

განმარტებითი ბარათი
საქართველოს კანონის პროექტზე
„საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში“ საქართველოს კანონში
ცვლილების შეტანის თაობაზე“
119-2

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

ა.ა.ა) პრობლემა, რომლის გადაჭრასაც მიზნად ისახავს კანონპროექტი:

ავტომობილი ჰაერის დაბინძურების ერთ-ერთი ძირითადი წყაროა. ყოველთვის, როცა პირი ავტომობილით გადაადგილდება, ავტომობილის მიერ გამოყოფილი დამაბინძურებლები პირდაპირ ატმოსფერულ ჰაერში ხვდება, რაც მნიშვნელოვან საფრთხეს უქმნის გარემოსა და თითოეული ჩვენგანის ჯანმრთელობას. ავტომობილების მიერ ჰაერის დაბინძურება განსაკუთრებით დიდ პრობლემას წარმოადგენს მჭიდროდ დასახლებულ ქალაქებსა და ურბანულ ზონებში.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს¹ 2021 წლის 31 ოქტომბრის მონაცემებით, საქართველოში აქტიური სტატუსით რეგისტრირებული 993337 ავტომობილია.

არსებობს სამი ძირითადი დამაბინძურებელი, რომელთა წყაროც ავტომობილებია:

მყარი ნაწილაკები - ჰაერში არსებული მცირე ნაწილაკები, მტვერი ან სხვა მყარი ნაწილაკები, უმცირესი ზომის წვეთების ჩათვლით. მყარი ნაწილაკების სხვადასხვა კონცენტრაცია ჯანმრთელობის სერიოზულ დაზიანებას იწვევს, მათ შორისაა: რესპირატორული და კარდიო-ვასკულარული დაავადებების სიმპტომების გაუარესება განსაკუთრებულად მგრძობიარე მოსახლეობაში, რესპირატორული ინფექციების, ბრონქიტის, ფილტვების ანთების ალბათობა. გულის რიტმისა და გულის რიტმის ვარიაბელურობის ცვლილება, ათეროსკლეროზის განვითარების რისკი. რესპირატორული ინფექციების გამწვავება, პნევმონია, სისხლძარღვების სტრუქტურული და ფუნქციური ცვლილებები, სიმსივნის რისკი. ნაადრევი მშობიარობისა და ახალშობილთა დაბალი წონის შემთხვევათა ზრდა, ფილტვების ფუნქციის დაქვეითება. მყარი ნაწილაკების კონცენტრაციის ზრდასთან ერთად იზრდება ლეტალური შედეგის რისკიც.

ნახშირბადის მონოქსიდი (CO) - უფერო და უსუნო აირი. ნახშირბადის მონოქსიდის უმთავრესი წყარო ავტომობილების გამონაბოლქვია. მისი ჯანმრთელობაზე უარყოფითი გავლენა სხვადასხვა სიმპტომით ამოიცილება: ფსიქომოტორული რეაქციის სიჩქარის შემცირება, თავის ტკივილი; გულმკერდის ტკივილი, მხედველობითი აღქმის დაქვეითება, დადლილობა, ტაქიკარდია, პულსირებადი თავის ტკივილი, თავბრუსხვევა, სისუსტე, კომა, კრუნჩხვები, ჰალუცინაციები, გულისცემის შესუსტება. ყველაზე ცუდ შემთხვევაში კი ლეტალური შედეგის დადგომა. ამერიკის შეერთებული შტატების გარემოს დაცვის

¹ https://info.police.ge/page?id=553&parent_id=552, ბოლო ვიზიტი 23.11.2021 13:58

სააგენტოს მონაცემებით, ქალაქებში ნახშირბადის მონოქსიდის ემისიის 95 პროცენტი, შესაძლოა, სწორედ ავტომობილის გამონაბოლქვის შედეგი იყოს.

