

ეს საჯარო პოლიტიკის ნარკვევი ერთ-ერთი მწვანე ალტერნატივას მიერ მომზადებული ანალიტიკური ნაშრომებიდან, რომლებიც ქვეყნის მდგრადი განვითარებისთვის აქტუალურ საკითხებს ეხება. მისი მიზანია წამოიწიოს საჯარო პოლიტიკის კონკრეტულ სფეროში გადაუდებლად გადასატრევი საკითხები და ხელი შეუწყოს დისკუსიას ქვეყნის მდგრადი ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისა და გარემოსდაცვითი მიზნების ჰარმონიულად მიღწევის გზებზე.

წარმოდგენილი ნარკვევი განკუთვნილია იმ ორგანიზაციებისა და პირებისთვის, რომლებიც იღებენ გადაწყვეტილებებს საქართველოს საჯარო პოლიტიკისა და მმართველობის საკითხებზე. ნაშრომი, ასევე, სასარგებლო იქნება მათთვის, ვინც ცდილობს ზეგავლენა მოახდინოს საქართველოს საჯარო პოლიტიკაზე, მისი გაუმჯობესების მიზნით.

ეს საჯარო პოლიტიკის ნარკვევი ხელმისაწვდომია ასევე ინგლისურად

## ატმოსფერული ჰაერის გამოწვევები საქართველოში და ევროკავშირში

წინამდებარე ნარკვევი განიხილავს საქართველოში ატმოსფერული ჰაერის დაცვასთან დაკავშირებულ საკითხებს, ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისობას ევროკავშირის კანონმდებლობასთან და არსებულ გამოწვევებს. ამასთან, ვინაიდან საქართველოში ნაკლებია ინფორმაცია ევროკავშირში ატმოსფერული ჰაერის დაცვის საკითხებთან მიმართებაში, ასევე ჰაერის დაბინძურების ზემოქმედებაზე ადამიანის ჯანმრთელობასა და ეკონომიკაზე, შევეცადეთ არსებული გამოწვევები გაგვეანალიზებინა უფრო ფართო კუთხით.

### შესავალი

ევროპაში ერთ-ერთ ყველაზე დიდ გარემოსდაცვით პრობლემას ჰაერის დაბინძურება წარმოადგენს. ევროპის ქალაქებში მცხოვრები მოსახლეობის 95% განიცდის მტვრის შენონილი ნაწილაკების PM<sub>2.5</sub> და მიწისპირა ოზონის მაღნივთზე ზემოქმედებას. ევროკავშირში ჰაერის დაბინძურება წარმოადგენს ადრეული სიკვდილიანობის მთავარ გარემოსდაცვით ფაქტორს. 2010 წელს ჰაერის დაბინძურებასთან დაკავშირებულმა ადრეულმა სიკვდილიანობამ 400 000-ს, ხოლო ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულმა ხარჯებმა დაახლოებით €330-940 მილიარდს მიაღწია<sup>1</sup>.

ჰაერის დაბინძურებას განსაკუთრებით მძიმე ზემოქმედება აქვს ისეთ მგრძობიარე და მონყვლად ჯგუფებზე, როგორცაა ორსულები, ბავშვები, მოხუცები, დაავადებული ადამიანები, ასევე დაბალშემოსავლიანი ჯგუფები<sup>2</sup>. ჰაერის ზემოქმედება ჯანმრთელობაზე სრულად დოკუმენტირებულია: დაბინძურებული ჰაერი რისკ ფაქტორია, არა მხოლოდ გულსისხლძარღვთა და სასუნთქი გზების დაავადებებისთვის (როგორც ასთმა და ქრონიკული ბრონქიტები), არამედ ასევე დაკავშირებულია ბავშვებში ტვინისა და ნერვული სისტემის განვითარების პათოლოგიასთან, აგრეთვე დიაბეტთან. მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის ონკოლოგიურ დაავადებათა სააგენტო ასევე ამტკიცებს, რომ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებას შეუძლია ფილტვის კიბოს გამოწვევა. ნათელია, რომ შენობის შიდა და ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება წამყვან როლს თამაშობს, მრავალი ქრონიკული ავადმყოფობის ჩამოყალიბებაში, რომელიც მძიმე ტვირთად აწვება როგორც დაზარალებულებს, ასევე ქვეყნების ჯანმრთელობის სამსახურებსა და ეკონომიკას მთლიანობაში.

### ასოცირების დღის წესრიგით შესასრულებელი საქმიანობები

ევროკავშირი საქართველოს ასოცირების დღის წესრიგის (2014-2016) თანახმად, ქართულ მხარეს უნდა უზრუნველყო „საქართველოს ეროვნული გარემოს დაცვის 2012-2016 წლების სამოქმედო გეგმის სრული იმპლემენტაცია“;

<sup>1</sup> ევროკავშირის მშპ-ს - 3-9%.

<sup>2</sup> EC staff working document, Executive Summary of Impact Assessment for Clean Air program <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52013SC0532>

გარემოს დაცვის მეორე ეროვნული პროგრამის (2012) თანახმად, არსებული მონიტორინგის მონაცემების მიხედვით, ყველა იმ ქალაქში, სადაც სადამკვირვებლო ჯიხურია განთავსებული აღინიშნება ე. წ. „ძირითადი დამბინძურებლების“ (SO2, NO2, CO, ზესტაფონში - MnO2) მიერ ფორმირებული კონცენტრაციების გადაჭარბება მათ დასაშვებ მნიშვნელობებზე. პროგრამის ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესების კომპონენტის გრძელვადიან მიზანს წარმოადგენს ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე ადამიანის ჯანმრთელობისა და გარემოსთვის უსაფრთხო ჰაერის ხარისხის უზრუნველყოფა. დოკუმენტის მიხედვით, ამ მიზნის მისაღწევად უახლოეს 5-წლიან პერიოდში შემდეგი კონკრეტული შედეგები უნდა იქნეს მიღებული:

- მონიტორინგის არსებული ქსელის სრულყოფა და მისი ეტაპობრივი ავტომატიზაცია, რაც შესაძლებელს გახდის ატმოსფერული ჰაერის მდგომარეობის და მასზე ზემოქმედების ძირითადი ფაქტორების შეფასებას;
- სამრეწველო გაფრქვევების შემცირება, საწარმოთათვის ახალი, მოწინავე, ენერგოდამზოგი ტექნოლოგიების დანერგვის ხელშეწყობის და გარემოზე ზემოქმედების ნებართვით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების კონტროლის უზრუნველყოფის გზით;
- საავტომობილო გაფრქვევების ეტაპობრივი შემცირება სათანადო მექანიზმების განხორციელებით საერთაშორისო პრაქტიკის და ადგილობრივ თავისებურებათა გათვალისწინებით.

