

პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის მონიტორინგი და შეფასება

შუალედური ანგარიში

ჯეოველ რისერჩი
30 ნოემბერი 2018

შინაარსი

აკრონიმები.....	3
მოკლე მიმოხილვა.....	5
რეკომენდაციები.....	11
მეთოდოლოგია.....	13
რეფორმის მიმოხილვა.....	16
გზა ინსპექტირებამდე.....	28
ინსპექტირების პროცესი და ეფექტიანობა.....	32
ინსპექტირების შემდგომი ნაბიჯები.....	44
ევროპული გამოცდილება.....	48
მიმდინარე მოვლენები.....	56
დანართი 1. რესპონდენტების ჩამონათვალი.....	58
დანართი 2. ინტერვიუს გზამკვლევი: პტი ცენტრების ხელმძღვანელები.....	60
დანართი 3. ინტერვიუს გზამკვლევი: დაინტერესებული მხარეები / ექსპერტები.....	62
დანართი 4. ფოკუს ჯგუფის გზამკვლევი: მიკროავტობუსების მფლობელები.....	64
დანართი 5. ფოკუს ჯგუფის გზამკვლევი: იურიდიული პირების (სახელწიფო უწყებები, კერძო კომპანიები) წარმომადგენლები.....	66
დანართი 6. ფოკუს ჯგუფის გზამკვლევი: ინსპექტორები.....	68
დანართი 7. დაკვირვების ინსტრუმენტი: პტი ცენტრი.....	69
დანართი 8. დაკვირვების ინსტრუმენტი: აირბალონის და მისი მოწყობილობის ინსპექტირების ცენტრი.....	75
დანართი 9. კითხვარი: პტი ცენტრების მომხმარებლები (მოსაცდელი სივრცე).....	78
დანართი 10. კითხვარი: პტი ცენტრების მომხმარებლები (ინსპექტირების შემდეგ).....	82

აკრონიმები

ასს	ავტოსატრანსპორტო საშუალება
აშშ	ამერიკის შეერთებული შტატები
ბრ.	ბრუნე
გვ.	გვერდი
გრ.	გრამი
ზდკ	ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციები
კმ.	კილომეტრი
მ.	მეტრი
მგ.	მილიგრამი
პტი	პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება
საქსტატი	საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული დეპარტამენტი
სთ.	საათი
სს	სატრანსპორტო საშუალება ან
სსიპ	საჯარო სამართლის იურიდიული პირი
სსკ	სისხლის სამართლის კოდექსი
სსშ	საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა
ტ.	ტონა
ქ.	ქალაქი
შპს	შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება
შსს	შინაგან საქმეთა სამინისტრო
შშმპ	შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირი
წთ.	წუთი
CH4	მეთანი (Methane)
CNG	შეკუმშული ბუნებრივი აირი (Compressed Natural Gas)
CO	ნახშირბადის მონოქსიდი
HC	ნახშირწყალბადი
HV	სატვირთო (Heavy Vehicle)
IEC	საერთაშორისო ელექტროტექნიკური კომიტეტი (International Electrotechnical Commission)
ISO	სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (International Organization for Standardization)
LV	მსუბუქი (Light Vehicle)
M	მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი, არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე ავტომობილი
M1	3,500 კგ-მდე ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ავტომობილი (გარდა მოტოციკლისა), რომლის დასახდომი ადგილების რაოდენობა, გარდა მძღოლის ადგილისა, 8-ს არ აღემატება
M2	5,000 კგ-მდე ნებადართული მაქსიმალური მასის და 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
M3	5 000 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის და 8-ზე მეტი

	დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
MC	მოტოციკლი (Motorcycle)
N	არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე ტვირთის გადასაზიდი ავტომობილი
N1	3,500 კგ-ზე ნაკლები ნებადართული მაქსიმალური მასის და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
N2	3,500 კგ-ზე მეტი და 12,000 კგ-ზე ნაკლები ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
N3	12,000 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
NMHC	არამეთანური ნახშირწყალბადი (Non-Methane Hydrocarbon)
NOx	აზოტის ოქსიდები (Nitrogen Oxides)
O	მისაბმელები და ნახევარმისაბმელები
Ox	ოქსიდები (Oxides)
O2	ჟანგბადი (Oxygen)
O3	ოზონი (Ozone)
O3	3,500 კგ-დან 10,000 კგ-მდე ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელი
O4	10,000 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელი
PM	მცირე ზომის მყარი ნაწილაკები (Particulate Matter)
PN	მყარი ნაწილაკების რაოდენობა (Solid Particle Number)
PTI	პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება (Periodical Technical Inspection)
SMS	მოკლე ტექსტური შეტყობინება (Short Message Service)
SO2	გოგირდის დიოქსიდი (Sulfur Dioxide)
UN	უნივერსალური (Universal)
VOC	აქროლადი ორგანული ნაერთი (Volatile Organic Compound)
WB	მსოფლიო ბანკი (World Bank)
WHO	ჯანმრთელობის დაცვის მსოფლიო ორგანიზაცია (World Health Organisation)

მოკლე მიმოხილვა

სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმის პირველი ეტაპი ძალაში 2018 წლის 1 იანვარს შევიდა და მისი მიზნებია:

1. საგზაო ტრანსპორტის ნაწილში საქართველოში მოქმედი სტანდარტების ევროკავშირის სტანდარტებთან დაახლოება;
2. სატრანსპორტო საშუალებების (სს) ექსპლოატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მათი ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების (სსშ), ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია;
3. გამონაბოლქვის მინიმუმამდე შემცირება სატრანსპორტო საშუალებების სრული ექსპლოატაციის ვადის განმავლობაში გამონაბოლქვის სისტემის რეგულარული ინსპექტირებითა და იმ სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლოატაციიდან ამოღების გზით, რომლებიც ძირითად დამაბინძურებლებს წარმოადგენენ, ვიდრე არ მოხდება მათი შესაბამისი რეგლამენტით გათვალისწინებულ ტექნიკურ მდგომარეობაში მოყვანა.

საქართველოსთვის ტექნიკური ინსპექტირება ახალი არ არის. იგი 2004 წელს გაუქმდა, სისტემის კორუმპირებულობიდან და არაეფექტურობიდან გამომდინარე. ამის შემდეგ, 2007 წელს ტექნიკური ინსპექტირება კვლავ სავალდებულო გახდა, თუმცა მხოლოდ ტვირთის გადასაზიდად და მგზავრთა რეგულარული გადაყვანისთვის განკუთვნილი სს-ებისთვის, ასევე, ტაქსების და სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სს-ებისთვის. შესაბამისად, მიმდინარე რეფორმის ამოქმედებამდე უკვე არსებობდა ინსპექტირების გარკვეული ბაზა, რომელიც, არაეფექტურობის გამო, რეფორმირებას საჭიროებდა. ამას მოჰყვა 2014 წელს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების გაფორმება, რომლის საფუძველზე საქართველომ სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების სფეროში თავისი კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ეტაპობრივად დაახლოების ვალდებულება აიღო. გარდა ამისა, ქვეყანაში არსებული საგზაო-სატრანსპორტო უსაფრთხოების და ჰაერის მძიმე მდგომარეობა ხაზს უსვამს პტი რეფორმის საჭიროებას.

ჯანმრთელობის დაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) 2018 წლის ანგარიშის მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა რაოდენობის სიდიდით საქართველო ევროპის 50 ქვეყანას შორის მე-12 ადგილს, ხოლო ჰაერის დაბინძურებით გამოწვეული სიკვდილიანობის მაჩვენებლის სიდიდით - მე-3 ადგილს იკავებს. ჰაერის დაბინძურების ძირითად წყაროს კი სატრანსპორტო საშუალებები წარმოადგენენ. შინაგან საქმეთა სამინისტროს (შსს) 2018 წლის სექტემბრის მონაცემებით, საქართველოში რეგისტრირებული 1.3 მილიონი სატრანსპორტო საშუალების 91% 10 ან მეტი წლოვანების არის. სს-ების რაოდენობის ზრდა გამონაბოლქვით გამოწვეული ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ზრდის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიზეზია.

სავალდებულო პტი-ს რეფორმას საქართველოს პარლამენტმა 2017 წლის ბოლოს დაუჭირა მხარი და მისი პირველი ეტაპი ძალაში შევიდა 2018 წლის 1 იანვარს. პტი ყველა სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებისთვის (ასს) სავალდებულო გახდება 2019 წლის 1 იანვარს. 2020 წლის 1 იანვარს რეფორმის სრული ძალით ამოქმედებამდე, მისი განხორციელების მიზნებთან შესაბამისობის, შუალედური მიღწევების და გამოწვევების იდენტიფიცირების და

შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავების მიზნით, არასამთავრობო ორგანიზაციამ „საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“, „აღმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტთან“ ერთად, დაიქირავა კვლევითი ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩი“. „ჯეოველი“ პტი რეფორმის მონიტორინგს და შეფასებას 2 ეტაპად ახორციელებს. პირველი ეტაპი განხორციელდა 2018 წლის სექტემბერ-ნოემბერში და მისი შედეგები წარმოდგენილია მოცემულ ანგარიშში. ამ ეტაპის ფარგლებში ჯეოველმა ჩაატარა 22 სიღრმისეული ინტერვიუ და 4 ფოკუს ჯგუფი დაინტერესებულ მხარეებთან, განახორციელა ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვება 7 პტი ცენტრში (5 - თბილისში, 2 - რეგიონებში), პტი ცენტრების მომხმარებლების გამოკითხვა (85 შევსებული კითხვარი) და ავტომფლობელების მიერ ინსპექტირების მოთხოვნებისგან თავის არიდების გზების კვლევა. გამოკითხვის და დაკვირვების კომპონენტები, მათი მცირე მასშტაბიდან გამომდინარე, არ ითვალისწინებს მონაცემების განზოგადებას და მათი მიზანია საკვლევი საკითხების შესახებ პირველადი წარმოდგენების შექმნა. კვლევის საბოლოო ეტაპი დაგეგმილია 2019 წლის გაზაფხულზე.

რეფორმის ადმინისტრირება, მონიტორინგი და სტატისტიკის წარმოება

პტი რეფორმას გააჩნია ზოგადი მიზნები, მაგრამ ამჟამად ინსპექტირების სექტორში არ არსებობს სახელმწიფო სტრატეგია, სამოქმედო გეგმა, ან კონკრეტული გაზომვადი მიზნები, რომელთა მიხედვითაც შესაძლებელი იქნებოდა რეფორმის იმპლემენტაციის წარმატების დონის განსაზღვრა. რთულია რეფორმაზე და შემდგომში - სექტორზე პასუხისმგებელი უწყებების პასუხისმგებლობების და რელევანტური მონაცემების შესახებ კონსოლიდირებული ინფორმაციის მოძიება. წამყვანი უწყებების უფლებამოსილებები და კომპეტენციები საჭიროებს უფრო მკაფიო განსაზღვრას. ამასთან, ერთიანი მაკორდინირებელი ორგანოს არარსებობა გამოწვევებს ქმნის სახელმწიფო მონიტორინგის განხორციელების, დაინტერესებულ მხარეებთან ინფორმაციის გაცვლის და რეფორმის შემდგომი ეტაპების დაგეგმვის და ადმინისტრირების კუთხით.

მონიტორინგის მექანიზმი არასისტემატიზებულია და საჭიროებს დახვეწას. იგი ამჟამად 3 სახის არის: 1) აკრედიტაციის ცენტრის მიერ აკრედიტაციის ვადის განმავლობაში წლიური გეგმიური ვიზიტები პტი ცენტრებში, 2) მიღებული მიმართვის საფუძველზე, აკრედიტაციის ცენტრის მიერ არაგეგმიური ვიზიტები პტი ცენტრებში, რისი გამოყენება ამ ეტაპამდე მხოლოდ ერთხელ, ფინანსთა სამინისტროს საგამომიებო სამსახურის მიმდინარე გამოძიების ფარგლებში მოხდა, და 3) პტი ცენტრის მიერ საკუთარი სერვისის ხარისხის ნებაყოფლობითი მონიტორინგი მისტიური მომხმარებლის საშუალებით. მონიტორინგის სახელმწიფო მექანიზმი შემუშავების პროცესშია.

ამჟამად, პტი ცენტრების აწარმოებენ რამდენიმე დამოუკიდებელ ბაზას ინსპექტირებული ასს-ების შესახებ. ეს ბაზები შსს-ს მომსახურების სააგენტოში ერთიანდება და საპატრულო ეკიპაჟის ბორტ-კომპიუტერებში იტვირთება, იმ ასს-ების დაჯარიმების მიზნით, რომელთაც დროულად არ გაიარეს სავალდებულო პირველადი ან განმეორებითი პტი. ბაზებში აღირიცხება ინსპექტირების შემთხვევების რაოდენობა, პირველადი და განმეორებითი კატეგორიებით, სადაც ინდივიდუალური ასს-ების რაოდენობის დადგენა შეუძლებელია ასს-ების მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის გამოთხოვის გარეშე, რაც ართულებს მონაცემების ხელმისაწვდომობასა და ანალიზის საშუალებას. სხვადასხვა ბაზების პირველადი ინსპექტირებისას დახარვეზების მაჩვენებლების შედარება მათ შორის მნიშვნელოვან

განსხვავებას გვიჩვენებს, რაც, სავარაუდოდ, ზოგიერთი ცენტრის მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის შერბილებას გულისხმობს, ვინაიდან დახარვეზების მაღალი მაჩვენებლის მქონე ცენტრის მომხმარებლების ძირითად ჯგუფს მაღალი კლასის, ანუ უმეტესად მწყობრში მყოფი ასს-ები წარმოადგენენ. ამასთან, 38 პტი ცენტრის საერთო ბაზის მიხედვით, პირველად ინსპექტირებაზე დახარვეზებულთა 30% არ გამოცხადდა სავალდებულო განმეორებით ინსპექტირებაზე, რაც ეფექტური აღსრულების მექანიზმის საჭიროებას უსვამს ხაზს.

გზა ინსპექტირებამდე

პტი ცენტრები, ვიზიტის დაჯავშნა და რიგიანობა

ამჟამად საქართველოში მოქმედებს 40 აკრედიტებული პტი ცენტრი 46 ლოკაციით და 89 ტესტირების ხაზით. პტი ცენტრები ახორციელებენ ბენზინის- და დიზელისძრავიანი ასს-ების ინსპექტირებას, ხოლო ბუნებრივ აირზე მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული აირბალონების ინსპექტირებაზე პასუხისმგებელია შესაბამისად აკრედიტებული ინსპექტირების ცენტრები, რომელთა ამჟამინდელი რაოდენობა 10-ს შეადგენს. პტი ცენტრებზე დაკვირვებამ აჩვენა, რომ მათი შენობები და მიმდებარე ტერიტორია კეთილმოწყობილია, აკმაყოფილებენ რეგლამენტით დაწესებულ ძირითად მოთხოვნებს და აღჭურვილნი არიან თანამედროვე გამზომი დანადგარებით. თუმცა, ზოგიერთი მათგანი დანადგარების დაკალიბრებას 6 თვის ნაცვლად, წელიწადში ერთხელ ახორციელებს, რაც რისკის ქვეშ აყენებს მათ სიზუსტეს. გამოკითხული მომხმარებლები უმეტესად კმაყოფილები იყვნენ პტი ცენტრების ინფრასტრუქტურით, თუმცა გამოიკვეთა ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვების საშუალების შესახებ ინფორმაციის ნაკლებობა, რაც ინსპექტორების სუსტი კომუნიკაციის უნარიდან გამომდინარეობდა.

პტი-ს შესახებ ინფორმაცია ხელმისაწვდომია ონლაინ და ცხელი ხაზის 1484 მეშვეობით. აქტიურია საინფორმაციო კამპანია ტელევიზიით. გამოკითხული მომხმარებლების უმთავრეს საინფორმაციო წყაროს სწორედ ტელევიზია წარმოადგენდა. გამოკითხულთა 85% თვლიდა, რომ უმეტესად საკმარისად იყვნენ ინფორმირებულები რეფორმის ზოგადი მახასიათებლების შესახებ, როგორცაა პტი-ს ძალაში შესვლის ეტაპები, ინსპექტირების საფასური, ინსპექტირებას დაქვემდებარებული ძირითადი მახასიათებლები და ა.შ. თუმცა, გამოიკვეთა ინფორმაციის ნაკლებობა სპეციფიური დეტალების შესახებ, როგორცაა, მაგალითად, აირბალონის და მინების დამუქების ინსპექტირებას დაქვემდებარება. ცხელი ხაზის ოპერატორები კარგი კომუნიკაციის უნარით გამოირჩევიან, თუმცა, შედარებით სიღრმისეული შეკითხვის დასმისას ახდენდნენ მხოლოდ დადგენილების ციტირებას, რაც, ზოგიერთ შემთხვევაში, შეკითხვას არ პასუხობდა. დამატებით, ინსპექტირების ანგარიშზე საინფორმაციო წყაროდ მითითებულია www.pti.ge, თუმცა, იგი წარმოადგენს კერძო ვებგვერდს, რომელიც არ მოიცავს ყველა პტი ცენტრს. ამ ეტაპზე, არ არსებობს ერთიანი და მარტივი საინფორმაციო პლატფორმა, სადაც თავმოყრილი იქნებოდა სრული ინფორმაცია ყველა პტი ცენტრის შესახებ, ვიზიტის დაჯავშნის შესაძლებლობით.

მომხმარებლები ინსპექტირებაზე უმეტესად ვიზიტის დაჯავშნის გარეშე, თვითდინებით მიდიან. გამოკითხული მომხმარებლები პტი ცენტრს უმეტესად ლოკაციის/სიახლოვის მიხედვით არჩევენ, ხოლო მიმართვიანობა პტი ცენტრის მიხედვით ვარირებდა. 2019 წლის 1 იანვრიდან გაიზრდება პტი ცენტრების მიმართვიანობა, რაც, დატვირთვის არათანაბარი გადანაწილების გამო, ზრდის რიგიანობასთან დაკავშირებულ რისკებს.

ინსპექტირების პროცესი და ეფექტიანობა

ასს-ს ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი საშუალოდ 10-20 წუთი გრძელდება და საშუალოდ 2-3 ინსპექტორი ახორციელებს. გამონაბოლქვის, მაშუქების, სამუხრუჭო და საჭით მართვის სისტემების და/ან მათი მახასიათებლების ტესტირებისთვის სპეციალური დანადგარები გამოიყენება. ინსპექტირება უმეტესად ორგანოლეპტიკური ხასიათის არის. შესაბამისად, გარდა დანადგარების მიერ ინსპექტირებადი მახასიათებლებისა, ინსპექტორს შეუძლია, თვალი დახუჭოს სხვადასხვა სახის ხარვეზებზე. ინსპექტორებმა აღნიშნეს, რომ მათ ჰქონიათ მომხმარებლებისგან მსგავსი თხოვნები, მათ შორის ქრთამის შეთავაზებაც. მომხმარებლების მხრიდან ინსპექტირების შედეგების მიმართ პრეტენზიებს უმეტესად სიტყვიერი სახე აქვს, რაც ხაზს უსვამს ინსპექტორების კარგი კომუნიკაციის უნარის მნიშვნელოვნებას. ინსპექტირების პროცესი და ხაზები ამ ეტაპზე საკმაოდ გამართულია, შეესაბამება ევროპულ სტანდარტებს, პროცესს და ხანგრძლივობას, მინიმალურია რიგები და კონტაქტი მძღოლსა და ინსპექტორს შორის. თუმცა პროცესს გააჩნია რისკები.

გამოიკვეთა ასს-ების მიმართ კანონით დადგენილი ზოგიერთი ნორმის დახვეწის და დამატებითი ნორმების განსაზღვრის საჭიროება. გარდა ამისა, რეგლამენტის მიხედვით, მიუხედავად იმისა, რომ ასს-ს მახასიათებლები პირველ რიგში უნდა შედარდეს მწარმოებლის და/ან ტიპის დამტკიცების მიერ განსაზღვრულ ნორმებს, ამ ეტაპზე არ არსებობს შესაბამისი ბაზა. შედეგად, ზოგიერთ შემთხვევაში ასს ხარვეზდება მაშინაც, როდესაც იგი არ აჭარბებს მწარმოებლის და/ან ტიპის დამტკიცების მიერ განსაზღვრულ ნორმას, რაც ნეგატიურად მოქმედებს ავტომფლობელის კმაყოფილებასა და ასს-ს გამართულობაზე.

ინსპექტირების ეფექტიანობას რისკის ქვეშ ასევე აყენებს დადგენილი მოთხოვნების თავის არიდების მიზნით, ავტომფლობელების მიერ სხვადასხვა მანიპულაციების გამოყენება. ვინაიდან ინსპექტორისთვის ასეთი ასს-ების იდენტიფიცირება უმეტესად შეუძლებელია, გამონაბოლქვის და სხვადასხვა ვიზუალური მახასიათებლების ინსპექტირების პერიოდებს შორის კონტროლი ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევად დასახელდა.

რისკს ასევე ქმნის სხვადასხვა პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების ხარისხის შერბილება, რის შედეგადაც მომხმარებელი არჩევს იმ ცენტრს, სადაც შედარებით ღმობიერად შეამოწმებენ მის ასს-ს, რაც ამცირებს რეფორმის ეფექტიანობას და მიზნების მიღწევადობას. სხვადასხვა ბაზების შედარება მნიშვნელოვან სხვაობას გვიჩვენებს პირველადი დახარვეზების მაჩვენებელში. ფინანსთა სამინისტროს საგამოძიებო სამსახურის მიერ პტი ცენტრებში ყალბი ანგარიშების გაცემის შესახებ ჩატარებული გამოძიების შემდეგ, დახარვეზების მაჩვენებელი 40%-ს აჭარბებს, და, ზოგიერთ შემთხვევაში, 60%-საც კი აღწევს. რაც ხაზს უსვამს ასს-ს მდგომარეობის შეფასების სუბიექტურ და არათანმიმდევრულ ხასიათს, რისი მიზეზიც, ნაწილობრივ არის ის, რომ შედარებით მსუბუქი და მეტად საფრთხის შემცველი ხარვეზები თანაბარმნიშვნელოვნად აღიქმება, რაც გაურკვეველობას ქმნის ინსპექტირების შედეგების და აღსრულების ნაწილში.

ინსპექტირების ხარისხი დიდწილად დამოკიდებულია, ერთის მხრივ, ინსპექტორის კვალიფიკაციასა და ობიექტურობაზე და, მეორეს მხრივ, რეფორმის განმახორციელებელი

უწყების მიერ ერთიანი და ერთგვაროვანი მიდგომების და გამჭვირვალე მონიტორინგის მექანიზმის უზრუნველყოფაზე. ამ მხრივ განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია ინსპექტორების მიერ ხარვეზების დახარისხების მიმართ ერთგვაროვანი აღქმა, რაც, ამ ეტაპზე, სუსტად არის უზრუნველყოფილი, ვინაიდან ინსპექტორების გადამზადებას თითოეული პტი ცენტრი საკუთარ ბაზაზე თავად ახორციელებს. პტი ცენტრებისთვის ადამიანური რესურსების მოძიება და გადამზადება მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს.