აზოტის დიოქსიდი (NO_2) - მოწითალო-ყავისფერი, მაღალი რეაქციის უნარის მქონე აირი. აზოტის ორჟანგი საწვავის წვის შედეგად წარმოიქმნება. მისი უმთავრესი წყაროა ავტომობილების გამონაბოლქვი. აზოტის დიოქსიდის ხანგრძლივი ზემოქმედება ბავშვებში რესპირატორული დაავადებების გაჩენის ალბათობას ზრდის, იწვევს ბიოქიმიურ ცვლილებებს უჯრედულ დონეზე, ამძაფრებს ბაქტერიული და ვირუსული ინფექციებისადმი მგრძობელობას და წარმოქმნის შექცევადი და შეუქცევადი სახის ცვლილებებს ფილტვებში; სისხლში, ღვიძლსა და ნაღვლის ბუშტში. NO_2 კონცენტრაციის ზღვრული ნორმა ჰაერში 40 მკგ/მ^3 -ია მაშინ, როცა თბილისში ნაწილაკების კონცენტრაცია $90 \text{ } 40 \text{ მკგ/მ}^3$ - ს აღწევს.

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის სამმართველოს ინფორმაციით, დაბინძურებული ჰაერი იწვევს გულსისხლძარღვთა დაავადებებს, ფილტვის ქრონიკულ ობსტრუქციულ დაავადებებს, ინსულტს, ფილტვის კიბოს, ქვედა სასუნთქი გზების მწვავე ინფექციური დაავადებებს.

ხსენებული დაავადებები მძიმე შედეგების მომტანია საზოგადოებისა და სახელმწიფოსთვის: ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესებასა და სიცოცხლის ხანგრძლივობის შემცირებასთან ერთად, აღნიშნული დაავადებები ფინანსურ ტვირთსაც წარმოადგენს როგორც ინდივიდისთვის, ასევე ქვეყნის ბიუჯეტისთვის.

მსოფლიოს მრავალმა განვითარებულმა ქვეყანამ შეიმუშავა დაბინძურებასთან და მის თანმდევ ნეგატიურ შედეგებთან ბრძოლის კომპლექსური სტრატეგია. იგი მოიცავს ავტომობილის საჭიროების შემცირებას, ნაკლებად დამაბინძურებელი ავტომობილების პოპულარიზაციას, ავტომობილების ტექნიკურად გამართულობის საკითხის პრიორიტეზაციასა და ა.შ.

საქართველოს ცალსახად აქვს არჩეული პოლიტიკა გარემოს დაცვისა და ჰაერის დაბინძურების შემცირებისათვის. საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 118-ე მუხლი მძღოლებს პასუხისმგებლობას აკისრებს ტექნიკური ინსპექტირების გავლის გარეშე ავტომობილით გადაადგილებისთვის, ხოლო, თავის მხრივ, ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაზმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ადგენს ტექნიკური ინსპექტირების სტანდარტს, რომლის ერთ-ერთ მიზნად განსაზღვრულია „სატრანსპორტო საშუალებების სრული ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში გამონაბოლქვის მინიმუმამდე შემცირება, გამონაბოლქვის სისტემის რეგულარული ინსპექტირებითა და იმ სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციიდან ამოღების გზით, რომლებიც წარმოადგენენ ძირითად დამაბინძურებლებს, ვიდრე არ მოხდება მათი ამ რეგლამენტით გათვალისწინებულ ტექნიკურ მდგომარეობაში მოყვანა“ (მუხლი 2 (ე)).

რეგლამენტის თანახმად, განსაზღვრულია გამონაბოლქვის კონტროლის მექანიზმები ბენზინისა და დიზელის ძრავის მქონე ავტომობილებში, რომლებიც მოწმდება

გამონაბოლქვის მოცულობასთან მიმართებით. ერთი მხრივ, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსმა ავტომობილის დამაბინძურებელ გამონაბოლქვზე კონტროლის მექანიზმები რეგლმანეტს გადააბარა, ხოლო, მეორე მხრივ, აღნიშნული რეგლამენტი ვერ ახერხებს კანონით განსაზღვრული მიზნების შესრულებას.

სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების კანონმდებლობის იმპლემენტაციიდან გასულია 4 წელი. პრაქტიკა გვაჩვენებს, რომ ავტომობილის მძღოლები ტექნიკური ინსპექტირების სტანდარტის დაკმაყოფილების მიზნით ხშირად მიმართავენ დროებითი მოწესრიგების ხერხს. ინსპექტირების დღეს იყენებენ მაღალი ხარისხის საწვავს, წმინდენ გამონაბოლქვის მილებს, ქირაობენ გამართულ ავტონაწილებს, იყენებენ სპეციალურ თხევად დანამატებს დაბინძურების დონის (CO-ის) შესამცირებლად. აქვე აღსანიშნავია, რომ რეგლამენტით მხოლოდ CO-ის დონის კონტროლდება და ყურადღება არ ექცევა არანაკლებ მნიშვნელოვან დამაბინძურებლებს - აზოტის დიოქსიდსა და მყარ ნაწილაკებს.

ამასთან, ცნობილია, რომ ავტომობილის ლურჯი, შავი ან ნაცრისფერი გამონაბოლქვი ნებისმიერ შემთხვევაში გამოწვეულია ავტომობილის იმგვარი ტექნიკური გაუმართავობით, რომელიც იწვევს ჰაერის ინტენსიურ დაბინძურებას.

ცალსახაა, რომ მართოდენ სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირება ვერ აღწევს დასახულ მიზანს. ხშირად ვაწყდებით ავტომობილებს, რომლებიც შეფერილ გამონაბოლქვს გამოყოფს. მათი ტექნიკური ინსპექტირება ყოველწლიურად ტარდება, თუმცა შემოწმებებს შორის არსებულ დროის მონაკვეთში მათ მიერ ჰაერის დამაბინძურებელი ნივთიერებების გამოყოფა ვერ კონტროლდება.

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 119-ე მუხლის არსებული რედაქცია ითვალისწინებს პასუხისმგებლობას იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის, რომელსაც გამონაფრქვევში (გამონაბოლქვში) აქვს საზიანო ნივთიერებათა ისეთი კონცენტრაცია, რომელიც აჭარბებს დადგენილ ნორმას. აღნიშნული ნორმის დანაწესი მოიაზრებს ავტომობილის ადგილზე შემოწმებას გამონაბოლქვში ჭარბი ნივთიერების არსებობაზე, რაც დამატებით ხარჯებთან და რესურსთან არის დაკავშირებული შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის. ამ წუთისთვის აღნიშნული მუხლი უფუნქციოა.

კანონპროექტის მიღების მიზეზია საკანონმდებლო ჩარჩოში არსებული ხარვეზები იმ ელემენტთან მიმართებით, რომელიც წარმოადგენს ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ყველაზე თვალსაჩინო წყაროს.

კანონპროექტის მიღების მიზანია „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში“ ამ ეტაპისთვის გამოყენებული ტერმინის „გამონაფრქვევი“ ჰარმონიაში მოყვანა რეგლამენტით იმპლემენტირებულ ტერმინთან „გამონაბოლქვი“.

ა.ა.ბ) არსებული პრობლემის გადასაჭრელად კანონის მიღების აუცილებლობა:

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 119-ე მუხლის მე-3 ნაწილის არსებული რედაქცია უფუნქციოა მრავალი მიზეზის გამო. აუცილებელია კანონდარღვევის კონცეფციის იმგვარი ფორმით ჩამოყალიბება, როგორც რეალურ შედეგს მოგვიტანს.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის მიღების შემთხვევაში შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიეცემა რეალური შესაძლებლობა, ყოველგვარი დამატებითი აღჭურვილობის გარეშე გააკონტროლოს და დააჯარიმოს სამართალდამრღვევი, რაც, თავის მხრივ, გაზრდის საქართველოს სახელმწიფო პოლიტიკის ეფექტიანობას ჰაერის დაბინძურებასთან ბრძოლის კუთხით.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

წარმოდგენილი პროექტის შესაბამისად ახლებურად ყალიბდება ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 119-ე მუხლის მე-3 ნაწილი, რომლითაც განისაზღვრება პასუხისმგებლობა შეფერილი გამონაბოლქვის მქონე ავტომობილთა მძღოლებისთვის, იურიდიული პირებისა ან/და ინდივიდუალური მეწარმისთვის.