შესაბამისად, გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს, ისევე როგორც მთავრობას ამ მიმართულებებით უნდა განეხორციელებინა თავისი საქმიანობები.

**საავტომობილო გაფრქვევების შემცირება**

2013 წელს, საქართველოს მთავრობამ არ დაამტკიცა ჰაერის დაბინძურების შემცირების სახელმწიფო პროგრამა, რომელიც პირველ რიგში მიმართული იყო საავტომობილო გაფრქვევების ეტაპობრივი შემცირებისკენ, რაც მოიცავდა ისეთ ღონისძიებებს, როგორიცაა ავტოპარკის განახლების სტიმულირება, საწვავის ხარისხის გაუმჯობესება და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება.

ამასთან, მხოლოდ 2014 წელს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ხელმოწერის შემდეგ, საქართველოს მთავრობამ დაიწყო ეროვნული კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია „ზოგიერთ თხევად საწვავში გოგირდის შემცველობის შემცირების შესახებ“ ევროკავშირის დირექტივის შესაბამისად. 2015 წლის 27 მაისს საქართველოს მთავრობის დადგენილების №229 მიხედვით ცვლილებები შევიდა „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის №124 დადგენილებაში.

**ცხრილი. „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის №124 დადგენილებაში შეტანილი ცვლილებები 2015 წლისათვის**

პარამეტრი	მოქმედების დრო		
	1.01.2015-1.01.2016	1.01-2016-1.01.2017	01.01.2017-დან
ტყვიის შემცველობა, არაუმეტეს გ/ლ	0.005	0.005	0.005
ბენზოლის მოცულობითი წილი, არაუმეტეს %	3	1	1
არომატული ნახშირწყალბადების მოცულობითი წილი, არაუმეტეს %	42	35	35
გოგირდის შემცველობა, არაუმეტეს მგ/კგ	50	50	10

2016 წლის გაზაფხულზე, ცვლილებები შევიდა საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში, რაც საშუალებას აძლევს დაჯარიმდეს ის ოპერატორი რომელიც საქართველოს ტერიტორიაზე ისეთი ბენზინის ან/და დიზელის საწვავის იმპორტს განახორციელებს, რომელიც არ შეესაბამება ზემოთაღნიშნულ ნორმებს. აგრეთვე დაჯარიმდება მსგავსი საწვავის წარმოებაც და მიწოდებაც.

კონტროლს სამი სახელმწიფო უწყება – გარემოს დაცვის სამინისტროს ზედამხედველობის სამსახური, ენერგეტიკის სამინისტრო და შემოსავლების სამსახური განახორციელებს. დაგეგმილია, რომ გარემოს დაცვის ზედამხედველობის

სამსახური ჩაატარებს შემონმებას ყოველგვარი გრაფიკის და კომპანიების წინასწარი გაფრთხილების გარეშე. 2016 წლის მაისიდან, მსგავსი შემონმება ორჯერ ჩატარდა, გარემოს დაცვის ზედამხედველობის თანამშრომლებმა ავტოგასამართ სადგურებზე სანჯავის სინჯები აიღეს და მას ლაბორატორიული ანალიზი ჩაუტარეს. კვლევის თანახმად, ყველა ავტოგასამართ სადგურზე აღებული სინჯი შესაბამისობაში იყო დღეს კანონმდებლობის დადგენილ ნორმებთან<sup>3</sup>.

სხვა ღონისძიებები, საავტომობილო გაფრქვევების შემცირების კუთხით მთავრობის მხრიდან გადადგმული არ ყოფილა, მათ შორის არც საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების კუთხით. მხოლოდ 2016 წლის სექტემბერში, ქ.თბილისში ქალაქის მერიამ ევროკავშირის გრანტისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის კრედიტით დაიწყო თხევად გაზზე მომუშავე ავტობუსების შემოყვანა. სულ დაგეგმილია 150 ავტობუსის შემოყვანა, რაც არასაკმარისი იქნება ქალაქისთვის. არ არსებობს ერთიანი სატრანსპორტო განვითარების გეგმა, რაც უზრუნველყოფს საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და ნაკადების დაგეგმვას.

გარემოსდაცვითი სამოქმედო გეგმით, არ ყოფილა გათვალისწინებული ავტომობილების ტექნიკური დათვალიერების აღდგენა, რომელიც ევროკავშირთან ასოციაციის ხელშეკრულების თანახმად უნდა დაინერგოს 2018 წლის იანვრამდე. ტექდათვალიერების პროცესის არ არსებობა პრობლემას ქმნის როგორც ემისიების, ისე უსაფრთხოების კუთხით.

აღსანიშნავია, ისიც რომ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მონაცემებით საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ოდენობამ მილიონს ასიათას გადააჭარბა, ხოლო მისი უდიდესი ნაწილი 2004 წლამდეა წარმოებული. 2015 წლეს გამოქვეყნდა ინფორმაცია, რომ შსს-ს ინიციატივით პარლამენტში შევიდოდა კანონი, რომლის თანახმადაც, 2016 წლის პირველი მარტიდან 3-დან 6 წლამდე ასაკის ავტომობილებს საქართველოში ჩამოყვანის შემდეგ შეღავათიანი დაბეგვრის რეჟიმი დაუნესდებოდა, ხოლო 9 წელზე ძველი ავტომობილებისათვის აქციზის გადასახადი გაიზრდებოდა. თუმცა საბოლოო ჯამში პარლამენტში, შესული კანონპროექტით აქციზის გადასახადი 50%-ით შემცირდა მხოლოდ 0-დან 6 წლამდე ასაკის ჰიბრიდული ავტომობილების შესაბამისად, რთულია ვილაპარაკოთ ერთიან პოლიტიკაზე, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია მნიშვნელოვნად შემცირებულიყო საავტომობილო გაფრქვევები.

