპეციალურად მათ საჭიროებებზე მორგებულ სერვისებს, მათ შორის აეროპორტის ტრანსფერებს, სტუდენტებისთვის ფასდაკლებულ ფასებს და მრავალენოვან მძღოლებს, რომლებსაც შეუძლიათ დაეხმარონ ენის ბარიერის არსებობისას.<sup>16</sup>

ტაქსის კომპანიები მუშაობენ პოლონეთის ყველა ქალაქში, განსხვავებული ტარიფებით. ეს სატრანსპორტო საშუალება პოპულარულია როგორც ტურისტებში, ასევე, ადგილობრივ მოსახლეობაში. ტაქსის კომპანიები პოლონეთში მოქმედებენ საგზაო ტრანსპორტის მოქმედი ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად.<sup>17</sup>

პოლონეთში ბევრი საიმედო და უსაფრთხო ტაქსის სერვისია, მაგრამ არსებობს არაოფიციალური ტაქსები, რომლებიც მგზავრებს ემსახურებიან რკინიგზის სადგურებთან და სასტუმროებთან, თუმცა, ხშირად მეტ საფასურს ახდენენ უცხოელებს.

- ლეგიტიმური ტაქსის კომპანიებს საკუთარი მანქანებისთვის სპეციალური ლოგოები აქვთ. როგორც წესი, მძღოლს უნდა ჰქონდეს მრიცხველი და სალარო აპარატი სალონში, მძღოლები ვალდებული არიან მგზავრებს გადასცენ ქვითარი მგზავრობის საფასურის გადახდისას.<sup>18</sup>
- ტაქსები ზოგადად უსაფრთხოა, რადგან მძღოლები ფლობენ საჭირო ლიცენზიებს და გავლილი აქვთ შესაბამისი ტრენინგი სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.
- პოლონეთში ტაქსები უნდა აკმაყოფილებდეს რიგ მოთხოვნებს, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომხმარებელთა უსაფრთხოებას, როგორცაა უსაფრთხოების დვედებით აღჭურვა და მანქანების რეგულარული ტექნიკური ინსპექტირება. ტაქსის მძღოლებმა, ასევე, უნდა გაიარონ სამედიცინო და ფსიქოლოგიური გამოკვლევა და ჰქონდეთ მოქმედი ცნობა ნასამართლეობის არარსებობის შესახებ.<sup>19</sup>
- პოლონეთში მანქანები მოძრაობენ გზის მარჯვენა მხარეს.
- დვედები სავალდებულოა ყველასთვის, ვინც მანქანაში იმყოფება.
- 12 წლამდე ასაკის ბავშვები უნდა ისხდნენ უკანა სავარძელზე.
- მობილური ტელეფონების გამოყენება მანქანის მართვისას დაუშვებელია.

<sup>16</sup> <https://blog.msinpoland.com/poland-study-abroad-transportation-options>

<sup>17</sup> <https://www.atozserwisplus.pl/blog/Open-a-Taxi-Company-in-Poland>

<sup>18</sup> <https://www.expatarivals.com/europe/poland/transport-and-driving-poland>

<sup>19</sup> <https://www.rabbittranspoland.com/post/how-to-use-taxis-in-poland-abc-of-knowledge-for-tourists>

- საავტომობილო გზებზე მაქსიმალური სიჩქარის შეზღუდვა 140 კმ/სთ-ია, ორმხრივ გზებზე - 120 კმ/სთ, ხოლო ქალაქებსა და სოფლებში - 50 კმ/სთ-ია, თუ სხვა მანიშნებელი არ არის განთავსებული.
- ალკოჰოლის ან ნარკოტიკების ზემოქმედების ქვეშ ავტომობილის მართვა პოლონეთში მძიმე დანაშაულად ითვლება და იწვევს დიდ ჯარიმას ან პატიმრობას.<sup>20</sup>

## ავსტრია

ვენაში სატრანსპორტო სერვისების დიდი არჩევანია, თუმცა, ტაქსი კვლავ რჩება ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სატრანსპორტო საშუალებად. ლიცენზირებულ ტაქსებში განთავსებულია ტაქსომეტრები და მუშაობს ფიქსირებული ფასით. უმეტეს შემთხვევაში, ბარათით გადახდა შესაძლებელია, თუმცა, მიზანშეწონილია ეს წინასწარ დაზუსტდეს მძღოლთან მგზავრობის წინ. ტაქსის ფასი ვენაში ცვალებდია. დღისით მგზავრობა უფრო იაფია. ტაქსით სარგებლობის ძირითადი საფასურია 1 კილომეტრზე 3.80 ევრო.<sup>21</sup>

ტაქსები ადვილად ხელმისაწვდომია ავსტრიის ყველა დიდ ქალაქში და მათი ამოცნობა ადვილია მათი ყვითელი ფერისა და სახურავზე განათებული ნიშნით. ტაქსების წინასწარ დაჯავშნა, ასევე, შესაძლებელია ტაქსის კომპანიაში დარეკვით ან ტაქსის აპლიკაციის გამოყენებით. ავსტრიაში ტაქსები რეგულირდება მთავრობის მიერ და ტაქსის მძღოლებს მოეთხოვებათ თავიანთი ლიცენზიის და ფასების შესახებ ინფორმაცია თვალნათლივ განათავსონ მანქანაში.<sup>22</sup> ავსტრიაში ტაქსებში აკრძალულია მოწვევა, როგორც მძღოლებისთვის, ასევე მგზავრებისთვის.<sup>23</sup>

## 2.6 2030 წლის მდგრადი განვითარების მიზნები

საქართველო, გაეროს 193 წევრ ქვეყნებთან ერთად, ჩართულია გაეროს 2030 წლის დღის წესრიგის განხორციელების პროცესში. დღის წესრიგი, აერთიანებს 17 მიზანს, 169 ამოცანას და მოიცავს მდგრადი განვითარების სამივე მიმართულებას, როგორცაა სოციალური, ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი.

საქართველოს მთავრობამ, ქვეყნის გამოწვევებისა და ეროვნული კონტექსტის გათვალისწინებით, შეიმუშავა გაეროს მდგრადი განვითარების მიზნების

<sup>20</sup> <https://workstaff.pl/en/from-trams-to-taxis-how-to-navigate-transportation-in-polands-major-cities/>

<sup>21</sup> <https://www.viennahere.com/taxi-in-vienna>

<sup>22</sup> <https://www.expatsfocus.com/austria/guide/austria-taxis-and-ride-hailing-services>

<sup>23</sup> <https://viennatouristinformation.com/en/plan/arrival/taxi/>

ნაციონალიზაციის [ეროვნული დოკუმენტი](#). საქართველოს ნაციონალიზებული აქვს მდგრადი განვითარების 17 მიზანი, 94 ამოცანა და 202 სამიზნე ინდიკატორი<sup>24</sup>.

მდგრადი განვითარების მიზნებს შორის აღსანიშნავია 2030 წლის დღის წესრიგის **მესამე მიზანი** - ჯანსაღი ცხოვრებისა და კეთილდღეობის უზრუნველყოფა ყველა ასაკის ადამიანისათვის, რომელიც ითვალისწინებს საქართველოში ავტოსაგზაო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და დაზიანებების რაოდენობის შემცირებას; **მეთერთმეტე მიზანი** - ქალაქებისა და დასახლებების ინკლუზიური, უსაფრთხო და მდგრადი განვითარება, რომელიც გულისხმობს უსაფრთხო, ხელმისაწვდომი და მდგრადი სატრანსპორტო სისტემის უზრუნველყოფას, მათ შორის, გზების უსაფრთხოებას საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების საშუალებით; **მეცამეტე მიზანი** - კლიმატის ცვლილებისა და მისი ზეგავლენის წინააღმდეგ გადაუდებელი ზომების გატარება. აღნიშნული ითვალისწინებს კლიმატის ცვლილების წინააღმდეგ მიმართული ზომების ინტეგრირებას ეროვნული პოლიტიკის დოკუმენტებში, სტრატეგიებსა და გეგმებში, რაც მაქსიმალურად შეუწყობს ხელს კლიმატისადმი მედეგ და სათბურის გაზების დაბალემისიებიან განვითარებას.

ამდენად, საქართველოს მთავრობის მიერ შემუშავებული პოლიტიკა, უზრუნველყოფილ იქნეს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოება, პირდაპირ კავშირშია მდგრადი განვითარების მიზნების შესრულებასთან.

---

<sup>24</sup> მდგრადი განვითარების მიზნები: იხ. ბმული: <https://sdg.gov.ge/goals>

### 3. კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან

საჯარო კონსულტაციების ჩატარება წარმოადგენს რეგულირების ზეგავლენის შეფასების პროცესის სავალდებულო ნაწილს. დაინტერესებული მხარეების მაქსიმალური წარმომადგენლობისა და ჩართულობის უზრუნველსაყოფად, გამოყენებული იქნა „დაინტერესებულ მხარეთა ცხრილი“, რომლის მიხედვითაც ხდება დაინტერესებული მხარეების გავლენისა და ინტერესის მიხედვით დაჯგუფება.

კონსულტაციების პროცესი და მონაცემთა შეგროვება, RIA-ს გუნდის მიერ, კვლევის საწყის ეტაპზე განხორციელდა, რადგან პრობლემის იდენტიფიცირების, მიზნების დასახვის და პოლიტიკის ალტერნატივების შემუშავების პროცესში უმნიშვნელოვანესი იყო დაინტერესებული მხარეების მაქსიმალური ჩართულობა. კონსულტაციების პროცესში დაინტერესებული მხარეების მიერ უზრუნველყოფილი იქნა ხარისხობრივი და რაოდენობრივი მონაცემების მოწოდება.

ცხრილი 3. დაინტერესებულ მხარეთა ინტერესის/ზეგავლენის ცხრილი

ზეგავლენა / ინტერესი	დაბალი ზეგავლენა	მაღალი ზეგავლენა
მაღალი ინტერესი	<ul style="list-style-type: none"> <li>- საქართველოს ადგილობრივ თვითმმართველობათა ეროვნული ასოციაცია (NALA)</li> <li>- მსუბუქი ავტომობილების - ტაქსების მძღოლები</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო;</li> <li>- სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო;</li> <li>- მუნიციპალიტეტის მერიები</li> <li>- საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო;</li> <li>- სახელმწიფო რწმუნებულები</li> </ul>
დაბალი ინტერესი	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ტექნისპექტირების ცენტრები</li> <li>- მომხმარებლები</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- საქართველოს პარლამენტი</li> <li>- საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო</li> </ul>

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, პოლიტიკის შეფასების პროცესში, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო ადგილობრივი თვითმმართველობის წარმომადგენლების შეფასებების და მოსაზრებების მიღება. პირველ ეტაპზე, მუნიციპალიტეტებს მიეწოდათ ინფორმაცია ტაქსების რეგულირების ინიციატივის შესახებ, ამასთან, 63-ვე მუნიციპალიტეტს ეთხოვა კითხვარის შევსება და პოზიციების გაზიარება აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით. ასევე, ზოგადი სტატისტიკური ინფორმაციის მოწოდება. კონსულტაცია, ასევე, წარიმართა საქართველოს ადგილობრივ თვითმმართველობათა ეროვნულ ასოციაციასთან (NALA).

კონსულტაციების პროცესში გამოიკვეთა რამდენიმე მნიშვნელოვანი საკითხი.

## *1. მუნიციპალიტეტში ტაქსების შესაბამისობა კანონმდებლობით დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებთან*

მუნიციპალიტეტების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის თანახმად, მას შემდეგ, რაც ძალაში შევიდა და სავალდებულო გახდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური დათვალიერება, მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა ავტოპარკის მდგომარეობა, თუმცა, ბევრ მუნიციპალიტეტში, კვლავ პრობლემას წარმოადგენს ავტომობილების ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის ნაკლებობა და ასეთი ავტომობილების გადადგილების სიხშირე ლოკალურ სივრცეში.

მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები აცხადებენ, რომ „მიუხედავად სავალდებულო ტექნიკური შემოწმებისა, რომელიც გარკვეულ სტანდარტებს აწესებს, ხშირად გვხვდება საკმაოდ ძველი და არაკომფორტული ტაქსები“; „ავტომობილები, რომლებიც ახორციელებენ ტაქსით მომსახურებას, ძირითად შემთხვევაში ვერ აკმაყოფილებენ კანონმდებლობით დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს“; „ჩვენს მუნიციპალიტეტში ფიზიკური პირების ტაქსების უმეტესი ნაწილი ვერ აკმაყოფილებს კანონმდებლობით დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს“; „ჩვენი შეფასებით, იმ ავტომობილების უმეტესობა, რომლებიც ახორციელებენ ტაქსით მომსახურებას, დღეის მდგომარეობით არ შეესაბამება კანონმდებლობით დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს“; „სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ახორციელებენ ჩვენი მუნიციპალიტეტიდან თბილისის მიმართულებით მგზავრთა გადაყვანს, შესაძლებელია შეფასდეს დადებითად, რაც შეეხება შიდა მოხმარების სატრანსპორტო საშუალებებს, მათში შეინიშნება ცალკეული ხარვეზები და პრობლემები“; „ტაქსების უმეტესობა შეუსაბამოა კანონმდებლობით დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებთან, მათი უმეტესობა ძველია და 2005 წლამდე პერიოდშია გამოშვებული“.

მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები ხაზგასმით აღნიშნავენ, რომ ტექნიკურ მოთხოვნებთან შეუსაბამობის გარდა, ტაქსების უმეტესი ნაწილი უსუფთაო და მოუწესრიგებელი გადაადგილდება. აღნიშნული განსაკუთრებით მწვავე პრობლემად დასახელდა ისეთ მუნიციპალიტეტებში, სადაც ყოველწლიურად მზარდია ადგილობრივ და საერთაშორისო მოგზაურთა რაოდენობა და შესაბამისად, მაღალია სატრანსპორტო სერვისებზე მოთხოვნა.

იმ მუნიციპალიტეტებში კი, სადაც ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სრული უმრავლესობა ტექნიკურად გამართულია და ავტომობილების ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობა დამაკმაყოფილებელია, საერთო მდგომარეობა მაინც საშუალოდ შეფასდა - დადებითობის კოეფიციენტი 70%-დან 80%-მდეა.

## *2. ტაქსით მომსახურებაზე ახალი რეგულაციების დაწესება*

მუნიციპალიტეტებმა დადებითად შეაფასეს მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსის მომსახურებისთვის ახალი რეგულაციების დაწესების საკითხი. მათი შეფასებით

ტაქსებთან მიმართებით რეფორმის განხორციელება დროული და უმნიშვნელოვანესია მოსახლეობის ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების თვალსაზრისით „ჩვენი პოზიცია რეფორმასთან დაკავშირებით არის დადებითი. მოქალაქეთა უსაფრთხო და სტაბილური მომსახურების გაწევის, გარემოზე მავნე ზეგავლენის შემცირების მიზნით, აუცილებელია ისეთი რეფორმის განხორციელება, რომელიც კიდევ უფრო მეტად უზრუნველყოფს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობას“. „რეფორმის განხორციელების ეფექტიანობა, მნიშვნელოვნად იქნება დამოკიდებული ზედამხედველობის და მონიტორინგის სისტემის გაძლიერებაზე“. „მუნიციპალიტეტის მერია მიესალმება ტაქსების რეფორმების განხორციელებას, ვინაიდან, დღეის მდგომარეობით, თითქმის ყველა მუნიციპალიტეტში აღნიშნული საკითხი არ არის დარეგულირებული და რჩება ერთ-ერთ მწვავე პრობლემად“.

რაც შეეხება რეფორმის გავლენას ტაქსების რაოდენობასა და საფასურზე, მუნიციპალიტეტებში სხვადასხვა გარემოებას გაუსვს ხაზი. იმ მუნიციპალიტეტებში, სადაც მოსალოდნელია ტაქსების რაოდენობის შემცირება, გამოთქვეს ვარაუდი, რომ პირველ ეტაპზე, შესაძლოა ფასების ზრდას ჰქონდეს ადგილი. „მუნიციპალიტეტში ტაქსების რაოდენობა შემცირდება, ძირითადად ტექნიკურ ნორმებთან შესაბამისობის შედეგად. შესაბამისად, აღნიშნული მოკლევდიან პერიოდში გარკვეულწილად ასახვას პოვეს მომსახურების საფასურზე“. ნაწილი მიიჩნევს, რომ რეფორმა მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს მომსახურების ხარისხს „საერთო ჯამში, ჩვენი აზრით, შემცირდება ტაქსების რაოდენობა, თუმცა, გაიზრდება მათი ხარისხი“. „ჩვენი შეფასებით მუნიციპალიტეტში ტაქსების რაოდენობის ზრდა დამოკიდებულია მოქალაქეთა მოთხოვნაზე და დღეის მდგომარეობით, მათი რაოდენობა სრულად აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. შესაბამისად, რაოდენობის გაზრდას და ფასის ცვლილებას არ ველოდებით“. „იმ გარემოებიდან გამომდინარე, მუნიციპალიტეტში თუ რა სახის ავტომობილებით ახდენენ მომსახურებას, მარეგულირებელი ნორმების მიღების შემთხვევაში, მოქმედი ტაქსების ნაწილი ვერ დააკმაყოფილებს საჭირო მოთხოვნებს და რაოდენობა შემცირდება. ამ ფონზე ვფიქრობთ, რომ მომსახურების ფასი უმნიშვნელოდ გაიზრდება“. მუნიციპალიტეტების მიერ ფასის ცვლილების ნაწილში აქცენტი, საწვავის ღირებულებაზეც გაკეთდა, რაც ძირითადად განაპირობებს მოსამსახურების ფასის ცვლილებას. მუნიციპალიტეტების ნაწილმა კი აღნიშნა, რომ ტაქსების უმეტესი ნაწილი ჰიბრიდულია ან აირის საწვავზე მუშაობს და ამ მხრივ ფასის ცვლილებას არ ელიან.

ამდენად, მუნიციპალიტეტების ნაწილს მიაჩნია, რომ თავდაპირველად შესაძლებელია შემცირდეს მანქანების რაოდენობა, რადგან მოქმედი ტაქსების გარკვეულ ნაწილს გაუჭირდება შესაბამისი ნებართვის აღება. თუმცა, მოთხოვნის შესაბამისად, ეტაპობრივად გაიზრდება რაოდენობა და მომსახურების ხარისხი.

რაც შეეხება გამოძახების სერვისებს, კომპანიები ძირითადად რეგიონების ადმინისტრაციულ ქალაქებში ახორციელებენ მოქალაქეთა მომსახურებას.

მაგალითისთვის, ქალაქ რუსთავში ტაქსის გამოძახების სერვისს 10 კომპანია ახორციელებს, სადაც 490 ავტომობილი არის ჩართული, ქალაქ ზუგდიდში ტაქსის გამოძახების 3 კომპანია - „მაქსიმი“, „ვოლტი“, „იანდექსი“ ფუნქციონირებს და მასში 40 ავტომობილია ჩართული. მუნიციპალიტეტის უმეტეს ნაწილში კი გამოძახების სერვისი არ არის, ან მათი მომსახურების მასშტაბი ძალიან მცირეა.

კონსულტაციების პროცესში მნიშვნელოვანი იყო საქართველოს ადგილობრივ თვითმმართველობათა ეროვნული ასოციაციის (NALA) პოზიცია ტაქსების რეფორმასთან მიმართებით, იმის გათვალისწინებით, რომ რეფორმის განხორციელების შემთხვევაში, მუნიციპალიტეტის საკუთარ უფლებამოსილებებს ემატება ახალი უფლებამოსილება. კერძოდ, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ტაქსით გადაყვანის სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრა.

ასოციაციის აღმასრულებელმა დირექტორმა დავით მელუამ დადებითად შეაფასა რეფორმა: „მიმაჩნია რომ აღნიშნული ინიციატივა საჭირო და დროულია, ის დიდწილად გააუმჯობესებს ტაქსით მომსახურების სერვისს საქართველოს მუნიციპალიტეტებში და დამატებით შემოსავალს მისცემს ადგილობრივ ბიუჯეტებს. ამასთან ერთად, გასათვალისწინებელია, რომ რიგ მუნიციპალიტეტებში ნაკლებადაა შესაბამისი სტანდარტის მქონე მიმწოდებლები და გარდამავალი პერიოდის გარეშე, ასეთ მუნიციპალიტეტებში რეგულაციების მყისიერმა ამუშავებამ, შეიძლება პრობლემები შექმნას. შესაბამისად, აუცილებელია ისეთი მუნიციპალიტეტების იდენტიფიცირება, სადაც ამ რეგულირების მყისიერად ამუშავებამ შეიძლება პრობლემები შექმნას და ასეთ მუნიციპალიტეტებისთვის მნიშვნელოვანია, რომ დადგინდეს გარდამავალი პერიოდი“.

დაინტერესებულ მხარეებთან კონსულტაციების ძირითადი მიგნებების მოკლე შინაარსი მოცემულია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში.

ცხრილი 4. დაინტერესებულ მხარეებთან ინტერვიუების ძირითადი მიგნებები

დაინტერესებული მხარე	კონსულტაციის მეთოდი	პასუხების მოკლე შინაარსი	კომენტარი
<b>სახელმწიფო ორგანოები</b>			
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო	შიდა კონსულტაცია	მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსების საქმიანობის რეგულირება, უზრუნველყოფს მუნიციპალიტეტებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M <sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის სფეროს გაჯანსაღებას, რაც დადებითად აისახება საზოგადოებრივ კეთილდღეობაზე.	გათვალისწინებულია

სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო	შიდა კონსულტაცია	ქვეყნის შიგნით მგზავრთა გადაყვანის მოწესრიგების მიზნით აუცილებელია ერთიან ჭრილში იქნას გადაწყვეტილი მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M <sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის და ქვეყნის შიდა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის რეგულირება, რათა ტაქსების მოუწესრიგებელი საქმიანობა რეფორმის განხორციელებისათვის არ გახდეს დამაბრკოლებელი ფაქტორი.	გათვალისწინებულია
<b>ადგილობრივი თვითმმართველობა</b>			
მუნიციპალიტეტის მერია	წერილობითი	მოქალაქეთა უსაფრთხო და სტაბილური მომსახურების გაწევის მიზნით, მნიშვნელოვანია შესაბამისი სტანდარტების არსებობა.	გათვალისწინებულია
მუნიციპალიტეტის მერია	წერილობითი	მუნიციპალიტეტებში სატრანსპორტო სერვისების მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ტურისტულად მიმზიდველ ქალაქებში.	გათვალისწინებულია
მუნიციპალიტეტის მერია	წერილობითი	მნიშვნელოვანია, რომ მთელ ქვეყანაში არსებობდეს ერთიანი საბაზისო სტანდარტი.	გათვალისწინებულია
მუნიციპალიტეტის მერია	წერილობითი	რეფორმის ეფექტიანობისთვის, უმნიშვნელოვანესია, პასუხისმგებელი უწყებებისთვის შესაბამისი უფლებამოსილებების მინიჭება.	გათვალისწინებულია
მუნიციპალიტეტის მერია	წერილობითი	აუცილებელია, რომ მუნიციპალიტეტს ჰქონდეს სერვისის მიმწოდებლების შესახებ ინფორმაცია მონიტორინგისა და ტენდენციების ანალიზისთვის.	გათვალისწინებულია
<b>თვითმმართველობის ასოციაცია</b>			
საქართველოს ადგილობრივ თვითმმართველობათა ეროვნული ასოციაცია (NALA)	წერილობითი	აღნიშნული ინციატივა საჭირო და დროულია, ის დიდწილად გააუმჯობესებს ტაქსით მომსახურების სერვისს საქართველოს მუნიციპალიტეტებში და დამატებით შემოსავალს მისცემს ადგილობრივ ბიუჯეტებს. ამასთან, მნიშვნელოვანია გარდამავალი პერიოდის დაწესება იმ მუნიციპალიტეტებისთვის, სადაც რეგულირების მყისიერად ამუშავებამ შეიძლება პრობლემები შექმნას.	ძირითადი ასპექტები გათვალისწინებულია

## 4. მიზნები

კონსულტაციების პროცესში, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს წარმომადგენლებთან, ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების, მათ შორის, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის, ადგილობრივი თვითმმართველობის ასოციაციის წარმომადგენლებთან კონსულტაციების საფუძველზე, მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით მომსახურების მიმართულებით პრობლემის იდენტიფიცირების საფუძველზე განისაზღვრა ზოგადი და კონკრეტული მიზნები.