კანონის 119-ე მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად:

„იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც გამონაბოლქვში აქვს გამაჭუჭყიანებელ ნივთიერებათა ისეთი შემცველობა, რომელიც აღწევს დადგენილ ნორმას ან ვიზუალური დათვალიერების ტესტის შედეგად აღმოაჩნდება შეფერილი გამონაბოლქვი გამოიწვევს დაჯარიმებას 30 ლარის ოდენობით“;

კანონის აღნიშნული რედაქციის მიღების შემთხვევაში დადგინდება უპირობო პასუხისმგებლობა მაღალი დაბინძურების წყაროს მიმართ. სამართალდარღვევისა და სანქციის თავიდან აცილების მიზნით მძღოლი, სავარაუდოდ, იზრუნებს საკუთარი ავტომობილის მოწესრიგებაზე.

სანქციის ოდენობა 30 ლარი უკვე განსაზღვრულია ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში. შემოთავაზებული კანონპროექტი კანონდარღვევის იდენტიფიცირების გამარტივებულ გზას გვთავაზობს.

კანონის 119-ე მუხლის 4¹ ნაწილის თანახმად

ამ მუხლის მე-3 ნაწილით გათვალისწინებული სამართალდარღვევის მეორედ გამოვლინება 1 წლის განმავლობაში გამოიწვევს დაჯარიმებას ფიზიკური პირისთვის 100 ლარის, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის შემთხვევაში 300 ლარის ოდენობით.

აღნიშნული დანაწესი ზრდის პასუხისმგებლობას სამართალდარღვევის 1 წლის მანძილზე განმეორების შემთხვევაში.

კანონის 119-ე მუხლის 4^ე ნაწილის თანახმად

ამ მუხლის მე-3 ნაწილით გათვალისწინებული სამართალდარღვევის მესამედ და ყოველ შემდეგ შემთხვევაში ჩადენა 1 წლის განმავლობაში გამოიწვევს დაჯარიმებას ფიზიკური პირისთვის 300 ლარის, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მეწარმის შემთხვევაში 1000 ლარის ოდენობით.

აღნიშნული დანაწესი ზრდის პასუხისმგებლობას სამართალდარღვევის 1 წლის მანძილზე სამჯერ ან მეტჯერ ჩადენის შემთხვევაში.

კანონის 119-ე მუხლის შენიშვნის 3^ე პუნქტის თანახმად

ამ მუხლით გათვალისწინებული ვიზუალური დათვალიერების ტესტი გულისხმობს 5 წამის განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შემოწმებას ძრავის უქმი სვლის რეჟიმში ან ძრავის წუთში 2500-3000 ბრუნზე მუშაობისას. შემოწმებას ვერ გაივლის ავტომობილი, რომელსაც უფიქსირდება ხილული შავი, ლურჯი ან ნაცრისფერი შეფერილობის გამონაბოლქვის გამოფრქვევა.

ვიზუალური დათვალიერების ტესტი შესაძლებლობას აძლევს პატრულ-ინსპექტორს ვიზუალური შემოწმების საფუძველზე დამატებითი აღჭურვილობის გარეშე აღმოაჩინოს ტექნიკურად გაუმართავი ავტომობილი, რომელიც გარემოს ვნებს და მოახდინოს შესაბამისი რეაგირება.