პტი სფეროს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევად საზოგადოებაში სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაბალი დონე გამოიკვეთა, რაზეც მათ მიერ ინსპექტირების მოთხოვნების თავის არიდების მიზნით სხვადასხვა მანიპულაციების გამოყენება, პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის შერბილება და სავალდებულო განმეორებით ინსპექტირებაზე გამოუცხადებლობის მაღალი მაჩვენებელი მიუთითებს.

რეფორმის ეფექტიანობის ხარისხის შეფასებას ართულებს საგზაო-სატრანსპორტო და ჰაერის დაბინძურების მიმართულებით საკანონმდებლო ბაზის და მონაცემების აღრიცხვის მექანიზმების გაუმართაობა. შსს-ს ბოლო, 2015 წლის მონაცემების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მხოლოდ 0.1% გამოიწვია ასს-ს ტექნიკურმა გაუმართაობამ, ხოლო შემთხვევების 20%-ის მიზეზი დაუდგენელია, რომელთა ნაწილს შესაძლოა, ტექნიკური გაუმართაობა წარმოადგენდეს. დამატებით, საქართველოში მოქმედი ჰაერში მავნე ნივთიერებების დასაშვები ნორმები და მათი გაზომვის გასაშუალოების პერიოდები არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს, ხოლო უმცირესი ზომის მყარი ნაწილაკების (PM₁₀) ნორმები დადგენილი არ არის. ასევე, გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დასაშვები ნორმები არ შეესაბამება ევროსტანდარტებს, განსაკუთრებით - დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის. ასევე, ადამიანის ჯანმრთელობაზე დიდი ზეგავლენის მქონე სხვადასხვა მავნე ნივთიერებების, მაგალითად, აზოტის ოქსიდების (NO_x) და მყარი ნაწილაკების (PM₁₀) გამონაბოლქვში შემცველობის დონის შემოწმება არ არის სავალდებულო.

განხილული რისკების შემცირებისთვის, აუცილებელია რეფორმის განხორციელების სწორი დაგეგმვა და მართვა. სექტორში არსებული ხარვეზების და მათი მიზეზების კვლევას და შესაბამისი პრევენციის და კონტროლის მექანიზმების შემუშავების პასუხისმგებლობა პტი რეფორმის და შემდგომში - სექტორის ადმინისტრირებაზე პასუხისმგებელ უწყებას ეკისრება.

ინსპექტირების გავლის შემდგომი ნაბიჯები და აღსრულების მექანიზმი

ავტომფლობელებისთვის ავტონაწილები და სერვისი ხელმისაწვდომია, თუმცა, მნიშვნელოვანი გამოწვევაა ბალანსი ფასსა და ხარისხს შორის. დამატებით ხარჯს წარმოადგენს ხარვეზების დასადგენად ასს-ს დიაგნოსტიკაც. ფოკუს ჯგუფის მონაწილეებმა აღნიშნეს, რომ გაიზარდა მოძველებული და/ან მნიშვნელოვნად გაუმართავი ასს-ების მიტოვების და დაშლის მაჩვენებელიც, რაც რეფორმის ერთ-ერთ მიზანს წარმოადგენს.

ინსპექტირების სავალდებულო პერიოდებს შორის ასს-ს მდგომარეობის, განსაკუთრებით კი გამონაბოლქვის კონტროლი მნიშვნელოვან გამოწვევად გამოიკვეთა. არსებული აღსრულების მექანიზმი არაეფექტურია, ვინაიდან დამოკიდებულია პატრულის მიერ ასს-ს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის გამო გაჩერებაზე. შსს-ს სტატისტიკის მიხედვით, 2018 წლის იანვარ-სექტემბერში გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დასაშვებ ნორმაზე

გადაჭარბების გამო მხოლოდ 5 ავტომობილია დაჯარიმებული. ასევე საინტერესოა, რომ თბილისთან შედარებით, რეგიონებში ინსპექტირებასთან დაკავშირებულ დარღვევებზე აღინიშნება მეტი დაჯარიმება. შსს-ს განზრახული აქვს, 2019 წლის იანვრიდან აღსრულების პროცესის ადმინისტრირება ე.წ. ჭკვიანი კამერების გამოყენებით მოახდინოს. გამონაბოლქვის გზისპირა კონტროლი გამოწვევად რჩება. ამჟამად შსს მუშაობს ინიციატივაზე, რომლის მიხედვითაც პატრულს ექნება შესაძლებლობა, გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების მაღალი შემცველობის შესახებ გონივრული ეჭვის საფუძველზე, ასს პტი ცენტრში გადაამისამართოს.

გენდერი

პტი საკითხებზე მომუშავე საჯარო და კერძო სექტორების წარმომადგენლები დიდწილად მამაკაცებს წარმოადგენენ. 50 აკრედიტებული პტი ცენტრიდან მხოლოდ 2-ის ხელმძღვანელია ქალი. ასევე მხოლოდ 2 პტი ცენტრს ჰყავს ქალი ინსპექტორები დასაქმებული. ამ მიმართულებით საგულისხმოა ერთ-ერთი პტი ცენტრის გამოცდილება, რომელმაც 11 თვის განმავლობაში გადაამზადა და დაასაქმა 10 ქალი ინსპექტორი.

ევროპული გამოცდილება

შვედეთში ინსპექტირების სექტორის ადმინისტრირებას და მონიტორინგს შვედეთის საწარმოთა და ინოვაციების სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული შვედეთის სატრანსპორტო სააგენტო ახორციელებს, რომელიც, სხვა საკითხებთან ერთად, პასუხისმგებელია საგზაო მოძრაობის ანალიზზე, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ სტატისტიკის წარმოებაზე და ინსპექტირების ბაზრის მონიტორინგზე, რაც 3 ტიპის საქმიანობას მოიცავს: ხარისხის და ბაზრის ანალიზი და პტი ცენტრების სტატისტიკური და პრაქტიკული ტესტირება. მსგავსად, ბულგარეთის ტრანსპორტის, საინფორმაციო ტექნოლოგიებისა და კომუნიკაციების სამინისტროს აღმასრულებელი სააგენტო ავტომობილის ადმინისტრაცია პასუხისმგებელია ამ სექტორის ადმინისტრირებაზე, ზედამხედველობასა და შესაბამისი სტატისტიკის წარმოებაზე.

2018 წლის 20 მაისიდან ევროკავშირი ინსპექტირების შედეგად ასს-ებზე აღმოჩენილ ხარვეზებს, მათი საგზაო უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის ხარისხის მიხედვით, 3 კატეგორიად ყოფს: უმნიშვნელო (ასს არ ხარვეზდება), მნიშვნელოვანი (ასს ხარვეზდება, ეძლევა ხარვეზის აღმოფხვრისთვის გონივრული ვადა) და საშიში (ასს-ს ეკრძალება გადაადგილება ხარვეზის აღმოფხვრამდე და ინსპექტირების წარმატებით გავლამდე). დამატებით, ევროკავშირში ამჟამად მოქმედი ევრო 6 სტანდარტი, რომელიც გამონაბოლქვში აზოტის (NOx) და მყარი ნაწილაკების (PMx) დასაშვებ ზღვრულ ნორმებსაც საზღვრავს.

ევროკავშირის ქვეყნებში ასევე დაშვებულია არაგეგმიური გზისპირა ტექნიკური ინსპექტირება (გტი), განურჩევლად ასს-ს რეგისტრაციის ქვეყნისა. გტი ამოწმებს ასს-ს ზოგად მდგომარეობას, მუხრუჭებს და გამონაბოლქვს. *პირველადი შემოწმება* მოიცავს ასს-ს საერთო მდგომარეობას და მისი ინსპექტირების დოკუმენტაციას. *დეტალური გზისპირა ინსპექტირება* შეიძლება განხორციელდეს პირველადი ინსპექტირების შედეგის მიხედვით და ხორციელდება ინსპექტირების მობილური დანადგარის, სპეციალურად მოწყობილ გზისპირა ინსპექტირების დაწესებულებაში, ან ახლოს მდებარე პტი ცენტრში.

რეკომენდაციები

1) პტი რეფორმის და შემდგომში - სექტორის ადმინისტრირებაზე, ზედამხედველობასა და მონიტორინგზე პასუხისმგებელი უწყების დანიშვნა და ერთიანი საინფორმაციო პლატფორმის შექმნა

რეფორმის და შემდგომში - სექტორის კოორდინირებული და ეფექტური ადმინისტრირებისთვის, აუცილებელია უწყების იდენტიფიცირება და დანიშვნა, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება პტი სფეროში კვლევაზე დაფუძნებული მიზნების, სტრატეგიის, სამოქმედო გეგმების, რეგულაციების, ინიციატივების და რეკომენდაციების შემუშავებასა და დახვეწაზე. მნიშვნელოვანია, რეფორმაში ჩართული უწყებების კომპეტენციების და პასუხისმგებლობების ნათლად გაწერა და ტექნიკურ რეგლამენტებში არსებული ხარვეზების აღმოფხვრა.

ასევე, აუცილებელია რეფორმის დაგეგმილი აქტივობებისა და პროცესების განხორციელების, მათ შორის პტი ცენტრების და ინსპექტირების პროცესის ზედამხედველობა და გეგმიური და არაგეგმიური მონიტორინგის გამჭვირვალე მექანიზმის დარგის ექსპერტებთან და დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად შემუშავება. მექანიზმი უნდა მოიცავდეს მონიტორინგის წინასწარ გაწერილ და ჩამოყალიბებულ მეთოდოლოგიას, მათ შორის მონიტორინგს დაქვემდებარებული მახასიათებლების და მათი შემოწმების მეთოდებს და პროცესების აღწერას. მონიტორინგი უნდა მოიცავდეს როგორც პტი ცენტრებში ვიზიტს, ასევე სტატისტიკურ და ბაზრის მონიტორინგს. მონიტორინგს დაექვემდებაროს CNG ინსპექტირების ცენტრებიც.

ამავე უწყებისთვის რეკომენდებულია მომხმარებლისთვის მეგობრული ფორმატის მქონე ვებ-გვერდის შექმნა, სადაც განთავსებული იქნება სრულყოფილი, ყოვლისმომცველი და ადვილად აღსაქმელი ინფორმაცია, მათ შორის და არა მხოლოდ: რეფორმის მიზნები, შესაბამისი უწყებები და მათი პასუხისმგებლობები, ინსპექტირების ცენტრების სრული სია და ა.შ. ასევე რეკომენდებულია, საიტის მეშვეობით ასს-ს ინსპექტირების ვადის სარეგისტრაციო ნომრით დადგენის შესაძლებლობა და შესაბამისი მობილური აპლიკაციის შექმნა, რაც მომხმარებლისთვის მეტად მარტივად გამოსაყენებელია.

ამავე უწყებისთვის რეკომენდებულია ავტოსატრანსპორტო სექტორის სხვადასხვა ქვესექტორების კვლევა და დახვეწა, რაც, პირველ რიგში, საწვავის და ავტონაწილების ხარისხის სტანდარტიზაციას გულისხმობს.

საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაყრდნობით, ასეთ უწყებას სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მსგავსი ინსტიტუტები წარმოადგენენ. სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ფუნქციას დარგში სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის, მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის/ბარგის გადაზიდვის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ტექნიკური რეგლამენტების და სხვა ნორმატიული აქტების პროექტების შემუშავებასა და მათ რეალიზაციაში მონაწილეობა, მასალების მომზადება მათში შესაბამისი ცვლილებებისა და დამატებების შეტანის მიზანშეწონილობის შესახებ; ასევე, სამსახურის უფლებამოსილების განხორციელებასთან დაკავშირებული მონაცემთა კომპიუტერული საინფორმაციო ბანკის შექმნა და მონაცემთა ანალიზი. სააგენტოს გააჩნია საგზაო უსაფრთხოების დეპარტამენტი, რომელმაც შეიმუშავა 510-ე დადგენილება და ასევე, ახორციელებს ინსპექტირების

მონაცემთა ბაზის მონიტორინგს. შესაბამისად, სააგენტოს გააჩნია სექტორის ზედამხედველობის, მონიტორინგის და ადმინისტრირების შესაბამისი სტრუქტურა, უფლება-მოვალეობები და საწყისი ადამიანური რესურსი, რაც ამ ფუნქციების განხორციელებას მეტად კოორდინირებულს და ოპტიმალურს გახდიდა.

2) სექტორის სრულფასოვანი ანალიზისთვის მონაცემების შეგროვების სისტემის დახვეწა

- სტატისტიკური მონაცემების წარმოების მექანიზმების გამართვა:
 - საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში დახარვეზებული, არაინსპექტირებული და ტექნიკურად გაუმართავი ასს-ების წილის შესახებ
 - ჰაერში მავნე ნივთიერებების შემცველობის მაჩვენებლების შესახებ
- ინსპექტირების რეფორმის ეფექტიანობის განსაზღვრის და სამომავლო სტრატეგიის შემუშავების მიზნით, პერიოდული მასშტაბური რაოდენობრივი კვლევების წარმოება, რაც შესაძლებელს გახდის კონკრეტული/რაოდენობრივი მიზნების განსაზღვრას:
 - ჰაერის ხარისხზე მოქმედი ტექნიკურად გაუმართავი ასს-ების წილში ცვლილება პტი რეფორმის შედეგად
 - საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში ტექნიკურად გაუმართავი ასს-ების წილში ცვლილება პტი რეფორმის შედეგად
- ვინაიდან 2020 წლიდან, 510-ე დადგენილების მიხედვით, ასს-ს სხვადასხვა მახასიათებლები პირველ რიგში უნდა შედარდეს მწარმოებლის მიერ/ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას განსაზღვრულ ნორმებს, რეკომენდებულია ევროკავშირის მსგავსად, შესაბამისი ინფორმაციის ბაზის შექმნა და ინსპექტორებისთვის ინსპექტირების პროცესში ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა
- ხარვეზების ტიპების და, შესაბამისად, ინსპექტირების შედეგების დახარისხება ხარვეზების საავტომობილო უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის ხარისხის მიხედვით
- ინდივიდუალური ასს-ების რაოდენობის განსაზღვრის შესაძლებლობა მათი მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის გარეშე, რისთვისაც საჭიროა ვიზიტის კატეგორიების ჩაშლა
- ინსპექტირების ბაზაში აღმოჩენილი ხარვეზების აღმოფხვრა

3) გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობის შესახებ არსებული ნორმების გადახედვა და აღსრულების მექანიზმში ამ კომპონენტის ამოქმედება

ასს-ების გარემოზე ზეგავლენის შემცირების მიზნით, მნიშვნელოვანია, გამონაბოლქვში მეტი მავნე ნივთიერების, მათ შორის აზოტის შემცველი მავნე ნივთიერებების (NOx) და მცირე ზომის მყარი ნაწილაკების (PMx) ნორმების განსაზღვრა და ინსპექტირებას დაქვემდებარება, ასს-ს კატეგორიის, მწარმოებლის და ტიპის დამტკიცების მიერ განსაზღვრული ნორმების და გარდამავალი პერიოდის გათვალისწინებით.

ასევე მნიშვნელოვანია, აღსრულების მექანიზმში უზრუნველყოფილ იქნას გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობის კონტროლის ამოქმედება და გზისპირა ინსპექტირების დანერგვა.

4) პროფესიონალების გადამზადება

- ინსპექტორები
 - რეფორმაზე/სექტორზე პასუხისმგებელი უწყების მიერ ყველა ინსპექტორის გადამზადება დახარვეზების ერთგვაროვანი სტანდარტის/აქტის ჩამოყალიბების მიზნით
 - ცნობიერების და ინფორმირებულობის გაზრდა ინსპექტირების მნიშვნელოვნებაზე და გაუმართავი ასს-ების გარემოსა და საგზაო უსაფრთხოებისთვის საფრთხეებზე
 - პტი ცენტრების მიერ ინსპექტორების გადამზადება მათი კომუნიკაციის უნარების დახვეწის მიზნით
- ცხელი ხაზის ოპერატორების გადამზადება ინსპექტირებას დაქვემდებარებული დეტალური მახასიათებლების შესახებ.

5) საინფორმაციო კამპანია სამიზნე ჯგუფების ინფორმირებულობისა და სამოქალაქო პასუხისმგებლობის გაზრდის მიზნით

- ინსპექტირების მნიშვნელოვნებაზე და გაუმართავი ასს-ების გარემოსა და საგზაო უსაფრთხოებისთვის მოსალოდნელ საფრთხეების შესახებ საინფორმაციო კამპანია, საზოგადოების სამოქალაქო პასუხისმგებლობის, ცნობიერების და ინფორმირებულობის გაზრდის მიზნით. ამისათვის ყველაზე ეფექტურ მედიუმად კვლევის მონაწილეებმა საინფორმაციო/სარეკლამო ვიდეორგოლები დაასახელეს
- არასამთავრობო და სამოქალაქო სექტორის ჩართულობის ხელშეწყობა
- საჯარო სექტორში ტრანსპორტის და საგზაო უსაფრთხოების საკითხებზე მომუშავე პირების გადამზადება ამავე საკითხებზე
- ავტოპარკის განახლებისკენ მოწოდება
- ვიზიტის დაჯავშნის დამატებითი რეკლამირება

6) დამატებითი რეკომენდაციები კერძო სექტორისთვის

- რიგის მართვის სისტემის შემოღება 2019 წლის 1 იანვრამდე
- პტი ცენტრების ინფრასტრუქტურის დახვეწა 511-ე დადგენილებასთან სრულფასოვან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით
- www.pti.ge ვებ-გვერდის დახვეწა
 - პტი და CNG ცენტრების სრული ჩამონათვალის განთავსება სტატიკური სიის სახით
 - ასს-ების ტექნიკური მოთხოვნების შესახებ ძირითადი ინფორმაციის განთავსება მომხმარებლისთვის მეგობრულ და მარტივად აღსაქმელ რეჟიმში
 - ონლაინ შეკითხვის დასმის შესაძლებლობა არა მხოლოდ Facebook-მესენჯერის საშუალებით
 - სახელის ადაპტირება, ვინაიდან ამ ეტაპზე იგი ასოცირდება სახელმწიფო წყაროსთან

მეთოდოლოგია

კვლევითი ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩი“ პტი რეფორმის მონიტორინგსა და შეფასებას ორ ეტაპად ახორციელებს. პირველი ეტაპი 2018 წლის სექტემბერ-ნოემბერში განხორციელდა და

მისი შედეგები არსებულ ანგარიშშია წარმოდგენილი. კვლევის პროცესში ჯეოველმა გამოიყენა რაოდენობრივი და თვისებრივი კვლევითი მეთოდები, როგორცაა სამაგიდე კვლევა, სიღრმისეული ინტერვიუები და ფოკუს ჯგუფები დაინტერესებულ მხარეებთან, დაკვირვება პტი ცენტრებში და მათი მომხმარებლების გამოკითხვა და ავტომფლობელების მიერ ინსპექტირების მოთხოვნებისგან თავის არიდების გზების და მათი წყაროების კვლევა. რეფორმის შესახებ სრული სურათის შექმნის მიზნით, კვლევის მეორე ეტაპი დაგეგმილია 2019 წლის გაზაფხულზე, როდესაც პტი სავალდებულო გახდება ყველა ტიპის ასს-სთვის.

სამაგიდე კვლევა

სამაგიდე კვლევის ფარგლებში „ჯეოველმა“ მიმოიხილა საგზაო მოძრაობასთან, ჰაერის ხარისხთან და პტი-სთან დაკავშირებული საქართველოს საკანონმდებლო ბაზა (საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ, საქართველოს კანონი ჰაერის ატმოსფერული დაცვის შესახებ, საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის ბრძანება N297/ნ გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმების დამტკიცების შესახებ, დადგენილებები N 37, 80, 301, 510, 511, 522) და სხვა დამატებითი დოკუმენტაცია.

„ჯეოველმა“ ასევე მიმოიხილა ევროკავშირში პტი-ს სექტორში არსებული მდგომარეობა და მასთან დაკავშირებული კანონმდებლობა, როგორცაა ევროდირექტივები (N2009/40/EU და N2014/45/EU გზისთვის ვარგისობის ტესტირების შესახებ, N2014/46/EU კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ, N2014/47/EU სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის დოკუმენტაციის შესახებ) და ევრორეგულაციები ემისიების (ევრო 1-6) ტიპის დამტკიცების შესახებ. ამასთან, „ჯეოველმა“ დამატებით მიმოიხილა პტი-ს მიმართულებით შვედეთში და ბულგარეთში არსებული მდგომარეობა და სხვა დამატებითი რელევანტური ინფორმაცია.

„ჯეოველმა“ ასევე მიმოიხილა სექტორთან დაკავშირებით არსებული კვლევების ანგარიშები, როგორებიცაა: სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის 2018 წლის ანგარიშები ქ. თბილისის მასშტაბით ავტოტრანსპორტის გამონაბოლქვით გამოწვეული ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შემცირების ღონისძიებების ეფექტიანობის, და საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრევენციული ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტების შესახებ; მსოფლიო ბანკის (WB) საქართველოს გარემოსდაცვითი ანალიზი; ჯანმრთელობის დაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის (WHO) ჯანმრთელობის სტატისტიკის 2017 და 2018 წლების ანგარიშები; ეკოხედვა/ECOVISION-ის საქართველოს პარლამენტის გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების კომიტეტის საკომიტეტო მოკვლევა ქ. თბილისში ატმოსფერული ჰაერის მდგომარეობის შესახებ და სხვადასხვა საერთაშორისო კვლევების ანგარიშები.

„ჯეოველმა“ ასევე გამოითხოვა და გააანალიზა სტატისტიკური მონაცემები, როგორცაა: ინსპექტირების მონაცემები (38 პტი ცენტრის საერთო ბაზა და დამოუკიდებელი ბაზა); საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები (შსს, საქსტატი), საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების რაოდენობა (შსს), და საქართველოში რეგისტრირებული აქტიური სატრანსპორტო საშუალებები (შსს მომსახურების სააგენტო).

დამატებით, „ჯეოველის“ გუნდმა მიმოიხილა პტი-ს შესახებ ქართულ მედიაში არსებული სტატიები, სატელევიზიო გადაცემები და რეპორტაჟები.

სიღრმისეული ინტერვიუები

მიმდინარე რეფორმის მიღწევების, გამოწვევების და შესაბამისი რეკომენდაციების იდენტიფიცირების მიზნით, „ჯეოველმა“ ჩაატარა 22 სიღრმისეული ინტერვიუ დაინტერესებულ მხარეებთან, მათ შორის: 5 - საჯარო სექტორის წარმომადგენელთან (ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, აკრედიტაციის ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, შსს); 12 - კერძო სექტორის წარმომადგენლებთან: პტი ცენტრები და საქართველოს ავტომობილების ინსპექტირების ორგანოების ასოციაცია; 3 ექსპერტთან; იურისტთან; და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სატრანსპორტო სისტემების სასწავლო-კვლევითი და საექსპერტო ცენტრის ხელმძღვანელთან. რესპონდენტთა სრული ჩამონათვალი მოცემულია დანართში N1. სიღრმისეული ინტერვიუების გზამკვლევები მოცემულია დანართებში N2-3.

