

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელთა (ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალება) ინფორმირებულობის დადგენა და დამოკიდებულების შესწავლა ავტომფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო შემოღებასთან დაკავშირებით

შესავალი

საქართველოში მრავალი სადაზღვეო კომპანია სთავაზობს მძღოლებს ავტოდაზღვევას. იგი ავტოტრანსპორტის მფლობელს საშუალებას აძლევს თავიდან აიცილოს ავტოტრანსპორტის დაზიანების/განადგურების შედეგად წარმოქმნილი ფინანსური დანახარჯები. ავტოდაზღვევასთან ერთად სადაზღვეო კომპანია მომხმარებელს სთავაზობს ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევას. იგი გულისხმობს უფლებამოსილი მძღოლის სამოქალაქო პასუხისმგებლობას, რომელიც დგება დაზღვეული ავტოტრანსპორტის მართვის შედეგად მესამე პირთა გარდაცვალების ან მათი ჯანმრთელობის/ქონების დაზიანების შედეგად. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში სატრანსპორტო საშუალებების რიცხვმა ბოლო წლებში საგრძნობლად მოიმატა, ავტომობილების დაზღვევის პოტენციური ბაზრის მხოლოდ მცირედაა ათვისებული. შინაგან საქმეთა სამინისტროს 2016 წლის მონაცემებით, სულ დარეგისტრირებულია 1 193 975 ავტომანქანა. საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის (2018 წლის მეორე კვარტალი) სტატისტიკური მონაცემებიდან გამომდინარე ავტოდაზღვევის პორტფელი 45,36 მლნ ლარს შეადგენს. მოზიდული პრემიით „ალდაგი“ ლიდერობს – 24%–იანი წილით. მეორე პოზიციაზე არის „თიბი“ – 22%, ხოლო მესამე ადგილს იკავებს „ჯიპიაი“ – 16 %. უმრავლეს ქვეყნებში, მათ შორის ევროკავშირში ავტოდაზღვევა და ავტომფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა სავალდებულოა. მძღოლის დაუდევრობის, უყურადღებობის, არასაკმარისი ცოდნის, ავტომანქანის არასათანადო მოვლა-პატრონობის და სხვადასხვა მიზეზების გამო, იზრდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების და გაუთვალისწინებელი შედეგების ალბათობა. როდესაც ავტოდაზღვევა სავალდებულოა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ყველა მონაწილე, მათ შორის ქვეითად მოსიარულეც, იღებს გარანტიას, რომ დაცულნი იქნებიან მათ ჯანმრთელობაზე, სიცოცხლეზე და ქონებაზე მიყენებული ზიანის დროს. საქართველოში ავტოტრანსპორტის მფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა სავალდებულო არ არის. თუმცა, მას შემდეგ, რაც 2014 წელს საქართველომ ხელი მოაწერა ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებას, დადგა საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის საკითხი. იგი გულისხმობს იმას, რომ ჩვენი კანონმდებლობა მაქსიმალურად უნდა დაუახლოვდეს ევროკავშირის კანონმდებლობას.

ექსპერტთა გარკვეული ნაწილის აზრით, ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა ევროპასთან ასოცირების შეთანხმების ერთ-ერთი მთავარი მოთხოვნაა, თუმცა ოპონენტების განაცხადით, ევროკავშირს საქართველოსთვის მსგავსი მოთხოვნა არ წაუყენებია. ასევე ფაქტს წარმოადგენს რომ ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების დადების შემდეგ უკვე ოთხი წელი გავიდა, ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა კვლავ არ განტკიცებულა კვანონმდებლობით და არც აქტიურად დგას დღის წესრიგში. ამასთან მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ოპონენტები აქტიურად მიუთითებენ რომ ადამიანს უნდა ჰქონდეს არჩევანის თავისუფლება - თუ უნდა დაზღვევა, იყიდოს, თუ არ უნდა, ძალით არ უნდა აყიდინონ.