კანონის ეფექტურად აღსრულებისთვის აუცილებელია პატრულ-ინსპექტორების ტრენინგი, რათა მათ შეძლონ ერთმანეთისგან გაარჩიონ წყლის აორთქლების შედეგად გამოყოფილი გამონაბოლქვი, დასაშვები, მცირედ ხილული გამონაბოლქვი და აშკარად ხილული დამაბინძურებელი გამონაბოლქვი.

ა.დ) კანონპროექტის კავშირი სამთავრობო პროგრამასთან და შესაბამის სფეროში არსებულ სამოქმედო გეგმასთან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში (საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული კანონპროექტის შემთხვევაში):

კანონპროექტი არ არის ინიცირებული საქართველოს მთავრობის მიერ

ა.ე) კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი, ხოლო კანონისთვის უკუმაღლის მინიჭების შემთხვევაში – აღნიშნულის თაობაზე შესაბამისი დასაბუთება:

კანონპროექტი ძალაში შედის გამოქვეყნებისთანავე;
კანონპროექტი არ ითვალისწინებს უკუძალის ეფექტს.

ა.ვ) კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვის მიზეზები და შესაბამისი დასაბუთება (თუ ინიციატორი ითხოვს კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვას):

ინიციატორი არ ითხოვს კანონის დაჩქარებულად განხილვას.

ბ) კანონპროექტის ფინანსური გავლენის შეფასება საშუალოვადიან პერიოდში (კანონპროექტის ამოქმედების წელი და შემდგომი 3 წელი):

ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:

კანონპროექტის დაფინანსება განხორციელდება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროსთვის გამოყოფილი ასიგნებების ფარგლებში.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება გავლენას იქონიებს ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე, ვინაიდან 119-ე მუხლით გათვალისწინებული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევისთვის სახდელის სახედ განსაზღვრულია ჯარიმა. აღნიშნული შემოსავლების მიღება დამოკიდებულია სამართალდარღვევათა რაოდენობაზე.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

გავლენას არ ახდენს.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები, კანონპროექტის გავლენით სახელმწიფოს ან მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღები პირდაპირი ფინანსური ვალდებულებების (საშინაო ან საგარეო ვალდებულებები) მითითებით:

არ წარმოიქმნება.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება, იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე გავლენის ბუნებისა და მიმართულების მითითებით, რომლებზედაც მოსალოდნელია კანონპროექტით განსაზღვრულ ქმედებებს ჰქონდეს პირდაპირი გავლენა:

კანონპროექტის მიღება წარმოშობს ფინანსურ შედეგებს იმ პირთათვის, რომელთა მიმართ ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება. კერძოდ, სამართალდარღვევის ჩადენის შემთხვევაში შესაბამის პირს დაეკისრება ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობის სახედ

განსხვავებული ოდენობის ჯარიმა. დაკისრებული ჯარიმის ოდენობა დამოკიდებული იქნება ქმედების განმეორებითობასა და ქმედების ჩამდენ სუბიექტზე.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის (ფულადი შენატანის) ოდენობა შესაბამის ბიუჯეტში და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი:

არ წარმოიქმნება.

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტი პასუხობს „ბავშვთა უფლებათა კოდექსი“-ს მიზნებს, კერძოდ ბავშვის კეთილდღეობასა და ჯანმრთელობაზე ზრუნვა გარემოს გაუმჯობესების გზით.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის სამართალთან:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის დირექტივებს.

2014 წლის 27 ივნისს ხელი მოეწერა „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებასა და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებას“, რომელიც რატიფიცირებულ იქნა საქართველოს პარლამენტის მიერ 2014 წლის 18 ივლისს და სრულად შევიდა ძალაში 2016 წლის 1 ივლისიდან. შეთანხმების მიხედვით, საქართველომ აიღო 2009/40/EC დირექტივიდან გამომდინარე ვალდებულებები, რაც ავტომობილთა პერიოდული ტექნიკური გამართულობის ინსპექტირებასა და ავტომობილთა გამართულობის შემდეგომ კონტროლს გულისხმობს. დირექტივის ერთ-ერთ ცენტრალურ საკითხს ავტომობილის გამონაბოლქვის მიერ ჰაერის დაბინძურების მონიტორინგი წარმოადგენს.