### 4.1 ზოგადი მიზანი

**ახალი მარეგულირებელი ნორმის მიღების მიზანია, უზრუნველყოს მომხმარებლის უფლებების დაცვა - უსაფრთხოებისა და მომსახურების ხარისხის ზრდა, ამასთან, ხელი შეუწყოს კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბებას და ბაზარზე მოქმედი ყველა სუბიექტისთვის სამართლიანი წესების შემოღებას.**

ზოგადი მიზნის მიღწევას უზრუნველყოფს კონკრეტული მიზნები, ხოლო თითოეული მიზანი აერთიანებს ამოცანებს. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია კონკრეტული და საოპერაციო მიზნები, შესაბამისი ინდიკატორები, განსაზღვრულია პასუხისმგებელი უწყებები და შესაბამისი ვადები.

### 4.2 კონკრეტული და ოპერაციული მიზნები

ამდენად, ზოგადი მიზნის მიღწევისთვის, რაც პირველ რიგში ითვალისწინებს მომხმარებელთა უფლებების დაცვას უსაფრთხოებისა და მომსახურების ხარისხის ზრდით და ამასთან, თანაბარი პირობების და კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბების უზრუნველყოფას, მნიშვნელოვანი კონკრეტული მიზნების დასახვა და მათი განხორციელება, კერძოდ:

- საერთო წესებისა და რეგულაციების შემუშავება და მიღება;
- აღსრულებისა და მონიტორინგის ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბება;
- უსაფრთხოების ნორმების დაცვა და კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბება.

თითოეული კონკრეტული მიზანი მოიცავს აქტივობებს, განსაზღვრავს შესაბამის პასუხისმგებელ უწყებებს და თითოეული აქტივობისთვის გათვალისწინებულია შესრულების ვადები.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში შეჯამებულია კონკრეტული, ოპერაციული მიზნები და შეფასების ინდიკატორები.

ცხრილი 5. კონკრეტული, ოპერაციული მიზნები და შეფასების ინდიკატორები

კონკრეტული და ოპერაციული მიზნები	ინდიკატორები	პასუხისმგებლობა	ვალეები
<b>საერთო წესებისა და რეგულაციების შემუშავება და მიღება</b>			
კანონის ცვლილებების პროექტის მომზადება	მომზადებულია და ინიცირებულია შესაბამისი ცვლილებები საქართველოს კანონმდებლობაში	ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო	პირველივე წელი
კანონის მიღება	შესულია შესაბამისი ცვლილებები საქართველოს კანონმდებლობაში	საქართველოს პარლამენტი	პირველივე წელი
ნორმების ამოქმედება	მუნიციპალიტეტის საკრებულოებს დამტკიცებული აქვთ შესაბამისი ნორმები	ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის საკრებულო	მეორე წელი
<b>აღსრულებისა და მონიტორინგის ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბება</b>			
მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით მომსახურებისთვის დაწესებულია ნებართვების გაცემა	მუნიციპალიტეტის ფარგლებში ყველა ტაქსი ფლობს შესაბამის ნებართვას	ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის მერია	მესამე წელი
ადგილობრივი თვითმმართველობის მიერ საზედამხედველო ფუნქციების ეფექტიანად განხორციელება	აღსრულების ფუნქციით აღჭურვილია შესაბამისი სამსახურები და საჭიროებისამებრ ახორციელებენ მონიტორინგს	ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის მერია	განგრძობითი
ყოველწლიურად უნებართვო ტაქსების რაოდენობის შემცირება	საჯარიმო პოლიტიკისა და სისტემური ზედამხედველობის შედეგად შემცირებულია უნებართვო სერვისი მიწოდება	ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის მერია	განგრძობითი

უსაფრთხოების ნორმების დაცვა და კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბება			
ავტომობილების უსაფრთხოების და ტექნიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება	მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით მომსახურება ხორციელდება მხოლოდ ტექნიკურად გამართული ავტომობილებით	ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის მერია; ტექინსპექტირების ცენტრები	განგრძობითი

როგორც უკვე აღინიშნა, გამოწვევებს შორის ერთ-ერთია ქვეყნის საავტომობილო პარკის განუხრელი ზრდის ფონზე საგზაო უსაფრთხოების სათანადო დონეზე შენარჩუნება და გაუმჯობესება. ამ თვალსაზრისით კი, ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს საგზაო უსაფრთხოების მიზნის მიღწევის ერთ-ერთ ძირითად ელემენტს.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება, ასევე, ითვალისწინებს არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის პროცენტული მაჩვენებლის ზრდას საქართველოში პირველად რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საერთო რაოდენობაში. ამ თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია 2022 წლის სტატისტიკური მაჩვენებლები, რომლის თანახმად, საქართველოში განხორციელდა 104,785 ერთეული ავტოსატრანსპორტო საშუალების პირველადი რეგისტრაცია. მათ შორის, 2010 წლის შემდგომ გამოშვებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ 76,342 ერთეული შეადგინა. შესაბამისად, 2022 წლისთვის აღნიშნული მაჩვენებელი 72.9%-ს შეადგენს, 2021 წელს კი აღნიშნული 67.8%-ს შეადგენდა.

ასევე, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების ხარისხის გაუმჯობესება, პირდაპირ კავშირშია გარემოსდაცვითი პოლიტიკის განხორციელებასთან. აღნიშნული პოლიტიკის ფარგლებში, ერთ-ერთი ინსტრუმენტია ელექტრომობილების შექმნის წახალისება ცენტრალური და ადგილობრივი ხელისუფლების მიერ, რომლისთვისაც გამოიყენება სხვადასხვა სტიმული, მათ შორის, როგორცაა საგადასახადო შეღავათები. კერძოდ, 2017 წლიდან ელექტრომობილები გათავისუფლებული არიან იმპორტის გადასახადისგან. ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე ელექტრომობილების მფლობელები გათავისუფლებული არიან 2019 წელს შემოღებული ზონალური და საათობრივი პარკირების გადასახადისგან და ასევე, თბილისის მუნიციპალიტეტის მერია, მოქალაქეთა განცხადების საფუძველზე უფასოდ ამონტაჟებს ელექტრომობილების დამტენებს, შესაბამის ვებ-გვერდზე ([chargers.tbilisi.gov.ge](http://chargers.tbilisi.gov.ge)) განაცხადის გაკეთების მეშვეობით.

## 5. პოლიტიკის ალტერნატივები

პრობლემის ანალიზისა და მიზნების განსაზღვრის შემდეგ, განხილული იქნა პოლიტიკის რამდენიმე ალტერნატივა და შედეგად, სამუშაო ჯგუფის მიერ, შერჩეული იქნა პოლიტიკის ორი ალტერნატივა. ქვემოთ დეტალურად არის განხილული საბაზისო სცენარი და შემოთავაზებული პოლიტიკის ალტერნატივები.

### ალტერნატივა 0: საბაზისო სცენარი

საბაზისო ვარიანტის მიხედვით, დამატებითი ღონისძიებები არ იქნება გატარებული. შესაბამისად, ინტერვენციისგან თავის შეკავების შემთხვევაში ნაკლებად სავარაუდოა, რომ საქართველოს უმეტეს მუნიციპალიტეტებში ტაქსით მომსახურების სერვისი თვითრეგულირების რეჟიმში აქტიურად გადავიდეს, რაც გულისხმობს ხარისხის, სტანდარტების, უსაფრთხოების ზოგადი წესების დანერგვას.

კვლევის ფარგლებში, პრობლემის იდენტიფიცირების და შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელების ეფექტიანობის შეფასების მიზნით, მუნიციპალიტეტების მიხედვით შესწავლილი იქნა, თუ რამდენი ფიზიკური პირი ახორციელებს ტაქსით მომსახურებას, არსებობს თუ არა მუნიციპალიტეტებში ტაქსის გამოძახების სერვისი, როგორია ზოგადად ავტოპარკის მდგომარეობა და რამდენად შეესაბამება ავტომობილების ტექნიკური პარამეტრები კანონმდებლობით დადგენილ ძირითად მოთხოვნებს.

მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლებმა ხაზი გაუსვეს ამ მხრივ არსებულ პრობლემებს და მდგომარეობა შეაფასეს როგორც საშუალოზე დაბალი. მათი შეფასებით, დამატებითი ღონისძიებების განხორციელების გარეშე, არ არის მოსალოდნელი მდგომარეობის ცვლილება, რომელიც ამ ეტაპზე უარყოფითია, როგორც მოქალაქეთა უსაფრთხოების, გარემოზე გავლენის, ეკონომიკური და მათ შორის, ტურიზმის ინდუსტრიის განვითარების თვალსაზრისით.

### ალტერნატივა 1: საქართველოს ყველა მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანისთვის სანებართვო სისტემის დანერგვა

პირველი ალტერნატივის თანახმად, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში გათვალისწინებულია მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანისთვის ნებართვების დაწესება. აღნიშნული ნებართვები, მუნიციპალიტეტის გადაწყვეტილებით, შესაძლოა გაცემული იქნას ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ანალოგიურად „A“ და „B“ კატეგორიის მიხედვით, შესაბამისად, თითოეული კატეგორიის ტაქსისთვის მუნიციპალიტეტი თავად წყვეტს ძირითად მოთხოვნებსა და სტანდარტებს. კერძოდ, მუნიციპალიტეტის ექსკლუზიურ კომპეტენციას განეკუთვნება ტაქსით მგზავრთა გადაყვანის სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრა.

მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსით მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზებისა და მართვის განხორციელების უფლებამოსილება შესაძლოა განახორციელოს მუნიციპალიტეტმა ან მუნიციპალიტეტის მიერ დაფუძნებულმა იურიდიულმა პირმა.

რეფორმის ფარგლებში, მუნიციპალიტეტებს შესაძლებლობა ექნებათ მოახდინონ ტაქსით გადაყვანის ნებართვის ურთიერთალიარება.

მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსით გადაყვანის ნებართვის გაცემის ფასი ჩაირიცხება შესაბამისი მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში. რაც შეეხება ჯარიმებს, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსით მგზავრთა გადაყვანის სანებართვო პირობების დარღვევის შემთხვევაში განსაზღვრულია ჯარიმა 100 ლარის ოდენობით, ხოლო აღნიშნული ქმედების ნებართვის გარეშე განხორციელების შემთხვევაში - 200 ლარის ოდენობით.

მნიშვნელოვანია, რომ თითოეულმა მუნიციპალიტეტმა, რომელიც თავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში უზრუნველყოფს ნებართვების გაცემას და ადმინისტრირებას, შექმნას და ეფექტიანად მართოს შესაბამისი ელექტრონული სისტემა, რომლის საშუალებითაც უნდა უზრუნველყოს ნებართვის გაცემა ნებართვის მაძიებელზე. ამასთან, აღნიშნული ელექტრონული სისტემის საშუალებით, უზრუნველყოფილი უნდა იქნას ნებართვის გაცემისთვის საჭირო სატრანსპორტო საშუალების სამართლებრივი მდგომარეობის შესახებ და ნებართვის მაძიებლის მართვის მოწმობის შესახებ შესაბამისი მონაცემების მიღება სსიპ - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოდან, რომელთანაც მუნიციპალიტეტის მერიას გაფორმებული უნდა ჰქონდეს მონაცემთა გაცვლის შესახებ ხელშეკრულება. ასევე, მუნიციპალიტეტმა, სსიპ სახელმწიფო სერვისების განვითარების სააგენტოსთან გაფორმებული სათანადო ხელშეკრულების საფუძველზე, უნდა უზრუნველყოს ნებართვის მაძიებლის პირადი მონაცემების მიღება აღნიშნული ელექტრონული სისტემის მეშვეობით.

## **ალტერნატივა 2. საქართველოს ყველა მუნიციპალიტეტში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანისთვის ნებაყოფლობითი რეგისტრაციის სისტემის დანერგვა**

მეორე ალტერნატივად განხილული იქნა არამარეგულირებელი მიდგომა, კერძოდ, თვითრეგულირება<sup>25</sup>, რომლის ფარგლებში, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის გარდა, ყველა მუნიციპალიტეტი მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) სერვისის მიწოდებისთვის შექმნის ელექტრონულ ბაზას, სადაც მოახდენს იმ ფიზიკური პირების

<sup>25</sup> შენიშვნა: „თვითრეგულირება – კონკრეტული სექტორის მიერ, ნებაყოფლობით საწყისებზე, პრობლემის გადაჭრის მიზნით, ქცევის წესების შემუშავება“ - რეგულირების ზეგავლენის შეფასების მეთოდოლოგია.

