

SHALVA URIADMKOPELI

E-mail: sh.uriadmkoeli@gmail.com

Georgian Technical University

Doctoral educational program in Business Administration

PhD student

Tbilisi, Georgia

DOI: <https://doi.org/10.52340/gbsab.2024.50.06>

Review of directives regulating the conditions defined by the Association Agreement with the European Union in the field of road transport

Abstract: *Within the framework of the association agreement signed between Georgia and the European Union, Georgia committed to aligning its national legislation with the European Union within a specified timeframe. This convergence, encompassing various aspects, extends to the field of road transport. European regulations establish rules and requirements for companies and their management involved in transporting goods and passengers via road transport. To standardize conditions for domestic and international freight companies, it is crucial to take incremental steps and implement relevant reforms.*

This study aims to analyze and evaluate the anticipated changes in the management of road transport companies resulting from the implementation of EU regulations in Georgia. The significant growth and sustained nature of road transportation, despite the pandemic, have made it a thriving industry not only in Georgia but also in European countries. This fact heavily influenced the selection of this topic, as the management systems in companies operating in this field are confronted with significant challenges and issues.

Keywords: *Road transport, European Union, Association, Directive, Regulation, Management.*

შალვა ურიადმოკელი
E-mail: sh.uriadmkoeli@gmail.com
 საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის
 ბიზნესადმინისტრირების სადოქტორო საგანმანათლებლო პროგრამის
 დოქტორანტი
 თბილისი, საქართველო

ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებული სოციალური პირობების მარეგულირებელი დირექტივების მიმოხილვა საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში

აბსტრაქტი: საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში, საქართველომ აიღო ვალდებულები კონკრეტულ ვადებში დაუახლოვოს ეროვნული კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობას. აღნიშნული დაახლოება სხვადასხვა მიმართულებებთან ერთად ეხება ასევე საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროს. ევრო რეგულაციები ადგენენ საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვასა და მგზავრების გადაყვანაში ჩართული კომპანიების და მათი მენეჯმენტის მიმართ წესებს და მოთხოვნებს. იმისათვის რომ ჰარმონიზებულ იქნას პირობები როგორც ქვეყნის შიდა, ასევე საერთაშორისო გადამზიდავი კომპანიებისათვის, მნიშვნელოვანია ეტაპობრივი ნაბიჯების გადადგმა და შესაბამისი რეფორმების გატარება.

კვლევის მიზანია: საქართველოში ევროკავშირის რეგულაციების დანერგვის შედეგად საავტომობილო ტრანსპორტის კომპანიების მენეჯმენტში მოსალოდნელი ცვლილებების გაანალიზება და დამუშავება. თემის შერჩევაში დიდი როლი ითამაშა სწორედ იმ ფაქტმა, რომ საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვები ერთ ერთი ყველაზე მზარდი და უწყვეტი (მიუხედავად პანდემიისა) ბიზნესი გახდა არა მარტო საქართველოში, არამედ, ევროპის ქვეყნებში, ხოლო მენეჯმენტის სისტემა, რომელიც ამ სფეროში არსებულ კომპანიებშია დიდი გამოწვევების და პრობლემების წინაშე დგას.

საკვანძო სიტყვები: *სავტომობილო ტრანსპორტი, ევროკავშირი, ასოცირება, დირექტივა, რეგულაცია, მენეჯმენტი.*

საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმების მე-6 კარის პირველი თავი განსაზღვრავს ტრანსპორტის სფეროში

საქართველოსა და ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ურთიერთთანამშრომლობის ძირითად საკითხებს და მისი მიზანია ქვეყანაში უზრუნველყოს სატრანსპორტო ეროვნული პოლიტიკის და შესაბამისი დარგობრივი სტრატეგიების განვითარება, ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემების და ტრანსპორტის სფეროში თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების ხელშეწყობა ინფრასტრუქტურული პოლიტიკის განვითარება და სხვა.