დირექტივის მე-13 მუხლის თანახმად, „ეს დირექტივა მიზნად ისახავს ავტომობილების გამონაბოლქვის რეგულარულ ტესტირებას ემისიების დაბალ დონეზე შენარჩუნებისათვის სატრანსპორტო საშუალების სასარგებლო სიცოცხლისუნარიანობის პერიოდში და იმისათვის, რომ ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენენ ძირითად დამაბინძურებლებს, ამოღებულ იქნან მოხმარებიდან, ვიდრე არ დაუბრუნდებიან ოპერირების გამართულ ტექნიკურ მდგომარეობას“. შავი, ლურჯი და ნაცრისფერი გამონაბოლქვის მქონე ავტომობილები წარმოადგენენ ძირითად დამაბინძურებლებს მათ მიერ დიდი მოცულობით გამოყოფილი მავნე გამონაბოლქვის გამო. დირექტივის შინაარსიდან პირდაპირ იკითხება ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ვალდებულება, იზრუნოს მსგავსი ავტომობილების რაოდენობის შემცირებაზე.

კანონპროექტი ეხმიანება 2009 წლის 6 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების საგზაო მოძრაობისთვის გამოსადეგი ტესტების შესახებ 2009/40/EC დირექტივის მოტივებს და ავრცობს ვალდებულებებს შემდგომი კონტროლის მიზნით. აღსანიშნავია, რომ ხელშემკვრელი სახელმწიფოები არ არიან შეზღუდულნი უფრო მკაცრი და ეფექტური რეგულაციების შემუშავებაში, ვიდრე ეს ასოცირების ხელშეკრულებითა და დირექტივებითაა გათვალისწინებული, მაგალითისთვის, ევრო 6 ემისიის სტანდარტი, რომელიც აწესებს მაქსიმალურ ლიმიტს ავტომობილის გამონაბოლქვში შემავალი მავნე აირებისთვის, მათ შორის, აზოტის ოქსიდებისა (NOx) და

ნახშირწყალბადებისთვის (HC - ჰიდროკარბონატი). ევრორეგულაციის თანახმად, იმ ჩამონათვალში, რომელიც აერთიანებს ტექნიკური ინსპექტირების დროს შესამოწმებელ ნივთიერებებს, NOx არ არის, თუმცა ევროკავშირის ზოგიერთმა ქვეყანამ, მაგალითად, გერმანიის ფედერაციულმა რესპუბლიკამ, დაიწყო NOx - ის გაზომვა ტექნიკური ინსპექტირებისას.

გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებს.

გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან და შეთანხმებებთან, აგრეთვე, ისეთი ხელშეკრულების/შეთანხმების არსებობის შემთხვევაში, რომელსაც უკავშირდება კანონპროექტის მომზადება, – მისი შესაბამისი მუხლი ან/და ნაწილი: კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს მიერ დადებულ ორმხრივ და მრავალმხრივ საერთაშორისო ხელშეკრულებებს.

გ.დ) არსებობის შემთხვევაში, ევროკავშირის ის სამართლებრივი აქტი, რომელთან დაახლოების ვალდებულებაც გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირისა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებასა და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებიდან“ ან ევროკავშირთან დადებული საქართველოს სხვა ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშეკრულებებიდან: პირდაპირი ვალდებულება არ არსებობს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:

დ.ა) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტი, სამუშაო ჯგუფი, რომელმაც მონაწილეობა მიიღო კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში: ასეთი არ არსებობს.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის/დაწესებულების, სამუშაო ჯგუფის, ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში: ასეთი არ არსებობს.