რეგისტრაციას, რომლებიც ნებაყოფლობითობით გამოთქვამენ მზაობას დარეგისტრირდნენ მონაცემთა ერთიან ბაზაში. აღნიშნული ქმედების სტიმულირების მიზნით, მნიშვნელოვანია, რომ მუნიციპალიტეტებმა დააწესონ გარკვეული სახის წამახალისებელი ღონისძიებები და შეღავათები, ასევე, საჭიროების შემთხვევაში, ასეთ სატრანსპორტო საშუალებებს მიანიჭონ გარკვეული სახის პრივილეგიები.

კერძოდ, წამახალისებელი ღონისძიებების ფარგლებში, შესაძლებელია მუნიციპალიტეტმა უფასოდ გადასცეს ტაქსის მფლობელებს ტაქსის აღმნიშვნელი მანათობელი ნიშანი მასზე დატანილი წარწერით „TAXI - მუნიციპალიტეტის მითითებით“, ასევე, ავტომობილის ქიმწმენდის მომსახურების ვაუჩერი. იმ მუნიციპალიტეტებში, სადაც პარკირება ფასიანია, მერიის სარეგისტრაციო ბაზაში მყოფი ტაქსებისთვის უფასოდ იყოს შესაძლებელი ავტომობილის პარკირება. ამასთან, ტაქსის მფლობელებს მიეცეთ შესაძლებლობა სატრანსპორტო საშუალებაზე განათავსონ რეკლამა და მიიღონ დამატებითი შემოსავალი.

## 5.1 ალტერნატივების უპირატესობები და რისკები

პირველი ალტერნატივა დაკავშირებულია შემდეგ უპირატესობებთან საბაზისო სცენართან შედარებით:

- იქმნება ტაქსის მომსახურების ერთიანი სტანდარტი და ზედამხედველობის ჩარჩო;
- კონკურენცია ხდება თანაბარ პირობებში, გარკვეული დადგენილი მინიმალური კრიტერიუმების საფუძველზე, მცირდება საბაზრო ჩავარდნა;
- მცირდება მომხმარებლის დანახარჯები, რაც დაკავშირებულია გაურკვევლობასთან, ინფორმაციის ასიმეტრიასთან;
- სახელმწიფოს ექნება მონიტორინგის განხორციელების შესაძლებლობა. იქმნება მონაცემთა ბაზა და ბაზარზე ტენდენციების დაკვირვებისთვის/შეფასებისთვის სახელმწიფოს ექნება შესაბამის ინფორმაციაზე ხელმისაწვდომობა;
- მცირდება უარყოფითი გავლენა გარემოზე.

პირველი ალტერნატივა დაკავშირებულია შემდეგ რისკებთან და ხარჯებთან საბაზისო სცენართან შედარებით:

- იზრდება ადმინისტრაციული ხარჯები სახელმწიფოსთვის;
- იზრდება შესაბამისობის ხარჯი სერვისის მიმწოდებლებისთვის;
- სერვისის მიმწოდებლებისთვის შესაბამისობის ხარჯის ზრდის შედეგად, შესაძლოა გაიზარდოს მომხმარებლების ხარჯები.

**მეორე ალტერნატივა** დაკავშირებულია შემდეგ **უპირატესობებთან** საბაზისო სცენართან შედარებით:

- იქმნება ტაქსის მომსახურების გარკვეული ერთიანი მინიმალური სტანდარტი და ზედამხედველობის ჩარჩო, თუმცა, პირველ სცენართან შედარებით, მასშტაბი და მოცვა გაცილებით მცირეა;
- ნაწილობრივ მცირდება მომხმარებლის დანახარჯები, რაც დაკავშირებულია გაურკვევლობასთან, ინფორმაციის ასიმეტრიასთან, თუმცა პირველ სცენართან შედარებით აღნიშნულის გავლენა გაცილებით მცირეა;
- სახელმწიფოს ექნება გარკვეულ დონეზე მონიტორინგის განხორციელების შესაძლებლობა, იქმნება ნაწილობრივი მონაცემთა ბაზა, რომელიც სერვისის მიმწოდებლების მხოლოდ ნაწილს დაფარავს. პირველ სცენართან შედარებით მოცვა მცირეა და არ იქნება სრული სურათის დანახვის შესაძლებლობა;
- მცირდება უარყოფითი გავლენა გარემოზე, თუმცა პირველ სცენართან შედარებით პოზიტიური ეფექტი გაცილებით ნაკლებია.

**მეორე ალტერნატივა** დაკავშირებულია შემდეგ **რისკებთან და ხარჯებთან** საბაზისო სცენართან შედარებით:

- იზრდება ადმინისტრაციული ხარჯები სახელმწიფოსთვის, თუმცა პირველ ალტერნატივასთან შედარებით, აღნიშნული ხარჯების ზრდა შედარებით მცირეა;
- არსებობს რისკი, რომ ბაზრის ეფექტიანობა არათუ გაიზარდოს, არამედ პირიქით, შემცირდეს, რამდენადაც თანაბარ პირობებში კონკურენციისთვის საბაზისო სტანდარტი ყველასთვის სავალდებულო არაა;
- პირველ სცენართან შედარებით, ინფორმაციის ასიმეტრია და გაურკვევლობა მომხმარებლებისთვის იზრდება;
- მინიმალურია მონიტორინგისა და ზედამხედველობის საჭიროება, შესაბამისად, სისტემა ვერ იქნება ერთგვაროვანი.

## 6. ზეგავლენის შეფასება

კვლევის ამ ნაწილში მოცემულია პოლიტიკის ვარიანტების ზეგავლენის შეფასება, კერძოდ, თითოეული ალტერნატივა, საბაზისო სცენართან მიმართებით, გაანალიზდა ეფექტიანობის, ეკონომიკური, სოციალური, გარემოზე ზეგავლენის და განხორციელების თვალსაზრისით. რაოდენობრივი კვლევის ნაწილში შეფასდა პოლიტიკის ალტერნატივების ზეგავლენა (სარგებელი და ხარჯები) ეკონომიკურ სუბიექტებზე, თვითმმართველობის ადმინისტრაციულ ხარჯებსა და ადგილობრივი თვითმმართველობის საბიუჯეტო შემოსავლებზე.

კერძოდ, რაოდენობრივი ანალიზი ახდენს ადგილობრივი თვითმმართველობის ადმინისტრაციული ხარჯების და სარგებლის პროგნოზირებას, რადგან თვითმმართველობას, როგორც ძირითად დაინტერესებულ მხარეს, აკისრია პოლიტიკის ამ ალტერნატიული ვარიანტების იმპლემენტაციის ვალდებულება. თვისებრივი ანალიზის ნაწილში გაანალიზდა პოლიტიკის ალტერნატივების ეფექტიანობა, ასევე, პირდაპირი და არაპირდაპირი გავლენები ეკონომიკურ, სოციალურ და გარემოსდაცვით ასპექტებზე, შეფასდა პოლიტიკის ალტერნატივების განხორციელების შესაძლებლობა.

მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ პოლიტიკის ალტერნატივები ითვალისწინებს ჯარიმების დაწესებას ნორმების დარღვევის შემთხვევაში, თუმცა რთულია რაოდენობრივად ჯარიმების მოცულობის პროგნოზირება. ამდენად, რაოდენობრივ ანალიზში არ იქნა გათვალისწინებული ჯარიმებიდან მიღებული სავარაუდო შემოსავლები, თუმცა გავლენების ანალიზში შეფასებული იქნა ჯარიმების არსებობის შემთხვევაში, მისი პირდაპირი და არაპირდაპირი გავლენები დაინტერესებულ მხარეებზე.

ამდენად, კვლევის ფარგლებში გაკეთდა დამკვეთები, რომელიც, ეყრდნობა როგორც კონსულტაციების პროცესში მიღებულ მონაცემებს, ასევე, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის არსებულ გამოცდილებას და ამ მიმართულებით არსებულ ზოგად ტენდენციებს.

### 6.1 ხარჯ-სარგებლის ანალიზი

წინამდებარე ანალიზში გამოყენებული მეთოდოლოგია განკუთვნილია პოლიტიკის ინტერვენციის ხარჯების და სარგებლის შესაფასებლად და გვაწვდის გადაწყვეტილების მისაღებად საჭირო პრაქტიკულ ინფორმაციას.

#### 6.1.1 ადგილობრივი თვითმმართველობის ადმინისტრაციული ხარჯები

##### პოლიტიკის აღსრულების ხარჯები

რეგულაციის აღსრულებასთან დაკავშირებული ხარჯების შეფასება ეფუძნება ადმინისტრირებასა და ზედამხედველობასთან დაკავშირებულ შემდეგ საკითხებს:

**- მარეგულირებელი ნორმების მომზადებასთან დაკავშირებული ხარჯები**

პირველი ალტერნატივის შესაბამისად, საკანონმდებლო ცვლილები აწესებს ზოგად პრინციპებსა და კრიტერიუმებს მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით მომსახურების მიმართულებით. შესაბამისად, მუნიციპალიტეტებმა უნდა უზრუნველყონ:

- მარეგულირებელი აქტების პროექტების შემუშავება;
- მარეგულირებელი აქტების დამტკიცება შესაბამისი მუნიციპალიტეტის საკრებულოს მიერ;
- მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის ურთიერთალიარების შემთხვევაში, შესაბამის მუნიციპალიტეტებს შორის ხელშეკრულების მომზადება/გაფორმება.

აღნიშნული მარეგულირებელი აქტებით, კერძოდ, საკრებულოს დადგენილებით დეტალურად უნდა განისაზღვროს კანონით დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის წესები და პროცედურები. ამ მხრივ, განსაკუთრებით თვითმმართველი ქალაქებისთვის, მნიშვნელოვანი იქნება ქალაქ თბილისის პრაქტიკის გაზიარება და მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2018 წლის 27 ივლისის N24-80 დადგენილება.

**- ნებართვების გაცემის, მონიტორინგის და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის საჭირო ადამიანური და მატერიალური ხარჯები**

ნებართვების გაცემისა და სანებართვო პირობების შესრულების კონტროლის მიზნით, საჭირო იქნება შესაბამისი პასუხისმგებელი სამსახურის განსაზღვრა და მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფა. შესაბამისად, ადმინისტრაციული ხარჯები მოიცავს შემდეგ კომპონენტებს:

- დასაქმებულთა რაოდენობა და შრომის საშუალო ანაზღაურება, ადმინისტრაციული საქმიანობის და მონიტორინგის განხორციელებისთვის;
- დასაქმებულ(ებ)ისთვის საჭირო მატერიალურ-ტექნიკური აღჭურვილობა, როგორცაა კომპიუტერები, საკანცელარიო ნივთები, კომუნიკაციის ხარჯები და სხვა;
- ოპერაციული ხარჯი - მონიტორინგის და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის ხარჯი.

**- ნებართვის გარეშე საქმიანობაზე კონტროლის განხორციელება**

ნებართვის გარეშე საქმიანობაზე კონტროლს განხორციელებს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, რაც დაკავშირებული იქნება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ სათანადო ადმინისტრაციული ხარჯის გაწევასთან, კერძოდ:

- დასაქმებულთა რაოდენობა და შრომის საშუალო ანაზღაურება (აღნიშნული კომპონენტი ადმინისტრაციული ხარჯების ნაწილში არ არის გათვალისწინებული);
- ოპერაციული ხარჯი, მონიტორინგის პროცესში ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის ხარჯის ჩათვლით (აღნიშნული კომპონენტი ადმინისტრაციული ხარჯების ნაწილში არ არის გათვალისწინებული).

- **ელექტრონული რეესტრის დანერგვის ხარჯები**

- ელექტრონული სისტემის დანერგვა და ადმინისტრირება.

ამ მხრივ მნიშვნელოვანია, ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის მიერ დაფუძნებული ა(ა)იპ მუნიციპალური სერვისების განვითარების სააგენტოს საქმიანობა, რომელიც სხვადასხვა მიმართულებით ახორციელებს ელექტრონული სერვისების მიწოდებას, მათ შორის, როგორცაა ელექტრონული მმართველობის ერთიანი სისტემის მომსახურება. აღნიშნული მომსახურების სახეები და საფასური დამტკიცებულია ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2021 წლის 7 სექტემბრის №87-81 დადგენილებით „ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირი „მუნიციპალური სერვისების განვითარების სააგენტოს“ მიერ გასაწევი ზოგიერთი ანაზღაურებადი მომსახურების სახისა და საფასურის ოდენობის დამტკიცების შესახებ“.<sup>26</sup>

ერთიანი ელექტრონულ სისტემა, თავის თავში აერთიანებს რამდენიმე ელექტრონულ სერვისს. ერთიანი სისტემის A პაკეტი, მოიცავს ტაქსების ნებართვის სისტემასაც (MS TAXI)<sup>27</sup>. აღნიშნული მომსახურების შესყიდვის შემთხვევაში, ერთი დღის მომსახურების საფასური შეადგენს 0,40 ლარს. შესაბამისად, მომსახურების მთლიანი ღირებულება გამოითვლება ერთი მომხმარებლის ერთი დღის მომსახურების ნამრავლით, შემსყიდველი ორგანიზაციის მომხმარებელთა რაოდენობაზე და მომსახურების პერიოდზე.