ფოკუს ჯგუფები

რეფორმის სამიზნე ჯგუფების შეხედულებების, დამოკიდებულებების და გამოცდილებების შესახებ სრული სურათის შექმნის მიზნით, „ჯეოველმა“ ჩაატარა 4 ფოკუს ჯგუფი: მიკროავტობუსების მძღოლებთან (9 მონაწილე), სახელმწიფო უწყებების და კერძო კომპანიების ასს-ების ინსპექტირებაზე პასუხისმგებელ პირებთან (8 და 3 მონაწილე, შესაბამისად) და ინსპექტორებთან (4 ქალი, 1 კაცი). ფოკუს ჯგუფების გზამკვლევები მოცემულია დანართებში N4-6.

დაკვირვება პტი ცენტრებში

ინსპექტირების პროცესის უკეთ შესწავლის და პტი ცენტრების შეფასების მიზნით, „ჯეოველმა“ განახორციელა ვიზიტი საქართველოში არსებული 40-დან 7 პტი ცენტრში, რომელთაგან 5 თბილისში, ერთი - აღმოსავლეთ საქართველოში, მარნეულში და ერთი დასავლეთ საქართველოში, ქუთაისში მდებარეობს. კვლევის შეზღუდული დროსა და ბიუჯეტის გათვალისწინებით, ყველა სპეციფიკის მქონე პტი ცენტრის კვლევაში ჩართვის მიზნით, პტი ცენტრების შერჩევა მოხდა გეოგრაფიული მდებარეობის და ტესტირების ხაზების ტიპების მიხედვით. ამასთან, თბილისში შერჩეული ცენტრებიდან ერთ-ერთი ასს-ებში დამონტაჟებული აირბალონისა და მისი მოწყობილობების ინსპექტირების ცენტრს წარმოადგენდა. დაკვირვება განხორციელდა ნახევრადსტრუქტურირებული ინსტრუმენტით და მისი მიზანი იყო პტი ცენტრების შესაბამისობის დადგენა 510-ე დადგენილების მიერ განსაზღვრულ ძირითად ნორმებთან და ინსპექტირების პროცესის შესწავლა, რაც ძირითადად პტი ცენტრის შემდეგ მახასიათებლებს მოიცავდა:

- ფიზიკური ინფრასტრუქტურა (გზა პტი ცენტრამდე, შენობა-ნაგებობები, პარკინგი და აღჭურვილობა, მიმღები ოფისი, მოსაცდელი ოთახი, ინფორმაციული სისტემა, ნიშნები და აბრები, ინსპექტირების სივრცე, ტესტირების ხაზები, ვენტილაცია)
- მომსახურების ხარისხი (რიგები და გადატვირთულობა, ინსპექტირების მონიტორინგის შესაძლებლობა)

- ინსპექტირების პროცესი (აღჭურვილობა და უნიფორმა, ინსპექტირების ხაზები, ინსპექტირების ეტაპების მოკლე აღწერა, ინსპექტირების შედეგების რეგისტრაცია)

დაკვირვების შედეგები მიზნად არ ისახავს მონაცემების განზოგადებას. მისი მიზანია საკვლევი საკითხების შესახებ პირველადი წარმოდგენის შექმნა. დაკვირვების ინსტრუმენტები იხილეთ დანართში N7-8.

პტი ცენტრების მომხმარებლების გამოკითხვა

„ჯეოველის“ მკვლევართა გუნდმა პტი მომხმარებლების გამოკითხვა ორ ნაწილად: 1) ინსპექტირების დასრულების მოლოდინისას (42 შევსებული კითხვარი) და 2) ინსპექტირების შედეგის მიღების შემდეგ (43 შევსებული კითხვარი). გამოკითხვა განხორციელდა ნახევრადსტრუქტურირებული კითხვარებით და მისი მიზანი იყო, მომხმარებელთა ინფორმირებულობის და პტი-ს რეფორმის და პროცესის მიმართ დამოკიდებულების, ვიზიტის დაგეგმვის პროცედურით კმაყოფილების დონის და შესაბამისი დაკავშირებული რეკომენდაციების განსაზღვრა. კვლევის შეზღუდული დროის და ბიუჯეტიდან გამომდინარე, შეუძლებელი იყო საქართველოში არსებული ყველა პტი ცენტრში ვიზიტი და რაოდენობრივი მონაცემების შეგროვება. შესაბამისად, მომხმარებლების გამოკითხვა მიზნად არ ისახავდა რაოდენობრივი შედეგების განზოგადებას. თუმცა, მონაცემები იძლევა გარკვეულ ინდიკატორებს მომხმარებელთა გამოცდილების და განწყობების შესახებ. გამოკითხვის კითხვარები იხილეთ დანართები N9-10.

ავტომფლობელების მიერ ინსპექტირების მოთხოვნებისგან თავის არიდების გზების და მათი წყაროების კვლევა

ინსპექტირების მოთხოვნების გვერდით ავლის საშუალებების შესწავლის მიზნით, „ჯეოველმა“ ასევე განახორციელა დამატებითი კვლევა, რაც მოიცავდა სამაგიდე კვლევას (სტატიები და ონლაინ ფორუმები), გასვლით ვიზიტებს „ელიავას“ და „ფეიქრების“ (ე.წ. „დაშლილები“) სახელწოდებებით ცნობილი ავტონაწილების ბაზრობებში და ავტოსადგურ „ოკრიბაში“. ავტონაწილების გამყიდველებთან და მიკროავტობუსების მძღოლებთან არაფორმალური გასაუბრებების მიზანი იყო სხვადასხვა ავტონაწილების, როგორცაა, მაგალითად, კატალიზური გარდამქმნელი (ე.წ. „კატალიზატორი“), ქირობის და ყიდვა-ჩაბარების შესაძლებლობა და დეტალები.

რეფორმის მიმოხილვა

რეფორმის მიზნები და საფუძველი

სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის პირველი ეტაპი ძალაში 2018 წლის 1 იანვარს შევიდა და მისი მიზნებია:

1. საგზაო ტრანსპორტის ნაწილში საქართველოში მოქმედი სტანდარტების ევროკავშირის სტანდარტებთან დაახლოება;
2. სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლოატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მათი ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმუმაცია;
3. სატრანსპორტო საშუალებების სრული ექსპლოატაციის ვადის განმავლობაში, გამონაბოლქვის მინიმუმამდე შემცირება, გამონაბოლქვის სისტემის რეგულარული

ინსპექტირებითა და იმ სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლოატაციიდან ამოღების გზით, რომლებიც წარმოადგენენ ძირითად დამაბინძურებლებს, ვიდრე არ მოხდება მათი შესაბამისი რეგლამენტით გათვალისწინებულ ტექნიკურ მდგომარეობაში მოყვანა.¹

საქართველოსთვის ტექნიკური ინსპექტირება ახალი არ არის. იგი 2004 წელს გაუქმდა, სისტემის კორუმპირებული ხასიათიდან და არაეფექტურობიდან გამომდინარე. ამის შემდეგ, 2007 წელს, ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის ბრძანებით, მიღებულ იქნა ტექნიკური რეგლამენტი „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების პერიოდულობის“ თაობაზე. ასს-ების ტესტირების პერიოდულობა განისაზღვრა მათი კატეგორიის მიხედვით, ევროდირექტივის 96/96/EC შესაბამისად. ტექნიკური ინსპექტირება სავალდებულო გახდა ტვირთის გადასაზიდად და მგზავრთა რეგულარული გადაყვანისათვის განკუთვნილი სს-ებისთვის, ასევე, ტაქსების და სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ასს-ებისთვის.² შესაბამისად, მიმდინარე რეფორმის ამოქმედებამდე, უკვე არსებობდა გარკვეული პტი ბაზა - საქართველოს მასშტაბით 22 პტი ცენტრით. თუმცა, არაეფექტურობიდან გამომდინარე, არსებული სისტემა რეფორმირებას საჭიროებდა.³

ამას მოჰყვა 2014 წელს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების გაფორმება, რომლის საფუძველზე, საქართველომ თავისი კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუმენტებთან ეტაპობრივად დაახლოების ვალდებულება აიღო. მათ შორისაა „ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ“ ევროპარლამენტისა და ევროსაბჭოს 2009 წლის 6 მაისის N2009/40/EC დირექტივის დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვის ვალდებულება.⁴ ავტობუსებისა და სატვირთო მანქანებისთვის დირექტივის დებულებების შესრულების ვადა შეთანხმების ძალაში შესვლიდან, ანუ 2016 წლის 1 ივლისიდან 2 წლის, ხოლო სხვა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის - 4 წლის განმავლობაში იყო დადგენილი. მიმდინარე რეფორმა შესაბამისობაშია 2009 წლის ევროდირექტივასთან. თუმცა, 2018 წლის 20 მაისიდან ევროკავშირში ძალაშია 2014 წლის დირექტივა, რომელმაც გაამკაცრა, დააზუსტა და განაახლა ინსპექტირების მოთხოვნები წევრ ქვეყნებში, რომელთა ნაწილის გათვალისწინება მიმდინარე რეფორმის ეფექტიანობას

¹ საქართველოს მთავრობის დადგენილება N510 „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე; საქართველოს მთავრობის დადგენილება N511 ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე

² საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის ბრძანება N36 ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების პერიოდულობა“ დამტკიცების თაობაზე

³ CRRC-საქართველო და პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის (2016), *უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრებისთვის: პოლიტიკის დოკუმენტი*

⁴ განმარტებითი ბარათი „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონის პროექტზე.

<https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/162691> (ნანახია 12 სექტემბერი 2018)

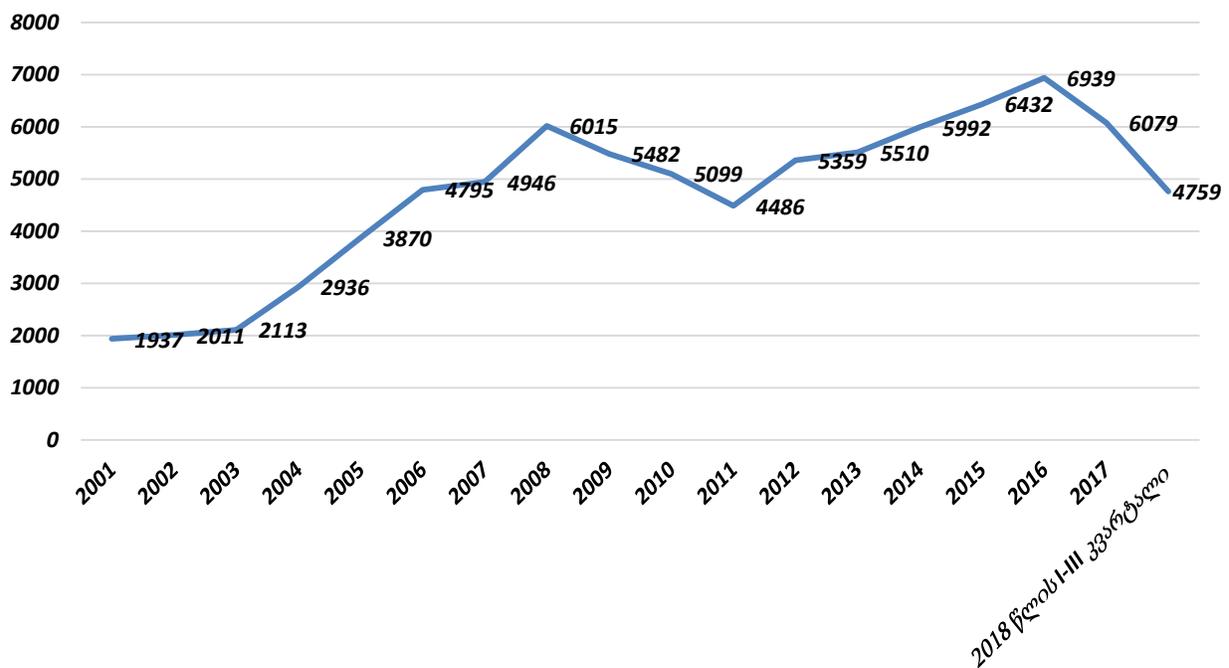
გაზრდიდა. აღნიშნულ დირექტივას და ევროკავშირის სექტორულ გამოცდილებას ანგარიშის ბოლოს დაწვრილებით მიმოვიხილავთ.

გარდა ამისა, ქვეყანაში არსებული საგზაო-სატრანსპორტო უსაფრთხოების და ატმოსფერული ჰაერის მძიმე მდგომარეობა ხაზს უსვამს პტი რეფორმის საჭიროებას.

საგულისხმოა ქვეყანაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა. WHO-ს ბოლო, 2013 წლის მონაცემებით, საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა რიცხვი 100,000 ადამიანზე აჭარბებს ევროპის რეგიონულ საშუალო მაჩვენებელს (9.3) და 11.8-ს შეადგენს. ამ მაჩვენებლის მიხედვით, ევროპის 50 ქვეყანას შორის, საქართველო სიდიდით მე-12 ადგილზეა (დიაგრამა 2).⁵

სისხლის სამართლის კოდექსის (სსკ) 276-ე მუხლის შესაბამისი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების (რაც გულისხმობს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევით სიცოცხლის მოსპობის ან ჯანმრთელობის საშუალო ან მძიმე დაზიანების გამოწვევას) წლიური რაოდენობა 2007 წლის შემდეგ 4,000-ს, ხოლო 2015 წლის შემდეგ - 6,000-ს აჭარბებს (დიაგრამა 1).

დიაგრამა 1. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები საქართველოში (სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლი), 2001-2018 (საქსტატი)



2018 წლის იანვარ-სექტემბერში საქართველოს ტერიტორიაზე სსკ-ის 276-ე მუხლის შესაბამისი 4,759 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა დაფიქსირდა, რაც ნიშნავს იმას, რომ 9

⁵ World Health Organization (2018), *World Health Statistics 2018: Monitoring Health for the SDGs, Sustainable Development Goals*. <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272596/9789241565585-eng.pdf> (ნანახია: 26 ოქტომბერი 2018)

თვის განმავლობაში, საქართველოს მასშტაბით დღეში საშუალოდ 17.6 შემთხვევა აღირიცხა. სრულ შემთხვევათა 48%-ს ადგილი ჰქონდა თბილისში. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად, 9 თვის განმავლობაში სულ დაიღუპა 342 და დაშავდა 6,754 ადამიანი (ცხრილი 1).

დამატებით, 2019 წლის 9 თვის განმავლობაში ადმინისტრაციული შეჯახებების (რაც გულისხმობს ქონების ან სხეულის მსუბუქ დაზიანებას) რაოდენობა 24,912-ს შეადგენს, რომელთა ნახევარზე მეტს, როგორც ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვიჩვენებს, თბილისში ჰქონდა ადგილი (ცხრილი 1).

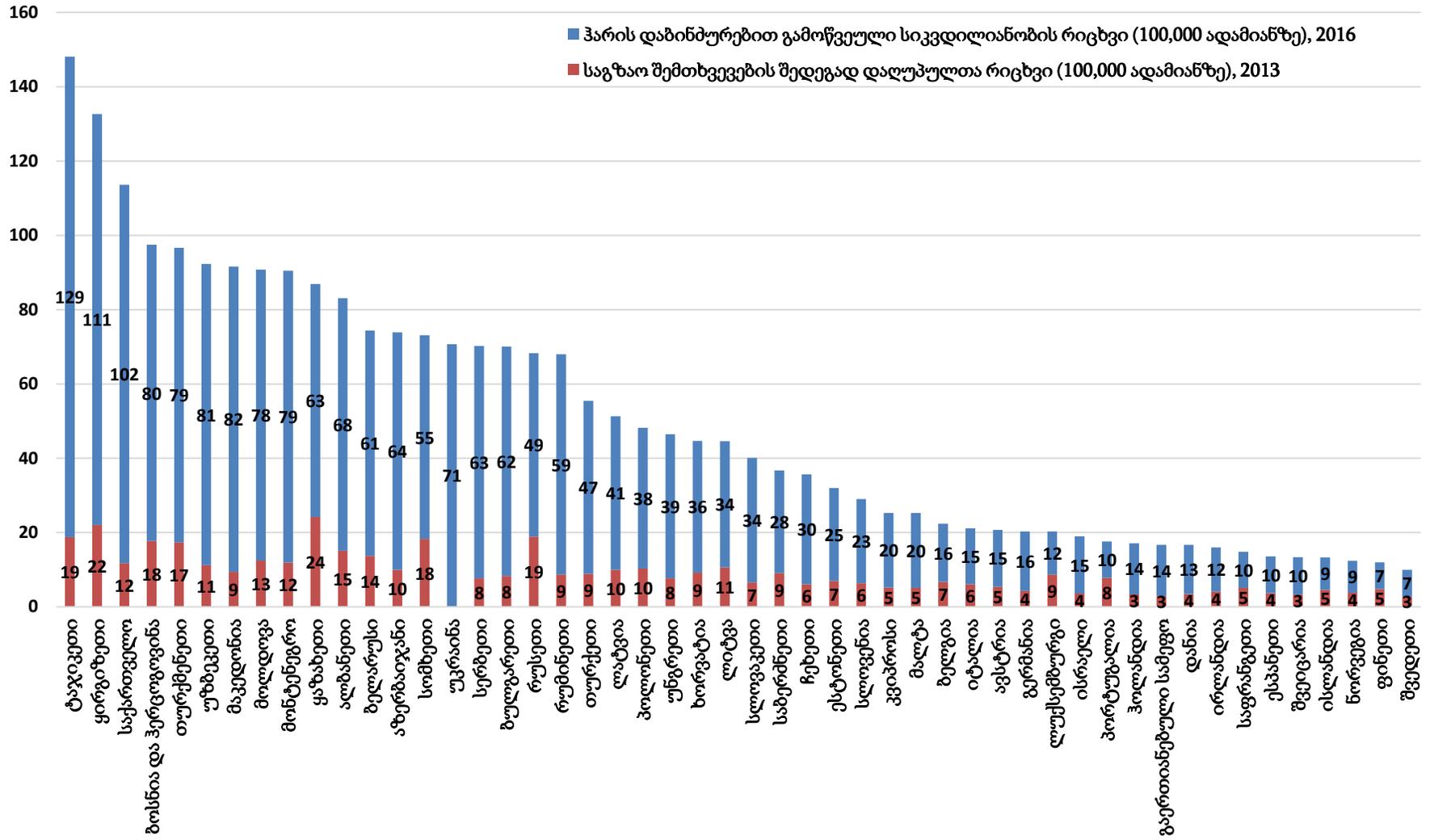
ცხრილი 1. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლი და ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი) საქართველოში რეგიონული დანაყოფების მიხედვით

რეგიონი	სსკ 276-ე მუხლი		ადმინისტრაციული			
	სსშ	დაიღუპა	დაშავდა	სსშ		
	N	%	N	N	N	%
თბილისი	2,288	48%	71	2,805	14,005	56%
იმერეთი, რაჭა- ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი	530	11%	78	835	2,197	9%
აჭარა	446	9%	20	631	2,176	9%
ქვემო ქართლი	342	7%	30	557	1,528	6%
შიდა ქართლი	295	6%	41	519	1,020	4%
კახეთი	277	6%	34	475	949	4%
სამეგრელო-ზემო სვანეთი	228	5%	30	321	992	4%
მცხეთა	161	3%	15	307	965	4%
სამცხე-ჯავახეთი	105	2%	11	155	627	3%
გურია	87	2%	12	149	453	2%
სულ	4,759	100%	342	6,754	24,912	100%

სულ, 2018 წლის 9 თვის მანძილზე, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობამ 29,671 შეადგინა, რაც ნიშნავს იმას, რომ ამ დროის განმავლობაში, საქართველოს მასშტაბით დღეში საშუალოდ 110 შემთხვევა აღირიცხა.

ასევე საგულისხმოა ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შედეგები. WHO-ს ბოლო, 2016 წლის მონაცემებით, საქართველოში ჰაერის დაბინძურებით სიკვდილიანობის მაჩვენებელი 100,000 ადამიანზე 101.8-ს შეადგენს (დიაგრამა 2), რაც 3-ჯერ მეტია ევროპის საშუალო მაჩვენებელზე (36.6).

დიაგრამა 2. ჰაერის დაბინძურებით (2016) და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით (2013) გამოწვეული სიკვდილიანობის რიცხვი 100,000 ადამიანზე, ევროპა (WHO)



მსოფლიო ბანკის (WB) საქართველოს გარემოს მდგომარეობის შესახებ 2015 წლის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ სატრანსპორტო საშუალებები ჰაერის დაბინძურების ძირითად წყაროს წარმოადგენენ. საგზაო ტრანსპორტი პასუხისმგებელია თბილისის ფარგლებში ემისიების 90%-ზე მეტზე, მათ შორი აზოტის ოქსიდების (NOx), აქროლადი ორგანული ნაერთების (VOC) და ნახშირბადის მონოქსიდის (CO)-ს ემისიაზე. გარდა ამისა, საგზაო ტრანსპორტი პასუხისმგებელია PM10-ს ემისიის 67%-სა და SO2 ემისიის 83%-ზე. გამონაბოლქვი აირების რაოდენობა და მავნეობა (ტოქსიკურობა, მომწამვლელობა) დიდწილად დამოკიდებულია ასს-ის ძრავისა და სხვა ტექნიკური პარამეტრების გაუმართაობაზე, რაც ასს-ს წლოვანებასთან ერთად იზრდება. 10 ან მეტი წლოვანების ასს-ების უმრავლესობა ტექნიკურად გაუმართავია.⁶

შსს-ს 2018 წლის 30 სექტემბრის მონაცემებით, საქართველოში რეგისტრირებულია 1,306,594 აქტიური ასს, რომელთა 91% 10 ან მეტი წლოვანების, ხოლო 55% - 20 ან მეტი წლოვანებისაა. ავტოპარკის 82%-ს მსუბუქ ასს-ები შეადგენენ, 88% კი ფიზიკური პირების მფლობელობაშია.

ცხრილი 2. საქართველოში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები ტიპების მიხედვით, 2018 წლის 30 სექტემბერი (შსს)

სატრანსპორტო საშუალების ტიპი	N	%
მსუბუქი	1,072,225	82%
სატვირთო	101,619	8%
სამგზავრო	53,686	4%
სასოფლო სამეურნეო და სპეციალური ტექნიკა	34,951	3%
მისაბმელი	23,197	2%
სპეციალიზებული	12,214	1%
მოტოტრანსპორტი	8,702	1%
სულ	1,306,594	100%

ავტოპარკის სატრანსპორტო საშუალებების 37% რეგისტრირებულია თბილისში. თუმცა, დედაქალაქში მოძრავი საშუალებების რეალური რაოდენობა გაცილებით მეტია, რადგან ქვეყნის მოსახლეობის დიდი ნაწილი საქმიანობას თბილისში ეწევა და მათი საქმიანობა ძირითადად ავტომობილის ექსპლოატაციით წარმართება.⁷

ცხრილი 3. სატრანსპორტო საშუალებები რეგისტრაციის რეგიონის მიხედვით, 2018 წლის 30 სექტემბერი (შსს)

რეგიონი	N	%
თბილისი	478,692	37%
იმერეთი	170,557	13%
ქვემო ქართლი	129,283	10%
კახეთი	110,203	8%

⁶ The World Bank (2015), *Georgia – Country Environmental Analysis: Institutional, Economic, and Poverty Aspects of Georgia’s Road to Environmental Sustainability*, p2.