დ.გ) სხვა ქვეყნების გამოცდილება კანონპროექტის მსგავსი კანონების იმპლემენტაციის სფეროში, იმ გამოცდილების მიმოხილვა, რომელიც მაგალითად იქნა გამოყენებული კანონპროექტის მომზადებისას, ასეთი მიმოხილვის მომზადების შემთხვევაში:

აღნიშნული პრაქტიკა მოქმედებს ახალ ზელანდიას² და ამერიკის შტატ კალიფორნიაში. ახალი ზელანდიის კანონის³ თანახმად ტექნიკურად გამართული ავტომობილი არ შეიძლება გამოყოფილეს აშკარად ხილულ, შეფერილ გამონაბოლქვს. ავტომობილი მოწმდება ორ

² <https://t.ly/m9j4> - ბოლო ვიზიტი 18.03.2022

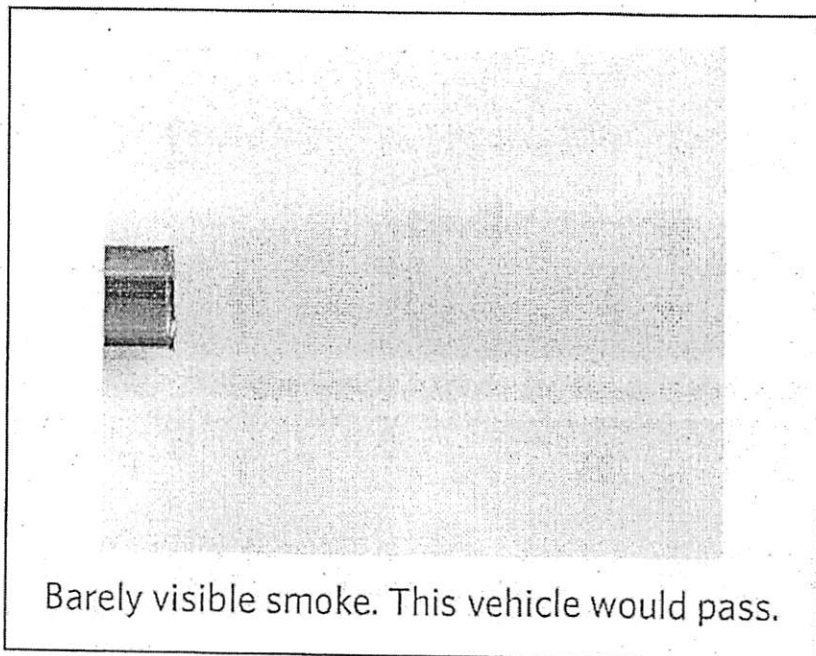
³ Land Transport Rule: Vehicle Exhaust Emissions 2007 - (<https://t.ly/UrpU> ბოლო ვიზიტი 18.03.2022)

რეჟიმში: უქმი სვლის რეჟიმში 5 წამის განმავლობაში, ან ძრავის წუთში 2500-3000 ბრუნზე მუშაობისას. შემოწმებას ვერ გაივლის ავტომობილი, რომელსაც უფიქსირდება ხილული შავი, ლურჯი ან ნაცრისფერი შეფერილობის გამონაბოლქვის გამოფრქვევა.

ხსენებული კანონის ინსტრუქციის თანახმად⁴, გასათვალისწინებელია ტემპერატურული რეჟიმი. თვალსაჩინოებისთვის მოყვანილია განსხვავება მცირედ ხილულ, დასაშვებ გამონაბოლქვს და დამაზიანებელ, სანქცირებად გამონაბოლქვს შორის.