სწორედ, აღნიშნულზე დაყრდნობით შეფასდა ელექტრონული რეესტრის შემუშავების ხარჯები თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის.

- **წამახალისებელი და ხელშემწყობი ინსტრუმენტების შემოღების ხარჯები**
  - ტაქსის მანათობელი ნიშნების სუბსიდირება.
- **საინფორმაციო და ცნობიერების ასამაღლებელი კამპანიების ხარჯი**

<sup>26</sup> ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს N87-81 დადგენილება 07/09/2021;

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5253152?publication=1>

<sup>27</sup> ტაქსების ნებართვის სისტემა უზრუნველყოფს მუნიციპალიტეტის მასშტაბით ტაქსის ნებართვასთან დაკავშირებული პროცესების ელექტრონულად მართვას. სისტემის საშუალებით დაინტერესებულ პირს შესაძლებლობა აქვს შეიძინოს, გააქტიუროს ან გაასხვისოს სხვადასხვა კატეგორიის ნებართვა.

მნიშვნელოვანია, რომ მუნიციპალიტეტმა, შესაბამისი ნორმების მიღებამდე უზრუნველყოფილ დაინტერესებულ მხარეებთან შეხვედრები და დაგეგმილი ცვლილებების შესახებ მათი ინფორმირება, მხარეებისგან პოზიციების მიღება და მაქსიმალურად ეფექტიანი პოლიტიკის შემუშავება.

#### **ძირითადი დაშვებები:**

- დროის ჰორიზონტი: 10 წელი, 2024-2033 წლების პერიოდი;
- ინფლაციის მაჩვენებელი: სებ-ის მიზნობრივი მაჩვენებელი 3%;
- დისკონტირების განაკვეთი: დროის სხვადასხვა მომენტში დანახარჯების დისკონტირებისათვის გამოყენებული იქნება რეალური დისკონტირების განაკვეთი. ნომინალური დისკონტირების განაკვეთად შეირჩა 10-წლიანი სახელმწიფო ობლიგაციების საპროცენტო განაკვეთი - 8.14%, 2023 წლის აგვისტოს თვისთვის (ნომინალი – ლარი). ვინაიდან ყველა ადმინისტრაციული ხარჯი მოცემულია რეალურ გამოხატულებაში, რეალური დისკონტირების განაკვეთი საჭიროა წმინდა მიმდინარე ღირებულების გამოსათვლელად. რეალური დისკონტირების განაკვეთი – 4.99% მიღებულია ინფლაციის მაჩვენებლის გათვალისწინებით (3%).<sup>28</sup>

ამდენად რეალური დისკონტირების განაკვეთი შეადგენს **4.99%-ს**, ინფლაციის დონის გათვალისწინებით.

ვინაიდან, დანახარჯები და სარგებელი შეიძლება წარმოიშვას დროის სხვადასხვა მომენტში, დანახარჯებისა და სარგებლის წმინდა მიმდინარე ღირებულება - NPV გამოითვლება და დარდება საბაზისო სცენარს.

#### **6.1.2 ალტერნატივების რაოდენობრივი ზეგავლენა**

##### **ზედამხედველი ორგანო**

პირველი ალტერნატივით ახალი ნორმების შესრულების უზრუნველყოფის ვალდებულება ეკისრება მუნიციპალიტეტის მერიას. შემოთავაზებული პოლიტიკის განხორციელების შემთხვევაში, აღნიშნული მიმართულებით განსაზღვრული ფუნქციამოვალეობების ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, გამოიკვეთა ადამიანური რესურსების და დამატებითი მატერიალურ-ტექნიკური სახის საჭიროებები, რაც ცხადია, ადმინისტრაციულ ხარჯებთან არის დაკავშირებული.

კვლევის ფარგლებში, მუნიციპალიტეტების მიერ მოწოდებული სტატისტიკური ინფორმაციის თანხმად, საქართველოს 63 მუნიციპალიტეტში, საშუალოდ 8,000 ტაქსია.

---

<sup>28</sup> წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი „საპროცენტო განაკვეთები ფულად და სახელმწიფო ფასიანი ქაღალდების ბაზრებზე“, იხ. ბმული: [www.nbg.gov.ge](http://www.nbg.gov.ge)

ტაქსების რაოდენობა და მათი ტექნიკური მდგომარეობა კი, მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების მიხედვით.

მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ხარჯების შეფასების მიზნით, 63 მუნიციპალიტეტი, როგორც უკვე აღვნიშნეთ მონაცემთა ანალიზის ნაწილში, ტაქსების რაოდენობის მიხედვით, 4 ჯგუფად დაიყო, შედეგად 34 მუნიციპალიტეტში საშუალოდ 40 ტაქსია, 18 მუნიციპალიტეტში - საშუალოდ 100 ტაქსი, 4 მუნიციპალიტეტში - საშუალოდ 200 ტაქსი, ხოლო 7 მუნიციპალიტეტში 400-ზე მეტი ტაქსია.

პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში, მუნიციპალიტეტების მიერ ფუნქცია-მოვალეობების ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, საჭირო იქნება მუნიციპალიტეტებში (დაახლოებით 34 მუნიციპალიტეტში) თანამშრომლების მიერ დამატებითი ფუნქციის განხორციელება, ხოლო 29 მუნიციპალიტეტში ახალი თანამშრომლ(ებ)ის სრულ სამუშაო განაკვეთზე დასაქმება. თანამშრომელთა რაოდენობა და შესაბამისი ადმინისტრაციული ხარჯები განსხვავებულია მუნიციპალიტეტების მიხედვით. კერძოდ, პირველ ჯგუფში შემავალი მუნიციპალიტეტებისთვის შეფასებულია აღნიშნული უფლებამოსილების განხორციელებისთვის საჭირო კაცსაათის ღირებულება, ხოლო მე-2, მე-3 და მე-4 ჯგუფებისთვის, შესაბამისად 1, 2 და 3 თანამშრომელი. ამ მიმართულებით შეფასდა აღნიშნულ თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურების, ტექნიკური და მატერიალური უზრუნველყოფის, ელექტრონული სერვისების მომსახურების და ასევე, სანებართვო პირობების მონიტორინგის განხორციელების ხარჯები. რაც შეეხება შესაბამისი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების პროექტების მომზადების ხარჯს, კაცსაათით შეფასდა შრომის ანაზღაურება. ამასთან, მომდევნო წლებში ხარჯების გარკვეული კატეგორია უცვლელია, ნაწილი ხარჯები აღარ წარმოიშობა, ხოლო ხარჯების ნაწილი შესაძლოა გაიზარდოს (ხარჯების ზრდის ალბათობა გათვალისწინებულია შრომის ანაზღაურების ნაწილში).

პირველი ალტერნატივა, ასევე, ითვალისწინებს მუნიციპალიტეტის მიერ ტაქსის მანათობლის დაფინანსებას, ამასთან, დაინტერესებულ მხარეებთან საინფორმაციო კამპანიების განხორციელებას და ამ მიმართულებით ფინანსური რესურსების გამოყოფის საჭიროებას.

პირველი ალტერნატივის ფარგლებში, კონტროლს, ნებართვის გარეშე საქმიანობაზე განხორციელებს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, რაც დაკავშირებული იქნება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ სათანადო ადმინისტრაციული ხარჯის გაწევასთან, რომლის დაფინანსება მოხდება შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის გამოყოფილი ასიგნებების ფარგლებში. *შენიშვნა: აღნიშნული არ არის გათვალისწინებული მთლიანი ხარჯ-სარგებლის ანალიზში, რადგან არ იკვეთება საპატრულო პოლიციის მიერ აღნიშნული ფუნქცია-მოვალეობების ეფექტიანად განხორციელების მიზნით, დამატებითი თანამშრომლების აყვანის საჭიროება, შესაბამისად, მათ სატრანსპორტო საშუალებით და საწვავით უზრუნველყოფა.*

მონაცემთა ანალიზის თანახმად, 63 მუნიციპალიტეტის მიერ, პირველი ალტერნატივის განხორციელებისთვის საჭირო ადმინისტრაციული ხარჯების წმინდა მიმდინარე ღირებულება, 10 წლიან პერიოდში, 9,7 მლნ. ლარს შეადგენს, ხოლო რეფორმის დაწყების პირველივე წელს, ადმინისტრაციული ხარჯები, ნომინალში 1,4 მლნ. ლარის ეკვივალენტურია. საგულისხმოა, რომ აღნიშნული ხარჯები მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით, შესაბამისად, თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის ხარჯები პირველივე წელს ნომინალში საშუალოდ 6,300 ლარიდან 82,000 ლარამდე მერყეობს. ხარჯების ძირითადი ნაწილი, დაახლოებით 70%, ადმინისტრირების და ზედამხედველობის განხორციელებისთვის, თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურებას უკავშირდება.

სარგებლის თვალსაზრისით, პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში, შეფასდა ადამიანური რესურსის დამატების შედეგად საშემოსავლო გადასახადიდან მიღებული შემოსავლები, რომელიც მიემართება სახელმწიფო ბიუჯეტში ან ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკურ ბიუჯეტში. ხოლო, ნებართვის მაძიებლებისათვის - მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მსუბუქი ავტომობილით - ტაქსით (M<sub>1</sub> კატეგორია) გადაყვანის ნებართვის და ნებართვის დუბლიკატისთვის გადახდილი საფასური, მიემართება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში.

ნებართვიდან მიღებული შემოსავლის წმინდა მიმდინარე ღირებულება, **10 წლიან პერიოდში 3,4 მლნ. ლარს შეადგენს**, ხოლო რეფორმის დაწყების პირველივე წელს, ნებართვიდან მიღებული შემოსავალი, ნომინალში 473,000 ლარის ეკვივალენტურია. ცხადია, ხარჯების ანალოგიურად, ნებართვიდან მიღებული შემოსავლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება მუნიციპალიტეტების ზომის მიხედვით, შესაბამისად, პირველივე წელს თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის საბიუჯეტო შემოსავლები ნომინალში საშუალოდ 2,000 ლარიდან 30,000 ლარამდე მერყეობს.

რაც შეეხება ჯარიმებიდან მიღებულ შემოსავლებს, როგორც სანებართვო პირობების დარღვევისთვის (რომელიც ჩაირიცხება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში), ასევე, ნებართვის გარეშე საქმიანობის გამო დაწესებული ჯარიმები (რომელიც ჩაირიცხება სახელმწიფო ბიუჯეტში), სარგებლის ნაწილში არ არის გათვალისწინებული, მუნიციპალიტეტებში ამ მხრივ არსებული პრაქტიკის არარსებობის გამო. აღნიშნული გავლენა შეფასებულია ალტერნატივების შედარების ნაწილში.

ამდენად, პირველი ალტერნატივის **წმინდა მიმდინარე სარგებელი 10 წლიან პერიოდში (2024-2033 წლები) 4,9 მლნ. ლარს** გაუტოლდება. აღნიშნული სარგებელი მოიცავს მუნიციპალიტეტში დასაქმებულთა მიერ საშემოსავლო გადასახადიდან და ნებართვის და ნებართვის დუბლიკატისთვის გადახდილი საფასურიდან მიღებულ სარგებელს.

ამდენად, პირველი ალტერნატივის **წმინდა მიმდინარე ხარჯი**, რომელიც ადმინისტრაციულ ხარჯებს მოიცავს, 10 წლიან პერიოდში **9,7 მლნ. ლარს** გაუტოლდება,

აღნიშნული ხარჯი რეფორმის დაწყებიდან 3 წლიან პერიოდში (2025-2027 წწ.) 63 მუნიციპალიტეტისთვის დაახლოებით **3,6 მლნ. ლარი** იქნება. ხარჯების ნაწილი, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მოიცავს მუნიციპალიტეტების თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურების ხარჯებს, საოფისე და ზედამხედველობის ეფექტიანად განხორციელებისთვის საჭირო ხარჯებს და სხვა (იხ. დანართი N1).