ავტომანქანის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ნებაყოფლობითი დაზღვევა მნიშვნელოვნად განსხვავდება სავალდებულო დაზღვევისგან. მაგალითად, ნებაყოფლობით დაზღვევაში მნიშვნელობა აქვს ბრალეულობას. თუ ნასვამ მდგომარეობაში მყოფმა მძღოლმა მიაყენა ზარალი მესამე პირს, სადაზღვევო კომპანიამ სადაზღვევო ხელშეკრულების მიხედვით შეიძლება არ აანაზღაუროს ზარალი, მაგრამ სავალდებულო ავტოდაზღვევის დროს დაზარალებული ამ შემთხვევაშიც დაცულია. სწორედ ეს არის სავალდებულო დაზღვევის სპეციფიკა, რომელიც ყოველთვის იცავს დაზარალებულს. სავალდებულო დაზღვევა ძალიან მნიშვნელოვანი განტვირთვის მექანიზმია სახელმწიფოსთვისაც. სახელმწიფოს ძალიან ხშირად პირდაპირ, თუ ირიბად უწევს ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგების ანაზღაურება, როდესაც მას ვერ იხდის დამზარალებელი. როგორც წესი, ავტოავარიების შედეგად დაზარალებული ადამიანები ფინანსური დახმარებისთვის ხშირად სწორედ სახელმწიფოს მიმართავენ. მაგალითად, თუ ავტოავარიის შედეგად მოქალაქემ დაკარგა შრომის უნარი, სახელმწიფო მას უნიშნავს პენსიას. ექსპერტთა ვარაუდით, სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღების შედეგად, ავტოსაგზაო შემთხვევისას გარდაცვალების დროს გათვალისწინებული იქნება დაახლოებით 17-18 ათასი ლარის გადახდა, მკურნალობაზე კი 15 ათას ლარამდე თანხა გამოიყოფა. ეკონომიკურად სუსტი ქვეყნებისგან განსხვავებით, ეკონომიკურად ძლიერ ქვეყნებში ზარალის ასანაზღაურებლად დადგენილი სადაზღვევო თანხა გაცილებით დიდია. მაგალითად, სადაზღვევო პრაქტიკიდან შეიძლება მოვიყვანოთ ასეთი შემთხვევა: გერმანიაში მანქანა შეეჯახა ბენზინ გადამტან ცისტერნას, ცისტერნა გადავარდა ხიდიდან და აფეთქდა, ხიდი გაცხელდა და ჩამოინგრა. უამრავი მანქანა და ადამიანი დაშავდა, იყვნენ დაღუპულებიც. სადაზღვევო კომპანიამ ამ ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად 120 მილიონზე მეტი აანაზღაურა. ამ დროისათვის უცნობია, თუ რა ეღირება სავალდებულო ავტოდაზღვევის პაკეტი. ექსპერტთა აზრით, იგი უნდა იყოს მომხმარებლებისათვის ფინანსურად ხელმისაწვდომი, რათა მძღოლს შეეძლოს სადაზღვევო პრემიის გადახდა.

ექსპერტთა გათვლებით, ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა თვეში დაახლოებით 12-15 ლარის ფარგლებში უნდა მერყეობდეს. მათი აზრით, ასევე მიზანშეწონილია სავალდებულო მინიმალური პაკეტის არსებობა. მაგალითად, თუ მატერიალური ზარალის ანაზღაურების ლიმიტი იქნება 20 000 ლარი, ხოლო დაზღვეულმა პირმა დააზიანა ძვირადღირებული, 50000 ლარიანი მანქანა, დამზარალებელს უნდა დაეკისროს ამ სხვაობის დაფარვა.

გარდა სავალდებულო ავტოდაზღვევისა, ასევე მნიშვნელოვანია ავლნით სავალდებულო ტექდათვალიერების შემოღების კუთხით ამ დრომდე განხორციელებული ცვლილებების შესახებ. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება 2018 წლის 1 იანვრიდან დაიწყო და ეტაპობრივად ხორციელდება. პირველ ეტაპზე დაიწყო იმ ავტომანქანების ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი, რომლებიც, დღესაც სავალდებულო შემოწმებას ექვემდებარებიან. ესენია: სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) და სატვირთო (3.5ტონის ზემოთ) ავტომობილები. 2018 წლის 1 ივლისიდან ინსპექტირებას გადიან სახელმწიფო უწყებებისა და იურიდიული პირების საკუთრებაში არსებული ავტომანქანები. 2018 წლის 1ოქტომბრიდან - დიდი მოცულობის ძრავის მქონე ავტომობილები (3.0 ძრავით და ზემოთ); 2019 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით - ინსპექტირებას გაივლის საქართველოს დანარჩენი ავტოპარკი. ამ მხრივ აღსანიშნავია, რომ ავტოპარკის ასაკი საქართველოში ძალიან ხანდაზმულია. არსებული ავტომანქანების ნახევარზე მეტი 20 წელს გადაცილებული ავტომანქანაა. ერთი შეხედვით, შეიძლება ითქვას, რომ სავალდებულო ტექდათვალიერების შემოღებით ავტომანქანები მეტნაკლებად გაიმართება, რაც ხელს შეუწყობს სავალდებულო ავტოდაზღვევის შედარებით უმტკივნეულოდ შემოღებას, რადგან ამით მომზადდება ნიადაგი, რომ სადაზღვევო კომპანიებს შედარებით ნაკლები ზარალი მიადგეთ. თუმცა, ექსპერტთა აზრით, სავალდებულო ტექდათვალიერების შემოღება და ამით სადაზღვევო კომპანიების ნაკლები ზარალიანობა, ეს ორი მოვლენა ერთმანეთთან პირდაპირკავშირში არ არის. ეს ორი სრულიად განსხვავებული ინსტრუმენტია, მაგრამ ავტომფლობელის პასუხისმგებლობის დაზღვევა ერთგვარად იხეირებს იმით, თუ გამართული მანქანები იმოდრავებენ, იმიტომ რომ ავტოსაგზაო შემთხვევების რაღაც ნაწილი გაუმართავი მანქანების გამო ხდება, თუმცა ეს მიზეზი არ არის დომინანტი. ავტოდაზღვევაში უფრო მეტად გასათვალისწინებელია სხვა რისკ-ფაქტორები: სიჩქარის გადაჭარბება, მთვრალ მდგომარეობაში ავტომანქანის მართვა და ა.შ..