ევროკავშირის პოლიტიკა რთულია და მრავალმხრივი და მიმართულია ეკონომიკური, გეოგრაფიული, რეგიონული და პოლიტიკური ინტეგრაციისაკენ [1]. ევროკავშირის ინტეგრაციის პოლიტიკის რესურსების დაახლოებით 22% განსაზღვრულია სწორედ სატრანსპორტო პროექტებში ინვესტირებისათვის, რაც ნათლად გვიჩვენებს, რომ თანამედროვე, ეფექტური სატრანსპორტო და სადისტრიბუციო სფეროში ეს უზარმაზარი შენატანი ეკონომიკური წარმატებისა და სოციალური განვითარების საფუძველს ქმნის[2]. ტრანსპორტი არის ევროკავშირის ეკონომიკის ერთ-ერთი სტრატეგიული სექტორი, რომელსაც პირდაპირი გავლენა აქვს ევროკავშირის მოქალაქეების ყოველდღიურ ცხოვრებაზე და უზრუნველყოფს მათ 11 მილიონი სამუშაო ადგილით[3].

ევროკავშირის საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში არსებული დირექტივების და რეგულაციების საქართველოში დანერგვის სამომავლო მიზნებია უზრუნველყოს საგზაო უსაფრთხოების და საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში დასაქმებული პერსონალის სოციალური პირობების გაუმჯობესება, საავტომობილო ტრანსპორტის ინდუსტრიაში სამართლიანი კონკურენციის ხელშეწყობა, საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში დასაქმებული პირების მონიტორინგისა და აღსრულების პრაქტიკის შემუშავება, დახვეწა და გაუმჯობესება.

ასოცირების შეთანხმების XXIV დანართი განსაზღვრავს საგზაო ტრანსპორტის მიმართულებით ურთიერთთანამშრომლობის ასპექტებს და მიუთითებს ევროკავშირში მოქმედ შესაბამის ნორმატიულ აქტებს (რეგულაციები, დირექტივები). ნაკისრი ვალდებულებების გასაანალიზებლად მნიშვნელოვანია იმ დოკუმენტების განხილვა, რომლებიც დეტალურად განმარტავენ სახელმწიფოს

მიერ აღებულ ვალდებულებებს, კერძოდ, მნიშვნლოვანია საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებით განსაზღვრული საავტომობილო სფეროში სოციალური პირობების მარეგულირებელი რეგულაციების და დირექტივების მიმოხილვა.

2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 561/2006 რეგულაცია საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული გარკვეული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ[4]. აღნიშნული დირექტივა ეხება სოციალურ საკითხებს, კერძოდ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების (მძღოლთა) შრომისა და დასვენების ოპტიმალური რეჟიმების დაცვის პირობებს (ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვის ყოველდღიურ, უწყვეტად მართვის მაქსიმალურად დასაშვებ, ყოველკვირეული მართვის ჯამურ, დასვენების და შესვენების დროების დასაშვებ ხანგრძლივობებს), მათ დაცვას, გადამზიდველთა ვალდებულებას და მონიტორინგის საკითხებს.

აღნიშნული დირექტივის მოთხოვნები უკვე ასახულია საქართველოს კანონმდებლობაში. პრობლემას წარმოადგენს მხოლოდ ამ დირექტივის დებულებების მოთხოვნათა დაცვაზე მონიტორინგი, რომლის განხორციელებაც შესაძლებელი გახდება მხოლოდ "საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ" ევროპის შეთანხმების (AETR) საქართველოში იმპლემენტაციის შემდგომ, რომელსაც საქართველო მიუერთდა 2011 წლიდან. აღსანიშნავია, რომ მნიშვნელოვან პრობლემატურ საკითხს წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის მონიტორინგის არ არსებობა, რომელიც სერიოზულ დაბრკოლებას უქმნის როგორც ამ დირექტივის, ისე ზემოაღნიშნული შეთანხმების მოთხოვნების სრულყოფილ შესრულებას.

1985 წლის 20 დეკემბრის საბჭოს (EEC) N 3821/85 რეგულაცია საგზაო ტრანსპორტში ჩამწერი მოწყობილობების შესახებ [5]; აღნიშნული დირექტივა ეხება საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების (მძღოლთა) მართვის ყოველდღიურ, უწყვეტად მართვის მაქსიმალურად დასაშვებ, ყოველკვირეული მართვის ჯამურ,

დასვენების და შესვენების დროების დასაშვებ ხანგრძლივობების მარეგისტრირებელ მოწყობილობას (ტაქოგრაფს), რომელიც უწყვეტ რეჟიმში ავტომატურად ახორციელებს ზემოაღნიშნული პარამეტრების, ასევე ავტოსატრანსპორტო საშუალების გავლილი მანძილის და მოძრაობის სიჩქარის (აგრეთვე ზოგიერთი სხვა სახის მონაცემის) გაზომვას და რეგისტრაციას. ტაქოგრაფის ჩვენება წარმოადგენს იურიდიულად მიღებულ მონაცემებს სასამართლოში გარჩევისას ან გზებზე სატრანსპორტო პროცესების მონიტორინგის დროს.