შედეგად, პირველი ალტერნატივის **წმინდა მიმდინარე ღირებულება** (NPV) უარყოფითია (სარგებელს გამოკლებული ხარჯები) და 10 წლიან პერიოდში **4.8 მლნ. ლარს** შეადგენს.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში შეჯამებულია პირველი ალტერნატივის ხარჯ-სარგებლის წმინდა მიმდინარე ღირებულება.

ცხრილი 6. პირველი ალტერნატივის წმინდა ხარჯ-სარგებელი (ათასი ლარი)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	სულ
<b>სარგებელი (PB)</b>	3	637	612	588	565	543	522	502	483	465	<b>4,922</b>
<b>ხარჯი (PC)</b>	46	1,427	1,109	1,084	1,060	1,036	1,013	990	968	947	<b>9,681</b>
<b>ხარჯ-სარგებელი (NPV)</b>	(43)	(790)	(497)	(496)	(495)	(493)	(490)	(488)	(485)	(482)	<b>(4,760)</b>

### 6.1.3 მეორე ალტერნატივის რაოდენობრივი ზეგავლენა

მეორე ალტერნატივა ითვალისწინებს ხელშემწყობი ღონისძიებების განხორციელებას და ტაქსის მომსახურების მინიმალური სტანდარტის დაწესებას. ამ მხრივ მოსალოდნელია, რომ 63 მუნიციპალიტეტიდან, მხოლოდ 40 მუნიციპალიტეტში განხორციელდეს შესაბამისი ღონისძიებები - ძირითადად იმ მუნიციპალიტეტებში, სადაც ტაქსების რაოდენობა 50-ზე მეტია და ასევე, მოქმედებს ფასიანი პარკირების სისტემა. პროექტის მასშტაბი და მოცვა მცირეა, შესაბამისად, აღნიშნულის გათვალისწინებით, მუნიციპალიტეტებში არ არის საჭიროება ახალი თანამშრომლის აყვანის. აღნიშნული ფუნქციის განხორციელებისთვის გათვალისწინებულია კაცსაათის ღირებულება. ხარჯების ნაწილში, ასევე, შეფასებულია ერთჯერადად, მანათობლების და უფასო ქიმწმენდის ვაუჩერის ღირებულება პირველი 3 წლის განმავლობაში და სხვა.

რაც შეეხება, სარგებელს, მეორე ალტერნატივის შემთხვევაში, შეფასდა კაცსაათის მიხედვით საშემოსავლო გადასახადიდან მიღებული შემოსავლები, რომელიც მიემართება სახელმწიფო ბიუჯეტში ან ავტონომიური რესპუბლიკის რესპუბლიკურ ბიუჯეტში, ხოლო რეგისტრაციის საფასური, მიემართება მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტში.

ამდენად, მეორე ალტერნატივის წმინდა მიმდინარე სარგებელი 10 წლიან პერიოდში (2024-2033 წლები) **129,1 ათას ლარს** გაუტოლდება. აღნიშნული სარგებელი მოიცავს დასაქმებულთა მიერ საშემოსავლო გადასახადიდან და რეგისტრაციიდან მიღებულ შემოსავალს.

მეორე ალტერნატივის წმინდა მიმდინარე ხარჯი, რომელიც ადმინისტრაციულ ხარჯებს მოიცავს, 10 წლიან პერიოდში **773,8 ათას ლარს** გაუტოლდება, აღნიშნული ხარჯი პროექტის დაწყებიდან 3 წლიან პერიოდში (2025-2027 წწ.) 30 მუნიციპალიტეტისთვის დაახლოებით **315,8 ათასი ლარი** იქნება. ხარჯების ნაწილი, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მოიცავს მუნიციპალიტეტების თანამშრომელთა შრომის ანაზღაურების ხარჯებს, საოფისე და ხელშემწყობი ღონისძიებების განხორციელებისთვის საჭირო ხარჯებს და სხვა (იხ. დანართი N2).

შედეგად, მეორე ალტერნატივის წმინდა მიმდინარე ღირებულება (NPV) უარყოფითია (სარგებელს გამოკლებული ხარჯები) და 10 წლიან პერიოდში **644,7 ათას ლარს** შეადგენს.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში შეჯამებულია მეორე ალტერნატივის ხარჯ-სარგებლის წმინდა მიმდინარე ღირებულება.

ცხრილი 7. მეორე ალტერნატივის წმინდა ხარჯ-სარგებელი (ათასი ლარი)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	სულ
<b>სარგებელი (PB)</b>	0.03	27.4	13.6	13.3	13.1	12.9	12.6	12.3	12.1	11.8	<b>129.1</b>
<b>ხარჯი (PC)</b>	12.2	146.6	85.6	83.5	78.8	76.9	75.1	73.3	71.6	70.0	<b>773.8</b>
<b>ხარჯ-სარგებელი (NPV)</b>	<b>(12.1)</b>	<b>(119.2)</b>	<b>(72.1)</b>	<b>(70.2)</b>	<b>(65.7)</b>	<b>(64.1)</b>	<b>(62.5)</b>	<b>(61.0)</b>	<b>(59.6)</b>	<b>(58.1)</b>	<b>(644.7)</b>

## 6.2 მრავალკრიტერიუმიანი ანალიზი

რეგულირების ზეგავლენის შეფასების მეთოდოლოგიის თანახმად, მნიშვნელოვანია, რომ ალტერნატივების შეფასება, ასევე, განხორციელდეს მრავალკრიტერიუმიანი ანალიზის მეთოდის საშუალებით, რომელიც, თავის მხრივ, აერთიანებს ალტერნატივების ზეგავლენის რაოდენობრივ და თვისებრივ შეფასებას.

მრავალკრიტერიუმიანი ანალიზი მოიცავს როგორც რაოდენობრივი ანალიზის შედეგებს, როგორცაა ხარჯთსარგებლიანობის ანალიზის შეჯამებულ შედეგებს, ასევე, თვისობრივი ანალიზის შედეგებს, რომელიც აფასებს კონკრეტული მიზნების მიღწევის ეფექტიანობას, ალტერნატივის პრაქტიკაში განხორციელებადობას, ალტერნატივების მიმდებლობას ეკონომიკური და სოციალური ასპექტების გათვალისწინებით, პოლიტიკის ალტერნატივებთან დაკავშირებულ მოსალოდნელ კონკრეტულ რისკებს და სხვა. ყოველივე კი უზრუნველყოფს საუკეთესო ვარიანტის შერჩევის შესაძლებლობას.

წინამდებარე კვლევაში შერჩეული პოლიტიკის ალტერნატივები შეფასდა მრავალკრიტერიუმიანი გადაწყვეტილების მიღების ანალიზის (MCDA) მიხედვით.

აღნიშნული შეფასების მეთოდი გულისხმობს თითოეული კრიტერიუმისათვის შესაბამისი წონის მინიჭებას და შედეგად, ფასდება თითოეული ვარიანტის წვლილი დასახული მიზნის მიღწევის პროცესში. კვლევის ფარგლებში განსაზღვრული ძირითადი მიზნების და ქვე-მიზნების შეფასებისთვის განისაზღვრა ძირითადი კრიტერიუმები - ეფექტიანობა, ეკონომიკური და სოციალური ზეგავლენა, გარემოზე ზემოქმედება და განხორციელების შესაძლებლობა.

ალტერნატივების თვისებრივი შეფასების პირველ ეტაპზე ანალიტიკური იერარქიის პროცესის (Analytical Hierarchy Process, AHP) მეთოდის გამოყენებით დადგინდა კრიტერიუმების წონები. შეფასება განხორციელდა საატის (Saaty, 1980) დაწყვილებული შედარებითი ანალიზის საფუძველზე პრიორიტეტულობის სკალის მიხედვით 1-დან 10-მდე.<sup>29</sup>

კვლევაში თანამიმდევრულობის ინდექსმა (C.I) შეადგინა 0.081, ხოლო შეფასების უტყუარობის წილადმა 0.072, ამდენად  $CR=7.2\% < 10\%$ .

თავის მხრივ, პოლიტიკის თითოეული ალტერნატივა საბაზისო სცენართან მიმართებით შეფასდა ქულებით, იმისდა მიხედვით, თუ როგორია მისი ზეგავლენა და მნიშვნელობა უპირატესობის შკალაზე. შეფასება განხორციელდა -5-დან 5 ქულამდე, სადაც “-5” წარმოადგენს რეალურად ყველაზე ნაკლებად სასურველ ალტერნატივას, ხოლო “5” - ყველაზე მეტად სასურველს.

<sup>29</sup> საატის პრიორიტეტულობის სკალა: 1 - იგივე მნიშვნელობა; 3 - სუსტი უპირატესობა; 5 - ძლიერი უპირატესობა; 7 - გამოკვეთილი დომინირება; 9 - აბსოლუტური დომინირება; 2-4-6-8 - გარდამავალი მნიშვნელობები.

დაინტერესებულ მხარეებთან კონსულტაციების, ლიტერატურისა და საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, შეფასდა თითოეული ალტერნატივის ეფექტიანობა და მიზნებთან თავსებადობა. შედეგად, თითოეული თვისებრივი კრიტერიუმის წონის კოეფიციენტი გამრავლდა თითოეული ალტერნატივისთვის ამ კრიტერიუმში მინიჭებულ ქულაზე. საბოლოო შედეგის მისაღებად კი, დაჯამდა ყველა კრიტერიუმის მთლიანი შედეგები.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, თვისებრივი შეფასების ფარგლებში, თითოეული ალტერნატივა შეფასდა შემდეგი 5 კრიტერიუმის მიხედვით: ეფექტიანობა, ეკონომიკური, სოციალური, გარემოს დაცვა და განხორციელებადობა. თითოეული კრიტერიუმი აფასებს, თუ რამდენად პასუხობს რეგულაცია დასახულ მიზნებს და ამასთან, რამდენად ეფექტურია რეგულაციის გავლენა შედეგზე მის აღსრულებასთან დაკავშირებული ხარჯების გათვალისწინებით. კრიტერიუმი აფასებს პოლიტიკის ინტერვენციის ზოგადი და კონკრეტული მიზნების მხარდაჭერის შესაძლებლობას.

ქვემოთ მოცემულია თითოეული კრიტერიუმის მნიშვნელობა და გავლენა.

### **ეფექტიანობა 1**

პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში, მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ტაქსების საქმიანობის რეგულირება, უზრუნველყოფს როგორც მუნიციპალიტეტებში მსუბუქი ავტომობილით – ტაქსით ( $M_1$  კატეგორია) მგზავრთა გადაყვანის სფეროს გაჯანსაღებას, ასევე, ხელს შეუწყობს ქვეყნის შიდა რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის რეგულირების პოლიტიკის განხორციელებას, რაც უმნიშვნელოვანესია ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავების მიზნით.

### **ეფექტიანობა 2**

ავტომობილების ტექნიკური მდგომარეობის და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან პრიორიტეტს. ავტომობილებისთვის დაწესებული ტექნიკური ინსპექტირების მოთხოვნების ვალდებულების შესრულება, მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ზედამხედველობის სისტემის ეფექტიანობაზე. ამდენად, მნიშვნელოვანია იმ ინსტრუმენტების გაძლიერება, რომელიც ხელს შეუწყობს სტანდარტების საყოველთაოდ დანერგვას, დარღვევების პრევენციას/შემცირებას, ამასთან, შესაბამისი ზედამხედველი ორგანოს უფლებამოსილების გაფართოებას, მათ შორის, ზედამხედველობის, მონიტორინგის და საჯარიმო მექანიზმების დანერგვით.

### **ეკონომიკური**

მნიშვნელოვანია, რომ სექტორში არსებულმა მარეგულირებელმა ნორმებმა უზრუნველყოს თანაბარი პირობების შექმნა დარგში მოქმედი სუბიექტებისთვის. არსებითად მნიშვნელოვანია, რომ კონკურენცია ხდებოდეს თანაბარ პირობებში და დადგენილი მინიმალური კრიტერიუმების საფუძველზე, რომელიც ცხადია, ხელს

შეუწყობს და შეამცირებს საბაზრო ჩავარდნას. ეკონომიკური თვალსაზრისით, ასევე, მნიშვნელოვანია მონიტორინგის განხორციელების შესაძლებლობა და შესაბამის მონაცემთა ბაზის შექმნა. აღნიშნული ხელს შეუწყობს სახელმწიფოს მიერ ინფორმაციაზე დაყრდნობით/შეფასებით შეისწავლოს და გაანალიზოს ბაზრის ტენდენციები, არსებული გამოწვევები და აღნიშნულზე დაყრდნობით, შექმნას ეფექტიანი და საჭიროებებზე მორგებული პოლიტიკა.