### ატმოსფერული ჰაერის მონიტორინგი საქართველოში 2015-2016 წლებში - არსებული სირთულეები და გამოწვევები

ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის შეფასებაზე და მონიტორინგზე ქვეყნის მასშტაბით პასუხისმგებელ ორგანოს გარემოს ეროვნული სააგენტო წარმოადგენს. თუმცა აღსანიშნავია, რომ 2012 წლიდან 2016 წლებში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მონიტორინგი წარმოებდა მხოლოდ ხუთ ქალაქში: თბილისში, რუსთავში, ზესტაფონში, ქუთაისსა და ბათუმში. აქედან 2016 წლის აგვისტომდე, თბილისში ფუნქციონირებდა მხოლოდ ერთი ფონური ავტომატიზებული სადგური<sup>4</sup>, ხოლო 2016 წლიდან დაემატა სამი ავტომატიზირებული სადგური. ერთი ავტომატური სადგური ფუნქციონირებს აბასთუმანში<sup>5</sup>. სააგენტო გეგმავს რომ ასევე დაამონტაჟებს ავტომატიზირებულ სადგურებს ქუთაისსა და ბათუმში, მიიჩნევა რომ შედეგად საქართველოს 2017 წლიდან ექნება სრულად ავტომატიზირებული სადგურების ქსელი რომელიც სრულ შესაბამისობა იქნება ევროკავშირის დირექტივასთან EC 2008/50/EC<sup>6</sup>.

გარდა ამისა, 2015-2016 წლებში გარემოს ეროვნულმა სააგენტომ ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის შეფასებისათვის ჩაატარა ინდიკატორული გაზომვები სამ ეტაპად<sup>7</sup>. ატმოსფერული ჰაერის გაზომვები განხორციელდა საქართველოს ცხრა ქალაქის 58 წერტილში, მათ შორის თბილისის 26 წერტილში<sup>8</sup>. გაიზომა აზოტისა და გოგირდის დიოქსიდების, ოზონისა და ბენზოლის კონცენტრაციები. გარემოს ეროვნული სააგენტო მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე

<sup>3</sup> თუმცა გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო არ აქვეყნებს კვლევის დეტალურ შედეგებს და მხოლოდ იფარგლება განცხადებით, შესაბამისად, ძნელია ვიმსჯელოთ თუ რა პარამეტრებით ხდება სანჯავის შემონმება.

<sup>4</sup> 2012-2016 წლამდე თბილისში იყო მხოლოდ ერთი ავტომატიზებული სადგური, რომელიც მდებარეობს ვაშლიჯვარში და მომავს ფონურ ინფორმაციას. 2016 წლის აგვისტოში იაპონიის მთავრობის დახმარებით დამონტაჟდა სამი ავტომატური სადგური,

<sup>5</sup> 2010 წელს აბასთუმანში, ტრანსსასაზღვრო დაბინძურების მონიტორინგის მიზნით, ნორვეგიის მთავრობის მხარდაჭერით, განთავსდა კიდევ ერთი ავტომატური სადგური.

<sup>6</sup> Thus, from 2017 Tbilisi will have fully automated air quality monitoring network with the number of stations that is in line with EU standards (Directive 2008/50/EC).

<sup>7</sup> დეტალურად განხილულია ანგარიშში

<sup>8</sup> აღნიშნული გაზომვები ჩატარდა სამ 14 დღიანი ხანგრძლივობით. სინჯები საანალიზოდ გაიგზავნა დიდი ბრიტანეთის აკრედიტებულ ლაბორატორიაში

წარმოადგინა ორი ანგარიში და გაზომვების შესაბამისი ინტერაქტიური რუკა<sup>9 10 11</sup>. რუკაზე აღნიშნულია გაზომვის წერტილები და თითოეულ აღნიშვნასთან მითითებულია ჰაერის დაბინძურების ინდექსი (რიცხვი და განმარტება) და დამაბინძურებელი ინგრედიენტის კონცენტრაცია მკგ/მ<sup>3</sup>-ში.

აღსანიშნავია, რომ ინდიკატორული კვლევების საფუძველზე ჰაერის დაბინძურების ხარისხი სამინისტროს მიერ განისაზღვრა როგორც საშუალო დაბინძურება, რაც სამინისტროს მტკიცებით არ წარმოადგენს განგაშის საფუძველს, ვინაიდან ის არ აღემატება აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში არსებულ დაბინძურებას<sup>12</sup>.

ამავდროულად, გარემოს ეროვნული სააგენტო ადასტურებს, რომ მტვრით დაბინძურება საშუალოდ 2-3 ჯერ აღემატება როგორც დედაქალაქში, ასევე ქუთაისსა და ბათუმში. შეიძლება, ითქვას რომ გარემოს ეროვნული სააგენტო ცდილობს გააუმჯობესოს ჰაერის ხარისხის მონიტორინგი საქართველოს ტერიტორიაზე. თუმცა, ახალი ავტომატური სადგურების განთავსების ტემპი არაა დამაკმაყოფილებელი.

ამასთან, საქართველოს კანონმდებლობა არ განსაზღვრავს დაბინძურების ნორმებსა და ლიმიტებს, მთელი რიგი დამაბინძურებლების მიმართ, მათ შორის PM2.5 და PM10 მტვრის ნაწილაკებისთვის. ამასთან, ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციების<sup>13</sup> მნიშვნელობები, სახეობები და ჩამონათვალი განისაზღვრება ნორმატიული აქტით „გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმების დამტკიცების შესახებ“<sup>14</sup>. აღსანიშნავია, რომ ეს დოკუმენტი პრაქტიკულად იმეორებს ყოფილი საბჭოთა კავშირის ამავე შინაარსის დოკუმენტის ძირითად დებულებებსა და მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციების რაოდენობრივ მახასიათებლებს. შესაბამისად, ეროვნული კანონმდებლობით დადგენილი ზღვ-ები ზოგიერთი ნივთიერებისთვის თანხვედრაში არ მოდის ევროკავშირისა და ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის მიერ რეკომენდირებულ ხარისხობრივ ნორმებთან, ამიტომ დღეისათვის არსებული გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმები საჭიროებს განახლებას ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის რეკომენდაციების გათვალისწინებით.

