

## ინფორმაცია

### სემინარის - „ტრანსპორტთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი საკითხები და სამი „ე“-ს აუდიტი“ შესახებ

2011 წლის 11-13 ოქტომბერს შვედეთის დედაქალაქ სტოკჰოლმში გაიმართა სემინარი თემაზე: „ტრანსპორტთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი საკითხები და სამი „ე“-ს აუდიტი“. სემინარის მუშაობაში მონაწილეობდნენ EUROSAI WGEA-ს (Working Group on Environmental Auditing) წევრები და მოწვეული სტუმრები: სულ 60 მონაწილე მსოფლიოს 30 ქვეყნიდან, საქართველოდან - გიორგი კაპანაძე, კონტროლის პალატის საერთო დანიშნულების სახელმწიფო მომსახურების სფეროს აუდიტის დეპარტამენტის აუდიტორ-ასისტენტი.

შეხვედრის მიზანი იყო ქვეყნებს შორის გამოცდილების გაზიარება ტრანსპორტის სფეროში აუდიტის ჩატარებასთან დაკავშირებით და შესაძლო კოოპერატიული აუდიტების ინიციატივების ხელშეწყობა და ამ სფეროში ძირითადი ტენდენციებისა და პრობლემების გაცნობა.

შეხვედრას ხელმძღვანელობდნენ EUROSAI WGEA-ს გარემოსდაცვით საკითხებზე მომუშავე ჯგუფის თავმჯდომარე - ნორვეგიის აუდიტორული ოფისი და მასპინძელი ქვეყნის - შვედეთის გენერალური აუდიტორები. მოწვეული იყო რამდენიმე წარმომადგენელი აკადემიური წრეებიდან, არასამთავრობო ორგანიზაციებიდან და ევროპის აუდიტორული სასამართლოდან.

მრავალფეროვანი იყო სემინარის დღის წესრიგი:

- 11 ოქტომბერს მთელი დღე დაეთმო ტრანსპორტთან დაკავშირებულ გარემოსდაცვით საკითხებს.
- 12 ოქტომბრის პირველი ნახევარი - სამი „ე“-ს აუდიტი, ხოლო დღის მეორე ნახევარში მოეწყო ექსკურსია სტოკჰოლმის ერთ-ერთ დასახლება Hammarby Sjöstad-ში, რომელიც მთლიანად მდგრადი განვითარების პრინციპების მიხედვით ფუნქციონირებს.
- სემინარის მონაწილეები დაესწრნენ პრეზენტაციას სტოკჰოლმის მერიაში, რომელიც სუფთა ტრანსპორტის განვითარებას შეეხებოდა.
- 13 ოქტომბერს სხვადასხვა ქვეყნის წარმომადგენლებმა ერთმანეთს გაუზიარეს გარემოსდაცვით სფეროში მიღებული გამოცდილება და მათ მიერ ჩატარებული აუდიტების საინტერესო დეტალები.

სემინარი გახსნა ნორვეგიის აუდიტორული ოფისის წარმომადგენელმა.

შეხვედრები მიმდინარეობდა ძირითადად ინტერაქტიულ ფორმატში.

სემინარის დასაწყისში წარმოდგენილ იქნა რამდენიმე პრეზენტაცია ევროპის გარემოსდაცვითი სააგენტოს წარმომადგენლების, აკადემიური წრეებისა და არასამთავრობო ორგანიზაციების წარმომადგენელთა მიერ, სადაც ძირითადად

განხილული იყო ევროკავშირის ფარგლებში გამოყოფილი CO<sub>2</sub>-ის და სხვა მავნე ნივთიერებების რაოდენობის ანალიზი და მოსალოდნელი ტენდენციები. კიოტოს პროტოკოლით გათვალისწინებული მიზნების მისაღწევად, ასევე ეროვნული თუ ევროკავშირის მიერ დაწესებული ატმოსფერული დაბინძურების მაჩვენებლების შემცირების მისაღწევად, აუცილებელია გადამჭრელი ზომების მიღება, რათა ერთ სულ მოსახლეზე შემოსავლების ზრდის პირობებში დაბინძურების მაჩვენებელი შემცირდეს (ეს ორი მაჩვენებელი ტრადიციულად ერთი მიმართულებით მოძრაობს).