## **სოციალური**

მგზავრთა უსაფრთხოებისა და მომსახურების ხარისხის გასაუმჯობესებლად უმნიშვნელოვანესია უზრუნველყოფილი იქნას ერთიანი პოლიტიკის ჩამოყალიბება, რაც დადებითად აისახება მომხმარებლის დანახარჯების შემცირებაზე, რომელიც დაკავშირებულია გაურკვევლობასთან, ინფორმაციის ასიმეტრიასთან.

## **გარემოსდაცვითი**

გაეროს კლიმატის ცვლილების ჩარჩო კონვენციის ფარგლებში აღებული ვალდებულების ფარგლებში, ასევე, ევროკავშირის ასოცირების ხელშეკრულებისა და ეროვნული პრიორიტეტების ფარგლებში, საქართველომ მნიშვნელოვან პრიორიტეტად განსაზღვრა სათბურის გაზების ემისიების შემცირება. სწორედ აღნიშნული შეთანხმებების და დოკუმენტების ფარგლებში, სათბურის გაზების ემისიების შემცირების სწორად დაგეგმვის პროცესში, ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორს შორის განიხილება სატრანსპორტო სექტორიც, რომელიც ერთ-ერთი სწრაფად მზარდი სექტორია და ხასიათდება სათბურის გაზების მაღალი ემისიებით.

მოძველებული და არასათანადო ტექნიკურ მდგომარეობაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალებები, განსაკუთრებით მწვავე პრობლემას წარმოადგენს დიდ ქალაქებში, სადაც მაღალია კონცენტრაცია და მოძველებული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ წარმოქმნილი ემისიები ნეგატიურად მოქმედებს გარემოზე და ზრდის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ რისკებს. სწორედ ამიტომ, სათბურის გაზების ემისიების შემცირება საჭიროებს კომპლექსურ მიდგომას, რისთვისაც უპირველესია ქვეყნის მასშტაბით ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის ჩამოყალიბება და ეფექტიანი განხორციელება.

## **განხორციელება**

შეფასდა აღნიშნული პოლიტიკის განხორციელების შესაძლებლობა. პირველი ალტერნატივის განხორციელებისთვის საჭიროა მუნიციპალიტეტების მიერ შესაბამისი დადგენილების პროექტის მომზადება, თანამშრომელთა გადამზადება, შესაბამისი ელექტრონული სისტემის დანერგვა. ამასთან, უმნიშვნელოვანესია მუნიციპალიტეტის მიერ ზეგავლენის ქვეშ მყოფ ორგანიზაციებთან შეხვედრების ორგანიზება, მათი ინფორმირება

დაგეგმილი ცვლილებების თაობაზე. მეორე ალტერნატივის შემთხვევაში, ასევე, მნიშვნელოვანია დაინტერესებულ მხარეებთან შეხვედრების ორგანიზება და მათი ცნობიერების ამაღლება აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით. აღნიშნულის გათვალისწინებით, პირველი ალტერნატივის განხორციელება მნიშვნელოვნად ადვილია, პირველ ალტერნატივასთან მიმართებით.

ცხრილი 8. თვისებრივი ანალიზის შედეგი

კრიტერიუმი	წონები	ალტერნატივა 1	ალტერნატივა 2
ეფექტიანობა	44%	++++	+
ეკონომიკური ზეგავლენა	10%	+++	+
სოციალური ზეგავლენა	24%	+++	++
გარემოს დაცვა	16%	++++	+
განხორციელება	6%	++	++++
<b>ჯამი</b>	<b>100%</b>	<b>3.54</b>	<b>1.42</b>

## 7. ალტერნატივების შედარება

ხარჯთსარგებლიანობის ანალიზის მიხედვით, პირველი ალტერნატივის მიმდინარე სარგებელი 10 წლიან პერიოდში **4,921.5 ათას ლარს** გაუტოლდება, ხოლო მიმდინარე დანახარჯი - **9,681.3 ათას ლარს**.

შედეგად, პირველი ალტერნატივის **წმინდა მიმდინარე ღირებულება (NPV) 2024-2033 წლებში უარყოფითია და 4,759.8 ათას ლარს შეადგენს**.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სტანდარტული ხარჯების შეფასებით, მუნიციპალიტეტების მიერ ვალდებულებების ეფექტიანად განხორციელებისთვის საჭირო იქნება ახალი თანამშრომლების აყვანა, მათი ტექნიკური და მატერიალური უზრუნველყოფა, ზედამხედველობის და რეფორმის ხელშეწყობის ღონისძიებების განხორციელება, რაც მნიშვნელოვან ფინანსურ ხარჯებთან არის დაკავშირებული. წინასწარი შეფასებით, თითოეული მუნიციპალიტეტისთვის დანახარჯი პირველივე წელს ნომინალში, საშუალოდ 6,3 ათასი ლარიდან 82,0 ათას ლარამდე მერყეობს (აღნიშნული ხარჯების მოცულობა დამოკიდებულია მუნიციპალიტეტის მოსახლეობის რაოდენობაზე).

მეორე ალტერნატივის მიმდინარე სარგებელი 10 წლიან პერიოდში **129.1 ათას ლარს** გაუტოლდება, ხოლო მიმდინარე დანახარჯი - **773.8 ათას ლარს**.

შედეგად, მეორე ალტერნატივის **წმინდა მიმდინარე ღირებულება (NPV) 2024-2033 წლებში უარყოფითია და 644.7 ლარს შეადგენს**.

ცხრილი 9. ალტერნატივების ზეგავლენის შეჯამება

ზეგავლენა	პირდაპირი / არაპირდაპირი	ჯგუფ(ებ)ი რომლებმაც განიცადეს ზეგავლენა	მოსალოდნელი შედეგების შეფასება	შესაბამისი საზომი ინდიკატორ(ებ)ი	ალტერნატივები, რომელიც ექვემდებარება აღნიშნულ ზეგავლენას
<b>ეკონომიკური</b>					
შესაბამისობის ხარჯები	პირდაპირი	მსუბუქი ავტომობილის - ტაქსის (M <sub>1</sub> კატეგორია) მფლობელები	უარყოფითი	მოკლევადიან პერიოდში, გაზრდილია შესაბამისობის დანახარჯი, მათთვის, ვინც ვერ აკმაყოფილებს კანონმდებლობით დადგენილ ნორმებს	ალტერნატივა 1 - მნიშვნელოვნად მაღალია
მომსახურების ღირებულება	არაპირდაპირი	მომხმარებელი	უარყოფითი	შესაძლოა მომხმარებლის დანახარჯების ზრდა მოკლევადიან პერიოდში	ალტერნატივა 1 უფრო მეტად ვიდრე ალტერნატივა 2

კონკურენტული გარემო	არაპირდაპირი	სერვისის მიწოდებლები და მომხმარებლები	დადებითი	კონკურენცია ხდება თანაბარ პირობებში, გარკვეული დადგენილი მინიმალური კრიტერიუმების საფუძველზე, მცირდება საბაზრო ჩავარდნა	ალტერნატივა 1 - მნიშვნელოვნად მაღალია
<b>საჯარო ფინანსები</b>					
საბიუჯეტო ხარჯები	პირდაპირი	მუნიციპალიტეტის მერიის ხარჯები	უარყოფითი	იზრდება აღსრულების და მონიტორინგის განხორციელების ხარჯები	ალტერნატივა 1 - მნიშვნელოვნად მაღალია ალტერნატივა 2 - მნიშვნელოვნად მცირეა პირველ ალტერნატივასთან მიმართებით
საბიუჯეტო შემოსავლები	პირდაპირი	მუნიციპალიტეტის მერიის შემოსავლები	დადებითი	გაზრდილია შემოსავლები სანებართვო მოსაკრებლის დაწესების / ნებაყოფლობითი რეგისტრაციის შედეგად	ალტერნატივა 1 - მნიშვნელოვნად მაღალია ალტერნატივა 2 - მნიშვნელოვნად მცირეა პირველ ალტერნატივასთან მიმართებით
საბიუჯეტო შემოსავლები	პირდაპირი	მუნიციპალიტეტის მერიის შემოსავლები	დადებითი	დაწესებულია დარღვევის ადეკვატური ჯარიმები სანებართვო პირობების დარღვევისთვის; მცირდება განმეორებითი და მრავალჯერადი შემთხვევების რაოდენობა	ალტერნატივა 1
საბიუჯეტო შემოსავლები	პირდაპირი	სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლები	დადებითი	დაწესებულია დარღვევის ადეკვატური ჯარიმები უნებართვოდ საქმიანობის განხორციელებისთვის; მცირდება განმეორებითი და მრავალჯერადი შემთხვევების რაოდენობა	ალტერნატივა 1
<b>სოციალური</b>					
სოციალური კეთილდღეობა	პირდაპირი	მოსახლეობა	დადებითი	მცირდება მომხმარებლის დანახარჯები, რომელიც დაკავშირებულია, როგორც ჯანმრთელობასთან, ასევე გაურკვევლობასთან და ინფორმაციის ასიმეტრიასთან	ალტერნატივა 1 მნიშვნელოვნად მაღალია

გარემოსდაცვითი					
ნორმებთან შეუსაბამო ავტომობილები ს შეზღუდვა	პირდაპირი	გარემო	დადებითი	მცირდება უარყოფითი გავლენა გარემოზე	ალტერნატივა 1 მნიშვნელოვნად დადებითია

## 7.1 უპირატესი ალტერნატივა

მრავალკრიტერიუმის ანალიზი აჩვენებს პირველი ალტერნატივის უპირატესობას, როგორც მეორე ალტერნატივასთან, ასევე, საბაზისო სცენართან მიმართებით.

საბაზისო სცენართან შედარებით, პირველი ალტერნატივა უზრუნველყოფს კანონმდებლობით დადგენილ ნორმებთან შეუსაბამო ტაქსების შეზღუდვას და საფრთხეების პრევენციას ნაკლები რისკების პირობებში, ისე რომ რეგულირებამ მიზნობრივად, ერთ ერთეულზე ნაკლები დანახარჯებით უზრუნველყოს შესაბამისი სუბიექტების მოცვა. თანაბარი და სამართლიანი პრინციპების დანერგვა რეალურად უზრუნველყოფს პრობლემის ძირითადი ნაწილის აღმოფხვრას. ამასთან, პირველი ალტერნატივა უზრუნველყოფს მეტ სიცხადეს და განჭვრეტადობას, კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბებას და გარემოზე მავნე ზეგავლენის შემცირებას.

ხარჯ-სარგებლის ანალიზის მიხედვით, პირველი ალტერნატივის სარგებელი მაღალია, ვიდრე მეორე ალტერნატივის, თუმცა ადმინისტრაციული დანახარჯების თვალსაზრისით, მეორე ალტერნატივას მნიშვნელოვანი უპირატესობა აქვს პირველ ალტერნატივასთან მიმართებით, ნაკლები ადმინისტრაციული დანახარჯების თვალსაზრისით. თუმცა ხარჯთეფექტიანობის ანალიზით, პირველი ალტერნატივის მნიშვნელოვანი უპირატესობა გამოიკვეთა, მეორე ალტერნატივასთან შედარებით. კერძოდ, ხარჯთეფექტიანობის ანალიზის მეთოდის გამოყენებით, პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში, სტანდარტული ხარჯების მოდელის გათვალისწინებით, ძირითად ნორმებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის დანახარჯი ყოველ ერთ ტაქსზე უფრო მცირეა, მეორე ალტერნატივასთან მიმართებით. კერძოდ, 10 წლიან პერიოდში, წმინდა მიმდინარე ღირებულების შეფარდებით იმ ავტომობილების რაოდენობაზე, რომლებზეც ნებართვა გაიცემა (პირველი ალტერნატივა), ან ერთიან ბაზაში დარეგისტრირდება (მეორე ალტერნატივა), ერთი ავტომობილისთვის შესაბამისობის უზრუნველყოფის დანახარჯი პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში 610 ლარია, ხოლო მეორე ალტერნატივისთვის აღნიშნული დანახარჯი მეტია და 883 ლარს შეადგენს.

შედეგად, ეფექტიანობის კოეფიციენტი პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში უპირატესია.

პირველი ალტერნატივა უზრუნველყოფს პრობლემის აღმოფხვრის ეფექტიან მიდგომას, არის ყოვლისმომცველი და სრულად შეესაბამება ქვეყნის მიერ აღიარებულ ძირითად ნორმებსა და პრინციპებს.