⁷ სახელმწიფო აუდიტის სამსახური, *ქ. თბილისის მასშტაბით ავტოტრანსპორტის გამონაბოლქვით გამოწვეული ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შემცირების ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში*, გვ4.

აჭარა	107,786	8%
სამეგრელო-სვანეთი	81,753	6%
ქართლი	72,570	6%
მესხეთ-ჯავახეთი	54,622	4%
მცხეთა-მთიანეთი	35,602	3%
გურია	31,350	2%
აფხაზეთი	20,095	2%
რაჭა	7,274	1%
სამაჩაბლო	1,326	0.4%
უცნობია	5,481	0.1%
სულ	1,306,594	100%

ყოველივე ზემოაღნიშნული ადასტურებს საქართველოში პტი რეფორმის საჭიროებას. სავალდებულო პტი-ს რეფორმას საქართველოს პარლამენტმა 2017 წლის ბოლოს დაუჭირა მხარი. რეფორმის ამოქმედებას ეთანხმებოდა პტი ცენტრების გამოკითხული მომხმარებლების 88%, რის მიზეზადაც საგზაო უსაფრთხოების დაბალ ხარისხს და ჰაერის დაბინძურების მაღალ დონე დაასახელეს. დანარჩენი რესპონდენტების უთანხმოების ძირითადი მიზეზი ქვეყნის დაბალი ეკონომიკური დონე და ას-ს სრულყოფილად გამართვის ფინანსური შესაძლებლობის არქონა წარმოადგენდა.

საკანონმდებლო ბაზა

დღესდღეობით, პტი სფეროში ძირითადი მარეგულირებელია საქართველოს მთავრობის მიერ 2017 წლის დეკემბერში მიღებული ორი დადგენილება:

1. დადგენილება N510 „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე და
2. დადგენილება N511 ტექნიკური რეგლამენტის - „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე.

ასევე რელევანტურია შემდეგი დოკუმენტები:

- 1984 წლის საქართველოს კანონი საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესახებ
- 1995 წლის საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ
- 1997 წლის ევროპის ეკონომიკური კომისია ტრანსპორტისა და გარემოს რეგიონალური კონფერენცია - შეთანხმება თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ერთგვაროვანი პირობების მიღებისა და აღნიშნული ინსპექტირების ურთიერთალიარების შესახებ, რომელიც ძალაში შევიდა 2016 წლის 5 დეკემბერს
- 1999 წლის საქართველოს კანონი ჰაერის ატმოსფერული დაცვის შესახებ

- 2003 წლის საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის ბრძანება N297/ნ გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმების დამტკიცების შესახებ
- 2008 წლის საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის ბრძანება N705 “ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ან/და დროებით შეთანხმებული გაფრქვევის ნორმების გაანგარიშების მეთოდის შესახებ” დებულების დამტკიცების თაობაზე
- 2010 წლის საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის ბრძანება №1-1/330 საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის დებულების დამტკიცების შესახებ
- 2013 წლის საქართველოს მთავრობის დადგენილება N408 ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების გაანგარიშების ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე
- 2014 წლის საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ
- 2014 წლის საქართველოს მთავრობის დადგენილება N301 საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის მიერ გაწეული მომსახურების საფასურის განსაზღვრის წესის დამტკიცების შესახებ
- 2014 წლის საქართველოს მთავრობის დადგენილება N80 ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე აირბალონიანი მოწყობილობის განთავსების, ტექნიკურ მოთხოვნებთან მისი შესაბამისობის შეფასების და უსაფრთხო ექსპლოატაციის შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე
- 2016 წლის საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია

რეფორმის ფარგლებში, კანონებში შეტანილ იქნა შესაბამისი ცვლილებები.

განმახორციელებელი უწყებები

რეფორმის განხორციელებაში წამყვან უწყებას წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, მის დაქვემდებარებაში არსებულ სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოსთან და სსიპ აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრთან ერთად, რომელთაგან პირველმა შეიმუშავა დადგენილება N510, ხოლო მეორემ - დადგენილება N511 და, ასევე, პასუხისმგებელია პტი ცენტრების აკრედიტაციაზე და მათ გეგმიურ და არაგეგმიურ მონიტორინგზე. რეფორმის თანაგანმახორციელებელია საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო, რომელიც პასუხისმგებელია აღსრულების მექანიზმზე.

კერძო სექტორიდან თანაგანმახორციელებლებს წარმოადგენენ პტი ცენტრები, საქართველოს ავტომობილების ინსპექტირების ორგანოების ასოციაცია და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სატრანსპორტო სისტემების სასწავლო-კვლევითი და საექსპერტო ცენტრი.

რეფორმის ეტაპები და ინსპექტირებას დაქვემდებარებული ასს კატეგორიები

2014 წელს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებაზე ხელმოწერის შემდეგ, პტი რეფორმისთვის მზადების პირველ ეტაპი მოიცავდა რეფორმის განხორციელების

მიმართულებით რეკომენდაციების შემუშავებას, რაც შვეიცარულმა კომპანიამ SGS-მა 2016 წელს საკონსულტაციო მომსახურებაზე სახელმწიფო ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვების შედეგად განახორციელა. შემუშავებულ დოკუმენტზე და ევროკავშირის 2009 წლის დირექტივის საფუძველზე, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტომ შეიმუშავა ტექნიკური რეგლამენტი ინსპექტირების ცენტრების მოწყობის შესახებ. აკრედიტაციის ცენტრმა კი შემუშავდა რეგლამენტი სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ მოთხოვნების შესახებ. ორივე მათგანი დამტკიცდა 2017 წლის დეკემბერში, რის შემდეგაც მოხდა ინსპექტირების ინფრასტრუქტურის მოწყობა ახალი სტანდარტების შესაბამისად: პირველ ეტაპზე იმ პტი ცენტრებს, რომლებსაც 2017 წლამდე ჰქონდათ გარკვეული სამუშაოები ჩატარებული, მიეცათ საშუალება, დაემატებინათ ინსპექტირების ხაზები და ახალი ხაზების მოსაწესრიგებლად ივლისის თვემდე მიეცათ დრო; მეორე ეტაპზე გამოცხადდა სახელმწიფო ინტერესთა გამოხატვა ახალი დამატებითი ინსპექტირების მშენებლობისათვის იმ რეგიონებში, სადაც ეს სერვისი ხელმისაწვდომი არ იყო. ტენდერში მონაწილეობა მხოლოდ ერთმა კომპანიამ მიიღო, რომელმაც ყველა სატენდერო მოთხოვნა დააკმაყოფილა, რის შედეგადაც 2018 წლის ბოლომდე დაგეგმილია 51 დამატებითი ინსპექტირების ხაზის მოწყობა.

პტი სავალდებულო ხდება ეტაპობრივად, სხვადასხვა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის:

- 2018 წლის 1 იანვრიდან - სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) და სატვირთო (3.5 ტ. ზემოთ) სატრანსპორტო საშუალებებისთვის
- 2018 წლის 1 ივლისიდან - სახელმწიფო უწყებებისა და იურიდიული პირების კუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის
- 2018 წლის 1 ოქტომბრიდან - M1 3,000 კუბურ სანტიმეტრისა ან მეტი მოცულობის ძრავების მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის
- 2019 წლის 1 იანვრიდან - M1 (მსუბუქი) კატეგორიის ყველა სატრანსპორტო საშუალებებისთვის

ასს-ს კატეგორიის და მახასიათებლის მიხედვით განსხვავდება სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურიც:

ცხრილი 4. ტექნიკური ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასური ასს კატეგორიის და დანიშნულების მიხედვით

ასს		ინსპექტირება	
კატეგორია	დანიშნულება და მახასიათებლები	პერიოდულობა	ფასი (ლარი)
M2 M3	8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე, მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	1 წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს, ხოლო 4 წლის შემდეგ - გამოშვების თარიღიდან წელიწადში 2	100

N2 N3	3,500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	1 წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ - ყოველ წელიწადს	100
O3 O4	3,500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები	1 წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ - ყოველ წელიწადს	60
M1	ტაქსები, სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	1 წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს	60
N1	არა უმეტეს 3,500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასისა და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტრაქტორების გარდა	4 წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ - ყოველ წელიწადს	60
M1	არა უმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	4 წლის შემდეგ გამოშვების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ 2 წელიწადში ერთხელ. გამოშვების თარიღიდან 8 წლის შემდეგ - ყოველ წელიწადს	60

ინსპექტირების ჩამოთვლილი პერიოდულობები შეესაბამება ევროდირექტივის მიერ დადგენილ მინიმალურ ვადებს. რეფორმა ამჟამად გარდამავალ პერიოდშია. პტი ყველა სახის ასს-სთვის სავალდებულო გახდება 2019 წლის 1 იანვარს, ხოლო სრული ძალით ამოქმედდება 2020 წლის 1 იანვარს, როდესაც ძალაში შევა ასს-ს კატალიზური გარდამქმნელით აღჭურვის ვალდებულება და სხვა დებულებები.

საინფორმაციო კამპანია

რეფორმის შესახებ საინფორმაციო კამპანია აქტიურად მიმდინარეობდა სატელევიზიო გადაცემებში მონაწილეობის და სატელევიზიო რეკლამების განთავსების სახით. დამატებით, კამპანია სოციალურ ქსელებში, მათ შორის Facebook გვერდზე „ტექნოსპექტირება“ (რომელსაც მიმდინარე ანგარიშის შემუშავების დროისთვის 2,558 გამომწერი ჰყავდა) საინფორმაციო სურათების განთავსებას და საინფორმაციო ფლაერების დარიგებას მოიცავდა. ყველა სარეკლამო ხასიათის აქტივობა რეფორმის შემდეგი ეტაპის დაწყებას უკავშირდება. მაგალითად, კამპანია წინ უსწრებდა 2018 წლის 1 ივლისს დაწყებულ პტი ეტაპს. კამპანია ანალოგიურად გააქტიურდება 2019 წლის 1 იანვარს საყოველთაო პტი-ს ძალაში შესვლამდე.

ადმინისტრირება, მონიტორინგი და სტატისტიკის წარმოება

პტი რეფორმას გააჩნია ზოგადი მიზნები, მაგრამ ამჟამად პტი სექტორში არ არსებობს სახელმწიფო სტრატეგია, სამოქმედო გეგმა, ან კონკრეტული გაზომვადი მიზნები, რომელთა

მიხედვითაც შესაძლებელი იქნებოდა რეფორმის იმპლემენტაციის წარმატების დონის განსაზღვრა. რთულია რეფორმაზე და შემდგომში - სექტორზე პასუხისმგებელი უწყებების პასუხისმგებლობების და რელევანტური მონაცემების შესახებ კონსოლიდირებული ინფორმაციის მოძიება. წამყვანი უწყებების - ეკონომიკის სამინისტროს და მისი სსიპ-ების - უფლებამოსილებები და კომპეტენციები საჭიროებს მეტად ნათლად განსაზღვრას.

„პოლიტიკის დონეზეა გამოწვევა. ქვედა დონეზე ისე ტარდება რეფორმები, რომ არაა ერთიანი დიდი ქოლგის ქვეშ. მულტიმოდალური დამოკიდებულება არაა. არ არის ერთიანი სტრატეგია. არაა პირამიდული სტრუქტურა. არაა ერთიანი ხედვა. არაკოორდინირებული და არაკომპლექსური მიდგომა არის გამოწვევა.“ - ვასო ურუშაძე, “ჰაბ ჯორჯია”, აღმასრულებელი დირექტორი

ამასთან, ერთიანი მაკოორდინირებელი ორგანოს არარსებობა გამოწვევებს ქმნის სახელმწიფო მონიტორინგის განხორციელების, დაინტერესებულ მხარეებთან ინფორმაციის გაცვლის და რეფორმის შემდგომი ეტაპების დაგეგმვის და ადმინისტრირების კუთხით.

პტი ცენტრებს აკრედიტაციას ანიჭებს ეკონომიკის სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი. ცენტრის ვებგვერდზე ხელმისაწვდომია ინფორმაცია საქართველოში აკრედიტებული ყველა პტი ცენტრის შესახებ (მათ შორის CNG - აირბალონების და აირბალონიანი მოწყობილობების ინსპექტირების ცენტრების). პტი ცენტრის მიერ წარდგენილი აკრედიტაციის განაცხადის განხილვის შემდეგ, აკრედიტაციის ცენტრი ახორციელებს ვიზიტს პტი ცენტრში და ამოწმებს მისი შენობა-ნაგებობების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის და მომსახურე პერსონალის კვალიფიკაციის შესაბამისობას 510-ე დადგენილების მოთხოვნებთან და ISO/IEC 17020 2012/13 სტანდარტთან. აკრედიტაცია ერთჯერადად, 4 წლის ვადით გაიცემა. ცენტრის მიერ აკრედიტაციის განხილვის საფასურის გადახდა რეგულირდება საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 301-ე დადგენილებით აკრედიტაციის ცენტრის მიერ გაწეული მომსახურების საფასურის განსაზღვრის წესის დამტკიცების შესახებ.

ამ ეტაპზე არ არსებობს სექტორის ერთიანი, სრულყოფილი და გამჭვირვალე მონიტორინგის მექანიზმი, რომელიც ამჟამად 3 სახის არის: 1) აკრედიტაციის ცენტრის მიერ აკრედიტაციის 4 წლის განმავლობაში განხორციელებული წლიური გეგმიური ვიზიტები პტი ცენტრებში. პირველი ორი წლის განმავლობაში პტი ცენტრის პერსონალში, დანადგარებსა და პროცესებში ცვლილების არარსებობის შემთხვევაში, აკრედიტაციის ცენტრს შეუძლია დანარჩენი ორი წლის გეგმიური შეფასება დისტანციურად განახორციელოს; 2) მიღებული მიმართვის საფუძველზე, აკრედიტაციის ცენტრის მიერ პტი ცენტრების არაგეგმიური მონიტორინგი, რომელიც ამ ეტაპამდე გამოყენებულ იქნა მხოლოდ ერთხელ, ფინანსთა სამინისტროს საგამოძიებო სამსახურის მიერ პტი ცენტრებში ყალბი ანგარიშების გაცემის შესახებ ჩატარებული გამოძიების ფარგლებში; და 3) ერთ-ერთი პტი ცენტრის მიერ საკუთარი სერვისის დახვეწის მიზნით, მონიტორინგის მისტიური მომხმარებლის საშუალებით განხორციელება. მონიტორინგის სახელმწიფო მექანიზმი ამჟამად შემუშავების პროცესშია.

ამჟამად პტი ცენტრები ინსპექტირების შესახებ აწარმოებენ რამდენიმე დამოუკიდებელ ბაზას: 38 ცენტრი საერთო ბაზაში ახდენს ინსპექტირების მონაცემების რეგისტრაციას,

დანარჩენი 2 ცენტრი კი დამოუკიდებელ ბაზებს აწარმოებენ. სრულ მონაცემებს აერთიანებს შსს-ს მომსახურების სააგენტო. ინფორმაცია გადაადგილება-აკრძალული და სავალდებულო ინსპექტირება-გაუვლელი ასს-ების შესახებ იტვირთება საპატრულო პოლიციის ბორტ-კომპიუტერებში, შესაბამისი ასს-ს დაჯარიმების მიზნით. სხვადასხვა ბაზების არსებობა ართულებს კვლევის პროცესში ინსპექტირების შესახებ სრული სურათის შექმნის შესაძლებლობას და დაინტერესებულ მხარეებთან ინფორმაციის გაცვლას.

ამ ეტაპზე შეუძლებელი იყო იმის დადგენა, თუ ავტოპარკის რა ნაწილს აქვს ბოლო მონაცემებით გავლილი სავალდებულო ინსპექტირება, ვინაიდან, კვლევის ფარგლებში შეუძლებელი იყო ყველა პტი ცენტრის ბაზის მოპოვება. ამასთან, ამ მაჩვენებლის დადგენა მოითხოვს ასს-ების მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის გამოთხოვას და დამუშავებას, ვინაიდან ბაზებში აღირიცხება მხოლოდ ინსპექტირების შემთხვევების რაოდენობა, პირველადი და განმეორებითი კატეგორიებით, სადაც პირველად ინსპექტირებაში ხვდებიან ის ასს-ებიც, რომელთაც ვერ გაიარეს განმეორებითი ინსპექტირება და ხელახლა მოუწიათ ფასიანი ტესტირება.

38 პტი ცენტრის საერთო ბაზის და ერთ-ერთი დამოუკიდებელი ბაზის მონაცემების შედარება გვიჩვენებს პირველადი ინსპექტირებისას დახარვეზების მაჩვენებლებს შორის მნიშვნელოვან სხვაობას, რაც 27%-ს შეადგენს.

ცხრილი 5. ინსპექტირების შემთხვევები სხვადასხვა ბაზების მიხედვით

ინსპექტირება	38 ცენტრის საერთო ბაზა (23 ოქტომბერი 2018)		დამოუკიდებელი ბაზა (7 ნოემბერი 2018)	
	N	%	N	%
პირველადი	84,850	100%	2,279	100%
ვარგისია	57,734	68%	933	41%
უვარგისია	24,411	29%	1,338	59%
გადაადგილება დაუშვებელია	2,705	3%	8	0.4%
განმეორებითი	18,950	100%	897	100%
ვარგისია	17,829	94%	831	93%
უვარგისია	917	5%	66	7%
გადაადგილება დაუშვებელია	204	1%	0	0%

ასევე საგულისხმოა გამონაბოლქვის კომპონენტზე დახარვეზების მაჩვენებლებში სხვაობა - 38 ცენტრის საერთო ბაზაში უარყოფითი ზემოქმედების, ანუ, ამ ეტაპზე - გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დასაშვები ნორმის გადაჭარბების შედეგად დახარვეზების მაჩვენებელი 8%-ს შეადგენს, რაც ორჯერ ნაკლებია დამოუკიდებელი ბაზის ანალოგიურ მაჩვენებელზე. ამასთან, ფინანსთა სამინისტროს საგამომიებო სამსახურის მიერ ჩატარებული გამოძიების შემდეგ, დახარვეზების მაჩვენებელი 40%-ს აჭარბებს, და შეიძლება, 60%-საც კი მიაღწიოს. რაც ხაზს უსვამს ასს-ს მდგომარეობის შეფასების სუბიექტურ და არათანმიმდევრულ ხასიათს.

38 ცენტრის საერთო ბაზა ასევე გვიჩვენებს, რომ ასს-ების დახარვეზების ძირითად მიზეზებს ფარების და შუქამრეკლების, სამუხრუჭო მოწყობილობის და ხილვადობის მახასიათებლების გაუმართაობა წარმოადგენს.

ცხრილი 6. დახარვეზების სტატისტიკა (38 ცენტრის საერთო ბაზა 2018 წლის 23 ოქტომბრის მდგომარეობით)

ასს მახასიათებელი	დაუშვებელია გადაადგილება	უვარგისი	სულ	% წილი ინსპექტირების შემთხვევებში
ფარები, შუქამრეკლები, ელექტრომოწყობილობა	854	10,070	10,924	11%
სამუხრუჭო მოწყობილობა	1,049	7,945	8,994	9%
ხილვადობა	459	6,368	6,827	7%
შასი და შემადგენლები	323	4171	4,494	4%
უარყოფითი ზემოქმედება	1,768	2,356	4,124	4%
დერმები, თვლები, საბურავები	340	2,796	3,136	3%
იდენტიფიკაცია	50	687	737	1%
სხვა მოწყობილობები	48	538	586	1%
დამატებითი ინსპექტირება	30	483	513	0.5%
საჭით მართვის სისტემა	48	336	384	0.4%

აღნიშნული განსხვავებები სავარაუდოდ, ზოგიერთი ცენტრის მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის შერბილებას გულისხმობს, ვინაიდან დამოუკიდებელი ბაზის მქონე პტი ცენტრის მომხმარებელთა ბაზა უმეტესად მაღალი კლასის ასს-ებისაგან შედგება, რომელთა გაუმართაობაც ზოგადად დაბალია.

დამატებით, 38 ცენტრის საერთო ბაზის მიხედვით, პირველად ინსპექტირებაზე დახარვეზებულთა 30% არ გამოცხადდა სავალდებულო განმეორებით ინსპექტირებაზე, რაც ხაზს უსვამს ეფექტური აღსრულების მექანიზმის საჭიროებას.

გზა ინსპექტირებამდე

პტი ცენტრები

კვლევის განხორციელების პერიოდისთვის, საქართველოში მოქმედებდა 40 აკრედიტებული პტი ცენტრი 46 ლოკაციით, რომელთაგან 19 მდებარეობს დასავლეთ საქართველოში, 16 - აღმოსავლეთ საქართველოში და 11 - თბილისში.

ცხრილი 7. პტი ცენტრები რეგიონების მიხედვით

რეგიონი	N
თბილისი	11
იმერეთი	9
ქვემო ქართლი	7
კახეთი	6
სამეგრელო-ზემო სვანეთი	5
აჭარა	4
შიდა ქართლი	2
მცხეთა-მთიანეთი	1
სამცხე-ჯავახეთი	1
სულ	46

აღნიშნულ პტი ცენტრებს ჯამში გააჩნიათ 89 ტესტირების ხაზი, აქედან:

ცხრილი 8. ინსპექტირების ხაზების ტიპები

ხაზის ტიპი	N
მსუბუქი (LV)	62
უნივერსალური (UN)	21
სატვირთო (HV)	6
სულ	89

ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოცხადებული ტენდერის შედეგად, დაგეგმილია კიდევ ერთი პტი ცენტრის დამატება მიხედვით, საქართველოს მასშტაბით 51 ტესტირების (48 სტაციონარული და 3 მობილური) ხაზით.