აღნიშნული დირექტივის მოთხოვნები ნაწილობრივ უკვე ასახული არის საქართველოს კანონმდებლობაში. პრობლემას წარმოადგენს ამ დირექტივის დებულებების მოთხოვნათა დაცვაზე მონიტორინგი. უნდა აღინიშნოს, რომ დირექტივით ჩნდება ვალდებულება, რომ ის ავტოსატრანსპორტო საშუალება რომელთა გამოშვების თარიღი არის 2010 წლის 16 ივნისის შემდეგ, უნდა იყოს აღჭურვილი ციფრული ტაქოგრაფით, სხვა შემთხვევაში მათი გადაადგილება ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში ფიზიკურად შეუძლებელია.

2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/22/EC დირექტივა საგზაო ტრანსპორტის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) N 3820/85 და (EEC) N 3821/85 რეგულაციების იმპლემენტაციის მინიმალური პირობების შესახებ[6]; აღნიშნული დირექტივა ეხება საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების (მძღოლთა) კანონმდებლობით განსაზღვრული შრომისა და დასვენების დადგენილი რეჟიმების დაცვის პირობების (ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვის ყოველდღიურ, უწყვეტად მართვის მაქსიმალურად დასაშვებ, ყოველკვირეული მართვის ჯამურ, დასვენების და შესვენების დროების დასაშვებ ხანგრძლივობებს) და მათი მარეგისტრირებელი მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) გამოყენების მონიტორინგს.

პრობლემებიდან უნდა აღინიშნოს, რომ ამ დირექტივის იმპლემენტაცია პირდაპირ არის დამოკიდებული იმაზე, რომ მონიტორინგის განხორციელება შესაბამისი კომპეტენტური უწყების მეორ საქართველოს კანონმდებლობით

შესაძლებელია ყოველი კონკრეტული შემთხვევისათვის მხოლოდ სასამართლოს გადაწყვეტილების საფუძველზე.

2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 1071/2009 რეგულაცია, რომელიც ადგენს ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობების შესახებ საერთო წესებს[7]; დირექტივა ეხება გადამზიდველთა ბაზარზე დაშვებას და დაშვების კრიტერიუმებს. ბაზარზე დაშვების კრიტერიუმებიდან განხილულია:

- გადამზიდველის კარგი რეპუტაცია;
- გადამზიდველის შესაბამისი ფინანსური გარანტიები;
- გადამზიდველის მენეჯერის პროფესიული კომპეტენტურობა.

განმარტებულია რა იგულისხმება: კარგ, საიმედო რეპუტაციაში (მის გავლილ საქმიანობაში სერიოზული დარღვევებთან და დანაშაულებთან დაკავშირებით, განსაკუთრებით სატრანსპორტო კუთხით), ფინანსურ გარანტიებში (ერთი სატრანსპორტო საშუალებისათვის 9 ათასი ევროს ექვივალენტის ლიკვიდური კაპიტალის ქონა, ხოლო ყოველ შემდგომზე 5 ათასის. ფინანსურ გარანტიად შესაძლებელია გამოყენებული იქნეს გადამზიდველის ქონება, მათ შორის თვით ავტოსატრანსპორტო საშუალებაც) და პროფესიულ კომპეტენტურობაში (დირექტივით განსაზღვრულია მენეჯერის მოსამზადებლად საჭირო სასწავლო გეგმები, მინიმალური დისციპლინების ჩამონათვალი და ამ პირობების დაცვით მომზადებულ და ტესტირებულ მაძიებელზე გასაცემი პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ნიმუში, რომელიც აღიარებული იქნება ევროკავშირის ყველა წევრი ქვეყნის მიერ).

ამ დირექტივის მოთხოვნები ნაწილობრივ უკვე არის ასახული საქართველოს კანონმდებლობაში.