ტრანსპორტი ატმოსფეროს დაბინძურების ყველაზე მნიშვნელოვანი წყაროა, ხოლო EU-27-ში საავტომობილო ტრანსპორტით დაბინძურებაზე მოდის საერთო ატმოსფერული სატრანსპორტო დაბინძურების 77%. აღნიშნულ სფეროში ევროპის სახელმწიფოები ღონისძიებათა ფართო სპექტრს იყენებენ, რათა ტრანსპორტის სექტორში აქცენტი ტრადიციული საწვავის მოხმარებიდან გადატანილ იქნეს ეკოლოგიურად უფრო სუფთა ენერჯის მოხმარებაზე. განხორციელებული პროგრამებისა და უმაღლესი აუდიტორული ორგანოების პროცესში ჩართულობის კუთხით რამდენიმე ქვეყნის მაგალითი განსაკუთრებით საყურადღებოა: კერძოდ, საფრანგეთის უმაღლესი აუდიტორული ორგანოს მიერ ჩატარებული აუდიტი ავტომობილების შესყიდვის „ბონუსი-მალუსის“ სისტემისა და მათი გამონაბოლქვის შესახებ.

2007 წლიდან საფრანგეთის მთავრობის მიერ განხორციელებული პროგრამის მიხედვით, სახელმწიფო ყოველი ახალი ეკოლოგიურად სუფთა ავტომობილის (CO<sub>2</sub>-ის გამონაბოლქვი არა უმეტეს 110გრამი/კმ-ზე) ყიდვის შემთხვევაში მყიდველს უზღიდა 100-დან 5000 ევრომდე ბონუსს, ავტომობილის ეკოლოგიური მდგომარეობის მიხედვით. ამავე დროს, „სუპერ ბონუსი“ 300 ევროს ოდენობით, გაიცემოდა შესყიდვასთან ერთად 15 წელზე მეტი ასაკის ავტომობილის გასანადგურებლად ჩაბარებაზე. 2009-2010 წლებიდან კი „სუპერ ბონუსის“ სისტემა შეიცვალა ჩაბარების (scrapping) სუბსიდიით, რომლის ძირითადი მიზანი საავტომობილო წარმოების წახალისება და ეკოლოგიური მოთხოვნების დაკმაყოფილება იყო. ასევე, „მალუსი“ ანუ გადასახადი ეკოლოგიური ზიანის საკომპენსაციოდ, იხარჯებოდა იმ ავტომობილების შესყიდვაზე, რომლებიც არ აკმაყოფილებდა „სუფთა“ ავტომობილის სტანდარტებს და მერყეობდა 200-დან 2600 ევრომდე.

იმ ავტომობილებზე, რომელთა CO<sub>2</sub> გამონაბოლქვი 240გ/კმ-ს აღემატებოდა, სავალდებულო იყო წლიური „მალუსის“ გადახდა 160 ევროს ოდენობით. საწყის ეტაპზე მთავრობა ვარაუდობდა, რომ პროექტის ხარჯები და შემოსავლები ერთმანეთს დააბალანსებდა: თუმცა, 2008-2010 წლებში ხარჯების (ბონუსის) ნაწილმა შემოსავლების ნაწილს 2.5 მილიარდი ევროთი გადააჭარბა. ასეთი ხარჯების გაწევა ფინანსური კრიზისის მდგომარეობაში მყოფი სახელმწიფოსთვის გრძელვადიან პერსპექტივაში ძნელი იქნებოდა. აღსანიშნავია სქემის დადებითი შედეგები:

1. ახალი ავტომობილების საშუალო გამონაბოლქვი 2007 წლის 149გ/კმ-დან 130გ/კმ-მდე შემცირდა 2010 წლისთვის, მაშინ როდესაც წინა პერიოდში გამონაბოლქვი კილომეტრზე ყოველწლიურად მხოლოდ 2 გრამით იკლებდა.

2. EU-25-ში 2006-2009 წლებში CO<sub>2</sub> 9,7%-ით, ხოლო საფრანგეთში 10,9%-ით შემცირდა (მეხუთე პოზიცია ევროპაში: ლიდერი შვედეთი 12,9 %).

3. 2009 წელს, საკუთარ (კერძო) ავტომობილებს ევროკავშირის ქვეყნებს შორის ყველაზე დაბალი გამონაბოლქვის მაჩვენებელი აქვთ 133 გრ/კმ ევროკავშირის საშუალო 146 გრ/კმ-თან შედარებით. თუმცა აღინიშნა რამდენიმე უარყოფითი ეფექტიც, კერძოდ:

1. სქემამ საგრძნობლად გაზარდა ავტომობილის გაყიდვები, შესაბამისად, წარმოებისა და გადაადგილებით დაბინძურება.

2. სქემის ფარგლებში გაიზარდა მცირელიტრაჟიანი ავტომობილების გაყიდვა, რამაც შეამცირა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობის ზრდის ტენდენცია.