**ცხრილი 1. ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციები<sup>15</sup>**

მავნე ნივთიერების დასახელება	ეროვნული კანონმდებლობა	ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაცია	ევროკავშირი	კონცენტრაციის გასაშუალოების პერიოდი
2.5 მიკრონზე მცირე მყარი ნაწილაკები		- 0,01	0,025	წელიწადი
		0,25		დღე-ღამე
10 მიკრონზე მცირე მყარი ნაწილაკები		0,02	0,04	წელიწადი
		0,05	0,05	დღე-ღამე
მყარი ნაწილაკები (მტვერი)	0,5			30 წთ
	0,15	0,12		დღე-ღამე
აზოტის დიოქსიდი		0,2	0,2	1 სთ
		0,04	0,04	წელიწადი
	0,04			დღე ღამე
	0,2			30 წუთი

<sup>9</sup> [https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zFoqx\\_U3i7Zl.kq2RDzkYIY\\_Y](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zFoqx_U3i7Zl.kq2RDzkYIY_Y)

<sup>10</sup> <http://nea.gov.ge/uploads/slides/565c3ff59033f.pdf>

<sup>11</sup> <http://nea.gov.ge/uploads/slides/5690e012716d8.pdf>

<sup>12</sup> გიგლა აგულაშვილი: თბილისში ჰაერის ხარისხი ევროსტანდარტის შესაბამისად საშუალო დონისაა, 3 დეკემბერი, 2015, <http://www.ipress.ge/new/18831-gigla-agulashvili-tbilisshi-haeris-khariskhi-evrostandartis-shesabamisad-sashualo-donisaa>

<sup>13</sup> ჰაერში დამბინძურებელი ნივთიერების კონცენტრაცია მითითებულ ნორმებზე დაბალია, დაბინძურება არ წარმოადგენს საშიშროებას ადამიანის ჯანმრთელობისთვის ხანგრძლივი (თუნდაც მთელი სიცოცხლის მანძილზე) გემოქმედების პერიოდშიც კი.

<sup>14</sup> მაცნე

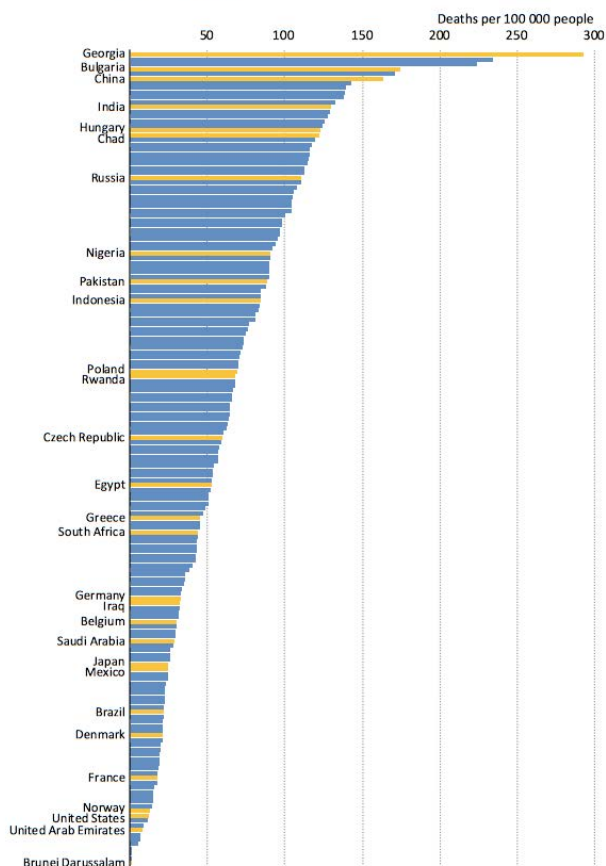
<sup>15</sup> State of the Environment Report for Georgia 2007-2009.



გოგირდის დიოქსიდი		0,5		10 წუთი
			0,35	1 საათი
		0,5		წელიწადი
	0,05	0,02	0,125	დღე-ღამე
	0,5			30 წთ.
ნახშირბადის მონოქსიდი		100		10 წთ
		10	10	8 სთ
		30		1 სთ
	5	60		30 წთ
	3			დღე-ღამე
ტყვიის ნაერთები		0,0005	0,0005	წელიწადი
	0,0003			დღე-ღამე
	0,001			30 წთ
მიწისზედა ოზონი		0,12	0,12	8 სთ
	0,03			დღე-ღამე
	0,16			30 წთ

2016 წლის მისში მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მიერ გამოქვეყნებულმა კვლევამ, რომლის თანახმადაც, საქართველო ჰაერის დაბინძურებით გამოწვეული სიკვდილიანობით მსოფლიოში პირველ ადგილზე აღმოაჩნდა, შეადგენდა 292 ადამიანს ყოველ 100 000 კაცზე, საკმაოდ დიდი ვნებათაღელვა გამოიწვია.

**Figure 1.8** Mortality rate attributed to air pollution (household and outdoor) by country, 2012



Note: Only a selection of countries are highlighted.

Sources: WHO (2016b) and IEA analysis.

საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს ფეისბუქის გვერდზე გამოქვეყნდა განცხადება, რომელშიც ნათქვამი იყო, რომ „საქართველოს შესახებ ინფორმაცია მოცემულია მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის (WHO) „მსოფლიო ჯანმრთელობის სტატისტიკა 2016“ ცნობარის მონაცემებით, რომელიც, თავის მხრივ, ეყრდნობა 2012 წლის გაზომვებს. ამასთან, მიმდინარე წელს WHO-ს მიერ მტვერთან დაკავშირებით გამოქვეყნებულ კვლევებში ქალაქების მიხედვით (2014 წლის გაზომვებზე დაყრდნობით - [nb.j.mmp/whooutdoor](http://www.j.mmp/whooutdoor)) თბილისის დაბინძურება შეესაბამება აღმოსავლეთ ევროპის საშუალო და დაბალშემოსავლიანი ქვეყნების მედიანურ მაჩვენებელს, რაც არ იძლევა IEA-ის ანგარიშში წარმოდგენილი დასკვნის გაკეთების საფუძველს. უნდა აღინიშნოს, რომ საერთაშორისო პრაქტიკაში არ გამოიყენება მეთოდოლოგიები, რომლებიც ერთმნიშვნელოვნად დააკავშირებდა ატმოსფერული ჰაერის ხარისხს სიკვდილიანობასთან სხვა ფაქტორებისაგან (მაგ. შენობების შიგნით ჰაერის ხარისხი, მწველების რაოდენობა) მოწყვეტით<sup>16</sup>; ხოლო საქართველოს ჯანდაცვის სისტემაში, მრავალი რეფორმის მიუხედავად, ჯერ კიდევ არ არსებობს ერთიანი საინფორმაციო სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფდა გარემოს ჯანმრთელობის მდგომარეობის ამსახველი ინფორმაციის სათანადო მართვასა და მსგავსი დასკვნების გაკეთების საშუალებას. გარდა ამისა, გარემოს ეროვნული სააგენტო გარკვეული პერიოდულობით ატარებს ინდიკატორულ გაზომვებს ატმოსფერულ ჰაერში აზოტის და გოგირდის დიოქსიდების, ოზონისა და ბენზოლის შემცველობის დადგენის მიზნით. მიღებული შედეგების შედარება ევროპულ ნორმებთან არც ერთ შემთხვევაში არ გვაძლევს მაღალი გადახრის სურათს<sup>17</sup>.