კვლევის მიზანია სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღებისადმი მძღოლების დამოკიდებულების შესწავლა.

მეთოდოლოგია

კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძველია ავტოდაზღვევის საკითხებზე არსებული ქართული და უცხოური ლიტერატურა, საქართველოს საკანონმდებლო აქტები, სამთავრობო დადგენილებები, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მასალები. კვლევა მოიცავდა რაოდენობრივ კომპონენტს. მიზნობრივ ჯგუფად განისაზღვრა ავტომობილების მფლობელები. იმის გამო, რომ კვლევა ტარდებოდა შეზღუდულ დროში, კვლევის არეალს წარმოადგენდა ქ. ქუთაისი, კონკრეტულად კი ქალაქის ავტოსადგურები და მათი მიმდებარე ტერიტორია. აღნიშნული ობიექტების შერჩევა განაპირობა იმ გარემოებამ, რომ ავტოსადგურებში ყველაზე დიდი რაოდენობით ავტომფლობელები იყრიან თავს და ახორციელებენ მგზავრების გადაყვანას ქუთაისიდან სხვადასხვა რეგიონებში, შესაბამისად, უფრო მოსახერხებელია ავტოსადგომებზე მომლოდინე მძღოლებთან შედარებით მშვიდ გარემოში ინტერვიუს ჩამორთმევა. კვლევაში გამოყენებული იქნა პირისპირ ინტერვიუების მეთოდი. ინტერვიუ ჩატარდა სპეციალური სტრუქტურირებული კითხვარების მეშვეობით. თითოეული კითხვარი შეიცავდა ღია და დახურულ კითხვას. კვლევა მიმდინარეობდა 2018 წლის ივნისი-აგვისტოს პერიოდში. ბენეფიციართა ინტერვიუს ხანგრძლივობა იყო დაახლოებით 10-15 წუთი.

შედეგები:

შერჩეული 130 პირიდან გამოკითხვაში მონაწილეობაზე დათანხმდა 120 ბენეფიციარი (96%). 10-მა პირმა უარი განაცხადა მონაწილეობის მიღებაზე, მათგან 6 იყო მამაკაცი და 4 ქალი. გამოკითხულთაგან 82 (68.3%) არის მამაკაცი, ხოლო 38 (31.6%) ქალი. რესპოდენტთა უმეტესი ნაწილის ასაკი შეადგენდა 18-30 წლის ასაკის პირებს (39.2%).

ცხრილი § 1

რესპოდენტთა ასაკობრივ-სქესობრივი შემადგენლობა:

ასაკი	მამაკაცი	ქალი	სულ
18 წლამდე	0	0	0
18-30 წელი	18	23	51
30-45 წელი	20	9	29
45-55 წელი	28	4	32
55 წლის და მეტი	16	2	18

ცხრილი § 2

გამოკითხულ რესპოდენტთაგან დაზღვეული ავტომანქანების რაოდენობა:

	დაზღვეული ჰყავს	არ ჰყავს დაზღვეული
ასაკი	სულ	სულ
18 წლამდე	0	0
18-30 წელი	5	32
30-45 წელი	6	16
45-55 წელი	3	23
55 წელს ზემოთ	2	11

გამოკითხულ რესპოდენტთა უმეტეს ნაწილს ავტოსატრანსპორტო საშუალება დაზღვეული არ ჰყავთ არც ერთ სადაზღვევო კომპანიაში.