3. სქემა მხედველობაში იღებდა მხოლოდ CO<sub>2</sub>-ის გამონაბოლქვს და არ ითვალისწინებდა სხვა დამაბინძურებლებს (ნიტროგენის დიოქსიდი, ნაწილაკები და ა.შ): მაგალითად, ბონუსი შეიძლება გადახდილიყო მნიშვნელოვანი NO<sub>2</sub>-ის დაბინძურების მქონე ავტომობილებზეც. შესაბამისად, უმაღლესმა აუდიტორულმა ოფისმა წარმოადგინა შემდეგი რეკომენდაციები:

- გათვალისწინებული ყოფილიყო ყველა სახის დამაბინძურებელი ნივთიერება.
- ბონუს-მალუსის სისტემა დაეკავშირებინათ „ეროვნულ ჯანდაცვისა და გარემოს დაცვის გეგმასთან“ და შესაბამისად, გაეთვალისწინებინათ მასში ასახული ნაწილაკებისა და NO<sub>2</sub> დონეები.

- გაეგრძელებინათ ბონუსის მისაღები პირობების გამკაცრება და გაეზარდათ შემოსავლების მიღება მალუსის სისტემიდან.

საინტერესოა ინფორმაცია შვეიცარიის აუდიტორული ოფისის მიერ ჩატარებული აუდიტის შესახებ, რომელიც საავტომობილო ტრანსპორტის სავალდებულო შემოწმების ეფექტიანობას და მასთან დაკავშირებულ საკითხებს ეხებოდა. აღნიშნული შემოწმება ორი სახისაა:

- კერძო გარაჟების მიერ განხორციელებული სავალდებულო შემოწმება გამონაბოლქვზე, რომელიც ყოველ 2 წელიწადში ერთხელ ხორციელდება.
- სახელმწიფო ადგილობრივი სალიცენზიო ოფისების მიერ ჩატარებული პერიოდული შემოწმება, რომელიც პირველი რეგისტრაციიდან 4 წლის შემდეგ იწყება 4-3-2-2-2 წლების ინტერვალით.

აუდიტის ძირითადი შეკითხვებია:

- ✓ არის თუ არა გამონაბოლქვის ემისიის ტესტირების სისტემა შვეიცარიაში თანმიმდევრული და კანონთან შესაბამისი?
- ✓ არის თუ არა გამონაბოლქვის ემისიის ტესტირების სისტემა ერთგვაროვანი ყველა ადგილობრივ ტერიტორიულ ერთეულში?
- ✓ არის თუ არა საკმარისი კონტროლი/მონიტორინგი სახელმწიფოს მხრიდან?
- ✓ არსებული დანახარჯი - სარგებლიანობის ანალიზი ანუ რამდენად ეფექტიანია სისტემა.

გამონაბოლქვის კონტროლის სქემა წელიწადში დაახლოებით 165 მილიონი ფრანკი ჯდება. კვლევამ აჩვენა, რომ ყველა სახის ტესტირებისას გამონაბოლქვის დონეებში

შეცდომა 5 - 8%-ის ფარგლებში მერყეობდა მონაცემთა შეგროვების მეთოდის მიუხედავად. ამგვარად, შემოწმებების 95%-ს რეალური შედეგი არ მოჰქონდა. გამონაბოლქვის რაოდენობაზე უმეტესწილად საწვავის ტიპი და ავტომობილში არსებული ტექნოლოგია (კატალიზატორი, ფილტრი და ა.შ.) ახდენდა ზეგავლენას.

მიუხედავად იმისა, რომ თვითმმართველობები იყენებდნენ ხარისხის უზრუნველყოფის სისტემას ოფიციალური შემოწმებებისათვის, მნიშვნელოვანი განსხვავებები აღმოჩნდა შემოწმების პერიოდებსა და ხანგრძლივობას შორის სხვადასხვა ტერიტორიულ ერთეულში.

რამდენადაც შემოწმებების შემდეგ აღმოჩენილი ნაკლოვანებები საკმაო იშვიათობას წარმოადგენდა ბენზინის საწვავიან ავტომობილებში, რომლებიც გამონაბოლქვის განეიტრალების სისტემით იყვნენ აღჭურვილნი, შვეიცარიის აუდიტორულმა ოფისმა რეკომენდაცია გაუწია კანონმდებლებს, გაეზარდათ შემოწმების ინტერვალები, რამაც შესაძლოა დაზოგოს ყოველწლიურად 15-22 მილიონი ფრანკი შერჩეული სისტემის შესაბამისად.

სასურველია, რომ საქართველოშიც არსებობდეს გარემოსდაცვითი პოლიტიკის კონკრეტული თანმიმდევრული პროექტები, რომლებიც მნიშვნელოვანი ეკოლოგიური მიზნებისკენ იქნება მიმართული.

მიზანშეწონილია, რომ საქართველოს კონტროლის პალატამ შეძლოს ეფექტიანობის აუდიტის ფარგლებში ნებისმიერი სახელმწიფო პროგრამის სრულფასოვანი აუდიტი, მათ შორის, ისეთი პროგრამებისა და პოლიტიკისა, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვით კლიმატის ცვლილების წინაარმდეგ იქნება მიმართული.