მას შემდეგ რაც, ჯანდაცვის სამინისტრომ საქართველოში მოიწვია მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მისია და გაიცვალა ინფორმაცია აღმოჩნდა, რომ კვლევაში იყო უზუსტობა, „კერძოდ სამი კომპონენტიდან, ერთ-ერთ ინდიკატორად 2003-2005 წლების მონაცემები იყო გამოყენებული. რაც იმას ნიშნავს, რომ ჰაერის დაბინძურების მაჩვენებლებით საქართველოს არ უჭირავს პირველი ადგილი. ახალი მონაცემები კი უახლოეს მომავალში გახდება ცნობილი<sup>18</sup>“ ამასთან, მისიამ შეშფოთება გამოთქვა ჰაერის გარე დაბინძურებისა და საქართველოში გულ-სისხლძარღვთა ავადობის დონესთან დაკავშირებით და განაცხადა რომ საქართველოში ჰაერის დაბინძურება შეესაბამება აღმოსავლეთ ევროპის დაბინძურების საშუალო დონეს<sup>19</sup>, რაც თავისთავად არ ქმნის ოპტიმიზმის საფუძველს.

შესაბამისად, ახალ ანგარიშში საქართველო აღარ იქნება პირველ ადგილას დაბინძურებით გამონეული სიკვდილიანობით მსოფლიოში. ამის საფუძველს, იძლევა ის ფაქტი, რომ 2012-2016 წლებში 2003-2005 წლებთან მიმართებაში საკმაოდ შემცირდა მყარი საწვავის მოხმარება გათბობისა და საჭმლის მომზადებისთვის, რაც იწვევს შენობის შიდა დაბინძურებას.

ამავდროულად, მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მიერ 2016 წლის სექტემბერში გამოქვეყნებული ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებისა და სიკვდილოლობის გლობალური ანგარიშის თანახმად<sup>20</sup>, სადაც ქალაქების ტერიტორიაზე PM 2,5 საშუალოდ არის 23  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , ხოლო ქვეყნის ტერიტორიაზე 19 წლიურად, რაც 2 ჯერ აღემატება მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის მონაცემებს. იმავე ანგარიშის თანახმად, ყოველ 100 000 ადამიანზე დაახლოებით 90 სიკვდილის შემთხვევაა ნაანგარიშევი ატმოსფერული ჰაერით გამოწვეული დაავადებების შედეგად.

### მტვერით დაბინძურება და მასთან დაკავშირებული გამონევეები

მტვერი წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე საშიშ დამაბინძურებელს, მის ქიმიურ შემადგენლობაზე დაყრდნობით. ის შეიძლება შეიცავდეს, როგორც ელემენტარულ ნახშირბადს, აგრეთვე დაბალი აქროლადობის მქონე ორგანული ნაერთებს, ასევე არაორგანულ ნაერთებს, (ნიტრატები, სულფატები, არაორგანული იონები ( $\text{Na}^+$ ,  $\text{K}^+$ ,  $\text{Ca}^{2+}$ ,  $\text{Mg}^{2+}$ ), ჭვარტლს, მძიმე ლითონებს, მეტალების ოქსიდებს (მაგ.სილიციუმის ოქსიდს), ნაცარს (კალციუმის სილიკატს) და ა.შ.

შენიშნულ მყარ ნაწილაკებს შორის ყველაზე უფრო საშიშია ნაწილაკები, რომელთა ჰიდროდინამიკური დიამეტრი ნაკლებია 5 მკმ-ზე. მათ ლიმფურ კვანძებში შეღწევის, ფილტვების ალვეოლებში გაჩერებისა და ლორწოვანი გარსის დანაგვიანების უნარი გააჩნიათ. ხშირად მყარი ნაწილაკების PM-ის ინდიკატორად გამოიყენება PM10 (ნაწილაკები, რომელთა ჰიდროდინამიკური დიამეტრი  $\leq 10$ მკმ-ზე) და PM2.5 (ნაწილაკები, რომელთა ჰიდროდინამიკური დიამეტრი  $\leq 2,5$ მკმ-ზე სახით.

<sup>16</sup> ამ განცხადებით გარემოსდაცვის სამინისტრო თითქოს არ ღებულობს პასუხისმგებლობას შენობის შიდა დაბინძურებაზე.

<sup>17</sup> [http://meteo.gov.ge/radiation\\_pdf/69.pdf](http://meteo.gov.ge/radiation_pdf/69.pdf)

<sup>18</sup> <http://jandacva.ge/jandacvis-msoffio-organizaciis-eqspertebi-saqartveloshi-imyofebian>

<sup>19</sup> <http://jandacva.ge/jandacvis-msoffio-organizaciis-eqspertebi-saqartveloshi-imyofebian/>

<sup>20</sup> <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/250141/1/9789241511353-eng.pdf?ua=1>

მართალია, საქართველოში არ ხდება მტვრის შენონილი ფრაქციების მუდმივი მონიტორინგი, მაგრამ გარემოს ეროვნული სააგენტოს მიერ მოწოდებული ინფორმაციის თანახმად ვაშლიჯვარისა და აბასთუმანის ავტომატურ სადგურებში გაზომილი მთელ რიგ შემთხვევებში ჰაერის ხარისხი საგანგაშო PM<sub>2,5</sub> და PM<sub>10</sub> შენონილი ნაწილაკებთან მიმართებაში.

ვაშლიჯვარის სადგურის მონაცემები 2015 წ.

	იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი
PM <sub>2,5</sub>	49,63	40,58	29,03	14,81	14,04	15,94	15,99	11,60	21,90	30,12	23,70	27,01
PM <sub>10</sub>	72,34	69,84	53,92	31,30	34,29	43,90	38,04	32,46	52,90	52,32	45,68	43,21
SO <sub>2</sub>												
CO												

აბასთუმანი, PM<sub>10</sub>

	I კვარტალი	მეორე კვარტალი	მესამე კვარტალი	მეოთხე კვარტალი
2014	22,47	44,60	31,62	47,99
2015	-	24,04	38,51	38,62

გარემოს ეროვნული სააგენტოს მონაცემებით, მტვრის ოდენობა ხშირად 2-3 ჯერ აღემატება დადგენილ ნორმას. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში მტვრის სხვადასხვა ფრაქციების გაზომვისას აპელირებას აკეთებენ ევროკავშირის სტანდარტებზე, PM<sub>10</sub> – 48 მიკროგრამი/ერთ კუბურ მეტრში, ხოლო PM<sub>2.5</sub> 25 მიკროგრამი/ერთ კუბურ მეტრში, რაც მკვეთრად აღემატება მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის სტანდარტებს<sup>23</sup>.

## საკანონმდებლო ცვლილებები 2015-2016 წლებში

2015 წელს დაიწყო მუშაობა საქართველოს კანონზე „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“, რომელშიც, უნდა აისახოს ჰაერის ხარისხის დაცვის სფეროში ევროკავშირი-საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ყველა ღონისძიება. 2015 წლის 15 დეკემბერს საქართველოს პარლამენტში დარეგისტრირდა საკანონმდებლო პაკეტი „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“. აღნიშნული კანონი მიღებული და დამტკიცებული იქნა 2016 წლის 26 აპრილს<sup>24</sup>.

კანონპროექტში წარმოდგენილი ცვლილებები ძირითადად ემსახურება “ოზონის შრის დამზღვევ ნივთიერებათა შესახებ” მონრეალის 1987 წლის ოქმის ფარგლებში საქართველოს მიერ ნაკისრი საერთაშორისო

<sup>21</sup> მოწოდებულია გარემოს ეროვნული სააგენტოს მიერ 03.08.2016;

<sup>22</sup> ორივე მიკროსკოპული ზომის მყარი ნაწილაკებია, რომლებიც სასუნთქი გზების გავლით ფილტვებში იღვწება და ჯანმრთელობისთვის საზიანოა. ჰაერში მათი გადაჭარბებული რაოდენობით არსებობა ადამიანების ჯანმრთელობას მნიშვნელოვან საფრთხეს უქმნის.

<sup>23</sup> მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის რეკომენდაციები  
**PM<sub>2.5</sub>**  
 10 µg/m<sup>3</sup> annual mean  
 25 µg/m<sup>3</sup> 24-hour mean  
**PM<sub>10</sub>**  
 20 µg/m<sup>3</sup> annual mean  
 50 µg/m<sup>3</sup> 24-hour mean

<sup>24</sup> <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3253825>

ვალდებულებებისა და საქართველოს და ევროკავშირის შორის ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ მოთხოვნათა შესრულებას.

აღნიშნული კანონპროექტით, ერთ-ერთი ცვლილება ეხება ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციის ზღვრულად დასაშვებ ნორმებს. ამჟამად მოქმედი კანონმდებლობით, გარემოს მდგომარეობის ხარისხობრივი ნორმები (რომელიც მოიცავს ჰაერის, წყლის, ნიადაგის ხარისხობრივ ნორმებს) განისაზღვრება 5 წელიწადში ერთხელ, დებულებით „გარემოს მდგომარეობის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“, რომელსაც შეიმუშავებს და ამტკიცებს საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმებით.

კანონპროექტის მიხედვით, ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციის ზღვრულად დასაშვები ნორმები წოდებულია როგორც ატმოსფერული ჰაერის ხარისხობრივი სტანდარტი და წარმოდგება გარემოს ხარისხობრივი ნორმების (სტანდარტების) შემადგენელ ნაწილად. მას ამტკიცებს საქართველოს მთავრობა ტექნიკური რეგლამენტის - ატმოსფერული ჰაერის ხარისხობრივი სტანდარტის სახით.

ამავე კანონპროექტით განსაზღვრულია ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის სტანდარტების დადგენა ევროკავშირის კანონმდებლობით განსაზღვრული წესით, ევროკავშირის კანონმდებლობით დადგენილი სამართლებრივი მოთხოვნების გათვალისწინებით: ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციის ზღვრულად დასაშვები ნორმები დგინდება ევროგაერთიანების საბჭოს 2008 წლის 21 მაისის 2008/50/EC დირექტივის „ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი და უფრო სუფთა ჰაერი ევროპისთვის“ და 2004 წლის 15 დეკემბრის 2004/107/EC დირექტივის „ატმოსფერულ ჰაერში დარიშხანი, კადმიუმი, ვერცხლისწყალი, ნიკელი და პოლიციკლური არომატული ნახშირწყალბადები“ საფუძველზე“.

### **ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის მონიტორინგი და არსებული გამოწვევები ევროკავშირში**

ევროკავშირში არსებული ჰაერის ხარისხის სტანდარტები ჰაერის დაბინძურების შეთანხმებული იყო 1990 წელს. თუმცა, ევროპის ბევრ ქალაქში ჰაერის ხარისხი კვლავ არ შეესაბამება დადგენილ ნორმებს. ამასთან, მართალია დადგენილი ნორმები თითქოს ძირითადად მიყვება მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის რეკომენდაციებს, მაგრამ მთელ რიგ შემთხვევებში გაცილებით ნაკლებად მკაცრია. მაგალითად, ის რომ წევრ სახელმწიფოებში შესაძლებელია ყოველდღიური PM კონცენტრაცია წელიწადში 35-ჯერ აღემატებოდეს ლიმიტს, არანაირ მეცნიერულ საფუძველს არ ექვემდებარება. ამასთან, ჯანმომ ცოტა ხნის წინ განაცხადა, რომ მოხდება სახელმძღვანელო პრინციპების კიდევ უფრო გამკაცრება, მეცნიერულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით. ჯანმოს ამ შეფასების თანახმად, ჯანმრთელობაზე სერიოზული ზემოქმედება შესაძლოა მოახდინოს ამჟამად დადგენილ ნორმებზე უფრო დაბალმა დაბინძურებამ<sup>25</sup>.