ცხრილი § 3

რესპოდენტთა აზრი ავტომობილის დაუზღვეველობის მიზეზებზე:

	გამოკითხულთა რაოდენობა	%
არ მომწონს შემოთავაზებული პირობები	29	26.4
ფინანსური პრობლემების გამო (მვირია)	45	40.9
არ ვენდობი სადაზღვევო კომპანიას	27	24.5
მიჭირს პასუხის გაცემა	9	8.1
სულ:	110	

ცხრილი § 4

რესპოდენტთა აზრი ავტომობილთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის (მესამე პირთა წინაშე) შემოღებასთან დაკავშირებით:

	გამოკითხულთა რაოდენობა	%
უნდა იყოს ტრანზიტულ ავტომობილებზე	15	12.8
უნდა იყოს ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებებზე	37	31.6
უნდა იყოს სავალდებულო, მხოლოდ სახელმწიფო დაფინანსების ხარჯზე	59	50.4
უნდა იყოს სავალდებულო და პრემია განაწილდეს ავტომფლობელებსა და სახელმწიფოს შორის	6	5.1

ცხრილი § 5

რესპოდენტების აზრი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ კანონის ამოქმედების შემდგომ წლიურად 100-150 ლარი სადაზღვევო პრემიის გადახდის შესახებ:

	გამოკითხულთა რაოდენობა	%
ვერ შევძლებ პრემიის გადახდას	20	18.8
შევძლებ უმტკივნეულად გადავიხადო	33	31.1
მძიმე ტვირთად დააწვება, თუმცა მომიწევს გადავიხადო	53	50

ცხრილი § 6

რესპოდენტების აზრი დააწვება თუ არ მოსახლეობას სავალდებულო დაზღვევისას გადასახდელი პრემია მძიმე ტვირთად

დიახ, მძიმე ტვირთად დააწვება	არა, არ დააწვება	ნაწილობრივ
სულ 49	სულ 11	სულ 35

ცხრილი § 7

რესპოდენტთა აზრი გამოიწვევს თუ არა ავტომობილთა სავალდებულო დაზღვევის შემოღება ტურისტების რაოდენობის გაზრდას საქართველოში

დიახ ტურისტები უფრო დაცულად იგრძნობენ თავს	არა, მდგომარეობა არ შეიცვლება
სულ 55	სულ 65

დისკუსია, დასკვნები

საქართველოს მიერ ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების ხელმოწერის შედეგად დადგა საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის საკითხი. ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სისტემის შემოღება ევროპასთან ასოცირების შეთანხმების ერთ-ერთი ვალდებულება იქნება. თუმცა დღემდე სახელმწიფოს ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ რეგულაციები არ მიუღია. ჩატარებული კვლევა

აჩვენებს, რომ გამოკითხულთა უმრავლესობას მანქანა დაზღვეული არ ჰყავს (16.3%). დაუზღვეველობის უმთავრესი მიზეზია ფინანსური პრობლემები, სადაზღვევო პაკეტის სიძვირე. აღნიშნული ფაქტი გათვალისწინებულ უნდა იქნას სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღების შემთხვევაში სადაზღვევო ტარიფის დაწესებისას. სავალდებულო ავტოდაზღვევის სადაზღვევო შენატანი ქვეყანაში არსებული მძიმე ეკონომიკური მდგომარეობის შესაბამისი უნდა იყოს. როგორც მოსალოდნელი იყო, სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღება ქართველი მძღოლების უმრავლესობისთვის არ არის მისაღები თუ სახელმწიფო თავის თავზე არ აიღებს დაზღვევის დაფინანსების საკითხს. სავალდებულო ავტოდაზღვევის მიმართ რესპოდენტთა ასეთი დამოკიდებულება არ უნდა იყოს ძნელი გასაგები, რადგან არავის მოსწონს რაიმე სახის გადასახადის გადახდა. ამასთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვანია იმის გარკვევა თუ რის მიხედვით მოხდება სავალდებულო სადაზღვევო შენატანის დაწესება. ამ მხრივ, გამოკითხულთა უმრავლესობის აზრით, სადაზღვევო შენატანი სიდიდე უნდა განისაზღვრებოდეს ავტომობილის მდგომარეობის მიხედვით, ან ავტომობილის საბაზრო ღირებულების მიხედვით, ასევე ნაწილი თვლის რომ უნდა განისაზღვროს ავტომოფლობელის სოციალური მდგომარეობის მიხედვით. სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღების შემთხვევაში რესპოდენტთა უმეტესი ნაწილი მიიჩნევს, რომ მომხმარებელს უნდა ჰქონდეს სადაზღვევო კომპანიების თავისუფალი არჩევანის უფლება. მათთვის მიუღებელია სავალდებულო ავტოდაზღვევის ბაზარზე არაკონკურენტული გარემოს შექმნა და შედეგად სახელმწიფოს მხრიდან ერთი მზღვეველის მონოპოლიის ხელშეწყობა. საბოლოო ჯამში, მსგავსი ხასიათის კვლევები, ძალიან მნიშვნელოვანია, როგორც მძღოლებისთვის, ასევე ქვეყნისთვისაც, რადგან იგი ხელს შეუწყობს ავტოდაზღვევის სფეროში სწორი გადაწყვეტილებების მიღებას. მიზანშეწონილია ავტოდაზღვევის მიმართ მძღოლების დამოკიდებულების უფრო ღრმად და შედარებით უფრო მეტი მასშტაბით კვლევის ჩატარება