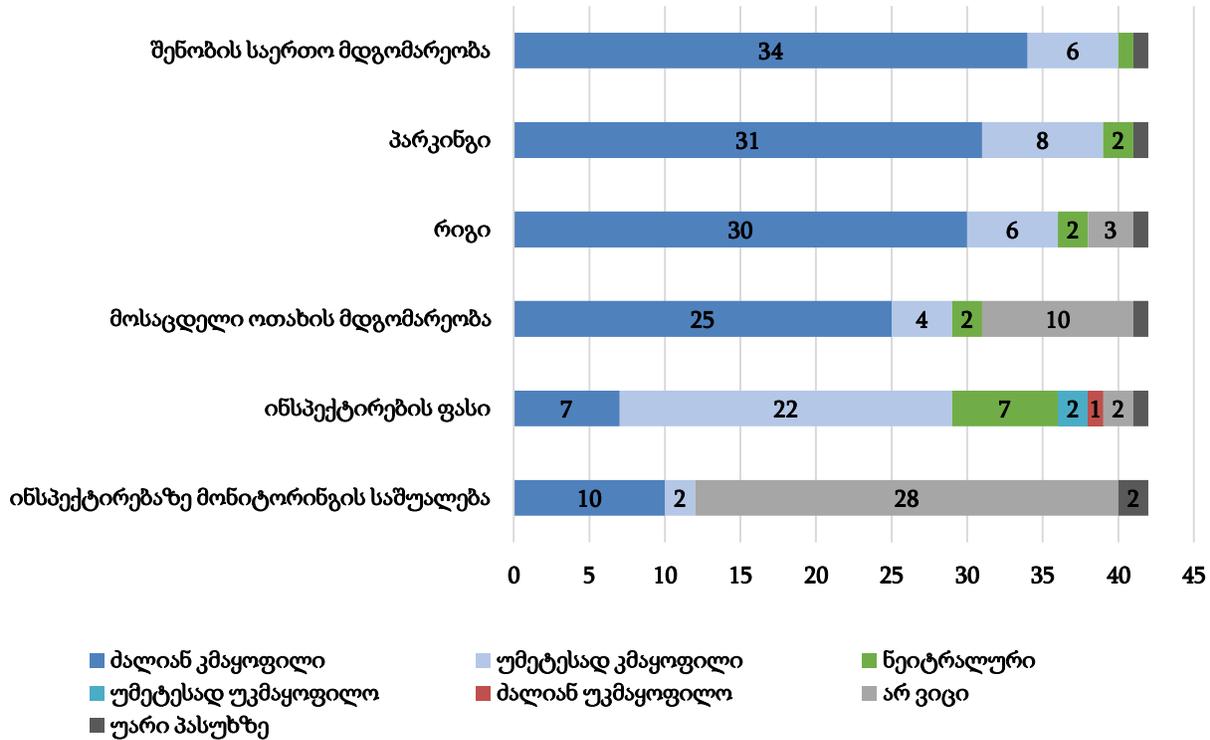
პტი ცენტრები ახორციელებენ ბენზინის- და დიზელისძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების სრულ ინსპექტირებას, ხოლო ბუნებრივ აირზე მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული აირბალონების და მათი მოწყობილობის ინსპექტირებაზე პასუხისმგებელია შესაბამისად აკრედიტებული ინსპექტირების ცენტრები. დღესდღეობით საქართველოში 10 ასეთი აკრედიტებული ცენტრია, მათგან 5 - თბილისში, 2 - ქუთაისში, 2 - რუსთავში და 1 - საგარეჯოში. მათ მიერ შესაბამისობის შეფასება ხორციელდება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე აირბალონიანი მოწყობილობის განთავსების, ტექნიკურ მოთხოვნებთან მისი შესაბამისობის შეფასების და უსაფრთხო ექსპლოატაციის შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 15 იანვრის N80 დადგენილების მიხედვით. ინსპექტირების დადებით დასკვნას ავტომფლობელი წარადგენს პტი ცენტრში, რის შემდეგაც ხორციელდება ასს-ს ინსპექტირება.

პტი ცენტრებზე დაკვირვებამ აჩვენა, რომ მათი შენობები და მიმდებარე ტერიტორია კეთილმოწყობილია, ისინი აღჭურვილნი არიან ინსპექტირების თანამედროვე დანადგარებით და უმეტესად აკმაყოფილებენ 511-ე დადგენილების მოთხოვნებს. თუმცა,

ზოგიერთი ცენტრი გამოზომი დანადგარების დაკალიბრებას ყოველი 6 თვის ნაცვლად, წელიწადში ერთხელ ახორციელებს, რაც რისკის ქვეშ აყენებს მათ სიზუსტეს.

გამოკითხული მომხმარებლები უმეტესად კმაყოფილნი იყვნენ პტი ცენტრების ინფრასტრუქტურით, თუმცა ინსპექტირებაზე მონიტორინგის საშუალების შესახებ არ იცოდა 28 რესპონდენტმა.

დიაგრამა 3. პტი ცენტრების მომხმარებლების გამოკითხვა: კმაყოფილების დონე



ამის მიზეზი ნაწილობრივ არის ის, რომ ზოგიერთ შემთხვევაში ინსპექტორი მომხმარებელს არ აცნობდა მოსაცდელი ოთახის და/ან ინსპექტირებაზე დაკვირვების საშუალების არსებობის შესახებ და მას სთხოვდა, პროცესის დასრულებას გარეთ დალოდებოდა, რაც ინსპექტორების კომუნიკაციის უნარების დახვეწის აუცილებლობას უსვამს ხაზს.

დამატებით, აირბალონის და აირბალონიანი მოწყობილობების რამდენიმე ინსპექტირების ცენტრთან რამდენიმე ათეულ მეტრში მდებარეობს შემკეთებელი პუნქტები, სადაც მომხმარებელს ინსპექტირების ცენტრში წინასწარი ვიზუალური დათვალიერების შედეგად ხარვეზების აღმოსაფხვრელად ამისამართებენ. აღნიშნული პუნქტები დამოუკიდებელ ბიზნესებს წარმოადგენენ და განსხვავებული პერსონალით არიან დაკომპლექტებულნი, თუმცა ინსპექტირების ცენტრთან გეოგრაფიულმა სიახლოვემ და მომხმარებლის გადამისამართების სიხშირემ და მიზეზებმა ავტომფლობელებში ეჭვი გამოიწვია.

„მივედი თბილისში, შლანგზე მითხრეს, რო ესე კი არა ესე უნდა იყოს შეერთებულიო, აქვე წინ არი პროფილაქტიკა და მიდიო. 130 ლარი უნდა გადამეხადა მაგაში. წამოვედი რუსთავეში და იქ პირდაპირ შემიმოწმეს. თვითონ ეს პროცესი, თბილისში რაც ხდება, ეს არის ფულის კეთების ახალი მეთოდი.“ - კერძო კომპანიის წარმომადგენელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

ასს-ს ინსპექტირების საფასური 60 ან 100 ლარს შეადგენს, ასს კატეგორიის მიხედვით. აირბალონისა და მისი მოწყობილობის ინსპექტირების ფასი კი, ასს-ს ინსპექტირების ფასისგან განსხვავებით, კანონმდებლობით განსაზღვრული არ არის, თუმცა საქართველოში არსებულ ყველა ცენტრში აღნიშნული სერვისის საფასური 130 ლარს შეადგენს.

პტი ცენტრში ვიზიტის დაჯავშნა და რიგიანობა

ინსპექტირების შესახებ ინფორმაციის მოპოვება და პტი ცენტრში ვიზიტის დაჯავშნა შესაძლებელია ცხელი ხაზის 1484 მეშვეობით, ვებ-გვერდზე www.pti.ge, ან კონკრეტულ პტი ცენტრში დარეკვით. რეფორმის შესახებ საინფორმაციო კამპანია აქტიურია ტელევიზიის და ონლაინ ნიუსების საშუალებით. კვლევის მასშტაბიდან გამომდინარე, მოსახლეობის და პტი ცენტრების მომხმარებლების პოპულაციის ზოგადი ინფორმირებულობის შესახებ დასკვნების გაკეთება შეუძლებელია. გამოკითხული მომხმარებლებისთვის რეფორმის შესახებ ინფორმაციის ძირითად წყაროს ტელევიზია (37%), ინტერნეტი (15%) და სამსახური (15%) წარმოადგენდა. გამოკითხული მომხმარებლების 85% თვლიდა, რომ უმეტესად საკმარისად იყვნენ ინფორმირებულები რეფორმის შესახებ. თუმცა, კვლევისას გამოვლინდა, რომ ეს ეხებოდა რეფორმის ზოგად მახასიათებლებს, როგორცაა ინსპექტირების ფასები, ინსპექტირებას დაქვემდებარებული ასს-ების კატეგორიები, ხარვეზების გამოსასწორებელი ვადა, ჯარიმების ოდენობა და ა.შ. და გამოიკვეთა ინფორმაციის ნაკლებობა სპეციფიური დეტალების შესახებ, როგორცაა, მაგალითად, აირბალონის და მისი მოწყობილობის და მინების დამუქების ინსპექტირებას დაქვემდებარება, და სხვ.

უფასო ცხელი ხაზი 1484 ამოქმედდა 2018 წლის 3 იანვარს. ცხელი ხაზის ოპერატორები კარგი კომუნიკაციის უნარით გამოირჩევიან, თუმცა, კვლევის ეტაპზე მათი ინფორმირებულობის დონე ზოგადი ინფორმაციით შემოიფარგლებოდა, შედარებით სიღრმისეული შეკითხვის დასმისას პასუხის მოსამიებლად დიდი დრო სჭირდებოდათ და დადგენილების ციტირებით შემოიფარგლებოდნენ, რაც, ზოგ შემთხვევაში, დასმულ შეკითხვას არ პასუხობდა. ეს ამცირებს ცხელი ხაზის ეფექტურობას და ხაზს უსვამს ოპერატორების გადამზადების საჭიროებას.

ვებ-გვერდი www.pti.ge წარმოადგენს ონლაინ პლატფორმას, რომელიც აერთიანებს ძირითად ინფორმაციას პტი-ს შესახებ, როგორცაა ინსპექტირებასთან დაკავშირებული სახელმწიფო დადგენილებები და ინფორმაცია საქართველოში დღესდღეობით არსებული პტი ცენტრებიდან 38-ის შესახებ. ამ ცენტრების ნახვა ასევე შესაძლებელია ინტერაქტიულ რუკაზე. ვებგვერდზე შესაძლებელია პტი ცენტრში ვიზიტის დაჯავშნა. მომხმარებელს შეუძლია ასევე ონლაინ განახორციელოს ინსპექტირების საფასურის წინასწარ გადახდა. საგულისხმოა, რომ ინსპექტირების ანგარიშზე საინფორმაციო წყაროდ მითითებულია www.pti.ge, მიუხედავად იმისა, რომ იგი წარმოადგენს კერძო ვებგვერდს და არ მოიცავს ყველა პტი ცენტრს.

ამჟამად არ არსებობს ერთიანი და მარტივი საინფორმაციო პლატფორმა, სადაც თავმოყრილი იქნებოდა ინსპექტირებას დაქვემდებარებული მახასიათებლები მომხმარებლისთვის მეგობრულ ენაზე და სრული ინფორმაცია და ყველა პტი ცენტრში ვიზიტის დაჯავშნის შესაძლებლობა.

მიუხედავად ვიზიტის დაჯავშნის მრავალმხრივი შესაძლებლობისა, გამოკითხული მომხმარებლების 93% ინსპექტირებაზე თვითდინებით იყო მისული. მომხმარებლების ეს ტენდენცია დაადასტურეს პტი ცენტრების წარმომადგენლებმაც. გამოკითხული მომხმარებლების 64%-ს პტი ცენტრი ლოკაციის/სიახლოვის მიხედვით ჰქონდა შერჩეული. ამ ეტაპზე, ინსპექტირების ხაზების რაოდენობა უზრუნველყოფს ხანგრძლივი რიგების თავიდან აცილებას. ამავე მიზნით, სავალდებულო ინსპექტირების ვადის ათვლა დაწესდა ასს-ს რეგისტრაციის თარიღის მიხედვით. თუმცა, 2019 წლის 1 იანვრიდან გაიზრდება პტი ცენტრების მიმართვიანობა, რაც, დატვირთვის არათანაბარი გადანაწილების გამო, ზრდის რიგიანობასთან დაკავშირებულ რისკებს, როგორცაა, მაგალითად, პარკირების პრობლემა, ცოცხალი რიგი, ან რიგის გამო სხვა ცენტრში გადასვლა.

ინსპექტირების პროცესი და ეფექტიანობა

ასს-ს ინსპექტირება

ასს-ს ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი საშუალოდ 10-დან 20 წუთამდე გრძელდება, ასს-ს მდგომარეობის მიხედვით. ინსპექტირებაზე მისვლისას მომხმარებელი დამხვედრ ინსპექტორს აწვდის ასს-ს პასპორტს და მართვის მოწმობას (და, საჭიროების შემთხვევაში, აირბალონის და მისი მოწყობილობის ინსპექტირების დასკვნას) და იხდის ინსპექტირების საფასურს პტი ცენტრში განთავსებული ფეიბოქსის საშუალებით. შემდეგ მძღოლი გადმოდის ავტომობილიდან და ადგილს ინსპექტორს უთმობს. მომხმარებელს არ აქვს უფლება, დაესწროს ინსპექტირების პროცესს, თუმცა, შეუძლია, ტესტირებას მოსაცდელი სივრციდან ადევნოს თვალი, მონიტორის ან სპეციალური ფანჯრის საშუალებით. ინსპექტირებას ასრულებს 2-3 ინსპექტორი, რაც ამცირებს ინსპექტირების საერთო დროს.

ასს-ს ინსპექტირების პროცესი იწყება **სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაციით**. ამ დროს ინსპექტორი ვიზუალურად ამოწმებს ავტომანქანის რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტას - მის ხილვადობას და ნორმებთან შესაბამისობას. ინსპექტორი აქვე ამოწმებს ასს-ს **ხილვადობას**, საქარე და გვერდითა მინების დათვალიერებით. ეს პროცესი დაახლოებით 2-3 წუთი გრძელდება. დროის მოგების მიზნით, ინსპექტორს შეუძლია, ვიზუალური დათვალიერება ასს-ს ინსპექტირების ხაზზე შესვლამდე მოახდინოს. ინსპექტორი ასს-ს წინა და უკანა მხრიდან უღებს ფოტოს, რომელიც შემდგომ ინსპექტირების მონაცემებთან ერთად, ერთიან ელექტრონულ სისტემაში იტვირთება. ინსპექტორი ასს-ში ჩაჯდომისას და ინსპექტირების ხაზზე გადაადგილებისას ამოწმებს სარკეების და საქარე მინის საწმენდების გამართულობას, კაბინას და მისი ინტერიერის ნაწილებს - სავარძლები, საფეხურები, იატაკი, კარის საკეტები, ღვედები, უსაფრთხოების ბალიშები, ხმოვანი სიგნალი, სპიდომეტრი, ოდომეტრი და ა.შ., რაც დაახლოებით 3-4 წუთი გრძელდება.

სამუხრუჭო აღჭურვილობას ინსპექტორი ამოწმებს ასს-ს სამუხრუჭო სტენდზე გადაადგილებით და წინ და უკან მოძრაობით, დამუხრუჭებით და პარკირებით. ამ დროს

მოწმდება წინა და უკანა საყრდენი ღერძების, სატერფულების და ხელის მუხრუჭის მუშაობა და ეფექტიანობა. ამ პროცესს დაახლოებით 2-3 წუთი სჭირდება.

ფარებს, შუქამრეკლებს და ელექტრომოწყობილობის ინსპექტირებისას ინსპექტორი ამოწმებს ავტომანქანის ყველა ფარს, როგორც ვიზუალურად, ასევე მუშა მდგომარეობაში. იგი მასზე ფარებს ამოწმებს სათანადო ელექტროდანადგარით, რომელიც ზომავს ფარების დახრის კუთხეს და ნათების დონეს. ინსპექტორი ასევე ამოწმებს ნათურებს, ციმციმებს, მაშუქებს, შუქამრეკლებს და აკუმულატორს. ამ პროცესს დაახლოებით 2-3 წუთი სჭირდება.

უარყოფითი ზემოქმედების შეფასებისას ინსპექტორი, პირველ რიგში, ვიზუალურად ამოწმებს ასს-დან სითხის ჟონვას. იგი ასევე ამოწმებს გამონაბოლქვის ფერს და შემცველობას. ამისათვის იგი მაყუჩში ათავსებს სპეციალურ დრეკად მილს, რომელიც მიერთებულია გამონაბოლქვის გამზომ ელექტროაპარატზე. ბენზინისძრავიან ასს-ს შემთხვევაში იზომება გამონაბოლქვში ნახშირჟანგის (CO) პროცენტულ შემცველობას, ხოლო დიზელისძრავიანი ასს-ს შემთხვევაში - კვამლიანობა. ამ პროცედურას დაახლოებით 2-3 წუთი სჭირდება.

ასს-ს სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, ინსპექტორი ვიზუალურად ამოწმებს **შასს და მის შემადგენლებს** (გამონაბოლქვის მილებს და მაყუჩებს, საწვავ ავზს და მილებს, ბამპერებს და სხვა დამცავ მოწყობილობებს და სამაგრებს), ასევე, **ღერძებს, თვლებს, საბურავებს და დაკიდებას**. საჭირო შემთხვევაში - ორმოზე წინ და უკან გადაადგილებით და/ან თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენებით. ეს პროცესი დაახლოებით 3-4 წუთი გრძელდება.

საჭით მართვის სისტემას ინსპექტორი ამოწმებს ინსპექტირების სრული პროცესისას, ასს-ს ინსპექტირების ხაზზე გადაადგილებისას. თვლების დაყენების კუთხეების რეგულირებას იგი ამოწმებს ასს-ს სპეციალურ მოწყობილობაზე დაყენებით, მუშა მდგომარეობაში, რაც დაახლოებით 1 წუთი გრძელდება.

დამატებითი ინსპექტირება გულისხმობს სპეციალური ტიპის ასს-ების (როგორცაა, მაგალითად, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირების (შშმპ) და ბავშვების გადამყვანი ასს-ები, და ა.შ.) ელემენტების შემოწმებას - კარები, მგზავრების დასაჯდომი ადგილები, კიბე და საფეხურები, სამაგრები და ა.შ.

შემოწმების დასრულების შემდეგ ინსპექტორს მანქანა ინსპექტირების სივრციდან გამოჰყავს და მას პტი ცენტრის პარკირების ზონაში აყენებს, რის შემდეგაც იგი ბეჭდავს და მომხმარებელს გადასცემს ინსპექტირების შედეგს, რომელიც აჩვენებს დახარვეზებულ მახასიათებელს (მაგალითად, „ფარები“ და/ან „თვლები და საბურავები“). დახარვეზების შემთხვევაში, ავტომფლობელი ვალდებულია, აღმოჩენილი ხარვეზები გამოასწოროს და განმეორებით ინსპექტირებაზე გამოცხადდეს პირველადი ინსპექტირებიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში. ხარვეზი 2 კატეგორიის არის: მსუბუქი, რომლის დროსაც ასს-ს არ ეკრძალება ქალაქში გადაადგილება, და მძიმე, რომლის დროსაც ასს-ს ეკრძალება ქალაქში გადაადგილება და ვალდებულია, ექსკავატორით გაიყვანოს ასს პტი ცენტრიდან. ორივე ტიპის ხარვეზის შემთხვევაში ინსპექტირება წარუმატებლად ითვლება.

მომხმარებელს შეუძლია, პტი ცენტრში, ადგილზე გაასაჩივროს ინსპექტირების შედეგი. წერილობითი საჩივარი გადამისამართდება დირექტორთან ან ხარისხის მენეჯერთან და დაიწყება საქმის განხილვა. იმის მიხედვით, თუ რას ეხება საჩივარი, ავტომობილი თავიდან გაივლის შემოწმების პროცედურას. კვლევის პერიოდში მონახულეულ 7 პტი ცენტრში მხოლოდ 3 წერილობითი საჩივარი იყო შესული. გამოკითხული რესპონდენტებიდან 12-ის ასს-მ ვერ გაიარა ინსპექტირება წარმატებით. მათგან მხოლოდ ერთი არ ეთანხმებოდა შედეგს - მისი აზრით ინსპექტირება უფრო მკაცრად უნდა ჩატარებულიყო. თუმცა, ფოკუს ჯგუფის ზოგიერთმა მონაწილემ ინსპექტირების პროცესის მიმართ დაბალი ნდობა გამოხატა:

„მაინტერესებს მანქანას რას უკეთებ, იქნება დაინტერესებული ხარ, რაღაცა შენი ფორმა გაქ შექმნილი და ამბობ, რო ეს დეტალი არ ვარგა.“ - კერძო კომპანიის წარმომადგენელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

პტი ცენტრების წარმომადგენლების მიხედვით, მომხმარებელთა მხრიდან პრეტენზიებს უმეტესად სიტყვიერი სახე აქვთ, რაც ინსპექტორების მომხმარებელთან კომუნიკაციის უნარის მნიშვნელოვნებას უსვამს ხაზს.

გამოკითხვისას დაფიქსირდა რამდენიმე საინტერესო შემთხვევა, როდესაც რესპონდენტებმა ავტომანქანები ინსპექტირებაზე ვადამდე ადრე, ნებაყოფლობით მოიყვანეს, ვინაიდან მომხმარებლები აპირებდნენ მანქანის შეძენას ან შეძენილი ჰქონდათ ახალი ძრავი მხოლოდ იმ პირობით, რომ ასს ან ახალი ძრავი, შესაბამისად, წარმატებით გაივლიდა ინსპექტირებას.

აირბალონების და აირბალონიანი მოწყობილობების (CNG) ინსპექტირება

„ჯეოველი“ ეწვია თბილისში არსებულ ერთ-ერთ CNG ინსპექტირების ცენტრს და დააკვირდა ინსპექტირების პროცესს, რომელსაც 2-3 ინსპექტორი ახორციელებს და 40 წუთი გრძელდება. CNG ინსპექტირების პროცესი იწყება სს-დან აირბალონის ამოღებით და მისი ვიზუალური დათვალიერებით. იგი არ უნდა იყოს დაზარალებული, არ უნდა ჰქონდეს შედეგები ან სხვადასხვა სახის დაზიანებები. ამის შემდეგ მოწმდება აირბალონის სამუშაო ვადა, რომელიც მასზე უნდა იყოს დატანილი. არსებობს 3 ტიპის ბალონი შესაბამისი სამუშაო ვადებით: ლეგილებური - 20 წელი, ნახშირბადიანი - 15 წელი, და მეტალოპლასტმასის - ასევე 15 წელი. ვიზუალური დათვალიერების შემდეგ ხდება აირბალონის დაცლა ინსპექტირების შენობისგან 10 მეტრამდე მანძილის დაშორებით, აირბალონის სპეციალურ მილზე მიერთებით. აირისგან დაცლის შემდეგ ხდება ბალონის წყლით გამორეცხვა, რის შემდეგაც ხდება მისი შიდა ზედაპირის ბოროსკოპით დათვალიერება, ბალონის რეალური წონის ქარხნულ წონასთან შედარება და მისი მოცულობის სპეციალური კომპრესორის საშუალებით დადგენა. ამის შემდეგ, სხვადასხვა მეთოდის გამოყენებით, ხდება აირბალონის გაჟონვადობის შემოწმება. მწყობრში ყოფნის შემთხვევაში, აირბალონი კვლავ მაგრდება ასს-ში, ინსპექტორი უღებს მას ფოტოს, რათა მოხდეს ინსპექტირებული აირბალონის მდგომარეობის დაფიქსირება. დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობის შემთხვევაში, ინსპექტორი ვალდებულია, დააზიანოს ბალონი, რათა არ მოხდეს მისი შემდგომი ექსპლოატაცია. ცენტრი ახორციელებს ინსპექტირების ვიდეოჩანაწერს, თუმცა ამის ვალდებულება დადგენილებით არ არსებობს. აკრედიტაციის ცენტრს აქვს პროცესის ვიდეომონიტორინგზე პირდაპირ რეჟიმში წვდომა.