2002 წლის 11 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2002/15/EC, მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ[8]; დირექტივით რეგლამენტირებულია მძღოლთა შრომის და დასვენების რეჟიმები, რომლებიც მუშაობენ საკუთარი გადაზიდვების პრინციპით (საკუთარი არაკომერციული მოთხოვნილების შესაბამისად განხორციელებული გადაზიდვა-გადაყვანები

საკუთარი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით). ამ დირექტივის მიზანია კომერციული და არაკომერციული საქმიანობით დაკავებული მძღოლების თანაბარ კონკურენტულ პირობებში ჩაყენება. მიზანშეწონილია აღნიშნული დირექტივის დებულებები აისახოს საქართველოს კანონმდებლობაში, რის შედეგადაც დირექტივის იმპლემენტაციისას პრობლემები ანალოგიური იქნება რაც EEC 3821/85 2006/22/EC და EC 561/2006 დირექტივების შემთხვევაშია მითითებული.

2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2003/59/EC ტვირთის გადაზიდვისა ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოსატრანსპორტის მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების შესახებ/9/; აღნიშნული დირექტივა ეხება მძღოლთა პროფესიულ მომზადებას და გადამზადებას საერთაშორისო სატრანსპორტო კანონმდებლობის ძირითადი დებულებების გათვალისწინებით, რაც გამოიხატება საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების (მძღოლთა) მართვის ყოველდღიურ, უწყვეტად მართვის მაქსიმალურად დასაშვებ, ყოველკვირეული მართვის ჯამურ, დასვენების და შესვენების დროების დასაშვები ხანგრძლივობების ცოდნაში და მათი მარეგისტრირებული მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) ექსპლუატაციის უნარ-ჩვევების დაუფლებაში.

ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებით ნაკისრი ვალდებულებების სრულყოფილად და ჯეროვნად შესრულება არა მარტო საავტომობილო გადაზიდვების სფეროში ჩართული კომპანიების და მათი მენეჯმენტის განვითარებას უზრუნველყოფს, არამედ აღნიშნული პროცესი მკვეთრად გააუმჯობესებს და ხელს შეუწყობს საქართველოს სატრანსპორტო ქვეყნის სტატუსის ამაღლებას და ევროპა-კავკასია-აზიის დერეფანში უსაფრთხო ქვეყნის ავტორიტეტის დამკვიდრებას.

ლიტერატურა:

- [0] შ.მურდულია, ვ.კიკუტაძე - ევროკავშირსა და საქართველოს შორის ასოცირების შეთანხმების თანახმად ქართული მხარის მიერ 2014-2018 წლებში ტრანსპორტის სფეროში აღებული ვალდებულებების შესრულების ანალიზი - <https://csogeorgia.org/storage/app/uploads/public/601/403/f2c/601403f2c538f528792497.pdf>

- [2] ევროკავშირი რეგიონალური პოლიტიკა, ძირითადი პრინციპების გამოყენება, ათვისებული გაკვეთილის გაზიარება, გამოცდილების გაცვლა. ევროკავშირის ოფიციალურ გამოცემათა ოფისი L-2985 ლუქსემბურგი DOI: 102776/33209, გვ. 7.
- [3] Towards a successful transport sector in the EU: challenges to be addressed, Landscape Review, 2018.p.5.
- https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/lr_transport/lr_transport_en.pdf
- [4] 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 561/2006 რეგულაცია საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული გარკვეული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>
- [5] 1985 წლის 20 დეკემბრის საბჭოს (EEC) N 3821/85 რეგულაცია საგზაო ტრანსპორტში ჩამწერი მოწყობილობების შესახებ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31985R3821&qid=1676451370872>
- [6] 2006 წლის 15 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/22/EC დირექტივა საგზაო ტრანსპორტის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) N 3820/85 და (EEC) N 3821/85 რეგულაციების იმპლემენტაციის მინიმალური პირობების შესახებ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/22/oj>
- [7] 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 1071/2009 რეგულაცია, რომელიც ადგენს ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობების შესახებ საერთო წესებს <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1071/oj>
- [8] 2002 წლის 11 მარტის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2002/15/EC, მოძრავ საგზაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ - <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>
- [9] 2003 წლის 15 ივლისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა 2003/59/EC ტვირთის გადაზიდვისა ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოტრანსპორტის მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების შესახებ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2003/59/oj>