აბსტრაქტი

შესავალი: საქართველოს მიერ ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების ხელმოწერის შედეგად დადგა საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის საკითხი. ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სისტემის შემოღება ევროპასთან ასოცირების შეთანხმების ერთ-ერთი ვალდებულება იქნება. თუმცა დადემდე სახელმწიფოს ავტომფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ რეგულაციები არ განუსაზღვრავს. კვლევის მიზანია სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღებისადმი მძღოლების დამოკიდებულების შესწავლა. მეთოდოლოგია: გამოყენებულ იქნა ავტოდაზღვევის საკითხებზე არსებული ლიტერატურა, სტატისტიკური მასალები. რაოდენობრივი

კომპონენტის ფარგლებში წინასწარ სტრუქტურირებული კითხვარების მეშვეობით გამოკითხულ იქნენ ავტომობილების მფლობელები. შედეგები: გამოკითხულ რესპოდენტთაგან ავტომანქანა დაზღვეული ჰყავს მხოლოდ 16 პირს. რესპოდენტთა უმრავლესობა არ არის კმაყოფილი, ან მეტნაკლებად კმაყოფილია ავტოდაზღვევის პირობებით, უარყოფით მხარედ დასახელებულ იქნა სადაზღვევო პაკეტის სიძვირე, რაც, თავის მხრივ, დაუზღვეველობის უმთავრეს მიზეზად მიიჩნევა მოსახლეობის მხრიდან. რესპოდენტთა უმეტესი ნაწილი სრულიად არ ეთანხმება სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღებას. სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღების შემთხვევაში რესპოდენტთა უმეტესი ნაწილი მიიჩნევს, რომ მათთვის უფრო სასურველია სადაზღვევო კომპანიებს შორის თავისუფალი არჩევანის უფლების მინიჭება. რესპოდენტთა აზრით, სავალდებულო ავტოდაზღვევის გადასახადი უნდა დაწესდეს უმთავრესად ავტომობილის მდგომარეობის მიხედვით ან ავტომობილის საბაზრო ღირებულების მიხედვით, ასევე მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული ავტომფლობელთა სოციალური მდგომარეობა.

დისკუსია, დასკვნა:

კვლევამ აჩვენა, რომ სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღება ქართველი მძღოლების უმრავლესობისთვის არ არის მისაღები, ხოლო კერძო ავტოდაზღვევა სადაზღვევო პაკეტის სიძვირის გამო რესპოდენტთა უმრავლესობისთვის ხელმიუწვდომელია. აღნიშნული ფაქტი გათვალისწინებულ უნდა იქნას სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღების შემთხვევაში სადაზღვევო ტარიფის დაწესებისას. სავალდებულო ავტოდაზღვევის სადაზღვევო შენატანი ქვეყანაში არსებული მძიმე ეკონომიკური მდგომარეობის შესაბამისი უნდა იყოს. სავალდებულო ავტოდაზღვევის შემოღების შემთხვევაში მომხმარებელს უნდა ჰქონდეს სადაზღვევო კომპანიების თავისუფალი არჩევანის უფლება, რაც გამორიცხავს სავალდებულო ავტოდაზღვევის ბაზარზე სახელმწიფოს მხრიდან ერთი მზღვეველის მონოპოლიის ხელშეწყობას.