ინსპექტირების ცენტრების და პროცესის შესწავლის საფუძველზე შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ინსპექტირების პროცესი და ინსპექტირების ხაზები ამ ეტაპზე საკმაოდ გამართულია, შეესაბამება ევროპულ სტანდარტებს, პროცესს და ხანგრძლივობას, მინიმალურია რიგები და კონტაქტი მძღოლსა და ინსპექტორს შორის. თუმცა, პროცესს გააჩნია რისკები.

ტექნიკური რეგლამენტების სრულყოფის საჭიროება

კვლევისას გამოიკვეთა 510-ე დადგენილების დახვეწის საჭიროება. მაგალითად, მაშუქი ფარების ინსპექტირებისას მოწმდება მათი ვარგისიანობა და ნათების მიმართულება. დანადგარი ასევე ზომავს სიკაშკაშის დონეს, თუმცა, ყურადღება ექცევა ქვედა ზღვარს, ხოლო, ზედა ზღვარი დადგენილების მიერ განსაზღვრული არ არის, რაც შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი მძღოლებისთვის გამოწვევად დაასახელეს ფოკუს ჯგუფის წევრებმა და პტი ცენტრების წარმომადგენლებმა. იგივე ეხება თვლების შეყრის კუთხეს - პტი ცენტრების აღჭურვილობა ზომავს ამ მაჩვენებელს, მაგრამ ნორმა დადგენილი არ არის. რამდენიმე პტი ცენტრმა სტანდარტის შესაბამისად ჩამოაყალიბა ტექნიკურ მრჩველთა კომიტეტი, რომელიც მუშაობს ნორმატიულ დოკუმენტების და ტექნიკური რეგლამენტის დაცვაზე და ხარვეზებზე.

დამატებით, 510-ე დადგენილების მიხედვით, ასს-ს მახასიათებლები პირველ რიგში უნდა შეესაბამებოდეს და შედარდეს მწარმოებლის ან ტიპის დამტკიცების მიერ განსაზღვრულ ნორმებს. ამ ინფორმაციაზე ხელმძღვანელობის შემთხვევაში, ასს-ს მახასიათებლების შედარება ხდება დადგენილებით განსაზღვრულ ნორმებთან. ამ ეტაპზე არ არსებობს შესაბამისი ბაზა, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნებოდა ინსპექტორისთვის ინსპექტირების პროცესისას, ასს-ს მდგომარეობის შედარება ხორციელდება მხოლოდ დადგენილებით განსაზღვრულ ნორმებთან. შესაბამისად, ზოგიერთ შემთხვევაში ასს ხარვეზდება მაშინაც, როდესაც იგი არ აჭარბებს მწარმოებლის ან ტიპის დამტკიცების მიერ დადგენილ ნორმას. მაგალითად, ასს შეიძლება ქარხნული წარმოების გამო აჭარბებდეს მინების დამუქების ან პროტექტორის ნახატის სიღრმის დადგენილებით განსაზღვრულ ნორმებს და, შესაბამისად, უწევდეს მათი დადგენილების ნორმებთან შესაბამისად ადაპტირება, რაც ნეგატიურად მოქმედებს ავტომფლობელთა კმაყოფილებაზე და ასს-ს გამართულობაზე.

„იმის გამო, რომ საქართველოს ავტოპარკი მრავალფეროვანია, შემოსულია ამერიკული, ჩინური, ევროპული და ა.შ. ნორმებით დამზადებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, ჩვენ შევეცადეთ, მოგვეძებნა უნივერსალური გზა და შეგვექმნა უნიფიცირებული სტანდარტი, რომელშიც მინიმალურ მოთხოვნებს მაინც დაიცავდნენ. ჩვენ მეორადი მანქანების მომხმარებლები ვართ და ასეთ ქვეყანაში ასეთი პრობლემები იქმნება ხოლმე.“ - მიხეილ ხმალაძე, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორი

რეფორმის ეფექტიანობას ასევე ამცირებს ავტომფლობელების მიერ დადგენილი მოთხოვნების თავის არიდება, კორუფციის რისკები, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაბალი ხარისხი და რეფორმის/სექტორის მართვის არაეფექტური სისტემა.

ავტომფლობელების მიერ დადგენილი მოთხოვნების თავის არიდების საშუალებები ტექნიკური ინსპექტირების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევა ინსპექტირების

მოთხოვნების ასს-ებზე სხვადასხვა სახის მანიპულაციების განხორციელებით დაკმაყოფილებაა, რაც ძირითადად ეხება გამონაბოლქვს, ასევე - საბურავებს და საქარე მინას.

„მოხსნიან, ერთი მეორე ძმაკაცს ეტყვის, რომ მოდი შენ ეხლა ჩემ კატალიზატორს გათხოვებ და მიდი გაიარე ინსპექტირება. გაივლის, მოუხსნის, დაუყენებს უკან.“ - კერძო კომპანიის წარმომადგენელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„ელიავას ბაზრობაზე პირდაპირ წერია „ქირავდება კატალიზატორი.““ - ინსპექტორი, ქალი, ფოკუს ჯგუფი

„ინსპექტორი ვერ გამოავლენს ასეთ ფაქტებს, ვერც პატრული დაადგენს, რადგან ფაქტი არ არსებობს. ერთადერთი გამოსავალი აღსრულების მექანიზმია. აღსრულების მექანიზმი თუ იმუშავებს, ჯარიმა ხარვეზის დაფიქსირებისას ყოველ ჯერზე გამოიწერება და ეს გარკვეულ ეტაპზე, ტრანსპორტის მფლობელს იძულებულს გახდის, რომ თავად გამართოს ავტომობილი.“ - მალხაზ ხარებავა, აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრის გენერალური დირექტორის მოვალეობის შემსრულებელი

ვინაიდან ინსპექტორისთვის რთული და, გარკვეულ შემთხვევებში, შეუძლებელია მანიპულირებული ასს-ების იდენტიფიცირება, გამონაბოლქვის და სხვადასხვა ვიზუალური მახასიათებლების ინსპექტირების პერიოდებს შორის კონტროლი აღსრულების მექანიზმის საშუალებით რეფორმის ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გამოწვევად დასახელდა.

გამჭვირვალობა და კორუფციის რისკი

ინსპექტირების პროცესში კორუფციის რისკის შესაფასებლად მნიშვნელოვანია 3 ძირითადი ფაქტორის შესწავლა: 1) ინსპექტირების პროცესში სუბიექტური ფაქტორის დონე, 2) ინსპექტირების დანადგარების მანიპულირების შესაძლებლობის დონე და 3) ე.წ. ჩაწყობის და/ან მოქრთამვის შესაძლებლობის დონე.

პტი ცენტრებისთვის აკრედიტაციის მიღების ერთ-ერთი კრიტერიუმი იყო ცენტრში ინსპექტირების ისეთი დანადგარების არსებობა, რომელთა ფუნქციონირებაში ადამიანის ჩარევა მინიმუმამდე იქნებოდა დაყვანილი. დადგენილების მიხედვით, ასევე, აუცილებელია აღნიშნული დანადგარების დაკალიბრება 6 თვეში ერთხელ, რაზეც პასუხისმგებლები დანადგარების მწარმოებლები არიან. ამასთან, დადგენილების მიხედვით, ანგარიშსწორება უნდა ხდებოდეს მხოლოდ უნაღდოდ, ხოლო მომხმარებელს არ აქვს უფლება, იმყოფებოდეს ტესტირების სივრცეში და ინსპექტორებთან შეხება უნდა ჰქონდეს მხოლოდ ინსპექტირების დასაწყისში რეგისტრაციისას და ინსპექტირების დასრულების შემდეგ შედეგების მიღებისას.

რესპონდენტების მიხედვით, ინსპექტორებთან ხარვეზებზე თვალის დახუჭვაზე შეთანხმება შეუძლებელია, რასაც უმეტესად უკავშირებენ ინსპექტირების კომპიუტერიზაციის მაღალ დონეს და, ასევე, მეტნაკლებად - ინსპექტორთან მინიმალურ კონტაქტს.

„სტროგად' ამოწმებენ. ძაან მაღალ დონეზეა ყველაფერი, კომპიუტერი გაჩვენებს ყველაფერს.“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„ძმა რომ იყოს იქ შენი, ეგ ვერ დახუჭავს თვალს.“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

ინსპექტორებმა კი აღნიშნეს, რომ მათ ჰქონიათ მომხმარებლებისგან მსგავსი თხოვნები, მათ შორის ქრთამის შეთავაზებაც, თუმცა იშვიათად. ამასთან, 510-ე დადგენილების შესწავლამ, ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვებამ და პტი ცენტრების ტექნიკურ მენეჯერებთან და ინსპექტორებთან გასაუბრებამ გვიჩვენა, რომ ინსპექტირება უმეტესად ორგანოლექტიკურ პროცესს წარმოადგენს - ინსპექტორი შეგრძნების ორგანოების დახმარებით, გაზომვის საშუალებების გამოყენების გარეშე ახორციელებს ინსპექტირებას და, შესაბამისად შეფასებისას სუბიექტური ფაქტორი დიდია, რაც ქმნის გარკვეულ რისკებს.

სპეციალური გამოხომი დანადგარების გამოყენება ხდება გამონაბოლქვის, მაშუქების და სამუხრუჭო და საჭით მართვის სისტემების და/ან მათი მახასიათებლების ინსპექტირებისთვის. დანარჩენი მახასიათებლების შემოწმება გულისხმობს უმეტესად ვიზუალურ დათვალიერებას, ან ვიზუალურ დათვალიერებას მუშა მდგომარეობაში. დაკვირვებამ აჩვენა, რომ ზოგიერთ შემთხვევაში მახასიათებლების ძირეული შესწავლა არ ხდება. მაგალითად, შესაძლოა, ინსპექტორმა საბურავების პროტექტორების ნახატის სიღრმე არ გაზომოს და ვიზუალური დათვალიერების შედეგად დაასკვნას, რომ ნორმას აკმაყოფილებს. 2000 წელს გერმანიაში ჩატარებული კვლევის მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა 5% პირდაპირ იყო გამოწვეული ტექნიკური ხარვეზით. ასეთი შემთხვევების 23% გამოწვეული იყო საბურავების და, განსაკუთრებით - ავტომობილის მიერ არასათანადო მოვლით გამოწვეული, შესაბამისად, საბურავების ხარისხის კონტროლი ინსპექტირების მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს.⁸ დამატებით, ზოგიერთ პტი ცენტრში დანადგარების დაკალიბრება ყოველი 6 თვის ნაცვლად, წელიწადში ერთხელ ხორციელდება, რაც რისკის ქვეშ აყენებს მათ სიზუსტეს.

გარდა ამისა, სხვადასხვა პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის შერბილება იწვევს მომხმარებლის მიერ იმ ცენტრის შერჩევას, სადაც უფრო ლმობიერად შეამოწმებენ მის ასს-ს, რაც ამცირებს რეფორმის ეფექტიანობას და მიზნების მიღწევადობას.

„თუ არაფერი არ გაუმჯობესდა და იმ ცენტრებმა ასე იმუშავეს, საბოლოო ჯამში ყველა ცენტრი, ვისაც ვალდებულებები აქვს - ბანკის კრედიტი აქვს და ასე შემდეგ, გადაერთვებიან მსგავს სტილზე და მთლიანად ჩავარდება რეფორმა. ჩვენ შეიძლება ერთმანეთს კონკურენცია გავუწიოთ ლოკაციით, მომსახურების მაღალი ხარისხით და არა რეგლამენტის დარღვევით. ამ მხრივ სახელმწიფო რაღაც მესიჯს თუ გაუშვებს, ასე ვთქვათ, მათ სოციალურ პასუხისმგებლობაზე თუ მიუთითებს, ცუდი არ იქნება, იმიტომ, რომ მარტო ჩვენი ძალებით ძალიან გვიჭირს.“ - ერთ-ერთი პტი ცენტრის ხელმძღვანელი

⁸ Jarosiński W (2014), *Periodic Technical Inspections of Vehicles and Road Traffic Safety with the Number of Road Accidents Involving Fatalities*. Eksploatacja i Niezawodność – Maintenance and Reliability; 16 (1): 105–111.

„ამ პრობლემის გადასაჭრელად რომელიმე სამსახურს უნდა მიეცეს დამატებით შემოწმების შესაძლებლობა, მაგრამ ეს რთული საკითხია, რადგან კორუფციის განვითარების რისკი მაღალია. ცალკე სამსახური რომ შეიქმნას, რამე კორუფციული არ შეიქმნას, საშიშია.“ - ერთ-ერთი პტი ცენტრის ხელმძღვანელი

ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ერთ-ერთი პტი ცენტრის ქეისი: კომპანიას ასეთი ფაქტების პრევენციის მიზნით შექმნილი აქვს შიდა სამსახური, რომელიც მისტიური მომხმარებლის საშუალებით, აწარმოებს საკუთარი სერვისის ხარისხის მონიტორინგს. გარდა ამისა, ცენტრში ყველა შავი წერტილი, სადაც შეიძლება მომხმარებელთან გარიგება მოხდეს, კონტროლდება ვიდეოგადაღებით.

ფინანსთა სამინისტროს საგამოძიებო სამსახურის მიერ ჩატარებული გამოძიების შემდეგ, დახარვეზების მაჩვენებელი 40%-ს აჭარბებს, და შეიძლება, 60%-საც კი მიაღწიოს, რაც ხაზს უსვამს ასს-ს მდგომარეობის შეფასების სუბიექტურ და არათანმიმდევრულ ხასიათს, რისი მიზეზი ნაწილობრივ არის ის, რომ შედარებით მსუბუქი და საშიში საფრთხის შემცველი ხარვეზები თანაბარმნიშვნელოვნად აღიქმება და ხდება მათი დახარისხება მხოლოდ მსუბუქ და მნიშვნელოვან კატეგორიებად, რაც ქმნის გაურკვეველობას როგორც ინსპექტირების, ასევე - აღსრულების ნაწილში. ამ მხრივ განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ინსპექტორების მიერ ხარვეზების დახარისხების ერთგვაროვანი აღქმა და მიდგომები, რაც, ამ ეტაპზე, სუსტად არის უზრუნველყოფილი, ვინაიდან ინსპექტორების გადამზადებას თითოეული პტი ცენტრი საკუთარ ბაზაზე თავად ახორციელებს.

კვლევის შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ინსპექტირების ხარისხი დიდწილად დამოკიდებულია, ერთის მხრივ, ინსპექტორის კვალიფიკაციასა და ობიექტურობაზე და, მეორეს მხრივ, რეფორმის განმახორციელებელი უწყების მიერ ერთიანი და ერთგვაროვანი მიდგომების და გამჭვირვალე მონიტორინგის მექანიზმის უზრუნველყოფაზე.

ინსპექტორების კვალიფიკაცია, გადამზადება და სერტიფიცირება

ინსპექტორისთვის აუცილებელი არ არის უმაღლესი განათლების ხარისხი, მაგრამ აუცილებელია გადამზადების სერტიფიკატი, ან, თუკი მისი გადამზადება ხორციელდება პტი ცენტრის ბაზაზე, აუცილებელია, მისი გადამამზადებელი იყოს სერტიფიცირებული. ინსპექტორისთვის აუცილებელია შესაბამისი კატეგორიის მართვის მოწმობა, ვინაიდან ინსპექტირების პროცესში უწევს სატრანსპორტო საშუალების მუშა მდგომარეობაში მოყვანა და გადაადგილება. ორივე შემთხვევაში, მომზადება-გადამზადება თეორიულ (510-ე და 511-ე დადგენილებები) და პრაქტიკულ ეტაპებს მოიცავს.

პტი ცენტრებისთვის ადამიანური რესურსების მოძიება მნიშვნელოვანი გამოწვევაა. ცენტრებს უწევთ კადრების აქტიური ძიება, რაც ონლაინ პორტალებზე ვაკანსიის განცხადების გარდა, გულისხმობს ახალგაზრდებთან აქტიურ შეხვედრებს. ასევე გამოწვევად რჩება კადრის გადამზადებაც, რაც უმეტესად თავად პტი ცენტრების ბაზაზე ხორციელდება და რისი ხანგრძლივობა უმეტეს შემთხვევაში 3 თვეს შეადგენს, თუმცა, 8 მონახულებული ცენტრიდან ერთ-ერთი 11 თვის განმავლობაში ინტენსიურად ამზადებდა ინსპექტორებს, რაც, მათი აზრით, სხვადასხვა ბაზებში დახარვეზების მაჩვენებლებს შორის სხვაობის ერთ-ერთი მიზეზია. შიდა გადამზადების შემდეგ, ინსპექტორები გადიან სერტიფიცირების

ერთვიან კურსს, რომელსაც ამჟამად უზრუნველყოფს საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სატრანსპორტო სისტემების სასწავლო-კვლევითი და საექსპერტო ცენტრი. იგი აწარმოებს 510-ზე და 511-ე დადგენილებების საკითხების, უსაფრთხოების ტექნიკის, და სახანძრო და პირველადი სამედიცინო დახმარების წესების თეორიული და პრაქტიკული სწავლებას. შეთანხმების საფუძველზე, ერთ-ერთ პტი ცენტრის ბაზაზე ხდება შესწავლილი თეორიული მასალის პრაქტიკაში გამოყენება და ტრენინგი. კურსის ღირებულება ინდივიდუალურია და ვარიებს სხვადასხვა ფაქტორის მიხედვით.

ინსპექტორების კომპეტენციის და კვალიფიკაციის შეფასება მიმდინარე კვლევის ფარგლებს სცდება, თუმცა რესპონდენტებთან საუბრისას გამოვლინდა ინსპექტორების კომუნიკაციის უნარების დახვეწის აუცილებლობა. მაგალითად, ზოგიერთ შემთხვევაში ინსპექტორი მომხმარებელს არ აცნობდა მოსაცდელი ოთახის და/ან ინსპექტირებაზე დაკვირვების საშუალების არსებობის შესახებ და მას სთხოვდა, გარეთ დალოდებოდა პროცესის დასრულებას. აღნიშნული მომხმარებლები არ ფლობდნენ წინასწარ ინფორმაციას ამ შესაძლებლობების შესახებ, შესაბამისად, მათი უკმაყოფილება ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვების შეუძლებლობის გამო მაღალი იყო. ამასთან, პტი ცენტრების წარმომადგენლების მიხედვით, ინსპექტირების შედეგების მიმართ პრეტენზიას ძირითადად სიტყვიერი ხასიათი აქვს, რაც ასევე ხაზს უსვამს ინსპექტორების კომუნიკაციის უნარების მნიშვნელოვნებას.

სამოქალაქო პასუხისმგებლობა

კვლევისას ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევად მოსახლეობაში სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაბალი დონე დასახელდა, რაზეც ავტომფლობელთა მიერ ინსპექტირების მოთხოვნების თავის არიდების მიზნით, სხვადასხვა მანიპულაციების გამოყენება მიუთითებს. ამასვე მიუთითებს პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის შერბილება და, შედეგად, მომხმარებლის მიერ იმ ცენტრის შერჩევა, სადაც მეტად ლმობიერად შეამოწმებენ მის ასს-ს. დამატებით, პირველადი ინსპექტირების შედეგად დახარვეზებულთა 30% (38 პტი ცენტრის საერთო ბაზა) არ გამოცხადდა სავალდებულო განმეორებით ინსპექტირებაზე, რაც ხაზს უსვამს მათი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაბალ ხარისხს.

„ძალიან ბევრი რამ არის დამოკიდებული მძღოლზე, ძალიან ბევრი. თვითონ შეუძლია აბოლოს, ან არ აბოლოს მანქანა“ - ერთ-ერთი პტი ცენტრის ხელმძღვანელი

„უნდა მისცენ ინფორმაცია ხალხს, რომ ჩვენ ვახორციელებთ შემოწმებას და არ ვყიდით დოკუმენტს, ვყიდით მომსახურებას.“ - ერთ-ერთი პტი ცენტრის ხელმძღვანელი

„კარგი იქნება, თუ უფრო მეტი ინფორმაცია გავრცელდება მედიით, ამით ბევრი გაუგებრობის აცილება იქნება შესაძლებელი კლიენტებთან ურთიერთობაში, რადგან მომხმარებლებს უჭირთ იმის გაცნობიერება, რომ ტექნიკური ინსპექტირება არა ჯარიმის თავიდან აცილების მიზნით, არამედ ავტომობილის მწყობრში ყოფნისათვის

კეთდება. უჭირთ აგრეთვე იმის გააზრება, თუ რატომ არის ეს პროცედურა სავალდებულო ან ფასიანი.“ - ერთ-ერთი პტი ცენტრის ხელმძღვანელი

„რაც უფრო თვალს დახუჭავ, მეტი კლიენტი გეყოლება. ამის რეგულირება მაკონტროლებელი ორგანოების და აღსრულების საკითხია.“ - ერთ-ერთი პტი ცენტრის ხელმძღვანელი

რესპონდენტებმა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის გაზრდის ყველაზე ეფექტურ საშუალებად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალების საგზაო მოძრაობის და გარემოს მიმართ საფრთხის შესახებ საინფორმაციო-სარეკლამო ვიდეორგოლები დაასახელეს და ხაზი გაუსვეს ამ მიმართულებით არასამთავრობო სექტორის ჩართულობის მნიშვნელოვნებას.

განხილული რისკების და გამოწვევების შემცირებისთვის აუცილებელია რეფორმის განხორციელების სწორი დაგეგმვა და მართვა. სექტორში არსებული ხარვეზების და მათი მიზეზების კვლევას და შესაბამისი პრევენციის, აღმოფხვრისა და კონტროლის მექანიზმების შემუშავების პასუხისმგებლობა რეფორმის და, შემდგომში - სექტორის ადმინისტრირებაზე პასუხისმგებელ უწყებას ეკისრება.

რეფორმის ეფექტიანობის ხარისხის შეფასებას ართულებს საგზაო-სატრანსპორტო და ჰაერის დაბინძურების მიმართულებით საკანონდებლო ბაზის და მონაცემების აღრიცხვის მექანიზმების გაუმართაობა.