ცხრილი 10. მრავალკრიტერიუმანი ანალიზის შედეგები (ლარი)

კრიტერიუმი	საბაზისო	ალტერნატივა 1	ალტერნატივა 2
ხარჯთსარგებლიანობა (NPV)	n/a	(4,759,762)	(644,654)
ხარჯთეფექტურობა	n/a	(1/610)	(1/883)
თვისებრივი ანალიზი	-3.0	3.54	1.42

## 8. მონიტორინგი და შეფასება

ოპტიმალურად მიჩნეული ალტერნატივის შერჩევის და შესაბამისი ცვლილების განხორციელების შემდეგ, მნიშვნელოვანია პოლიტიკის განხორციელების მონიტორინგი, თუ რამდენად კარგად პასუხობს იგი წინამდებარე დოკუმენტით განსაზღვრულ მიზნებს. განხორციელების და მონიტორინგის ეტაპზე ხდება ამოცანების მიხედვით პასუხისმგებელი უწყებების განსაზღვრა.

ცხრილი 11. ამოცანების შესრულების პერიოდი და პასუხისმგებელი უწყებები

კონკრეტული ამოცანა	შეფასების სისტემა	პასუხისმგებელი
<b>საკანონმდებლო ჩარჩო</b>		
კანონის პროექტის მომზადება	საბაზისო წელი	სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო
კანონის პროექტის წარდგენა მთავრობაზე	საბაზისო წელი	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
კანონის მიღება	საბაზისო წელი	საქართველოს პარლამენტი
<b>რეგულაციების აღსრულება</b>		
სანებართვო პირობების, ნებართვის გაცემის წესის, ნებართვის მოქმედების ვადის, ნებართვის გაცემის ფასისა და მისი გადახდის წესის განსაზღვრა	კანონის ძალაში შესვლამდე	მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლობითი ორგანოები
ურთიერთალიარების ხელშეკრულების დადება მუნიციპალიტეტებს შორის	კანონის ძალაში შესვლამდე	ადგილობრივი თვითმმართველობა
<b>მონიტორინგი</b>		
დაინტერესებულ მხარეთა ინფორმირება და კომუნიკაცია	კანონის ძალაში შესვლამდე	ადგილობრივი თვითმმართველობა
ტაქსით მგზავრთა გადაყვანის სანებართვო პირობების დარღვევის/შესაბამისი ნებართვის გარეშე საქმიანობის განხორციელების პრევენციის მიზნით მონიტორინგის განხორციელება	კანონის ამოქმედებიდან შეუზღუდავად	ადგილობრივი თვითმმართველობა; საპარტულო პოლიცია

## 9. კომპეტენტური პირის ხელმოწერა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე  
**გურამ გურამიშვილი**

## 10. დანართები

დანართი 1.

ა) საშუალოდ 40 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1)

1 მუნიციპალიტეტი	ერთეული	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ტაქსების რაოდენობა	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
თანამშრომელთა რაოდენობა	1										
შრომის ანაზღაურება (ლარი)	1,331	1,464	1,611	1,659	1,709	1,760	1,813	1,867	1,923	1,981	2,040
<b>ხარჯები</b>											
დადგენილების პროექტების მომზადება (კაცსაათი)	30	250									
შრომის ანაზღაურება წელიწადში (კაცსაათი)	12		2,635	2,714	2,796	2,880	2,966	3,055	3,147	3,241	3,338
საპენსიო შენატანი	4%		64.42	66.35	68.34	70.39	72.51	74.68	76.92	79.23	81.61
ზედამხედველობის დანახარჯი (საწვავი)	1,800		1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
ელექტრონული სისტემის მომსახურება	0.40		97	97	97	97	97	97	97	97	97
მოქალაქეებთან შეხვედრები		300	500								
ტაქსის მანათობლის დაფინანსება	30		1,200								
<b>სულ ხარჯი</b>		<b>550</b>	<b>6,297</b>	<b>4,678</b>	<b>4,761</b>	<b>4,847</b>	<b>4,935</b>	<b>5,027</b>	<b>5,121</b>	<b>5,217</b>	<b>5,317</b>
ნებართვის საშუალო ღირებულება	50		2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
საშემოსავლო გადასახადი		49	517	532	548	564	581	599	617	635	654
<b>სულ შემოსავალი</b>		<b>49</b>	<b>2,517</b>	<b>2,532</b>	<b>2,548</b>	<b>2,564</b>	<b>2,581</b>	<b>2,599</b>	<b>2,617</b>	<b>2,635</b>	<b>2,654</b>

ბ) საშუალოდ 100 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1)

1 მუნიციპალიტეტი	ერთეული	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ტაქსების რაოდენობა	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
თანამშრომელთა რაოდენობა	1										
შრომის ანაზღაურება (ლარი)	1,331	1,464	1,611	1,659	1,709	1,760	1,813	1,867	1,923	1,981	2,040
<b>ხარჯები</b>											
დადგენილების პროექტების მომზადება (კაცსაათი)	30	250									
შრომის ანაზღაურება წელიწადში (ლარი)	12		19,326	19,906	20,503	21,118	21,752	22,404	23,076	23,769	24,482
კომუნიკაცია (ლარი)	25		300	300	300	300	300	300	300	300	300
ტექნიკური უზრუნველყოფა	1,000		1,000								
საპენსიო შენატანი	4%		773	796	820	845	870	896	923	951	979
ზედამხედველობის დანახარჯი (საწვავი)	1,800		1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
ელექტრონული სისტემის მომსახურება	0.40		97	97	97	97	97	97	97	97	97
მოქალაქეებთან შეხვედრები		500	1,000								
ტაქსის მანათობლის დაფინანსება	30		3,000	-							
<b>სულ ხარჯი</b>		<b>750</b>	<b>27,296</b>	<b>22,899</b>	<b>23,520</b>	<b>24,160</b>	<b>24,819</b>	<b>25,497</b>	<b>26,196</b>	<b>26,916</b>	<b>27,658</b>
ნებართვის საშუალო ღირებულება	75		7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500
საშემოსავლო გადასახადი			3,788	3,902	4,019	4,139	4,263	4,391	4,523	4,659	4,798
<b>სულ შემოსავალი</b>			<b>11,288</b>	<b>11,402</b>	<b>11,519</b>	<b>11,639</b>	<b>11,763</b>	<b>11,891</b>	<b>12,023</b>	<b>12,159</b>	<b>12,298</b>

გ) საშუალოდ 200 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1)

1 მუნიციპალიტეტი	ერთეული	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ტაქსების რაოდენობა	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
თანამშრომელთა რაოდენობა	2										
შრომის ანაზღაურება (ლარი)	1,331	1,464	1,611	1,659	1,709	1,760	1,813	1,867	1,923	1,981	2,040
<b>ხარჯები</b>											
დადგენილების პროექტების მომზადება (კაცსაათი)	30	250									
შრომის ანაზღაურება წელიწადში (ლარი)	12		38,652	39,812	41,006	42,236	43,503	44,809	46,153	47,537	48,964
კომუნიკაცია (ლარი)	25		600	600	600	600	600	600	600	600	600
ტექნიკური უზრუნველყოფა	1,000		2,000								
საპენსიო შენატანი	4%		1,546	1,592	1,640	1,689	1,740	1,792	1,846	1,901	1,959
ზედამხედველობის დანახარჯი (საწვავი)	3,600		3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600
ელექტრონული სისტემის მომსახურება	0.40		194	194	194	194	194	194	194	194	194
მოქალაქეებთან შეხვედრები		1,000	2,000								
ტაქსის მანათობლის დაფინანსება	30		6,000								
<b>სულ ხარჯი</b>		<b>1,250</b>	<b>54,592</b>	<b>45,798</b>	<b>47,040</b>	<b>48,319</b>	<b>49,637</b>	<b>50,994</b>	<b>52,393</b>	<b>53,832</b>	<b>55,316</b>
ნებართვის საშუალო ღირებულება	75		15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
საშემოსავლო გადასახადი			7,576	7,803	8,037	8,278	8,527	8,782	9,046	9,317	9,597
<b>სულ შემოსავალი</b>			<b>22,576</b>	<b>22,803</b>	<b>23,037</b>	<b>23,278</b>	<b>23,527</b>	<b>23,782</b>	<b>24,046</b>	<b>24,317</b>	<b>24,597</b>

დ) საშუალოდ 400 ტაქსი - ერთი მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 1)

1 მუნიციპალიტეტი	ერთეული	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ტაქსების რაოდენობა	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
თანამშრომელთა რაოდენობა	3										
შრომის ანაზღაურება (ლარი)	1,331	1,464	1,611	1,659	1,709	1,760	1,813	1,867	1,923	1,981	2,040
<b>ხარჯები</b>											
დადგენილების პროექტების მომზადება (კაცსაათი)	30	250									
შრომის ანაზღაურება წელიწადში (ლარი)	12		57,978	59,718	61,509	63,355	65,255	67,213	69,229	71,306	73,445
კომუნიკაცია (ლარი)	25		900	900	900	900	900	900	900	900	900
ტექნიკური უზრუნველყოფა	1,000		3,000								
საპენსიო შენატანი	4%		2,319	2,389	2,460	2,534	2,610	2,689	2,769	2,852	2,938
ზედამხედველობის დანახარჯი (საწვავი)	3,600		3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600
ელექტრონული სისტემის მომსახურება	0.40		290	290	290	290	290	290	290	290	290
მოქალაქეებთან შეხვედრები		1,000	2,000								
ტაქსის მანათობლის დაფინანსება	30		12,000								
<b>სულ ხარჯი</b>		<b>1,250</b>	<b>82,088</b>	<b>66,897</b>	<b>68,760</b>	<b>70,679</b>	<b>72,656</b>	<b>74,692</b>	<b>76,789</b>	<b>78,949</b>	<b>81,173</b>
ნებართვის საშუალო ღირებულება	75		30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
საშემოსავლო გადასახადი			11,364	11,705	12,056	12,417	12,790	13,174	13,569	13,976	14,395
<b>სულ შემოსავალი</b>			<b>41,364</b>	<b>41,705</b>	<b>42,056</b>	<b>42,417</b>	<b>42,790</b>	<b>43,174</b>	<b>43,569</b>	<b>43,976</b>	<b>44,395</b>

30 მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ხარჯები და შემოსავლები (ალტერნატივა 2)

30 მუნიციპალიტეტი	ერთეული	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ტაქსების რაოდენობა (ნაზრდი)	8,000	8,000	500	525	550	580	610	640	670	700	730
თანამშრომელთა რაოდენობა	40										
შრომის ანაზღაურება (ლარი)	1,331	1,464	1,611	1,659	1,709	1,760	1,813	1,867	1,923	1,981	2,040
<b>ხარჯები</b>											
შრომის ანაზღაურება წელიწადში (კაცსაათი)	12		70,277	72,385	74,557	76,793	79,097	81,470	83,914	86,432	89,025
პროექტების მომზადება (კაცსაათი)	20	166									
საპენსიო შენატანი	4%		2,811	2,895	2,982	3,072	3,164	3,259	3,357	3,457	3,561
მოქალაქეებთან შეხვედრები		12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
ელექტრონული სისტემის მომსახურება	0.40		3,872	3,872	3,872	3,872	3,872	3,872	3,872	3,872	3,872
მანათობლის დაფინანსება	30		15,000	750	750						
ქიმწმენდის ვაუჩერი	100		50,000	2,500	2,500						
<b>სულ ხარჯი</b>		<b>12,166</b>	<b>153,960</b>	<b>94,403</b>	<b>96,661</b>	<b>95,737</b>	<b>98,133</b>	<b>100,601</b>	<b>103,143</b>	<b>105,761</b>	<b>108,458</b>
რეგისტრაციის ღირებულება	30		15,000	750	750	900	900	900	900	900	900
საშემოსავლო გადასახადი			13,774	14,187	14,613	15,051	15,503	15,968	16,447	16,941	17,449
<b>სულ შემოსავალი</b>			<b>28,774</b>	<b>14,937</b>	<b>15,363</b>	<b>15,951</b>	<b>16,403</b>	<b>16,868</b>	<b>17,347</b>	<b>17,841</b>	<b>18,349</b>

პოლიტიკის ამოცანების რანჟირება დაწყვილებული შედარებითი ანალიზით

საჯარიმო პოლიტიკის ცვლილება	ეფექტიანობა	ეკონომიკური	სოციალური	გარემოსდაცვა	განხორციელება
ეფექტიანობა	1.00	5.00	3.00	3.00	5.00
ეკონომიკური	0.20	1.00	0.33	0.33	3.00
სოციალური	0.33	3.00	1.00	3.00	5.00
გარემოსდაცვა	0.33	3.00	0.33	1.00	3.00
განხორციელება	0.20	0.33	0.20	0.33	1.00