ევროგაერთიანების სტრატეგია ატმოსფერული ჰაერის დაცვის სფეროში, ძირითადად, ორიენტირებულია შემდეგზე:

- ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის ნორმების (მინიმალური და საორიენტაციო სტანდარტების) დადგენა;
- სტაციონარული და მობილური წყაროებიდან ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების რეგულირება და კონტროლი;
- საწვავის ხარისხის გაუმჯობესება;
- გარემოსდაცვითი მოთხოვნების ინტეგრირება ტრანსპორტის და ენერჯეტიკის სექტორებში;
- მოსახლეობის ინფორმირებულობა და ჰაერის დაბინძურების შემცირების ღონისძიებებში მონაწილეობის უზრუნველყოფა

ევროკომისიის მიერ 2013 წელს წარმოდგენილი სუფთა ჰაერის პოლიტიკის პაკეტის მიზანი იყო განესაზღვრა, თუ როგორ უნდა მიეღწია ევროკავშირის უკვე განსაზღვრული მიზნებისთვის 2020 წლამდე, ასევე განესაზღვრა 2030 წლამდე მიზნები, რომელიც მოიცავდა მთელ რიგ ღონისძიებებს ჰაერის ხარისხის გასაუმჯობესებლად ქალაქებში, ასევე კვლევისა და ინოვაციის მხარდაჭერის ხელშეწყობას საერთაშორისო თანამშრომლობისთვის; პაკეტი, ასევე შეიცავდა ძირითად საკანონმდებლო წინადადებებს - რომლის თანხმდაც შედიოდა ცვლილებები წევრი ქვეყნების

<sup>25</sup> Air & Health, <http://www.eeb.org/EEB/?LinkServID=29879BFF-5056-B741-DB9478B2BA605338>



ეროვნული ემისიების ზედა ზღვარი (NEC) დირექტივაში, მათ შორის ექვსი ძირითადი დამბინძურებლის გაფრქვევების შემცირების ახალი მექანიზმის დანერგვის ვალდებულება 2030 წლამდე. აღსანიშნავია, რომ 2001 წლის NEC დირექტივით მხოლოდ ოთხი დამბინძურებლის შემცირება იყო განსაზღვრული, მათ შორის SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMVOCs და NH<sub>3</sub>. ახალი დირექტივით კი განსაზღვრულია ასევე 2020 წლამდე შენონილი ნაწილაკის (PM<sub>2.5</sub>) შემცირება, ხოლო მეთანის (CH<sub>4</sub>) 2030 წლიდან.

პროგრამით ასევე დაგეგმილია ემისიების შემცირება მცირე ზომის ქარხნებიდან (მაგ. თბოცენტრალებიდან და ინდუსტრიული საწარმოებიდან) და ევროკავშირის კანონმდებლობაში „შორ მანძილებზე ჰაერის ტრანსსასაზღვრო დაბინძურების შესახებ“ კონვენციის გოტენბურგის ოქმით (2012) აღებული ვალდებულებების ტრანსპოზიცია.

ორწლიანი შიდა ინსტიტუციური განხილვების და მოლაპარაკებების შემდეგ, 2016 წლის ბაფხულში ევროკავშირის პარლამენტმა მიიღო ახალი დირექტივა. თუმცა ევროკომისიის მიერ წარდგენილ წინადადებასთან შედარებით ის უფრო ნაკლებად მკაცრია და გეგმავს დაიცვას 48 000 ადამიანის სიცოცხლე ევროპის მასშტაბით 2030 წლამდე<sup>26</sup> არსებულ სიტუაციასთან შედარებით. თავდაპირველი წინადადება გულისხმობდა ჰაერის დაბინძურებით გამოწვეული სიკვდილიანობის შემცირებას 52% -ით 2030 წლამდე<sup>27</sup>, ხოლო დამტკიცებული კანონმდებლობით ეს პროცენტი დაწეული 49,6%, რაც დაახლოებით დამატებით 9400 ადამიანის სიცოცხლის ტოლფასია. შემოტანილი იქნა მთელი სერია ე.წ. „მოქნილობების“, რაც საკმაოდ პრობლემატურს ქმნის ახალი დირექტივის შესრულებას და შესაბამისად პრაქტიკულად შესაძლებელია, რომ ეს მიზანი დარჩეს მიუღწეველი. საინტერესოა, ისიც რომ კომისიის წინადადების თანახმად, პროექტს ეწეებოდა პოზიტიური ზეგავლენა აგრეთვე ეკონომიკის განვითარებაზე და შექმნიდა დაახლოებით 100 000 დამატებით სამუშაო ადგილს (გაზრდილი პროდუქტიულობის, შემცირებული ჯანდაცვის ხარჯებისა და ნაკლებად გაცდენილი სამუშაო დღეების ხარჯზე).

## დასკვნა და რეკომენდაციები

როგორც ზემოთ აღნიშნულიდან ჩანს, საქართველოში ატმოსფერული დაბინძურება საკმაოდ მაღალია, ხოლო კანონმდებლობა ევროკავშირის სტანდარტებსაც კი არ უახლოვდება. წარმოდგენილი ინფორმაცია და ანალიზი გვაძლევს საფუძველს, დავასკვნათ შემდეგი:

2014-2016 წლებში საქართველოს მთავრობამ ვერ მოახერხა სრულად განხორციელებინა მეორე გარემოსდაცვითი ეროვნული პროგრამით განერილი საქმიანობები ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესებისთვის და ეროვნული პროგრამით გათვალისწინებული ღონისძიებების უმრავლესობა რეალურად არ განხორციელებულა, მათი რეალიზაცია დღესაც აქტუალურია. ამასთან, ნაკლებად სავარაუდოა, ამ ქმედებების სრულმა შესრულებამაც მოიტანოს სასურველი შედეგი, თუკი არ მოხდება ქვეყანაში არსებული საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებების საშუალო ასაკის შემცირება, საავტომობილო საწვავის ხარისხის შემდგომი გაუმჯობესება, მკაცრი ნორმების დანერგვა სატრანსპორტო საშუალებებიდან მავნე გამონაბოლქვებზე და ამ ნორმების პრაქტიკაში განხორციელება, რაც არ იყო გათვალისწინებული გარემოს დაცვის მოქმედებათა მეორე ეროვნულ პროგრამაში.