მონაცემების აღრიცხვის მექანიზმების გაუმართაობა

დღესდღეობით არსებული სტატისტიკა სატრანსპორტო გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ არასანდო და არაზუსტია, ვინაიდან არ არსებობს გამომწვევი მიზეზების აღრიცხვის სრულყოფილი მექანიზმი. საქართველოს ტერიტორიაზე მოქმედი საპატრულო და სამხარეო პოლიციის დეპარტამენტების მიერ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე ინფორმაციის აღრიცხვის განსხვავებული პრაქტიკიდან გამომდინარე, შსს-ში არ არსებობს ცენტრალიზებული მონაცემთა ბაზა, რომელშიც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებზე დეტალური ინფორმაცია იქნებოდა აღწერილი. ამასთან, მიზეზის დადგენა ავტოტექნიკური ექსპერტიზის ჩატარებას მოითხოვს. დამატებით, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის ანგარიშის მიხედვით, გამოძიების და ექსპერტიზის შედეგად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ზუსტი მიზეზის დადგენის შემთხვევაში, არ ხორციელდება ბაზაში შესაბამისი ინფორმაციის განახლება.⁹ ამასვე უკავშირდება „დაუდგენელი მიზეზის“ მაღალი პროცენტული წილი - ეს კატეგორია, სიჩქარის გადაჭარბების შემდეგ, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა გამომწვევი მიზეზებს შორის სიდიდით მეორეა. შსს-ს ბოლო, 2015 წლის მონაცემების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მხოლოდ 0.1% გამოიწვია ასს-ს ტექნიკურმა გაუმართაობამ, ხოლო შემთხვევების 20%-ის მიზეზი დაუდგენელია, რომელთა ნაწილის გამომწვევ მიზეზს შესაძლოა, ტექნიკური გაუმართაობა წარმოადგენდეს.¹⁰

⁹ სახელმწიფო აუდიტის სამსახური (2018), *საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრევენციული ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტი*, გვ22-24

¹⁰ შსს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტი საინფორმაციო ცენტრი, *საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები საქართველოში: 2008-2015 წელი*.

ცხრილი 9. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამოწვევი სავარაუდო მიზეზები 2006-2015 (შსს)

წელი	სსშ	ტექნიკური გაუმართაობა		დაუდგენელი მიზეზი	
	N	N	%	N	%
2006	4,795	7	0.1%	1,755	37%
2007	4,946	8	0.2%	1,242	26%
2008	6,015	5	0.1%	1,230	26%
2009	5,482	4	0.1%	1,047	22%
2010	5,099	3	0.1%	893	19%
2011	4,486	2	0.04%	744	16%
2012	5,359	2	0.04%	723	15%
2013	5,510	2	0.04%	834	17%
2014	5,992	6	0.1%	959	20%
2015	6,432	3	0.1%	975	20%

პტი რეფორმა იძლევა საშუალებას, დაიწყოს მონაცემების წარმოება იმის შესახებ, თუ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში მონაწილე რამდენ ასს-ს არ ჰქონდა გავლილი ინსპექტირება, თუმცა ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული შემთხვევების შესახებ მონაცემების წარმოების სისტემა დახვეწას საჭიროებს. მონაცემების წარმოებასთან დაკავშირებული ხარვეზებიდან გამომდინარე, რეფორმის ფარგლებში განსაზღვრული არ არის, თუ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რა მაჩვენებლით შემცირებას ისახავს იგი მიზნად და რამდენპროცენტია კლება ჩაითვლებოდა ეფექტურად. იგივე ეხება ასს-ების მიერ გამოფრქვეულ მავნე ნივთიერებებს.

გარდა ამისა, არასრულყოფილია ატმოსფერულ ჰაერთან დაკავშირებული კანონმდებლობა და პრაქტიკა. სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის ანგარიშის მიხედვით, საქართველოში მოქმედი ნორმები არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტით დადგენილ ჰაერში მავნე ნივთიერებების ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციებს (ზდკ). ასევე, განსხვავებულია გაზომვების გასაშუალოების პერიოდები. უმცირესი ზომის მყარი ნაწილაკების (PMx) ნორმები კი დადგენილი არ არის. ამასთან, ჰაერის ისეთი ძირითადი დამაბინძურებელი ნივთიერებებისათვის, როგორცაა გოგირდის დიოქსიდი (SO₂), აზოტის დიოქსიდი (NO₂), ბენზოლი, ნახშირბადის მონოქსიდი (CO), დარიშხანი, კადმიუმი, ვერცხლისწყალი, ნიკელი და პოლიციკლური არომატული ნახშირწყალბადები, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი ზღვრული მნიშვნელობები არ შეესაბამება ევროკავშირის სტანდარტებს.¹¹

https://police.ge/files/pdf/statistika%20da%20kvlevebi_new/geo/sxvadasxva%20statistika/%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%92%E1%83%96%E1%83%90%E1%83%9D-%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A1%E1%83%9E%E1%83%9D%E1%83%A0%E1%83%A2%E1%83%9D%20%E1%83%A8%E1%83%94%E1%83%9B%E1%83%97%E1%83%AE%E1%83%95%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98%202008-2015%E1%83%AC%E1%83%AC..pdf (ნანახია: 26 ნოემბერი 2018)

¹¹ სახელმწიფო აუდიტის სამსახური, *ქ. თბილისის მასშტაბით ავტოტრანსპორტის გამონაბოლქვით გამოწვეული ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შემცირების ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში*, გვ14-24

ამასთან, რეფორმის ფარგლებში გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობასთან დაკავშირებით დადგენილი ნორმები არასრულფასოვანია. 2020 წლის 1 იანვრამდე, კანონის გარდამავალ პერიოდში, ინსპექტირებისას ასს-ს გამონაბოლქვში იზომება მხოლოდ ნახშირბადის მონოქსიდის (CO) შემცველობა ბენზინისძრავიანი ასს-ებისთვის, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 0.8%-ს, და კვამლიანობა დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის, რომელიც ჩვეულებრივი დიზელის ძრავებისთვის არ უნდა აღემატებოდეს 2.5^{m-1} -ს, ხოლო დიზელის ძრავებისთვის ტურბოჩაბერვით – 3.0^{m-1} -ს.

2020 წლის 1 იანვრიდან სავალდებულო გახდება ასს-ს კატალიზური გარდამქმნელით აღჭურვა და გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობა გაიზომება ლამბდა კოეფიციენტით, რომელიც ზომავს ჟანგბადისა და საწვავის თანაფარდობას და გამოითვლება ნახშირბადის მონოქსიდის (CO), ნახშირწყალბადის (HC), ნახშირორჟანგის (CO₂) და ჟანგბადის (O₂) შემცველობის მაჩვენებლების კომბინაციით. რეფორმის ფარგლებში ლამბდა კოეფიციენტისთვის დადგენილი ზღვრები 1 ± 0.03 შეესაბამება ევროკავშირში დაშვებულ ნორმას და კოეფიციენტის ეფექტურ მნიშვნელობას. გამონაბოლქვის თანამედროვე კონტროლის სისტემის მქონე ასს-ების გამონაბოლქვში CO-ს დასაშვები ზღვრული ნორმა ნაკლებია ევროსტანდარტებით დასაშვებ ნორმებზე. თუმცა, საგულისხმოა ევროსტანდარტებში ნორმების ასს-ების კატეგორიების და კლასების მიხედვით დეტალური დახარისხება, რაც საქართველოში მიმდინარე რეფორმა არ ითვალისწინებს. ამასთან, გამონაბოლქვის თანამედროვე კონტროლის სისტემის არმქონე ასს-ებისთვის CO-ს შემცველობის დადგენილი ნორმები საკმაოდ მაღალია, რაც შეესაბამება მხოლოდ ევრო 1-ით გათვალისწინებულ ნორმებს - თუმცა, არა ყველა ტიპის ასს-სთვის.

დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის 510-ე დადგენილებით განსაზღვრული კვამლიანობის დასაშვები ზღვრული ნორმები რამდენჯერმე აღემატება ევროსტანდარტებით მიერ დადგენილ ნორმებს. ამასთან, კვამლიანობის გარდა, დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის ევროსტანდარტი ადგენს CO-ს და სხვა მავნე ნივთიერებების დასაშვებ ნორმებს, რაც საქართველოს მიმდინარე რეფორმაში გათვალისწინებული არ არის, როგორცაა აზოტის ოქსიდების (NO_x) და მცირე ზომის მყარი ნაწილაკების (PM_x) დასაშვები ნორმები, რომლებიც გათვალისწინებულია ემისიების ევროსტანდარტებში ბენზინის- და დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის და რომელთაც დიდი ზეგავლენა აქვთ ადამიანის ჯანმრთელობაზე.¹² საქართველოში და ევროკავშირში ასს-ების გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობის დასაშვები ზღვრული ნორმების შედარება ევროსტანდარტებთან დაწვრილებით წარმოდგენილია ევროპული გამოცდილების თავში.

¹² Department of Environmental Conservation, *Vehicle Emissions Inspections and Maintenance*. <https://dec.vermont.gov/air-quality/mobile-sources/vehicle-inspections> (ნანახია: 27 ნოემბერი 2018); WHO (2005), *Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide*, Global update 2005, p9-19; WHO (2000), *Air quality guidelines for Europe*, 2nd edition, 2000 (CD ROM version), Ch. 3 - Summary of the guidelines, p2

ცხრილი 10. ჰაერის დაბინძურებელი მავნე ნივთიერებები და გავლენა ადამიანის ჯანმრთელობაზე (WHO, საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის ბრძანება გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმების დამტკიცების შესახებ)

მავნე ნივთიერება	გავლენა ადამიანის ჯანმრთელობაზე	WHO		საქართველო	
		დროსთან შეწონილი საშუალო (მგ/მ ³)	საშუალო დრო	მაქსიმალური ერთჯერადი (მგ/მ ³)	საშუალო დღეღამური (მგ/მ ³)
CO ნახშირბადის მონოქსიდი	ინტოქსიკაცია, ინტელექტუალური შესაძლებლობების და ემოციური სტაბილურობის დაქვეითება, ნაყოფის განვითარების შეფერხება	100	15 წთ	5	3
		60	30 წთ		
		30	1 სთ		
		10	8 სთ		
NOx აზოტის ოქსიდები	სასუნთქი სისტემის დაზიანება, სასუნთქი გზების დაავადებების გაუარესება და გამოწვევა	200	1 სთ	NO - 0.400 NO2 - 0.20	NO - 0.060 NO2 - 0.040
		40	წლიური		
		120	8 სთ		
PM2.5 მცირე ზომის მყარი ნაწილაკები	სასუნთქი გზების კარდიოვასკულარული დაავადებების დაავადებების გაუარესება, ჰოსპიტალიზაციის და სიკვდილიანობის მაჩვენებლების ზრდა	10	წლიური	-	-
		25	24 სთ		
PM10 მცირე ზომის მყარი ნაწილაკები	სასუნთქი გზების და კარდიოვასკულარული დაავადებების გაუარესება და გამოწვევა, მათ შორის ფილტვის კიბო, ჰოსპიტალიზაციის და ნადრევი სიკვდილიანობის მაჩვენებლების ზრდა	20	წლიური	-	-
		50	24 სთ		
SO2 გოგირდის დიოქსიდი	სასუნთქი გზები ბრონქოკონტინინგი, ჰაერის მოძრაობის შეფერხება	20	24 სთ	0.5	0.05
		500	10 წთ		
O3 ოზონი	სასუნთქი გზების დაზიანება და დაავადებების გამოწვევა	100	8 სთ	0.16	0.03

სახელმწიფო აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, 2016 წელს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ცხრილში ჩამოთვლილი დაავადებების სამკურნალოდ 120,050,566 ლარი გადაირიცხა. ამ თანხის 60% თბილისში არსებულ კლინიკებზე გადანაწილდა, რაც გამომდინარეობს იქიდან, რომ რეგიონების მოსახლეობის ნაწილი დედაქალაქის საავადმყოფოებში მკურნალობს.¹³

მიმოხილული ინფორმაციის მიხედვით, რეფორმის მიზნები შესაბამისობაშია ევროკავშირის 2009 წლის დირექტივასთან და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების და ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მიმართულებით ქვეყანაში არსებულ მდგომარეობასთან. თუმცა, საგზაო-სატრანსპორტო უსაფრთხოების სფეროში არ არსებობს ტექნიკურ გაუმართაობასთან დაკავშირებული ზუსტი და სანდო სტატისტიკა. ამასთან, ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებების სახელმწიფო მოთხოვნები, ნორმები და გასაშუალოების პერიოდულობა და

¹³ სახელმწიფო აუდიტის სამსახური, ქ. თბილისის მასშტაბით ავტოტრანსპორტის გამონაბოლქვით გამოწვეული ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შემცირების ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში, გვ24

რეფორმის ფარგლებში დადგენილი მავნე ნივთიერებების დასაშვები ნორმები შეუსაბამობაშია ევრორეგულაციებთან, სახელმწიფოს მიერ აღებულ ვალდებულებებთან და ემისიების ევროსტანდარტებთან, რაც ართულებს ინსპექტირების ეფექტიანობის განსაზღვრის შესაძლებლობას.

ინსპექტირების შემდგომი ნაბიჯები

ხარვეზების აღმოფხვრა

ინსპექტირების გავლის შემდგომ, დახარვეზებულ ასს-ს მფლობელი ვალდებულია, 30 კალენდარულ დღეში აღმოფხვრას ინსპექტირების შედეგად აღმოჩენილი ხარვეზები და გამოცხადდეს განმეორებით ინსპექტირებაზე. რესპონდენტების მიხედვით, ავტონაწილების შეკეთება და მოპოვება რთული არ არის და შესაძლებელია როგორც ადგილობრივ ბაზარზე, ასევე ინტერნეტის მეშვეობით. თუმცა, მნიშვნელოვანი გამოწვევაა ბალანსი ავტონაწილების ფასსა და ხარისხს შორის. ქვეყნის დაბალი ეკონომიკური დონიდან გამომდინარე, მომხმარებლების რეფორმის მიმართ უკმაყოფილება სწორედ ამ ფაქტორს უკავშირდებოდა. ავტომფლობელებისთვის დამატებით ხარჯს წარმოადგენს ხარვეზების გამომწვევი მიზეზების დადგენის მიზნით ასს-ს დიაგნოსტიკაც. რესპონდენტებმა გამოწვევად დაასახელეს ავტოტექნიკოსების პროფესიონალიზმის დაბალი დონეც.

„არის საშუალებები, რომ წინასწარ მოემზადო და ისე მიხვიდე, მაგრამ ძვირია, 20 ლარი ღირს მარტო ტოქსიკურობის გაზომვა.“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„ძრავა თუ არაა დაზიანებული, მაშინ გამოსწორება შედარებით ადვილია, ძრავის გამოცვლა 4,000-5,000 ლარი ჯდება. ნაწილების პოვნა ადვილია, ამ დროში მარტივად ჩაეტევი, ფულია პრობლემა.“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„ფასი აქვს ისეთი - ღვინოზე მეტი ღირს ეს ოხერი.“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„ვინც ვერ არემონტებს ტოვებს მანქანას და მიდის სახლში“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„ნაწილები შემოდის ჩინეთიდან, ინდოეთიდან, იქიდან, აქედან. ამაზეც უნდა იყოს ყურადღება და ესეც მისახედა.“ - მიკროავტობუსის მფლობელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„რასაც იშოვიან იაფიანს - 20-ლარიანს და 30-ლარიანს - იმას აყენებენ და დადიან. ზაფხულში ზამთრის საბურავი არ შეიძლება, იმიტომ რომ მოჭიდება არ აქვს, რეზინა დნება და, ფაქტიურად, აზრი არ აქვს. საავარიო სიტუაციას შექმნის, რომ მოუნდეს უცბად დამუხრუჭება.“ - კერძო კომპანიის წარმომადგენელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

„დიზელის ძრავზეა ჩვენი მანქანა და შეექმნა პრობლემა: სამსახური ასხამს უმაღლესი ხარისხის დიზელს. მიუხედავად ამისა, რეგულარულად გადის საწვავის ფილტრის და ყველანაირ მომსახურებას. დიზელის საწვავისგან გაიჭედა ფილტრები და

ფილტრის გაწმენდის დროს დაიწვა კატალიზატორი.“ - კერძო კომპანიის წარმომადგენელი, მამაკაცი, ფოკუს ჯგუფი

ფოკუს ჯგუფის მონაწილეებმა აღნიშნეს ისიც, რომ გაიზარდა მოძველებული და/ან მნიშვნელოვნად გაუმართავი ასს-ების მიტოვების და დაშლის მაჩვენებელიც, რაც რეფორმის ერთ-ერთ მიზანს წარმოადგენს.

აღსრულების მექანიზმი

პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება უზრუნველყოფს დროის გარკვეულ მომენტში სატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობას. შესაბამისად, პტი წარმოადგენს გარემოსთვის მეგობრული და უსაფრთხო ავტოპარკის უზრუნველყოფის და შენარჩუნების ერთ-ერთ დამხმარე მექანიზმს. დამატებით, სავალდებულო განმეორებით ინსპექტირებაზე არგამოცხადების მაღალი მაჩვენებელი, მომხმარებლების მიერ ინსპექტირების მოთხოვნების თავის არიდების გზების გამოყენება და პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების ხარისხის შერბილება ხაზს უსვამს ინსპექტირების სავალდებულო პერიოდებს შორის ასს-ების მდგომარეობის კონტროლის და შენარჩუნების საჭიროებას, რაც კვლევის პროცესში ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გამოწვევად გამოიკვეთა.

„ტექნიკური დათვალიერების პროცესი არ ნიშნავს, რომ მანქანა იქნება გამართული - მერე უკვე ეს არის თითოეული მძღოლის პასუხისმგებლობა რომ მანქანა ყავდეს გამართული.“ - მიხეილ ხმალაძე, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორი

„ტექნიკური ინსპექტირება არის პრევენციული პროცედურა, ის არ იძლევა გარანტიას, რომ ავტომობილი მთელი წლის განმავლობაში იქნება გამართული, ის უბრალოდ დამატებითი პრევენციული მექანიზმია, რომელიც ავტოპარკის ზოგადი მდგომარეობის გაუმჯობესებას უზრუნველყოფს.“ - ბექა ლილუაშვილი, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ანალიზისა და რეფორმების სამმართველოს უფროსი

„თვითონ ტექნიკური დათვალიერება, როგორც მეთოდი, არის საკმაოდ მოძველებული. წელიწადში ერთხელ კონტროლი არაა საკმარისი. ეს შეიძლება იყოს დამატებითი მექანიზმი. მთავარი არის ექსპლოატაციის პროცესში მონიტორინგი და კონტროლი, რაც არ იყო პრიორიტეტი ამ რეფორმის გატარების დროს და ნებისმიერს შეუძლია ითხოვოს აგრეგატები და ისე გაიაროს ტექ. დათვალიერება. არის დეტალები, რაც უნდა შემოწმდეს ყოველწლიურად, რომლებიც საპატრულო პოლიციის მონიტორინგის ქვეშ ვერ მოექცევა. ასეთია სამუხრუჭო და საჭის მართვის სისტემები. ამათ გარდა, ყველაფერი შეიძლება გაკონტროლდეს საპატრულო პოლიციის საშუალებით: ფარები, სარკეები, პირველადი დახმარების ხელსაწყოები, გამონაბოლქვი. ასევე საბურავები.“ - ვასო ურუშაძე, “ჰაბ ჯორჯია”, აღმასრულებელი დირექტორი

დღესდღეობით, აღსრულება პატრულის ეკიპაჟის პასუხისმგებლობაა, თუმცა არსებული მექანიზმი არასრულყოფილი და ნაკლებად ეფექტურია: როდესაც პატრული რაიმე ადმინისტრაციული დარღვევისთვის აჩერებს ასს-ს, თუკი მას არ აქვს გავლილი

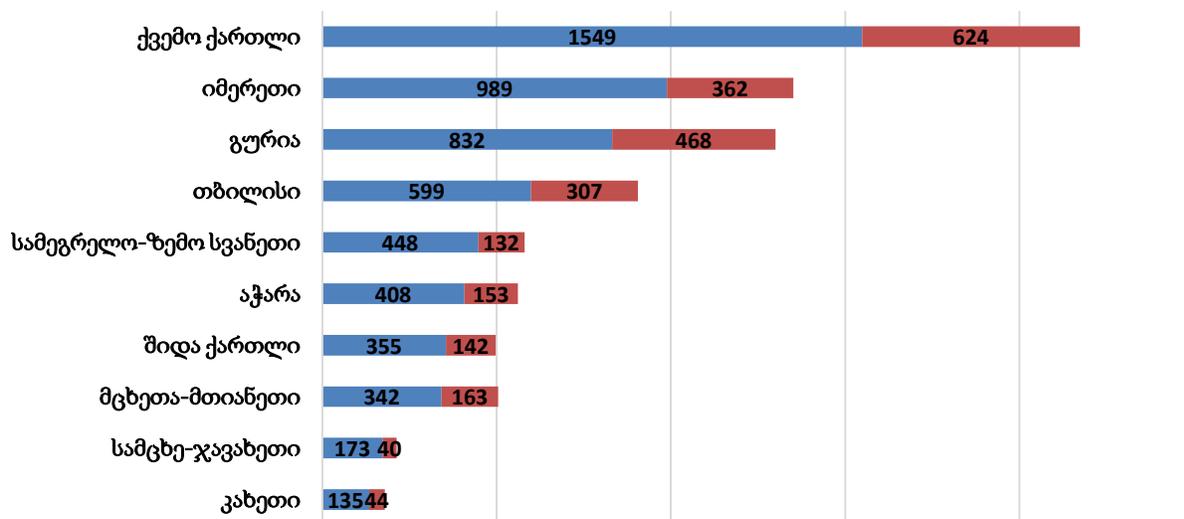
ინსპექტირება სავალდებულო ვადაში ან ინსპექტირების შედეგად აკრძალული აქვს გადაადგილება, პირველ შემთხვევაში, წერს ჯარიმას (ფიზიკურ პირზე - 50 ლარი, იურიდიულ პირზე - 200 ლარი), ხოლო, მეორე შემთხვევაში - ახორციელებს ასს-ს სპეციალურ ავტოსადგომზე გადაყვანას. თუმცა, არაერთგვაროვანია პატრულის ეკიპაჟის ეფექტურობა სხვადასხვა ტიპის დარღვევაზე, როგორც ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვიჩვენებს.

ცხრილი 11. საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო, ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებული საჯარიმო ქვითრების რაოდენობა, 2018 იანვარ-სექტემბერი (შსს)

დარღვევის სახე	N
იმ ასს-ს მართვა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პტი	5 830
იმ ასს-ს სხვა პირისთვის სამართავად გადაცემა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პტი - ფიზიკური პირი	1 154
იმ ასს-ს სხვა პირისთვის სამართავად გადაცემა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პტი - იურიდიული პირი ან/და ინდივიდუალური მეწარმე	1 281
იმ ასს-ს მართვა, რომელსაც გამონაფრქვევში აქვს გამაჭუჭყიანებელ ნივთიერებათა ისეთი შემცველობა, რომელიც აჭარბებს დადგენილ ნორმას	5

გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დასაშვებ ნორმაზე გადაჭარბების გამო, 9 თვის მანძილზე, მხოლოდ 5 სს არის დაჯარიმებული. ქვემოთ მოცემული დიაგრამა ასევე გვიჩვენებს, რომ ინსპექტირებასთან დაკავშირებულ დარღვევებზე, რეგიონებში აღინიშნება მეტი დაჯარიმება თბილისთან შედარებით, სადაც რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების 37% არის თავმოყრილი.