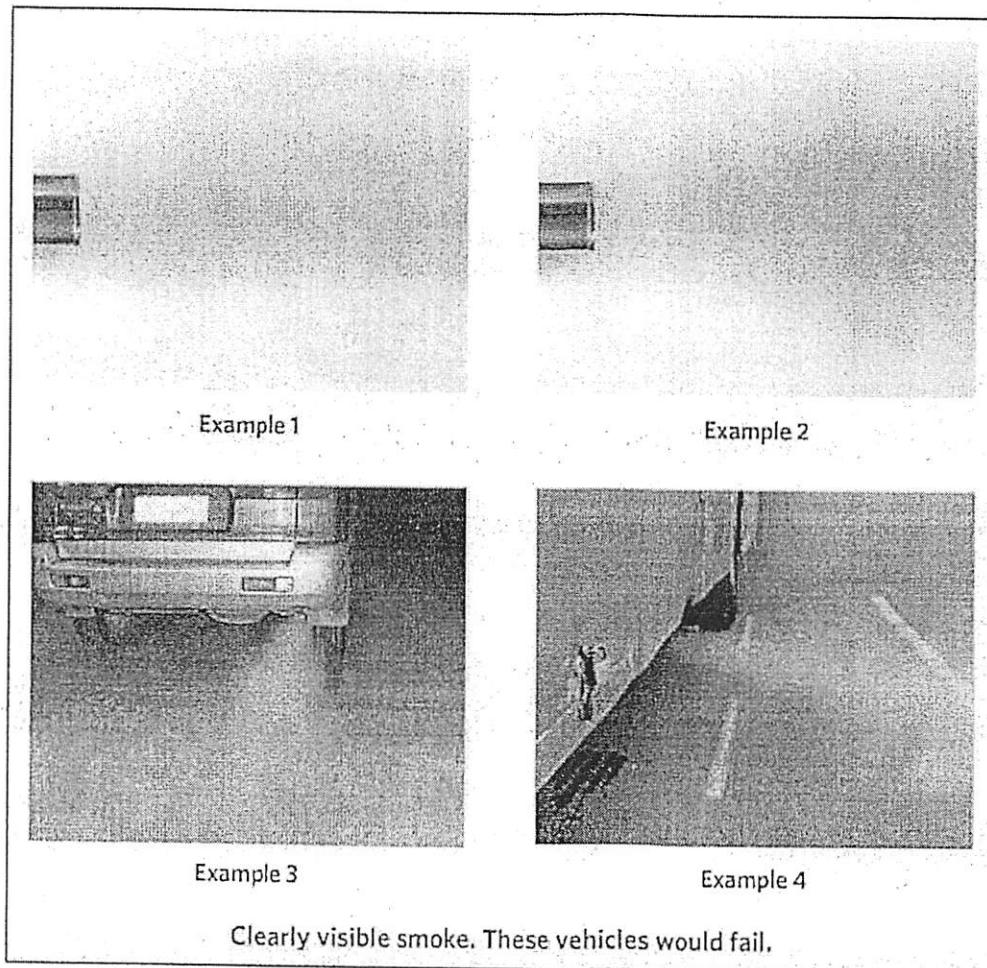
სურათი 1 ასახავს მცირედ ხილულ გამონაბოლქვს, რომლის დაფიქსირების შემთხვევაშიც ჩაითვლება, რომ ავტომობილმა გაიარა ვიზუალური დათვალიერების ტესტი. სურათი 2 ასახავს აშკარად ხილულ გამონაბოლქვს, რომლის შემთხვევაშიც ავტომობილი ვერ გადის შემოწმების ტესტს.

სურათი 1:



⁴ <https://t.ly/6K9C> ბოლო ვიზიტი 18.03.2022

სურათი 2:



ე) კანონპროექტის ავტორი:

ა(ა)იპ „მწვანე პოლუსი“ ს/კ 405392276,

იურიდიული მისამართი: საქართველო, თბილისი, ვაკის რაიონი, ელიზბარ მინდელის ქ., N 12, სართული 3, ბინა 19, ბლოკი 2.

საკომუნიკაციო მისამართი: თბილისი, აღმაშენებლის ხეივანი N240.

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

კანონპროექტის ინიციატორია 25 000 ამომრჩეველი.