გარემოს ეროვნული სააგენტოს ჰაერის არასრულყოფილი მონიტორინგის შედეგებიც კი საკმაოდ საგანგაშოა. თავის დამშვიდება იმ ფაქტით, რომ საქართველოში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება არ აღემატება აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში არსებულ ჰაერის დაბინძურების დონეს არაპროდუქტიულია. ამასთან, გასათვალისწინებელია რამდენიმე გარემოება საქართველოს განსხვავებით სხვა აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებისგან:

- არ ატარებს ექსტენსიურ პროგრამებს, ჰაერის ხარისხის დაბინძურების შემცირებისთვის, რაც მოითხოვება ევროკავშირის შედარებით სუსტი, მაგრამ მაინც ქმედითი დირექტივით;
- არ გააჩნია განვითარებული სამრეწველო ბაზა როგორც თუნდაც ბულგარეთსა თუ პოლონეთს;
- ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ძირითადი მიზეზი, ავტოტრანსპორტი<sup>28</sup>;
- გააჩნია ეკოლოგიური სოფლის მეურნეობის<sup>29</sup> და ტურიზმის ფართოდ განვითარების პრეტენზია.

მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს მთავრობამ ადექვატურად აღიქვას ატმოსფერული ჰაერის ხარისხთან

<sup>26</sup> სუფთა ჰაერის თავდაპირველი პაკეტი გულისხმობდა 58000 ნაადრევი სიკვდილიანობის შემცირებას და ჯანდაცვის დანახარჯების შემცირებას EUR 40-140 მილიარდს.

<sup>27</sup> 2005 წლის დონესთან შედარებით

<sup>28</sup> საქართველოს გარემოს დაცვის მოქმედებათა მეორე ეროვნული პროგრამა 2012-2016. საქართველოს მთავრობის 2012 წლის 24 იანვრის #127 განკარგულება.

<sup>29</sup> <http://www.moa.gov.ge/Download/Files/91>

დაკავშირებული პრობლემები და რისკები, შეიმუშავოს სახელმწიფო პოლიტიკა და პროგრამა, რომელიც დაეყრდნობა ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის მოთხოვნებს. შესაბამისად, ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის მონიტორინგის სრულფასოვანი სისტემისა და ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესების ქმედებების განხორციელება უნდა განისაზღვროს პრიორიტეტად, როგორც ბიუჯეტის დაგეგმვის, ასევე დონორებთან ურთიერთქმედებისას.

ამასთან ერთად მნიშვნელოვანია განხორციელდეს შემდეგი ღონისძიებები:

- გაძლიერდეს გარემოს დაცვის სამინისტროს სისტემაში შემავალი გარემოს ეროვნული სააგენტოს ტექნიკური შესაძლებლობები ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის მონიტორინგის, ანალიზისა და ინფორმაციის საზოგადოების ხელმისაწვდომობის კუთხით;
- მონიტორინგის შედეგად მიღებული ინფორმაცია ამ ქალაქებში ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის შესახებ ავტომატურად რეალურ დროში უნდა აისახებოდეს გარემოს დაცვის სამინისტროს ან გარემოს ეროვნული სააგენტოს ინტერნეტ ვებ გვერდზე.
- გაძლიერდეს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს როლი და შესაძლებლობები, რათა უწყებამ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემისას განსაზღვროს, თუ რა საუკეთესო ხელმისაწვდომი ტექნოლოგიები შეიძლება გამოიყენოს მენარმემ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად;
- ავტორანსპორტიდან ჰაერის დაბინძურების შემცირების მიზნით, მიზანშეწონილია იმპორტზე სააქციზო გადასახადის სტრუქტურის შეცვლა იმგვარად, რომ სტიმული მიეცეს შედარებით ნაკლები ხნოვანების ავტომობილების და სანავის მოხმარების თვალსაზრისით, უფრო ეკონომიური ავტომობილების იმპორტს. აგრეთვე უნდა განისაზღვროს ავტომობილებიდან გაფრქვევების ნორმები და აიკრძალოს ისეთი ავტომობილების იმპორტი, რომლებიც ამ ნორმებს ვერ აკმაყოფილებენ. ამასთან ერთად, უნდა აღდგეს ავტომობილებიდან გაფრქვევების სავალდებულო შემონმების პრაქტიკა და განისაზღვროს ინსტიტუტი, რომელიც იქნება პასუხისმგებელი ავტორანსპორტიდან ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვევების კონტროლზე ქვეყანაში.
- გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრომ ეკონომიკის სამინისტროსთან ერთად უნდა უზრუნველყოს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პოლიტიკის შემუშავება ქვეყნის მასშტაბით,
- შესაბამისმა ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოებმა გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან თანამშრომლობით უნდა შეიმუშაონ და განახორციელონ ატმოსფერული ჰაერის დაცვის გეგმები იმ დასახლებულ პუნქტებში, სადაც ეს პრობლემა მწვავედ დგას. საბოლოო ჯამში, ასეთი გეგმების შემუშავებას და რეალიზაციას გადამწყვეტი მნიშვნელობა უნდა ჰქონდეს ჰაერის ხარისხის მართვის გაუმჯობესებაში ქვეყნის მასშტაბით.





ეს საჯარო პოლიტიკის ნარკვევი გამოიცა მწვანე ალტერნატივას პროექტის – „ევროინტეგრაციის გამონვევები უკეთესი გარემოსდაცვითი მმართველობისათვის“ ფარგლებში. პროექტი ხორციელდება ფონდი „ღია საზოგადოება-საქართველოს“ ფინანსური მხარდაჭერით.

ამ ნარკვევში გამოთქმული მოსაზრებები გამოხატავს მწვანე ალტერნატივას პოზიციას და არ შეიძლება განხილულ იქნეს ფონდი „ღია საზოგადოება-საქართველოს“ და ევროკავშირის შეხედულებათა ამსახველად.



© მწვანე ალტერნატივა, 2016

თბილისი, 0179,  
ფალიაშვილის ქ.#27/29, II სართ.  
ტელ: (995 32) 222 38 74; 229 27 73  
ფაქსი: (995 32) 222 38 74  
GREENALT@GREENALT.ORG  
WWW.GREENALT.ORG