დიაგრამა 4. საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო, ტექნიკურ ინსპექტირებასთან დაკავშირებული საჯარიმო ქვითრების რაოდენობა, 2018 იანვარ-სექტემბერი (შსს)



- იმ ასს-ს მართვა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პტი
- იმ ასს-ს სხვა პირისთვის სამართავად გადაცემა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პტი

2019 წლის იანვრიდან საქართველოს სრული ავტოპარკი ვალდებული იქნება, გაიაროს ტექნიკური ინსპექტირება. შესაბამისად, გაიზრდება სამართალდარღვევების რისკიც. ამგვარად, შსს-ს განზრახული აქვს, ამ პროცესის ადმინისტრირება ეროვნული ვიდეო-სამეთვალყურეო სისტემის ე.წ. ჭკვიანი კამერების გამოყენებით მოახდინოს. კამერები მხედველობის არეალში მოხვედრილ ყველა სს-ს სარეგისტრაციო ნომერს ბაზაში გადაამოწმებენ და ავტომატურად გამოწერენ ჯარიმას იმ ასს-ებზე რომელთაც სათანადო ვადაში არ გაუვლიათ ტექნიკური ინსპექტირება, ან რომელთაც ინსპექტირების შედეგად აკრძალული აქვთ გადაადგილება. თუმცა, ინსპექტირების პროგრამის ფარგლებში საჭირო იქნება პროგრამული ინფრასტრუქტურის დახვეწა, რადგანაც დღესდღეობით, ჭკვიანი კამერის მიერ ნომრის ამოცნობა, ისევე როგორც პატრულის მიერ, მხოლოდ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ფაქტის დადგომის, მაგალითად, ღერძულა ხაზის უკანონოდ გადაკვეთის, შემდგომ ხდება. შესაბამისად, პტი რეფორმის ფარგლებში, საჭირო იქნება ყველა ასეთი სანომრე ნიშნის გადამოწმებაც. ამჟამად აღნიშნული მექანიზმი, 20 ჭკვიანი კამერის მეშვეობით, სატესტო რეჟიმშია და მიმდინარეობს მისი დახვეწა. 2018 წლის 10 ოქტომბრის მონაცემებით, საქართველოს მასშტაბით 300 ჭკვიანი კამერა უკვე მოქმედებდა, აქედან 248 თბილისშია განთავსებული, რასაც წლის ბოლომდე კიდევ 1,200 კამერა დაემატება და 2019 წლიდან სრულად ამოქმედდება.¹⁴ ამ პროექტის ფარგლებში, ყველა პირველ- და მეორეხარისხოვან გზაზე, ძირითად ქალაქებში და რეგიონებში მოხდება ყველა ავტომაგისტრალისა და ე.წ. შავი წერტილის გადაფარვა. ამასთან, აღსრულების ამ მექანიზმის ამუშავება საჭიროებს სათანადო საკანონმდებლო საფუძვლის შექმნას, რათა შესაძლებელი იყოს ამ კამერებით მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე სანქციების გამოწერა.

მიუხედავად შემუშავებაში მყოფი მექანიზმისა, გამონაბოლქვის საგზაო კონტროლი გამოწვევად რჩება, ვინაიდან საჭირო აღჭურვილობის გარეშე პატრულის ეკიპაჟისთვის შეუძლებელია გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დონის დადგენა. ამასთან დაკავშირებით, შსს მუშაობს ინიციატივაზე, რომლის მიხედვითაც პატრულის ეკიპაჟებს ექნებათ შესაძლებლობა, გამონაბოლქვში დამაზინძურებელი აირების მაღალი შემცველობის შესახებ გონივრული ეჭვის საფუძველზე, ასს-ები პტი ცენტრებში გადაამისამართონ.

ვინაიდან აღსრულების მექანიზმის სხვადასხვა კომპონენტები ამჟამად განვითარების პროცესშია, ამ ეტაპზე შეუძლებელია მათი მონიტორინგი და შეფასება. მექანიზმის ამოქმედების შემდგომ, გარკვეული პერიოდში შესაძლებელი იქნება პირველადი შეფასებების და რეკომენდაციების შემუშავება.

გენდერი

პტი საკითხებზე მომუშავე საჯარო და კერძო სექტორების წარმომადგენლები უმეტესად მამაკაცებს წარმოადგენენ. 50 აკრედიტებული ცენტრიდან მხოლოდ 2-ის ხელმძღვანელია ქალი. ასევე მხოლოდ 2 პტი ცენტრს ჰყავს დასაქმებული ქალი ინსპექტორები - სულ 12 ქალბატონი. საგულისხმოა ერთ-ერთი პტი ცენტრის გამოცდილება, რომელმაც 11 თვის განმავლობაში გადაამზადა და დაასაქმა 10 ქალი ინსპექტორი.

¹⁴ შსს (2018), *შინაგან საქმეთა სამინისტრომ თბილისში ამოქმედებული ჭკვიანი კამერების რიცხვი 248-მდე გაზარდა.* <https://police.ge/ge/shinagan-saqmeta-saministrom-tbilisshi-amoqmedebuli-chkviani-kamerebis-ritskhvi-248-mde-gazarda/12053> (ნანახია: 10 ოქტომბერი 2018)

ევროპული გამოცდილება

შვედეთი

შვედეთში ინსპექტირების სექტორის ადმინისტრირება, ზედამხედველობა და მონიტორინგის ფუნქციას ახორციელებს შვედეთის საწარმოთა და ინოვაციების სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული შვედეთის სატრანსპორტო სააგენტოს გზებისა და რკინიგზის დეპარტამენტი, რომელიც სხვა საკითხებთან ერთად, პასუხისმგებელია საგზაო მოძრაობაზე, სატრანსპორტო საშუალებებზე და მართვის მოწმობებზე. დეპარტამენტი ასევე ახორციელებს საგზაო მოძრაობის ანალიზს და აწარმოებს სტატისტიკას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ. სააგენტოს გამოყოფილი აქვს სატელეფონო ხაზი და SMS ტელეფონი სპეციფიურად სს-ების შესახებ კითხვების მისაღებად. სააგენტოს საიტზე ასევე შესაძლებელია სს-ს ინსპექტირების ვადის სარეგისტრაციო ნომრით დადგენა.¹⁵

სააგენტო ასევე პასუხისმგებელია ინსპექტირების ბაზრის ზედამხედველობაზე მისი საგზაო უსაფრთხოებასთან, გარემოსთან, ფასების ტენდენციასთან, ტექნიკურ განვითარებასთან და ხელმისაწვდომობასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით. ზედამხედველობა მოიცავს შედგება 3 ტიპის საქმიანობას:

1. *ხარისხის ანალიზი*: სხვადასხვა პტი ცენტრებიდან ინსპექტირების შესახებ მიღებული ინფორმაციის ანალიზი ზედამხედველობის ბაზის და Business Intelligence (BI) ინსტრუმენტის საშუალებით;
2. *ბაზრის ანალიზი*: ხელმისაწვდომობის, მომგებიანობის, პროდუქტიულობის და რესურსების ეფექტიანობის ანალიზი პტი ცენტრების მიერ მოწოდებული ინფორმაციის და ხარჯთაღრიცხვიანობის საფუძველზე; ასევე, ასს-ების მფლობელების გამოკითხვები;
3. *ტესტირება*: სტატისტიკური ტესტირება ხორციელდება ზედამხედველობის ბაზაზე დაყრდნობით, ხოლო პრაქტიკული ტესტირება მოიცავს პტი ცენტრებში ვიზიტებს.¹⁶

ამჟამად, სააგენტოში ზედამხედველობაზე პასუხისმგებელია 6 პირი, რომელთაგან 4 ახორციელებს პტი ცენტრებში საზედამხედველო ვიზიტებს ქვეყნის მასშტაბით, ხოლო 2 მუშაობს ხარისხისა და ბაზრის ანალიზზე. სააგენტო ვალდებულია, ინსპექტირების ბაზრის ზედამხედველობაზე ანგარიში წარუდგინოს შვედეთის აკრედიტაციის და შესაბამისობის შეფასების საბჭოს და შვედეთის საწარმოთა და ინოვაციების სამინისტროს.

ბულგარეთი

შვედეთის მსგავსად, ბულგარეთის ინსპექტირების სექტორის ადმინისტრირებაზე, ზედამხედველობაზე და შესაბამისი სტატისტიკის წარმოებაზე პასუხისმგებელია ბულგარეთის ტრანსპორტის, საინფორმაციო ტექნოლოგიებისა და კომუნიკაციების სამინისტროს აღმასრულებელი სააგენტოს ავტომობილის ადმინისტრაციის ავტომობილის

¹⁵ The Swedish Transport Agency. <https://transportstyrelsen.se/en/> (ნანახია: 9 ოქტომბერი 2018)

¹⁶ The Swedish Transport Agency, *Market Supervision of the Vehicle Inspection Market*. <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Market-Studies/> (ნანახია: 9 ოქტომბერი 2018)

ინსპექტირების დეპარტამენტი.¹⁷ პტი-ს შედეგები აღირიცხება სააგენტოს საინფორმაციო სისტემაში, რომელზე დაკვირვებაც რეალურ დროში ხორციელდება.¹⁸

ინსპექტირების საფასურს თითოეული პტი ცენტრი თავად განსაზღვრავს და მერყობს 26-60 ლევს (40-100 ლარს) შორის, სს-ს კატეგორიის მიხედვით. საფასური მოიცავს ინსპექტირების, სერტიფიკატის და ინსპექტირების გავლის სტიკერის ხარჯებს. ინსპექტირების პროცესი მინიმუმ 20 წუთს გრძელდება და მასზე მომხმარებლის დასწრება დაუშვებელია.¹⁹

საშიში ტექნიკური ხარვეზის აღმოჩენის შემთხვევაში, ავტომობილის ადმინისტრაციის აღმასრულებელი სააგენტო შინაგან საქმეთა სამინისტროს გაუმართავი სს-ს რეგისტრაციის შეჩერების შესახებ შეტყობინებას უგზავნის. ხარვეზების აღმოფხვრის და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების სერთიფიკატის მოპოვების შემდეგ, სააგენტო განაახლებს სს-ს რეგისტრაციას.

2018 წლის 20 მაისამდე, საგზაო პოლიცია ტექნიკურად გაუმართავი, ანუ ინსპექტირების სერთიფიკატის არმქონე სს-ს მძღოლს აჯარიმებდა 50 ლევით - 77 ლარის ექვივალენტით. ფულად დაჯარიმებასთან ერთად, შესაძლო იყო მძღოლისთვის 5 ქულის ჩამოკლებაც. დამატებით, სს-ს დამზღვევს აქვს უფლება, უარი თქვას კომპენსაციაზე ტექნიკური ინსპექტირების სერთიფიკატის არმქონე სს-ს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილეობისას, განსაკუთრებით - ასეთი ასს-ს მძღოლის მიერ გამოწვეულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში.²⁰

2018 წლის 20 მაისიდან ძალაშია შემდეგი ტიპის ჯარიმები:

- 50 ლევი - 80 ლარის ექვივალენტი - მსუბუქი ხარვეზების აღმოჩენისას
- 200 ლევი - 310 ლარის ექვივალენტი - მნიშვნელოვანი ხარვეზების აღმოჩენისას
- 500 ლევი - 770 ლარის ექვივალენტი - საშიში ხარვეზების აღმოჩენისას
- 2,000-7,000 ლევი - 3,000-8,000 ლარის ექვივალენტი - საავტომობილო გარბენის მანიპულირებისთვის.²¹

¹⁷ Изпълнителна Агенция „Автомобилна Администрация.“ <https://rta.government.bg/index.php> (ნანახია: 9 ოქტომბერი 2018)

¹⁸ Trafficnews.bg, *Нови Правила за Технически Преглед на Колата, 500 Лева Глоба При Опасни Неизправности.* <https://trafficnews.bg/komentari/novi-pravila-tehnicheski-pregled-kolata-500-leva-globa-pri-103394/> (ნანახია: 25 სექტემბერი 2018)

¹⁹ Global Consult, *Annual Vehicle Inspection in Bulgaria – Documents, Requirements and Fines.* <http://kantora.eu/registratsii-firmi-chuzhdentsi-anglijski/uncategorised/annual-vehicle-inspection-in-bulgaria-documents-requirements-and-fines.html> (ნანახია: 25 სექტემბერი 2018)

²⁰ Global Consult, *Annual Vehicle Inspection in Bulgaria – Documents, Requirements and Fines.* <http://kantora.eu/registratsii-firmi-chuzhdentsi-anglijski/uncategorised/annual-vehicle-inspection-in-bulgaria-documents-requirements-and-fines.html> (ნანახია: 25 სექტემბერი 2018)

²¹ Shofior.com, *Нови Правила за Техническите Прегледи от Май 2018 Г.* <https://www.shofior.com/wordpress/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8-%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0-%D0%B7%D0%B0-%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%BB%D0%B5%D0%B4/> (ნანახია: 25 სექტემბერი 2018)

2018 წლის დასაწყისიდან სოფიას პოლიცია აჩერებს სს-ებს რომლებიც არ შეესაბამება ეკოლოგიურ სტანდარტებს და ახდენენ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებას. სოფიას მუნიციპალიტეტმა შეისყიდა საწვავის 7 ანალიზატორი საგზაო პოლიციისთვის. მათი ნაწილი პოლიციის შენობაში იქნება განლაგებული, სს-ს რეგისტრაციისას შემოწმების მიზნით. ასს-ებს, რომლებიც არ შეესაბამებიან სტანდარტს, არ იქნებიან დარეგისტრირებული.²²

გზისთვის ვარგისობის ევროდირექტივების პაკეტი

ევროკავშირის წევრმა ქვეყნებმა სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების კანონმდებლობების დაახლოება 1976 წლიდან დაიწყო,²³ რის შემდეგაც არაერთხელ განაახლეს, დახვეწეს და გაამკაცრეს დირექტივების მოთხოვნები, რისი საბოლოო მიზანიც საგზაო-სატრანსპორტო უსაფრთხოების გაუმჯობესება და სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობის შემცირებაა. ევროკავშირის დირექტივები წევრი ქვეყნებისთვის აწესებს მინიმალურ მოთხოვნებს, ხოლო წევრ ქვეყნებს აქვთ უფლება, ეროვნულ დონეზე დირექტივებთან შედარებით მკაცრი მოთხოვნები დააწესონ. ევროკავშირის უახლესი დირექტივების პაკეტი 2014 წელს იქნა მიღებული და ძალაშია 2018 წლის 20 მაისიდან. მისი მიზანია საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება და მოიცავს 3 დირექტივას²⁴:

- 1) გზისთვის ვარგისობის პერიოდული ტესტირება (დირექტივა 2014/45/EU), რომელიც გულისხმობს სატრანსპორტო საშუალებების რეგულარული ინტერვალით ინსპექტირებას და უზრუნველყოფს ევროკავშირში არსებული სს-ების გზისთვის ვარგისობას და მათი რეგისტრაციის შესაბამის უსაფრთხოების სტანდარტებთან შესაბამისობას
- 2) სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის დოკუმენტები (დირექტივა 2014/46/EU)
- 3) კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა ინსპექტირება (დირექტივა 2014/47/EU), რომელიც გულისხმობს კომერციული სს-ების ინსპექტირებას ევროკავშირის ნებისმიერ ქვეყანაში, იმისდა მიუხედავად, რეგისტრირებულია თუ არა სს ევროკავშირში. ამ ტიპის ინსპექტირება ეხება მუხრუჭებს, გამონაბოლქვს და სს-ს ზოგად მდგომარეობას. მძღოლს ასევე შეიძლება მოსთხოვონ სავალდებულო ინსპექტირების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტის წარდგენა.

ახალი კანონმდებლობის ძალაში შესვლიდან 3 წელიწადში დასახულია 2 ოპერაციული მიზნის მიღწევა:

²² Съюз на Българските Автомобилисти (СБА), *К какво Ново за Шофьорите През 2018 Година?* <http://www.uab.org/%D0%BA%D0%B0%D0%BA%D0%B2%D0%BE-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE-%D0%B7%D0%B0-%D1%88%D0%BE%D1%84%D1%8C%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B7-2018-%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B0/> (ნანახია: 25 სექტემბერი 2018)

²³ Council Directive 77/143/EEC of 29 December 1976 on the Approximation of the Laws of the Member States Relating to Roadworthiness Tests for Motor Vehicles and Their Trailers

²⁴ European Commission, *Vehicle Inspection*. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-inspection_en (ნანახია: 10 სექტემბერი 2018)

- ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული დაშავებულთა რიცხვის შემცირება წლიურად 1,100-მდე და
- ძირითადი დამაბინძურებლების ექსპლოატაციიდან ამოღება.

აღნიშნული პაკეტის ძალაში შესვლამდე, ევროკავშირში მოქმედებდა 2009 წლის გზისთვის ვარგისობის დირექტივა, რომელიც საფუძვლად უდევს საქართველოში მიმდინარე პტი-ს რეფორმას. მასთან შედარებით, 2014 წლის დირექტივის მიერ დაწესებული ძირითადი ცვლილებებია:

- ტესტირებას დაექვემდებარა მაღალი რისკის შემცველი საშუალებებიც, როგორცაა მძიმე მოტოციკლები, ძრავიანი ორ- ან სამბორბლიანი სს-ები და მაღალი სიჩქარის (40კმ/სთ-ზე მაღალი სიჩქარის მქონე) ტრაქტორები
- გაიზარდა ტესტირების სიხშირე სხვადასხვა კატეგორიის სს-ებისთვის:
 - სამგზავრო სს-ები, მსუბუქი სატვირთოები 3.5 ტონამდე და მაღალი სიჩქარის ტრაქტორები პირველად ინსპექტირებას გაივლიან 4 წელში და შემდეგ - ყოველ წელიწადში ერთხელ
 - ტაქსები, სასწრაფოები და კომერციული სს-ები 3.5 ტონის ზემოთ - ყოველწლიურად
 - მოტოციკლების ინსპექტირების სიხშირეს წევრი ქვეყნები ადგენენ ეროვნულ დონეზე
- განახლდა პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირებისთვის აუცილებელი ხელსაწყო-დანადგარების ჩამონათვალი და მათი ტექნიკური მახასიათებლები
- განახლდა ინსპექტორობის მსურველთათვის საჭირო ცოდნის, უნარებისა და კომპეტენციის საკითხები, საწყისი და შემდგომი პერიოდული ტრენინგის საკითხები და სისტემა
- დადგინდა ნათელი წესები ოდომეტრის ხარისხის შესახებ და მასთან დაკავშირებული თაღლითობა დადგინდა დასჯად დარღვევად
- ტესტირების მაღალი ხარისხის შენარჩუნების უზრუნველყოფის მიზნით, წევრი ქვეყნები ვალდებული არიან, შექმნან ხარისხის უზრუნველყოფის სისტემა, რომელიც ფარავს გზისთვის ვარგისობის ტესტირებისთვის ავტორიზაციას, ზედამხედველობას და შეჩერებას ან გაუქმებას.

ამავე პაკეტის მიხედვით, 2018 წლის 20 მაისიდან ევროკავშირი ინსპექტირების შედეგად სს-ებზე აღმოჩენილ ხარვეზებს ყოფს 3 კატეგორიად, მათი საავტომობილო უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის ხარისხის მიხედვით:²⁵

1. *უმნიშვნელო* ხარვეზებს (მაგალითად, პირველადი დახმარების სამედიცინო არასრული სააფთიაქო ყუთის ქონა, უსაფრთხოების ღვედის მცირე დაზიანება, სხვადასხვა სახის მსუბუქი გაჟონვები, სპიდომეტრის არასაკმარისი განათება ან განათების სრული არქონა და სხვ.) არ გააჩნია მნიშვნელოვანი ზეგავლენა სს-ს

²⁵ Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC

უსაფრთხოებაზე ან გარემოზე და მათი აღმოჩენის შემთხვევაში ინსპექტირება წარმატებით გავლილად ითვლება, სს-ს ხარვეზების აღმოფხვრა ევალება, მაგრამ ხელახლა ტესტირება სავალდებულო არ არის.

2. *მნიშვნელოვან* ხარვეზებს (მაგალითად, სხვადასხვა სახის მნიშვნელოვანი გაჟონვები, მოძრავი სავარძლის ფიქსაციის შეუძლებლობა, უსაფრთხოების ღვედის არასათანადო ფუნქციონირება და სხვ.) შეუძლია, ზიანი მიაყენოს სს-ს, გარემოს ან რისკის ქვეშ დააყენოს სხვა სს-ები და მათი მგზავრები, შესაბამისად, მათი აღმოჩენის შემთხვევაში, სს ხარვეზდება და მას ეძლევა მაქსიმუმ ორი თვე ხარვეზების აღმოსაფხვრელად და ტესტირებისთვის ხელახლა გასავლელად.
3. *საშიში* ხარვეზები წარმოადგენს პირდაპირ და დაუყოვნებლივ რისკ-ფაქტორს საგზაო უსაფრთხოებისთვის ან გარემოსთვის და მათი აღმოჩენის შემთხვევაში სს-ს ეკრძალება გადაადგილება მანამ, სანამ არ აღმოიფხვრება ხარვეზები და არ მიენიჭება გზისთვის ვარგისობის სერთიფიკატი.

აღნიშნული დახარისხება ზრდის ინსპექტირების შედეგების სამართლიანობას და აადვილებს აღსრულების მექანიზმის განხორციელებას. თუმცა, აქ მნიშვნელოვანია ინსპექტორების მიერ ხარვეზების ხარისხის ინტერპრეტირების ფაქტორი, რასაც უზრუნველყოფს გადამზადების განახლებული მოთხოვნები.

გზისთვის ვარგისობის 2014 წლის პაკეტის ფარგლებში, ამჟამად ევროკავშირში ძალაშია განახლებული დირექტივა კომერციული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა ტექნიკური ინსპექტირების (გტი) შესახებ (2014/47/EU)²⁶, რომლის მიხედვითაც ევროკავშირის ქვეყნებში დაშვებულია ამ ტიპის სს-ების არაგეგმიური ინსპექტირება, განურჩევლად იმისა, აღნიშნული ასს რეგისტრირებულია ევროკავშირში, თუ - არა. გტი ეხება მაღალი რისკის შემცველ სატრანსპორტო საშუალებებს, როგორცაა მძიმე და მსუბუქი კომერციული სს-ები. ინსპექტირებას ასევე ექვემდებარება ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ვინაიდან ითვლება, რომ ტვირთის არასაკმარისი უსაფრთხოება სატვირთო ასს-ების საგზაო შემთხვევების 25%-ის მიზეზს წარმოადგენს.²⁷

გტი ამოწმებს კომერციული სს-ების ზოგად მდგომარეობას, მუხრუჭებს და გამონაბოლქვს. დირექტივის მიხედვით, გტი შემდეგი ეტაპების თანმიმდევრობით ხორციელდება:

1. *პირველადი შემოწმება* მოიცავს სს-ს საერთო მდგომარეობის და ისთვის ვარგისობის/პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების დამადასტურებელი დოკუმენტაციის დათვალიერებას;
2. *მეტად დეტალური გზისპირა ინსპექტირება* შეიძლება განხორციელდეს პირველადი გზისპირა ინსპექტირების შედეგის მიხედვით და ხორციელდება ინსპექტირების მობილური დანადგარის მეშვეობით, სპეციალურად მოწყობილ გზისპირა ინსპექტირების დაწესებულებაში ან ახლოს მდებარე პტი ცენტრში.

²⁶ Directive 2014/46/EU the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 amending Council Directive 1999/37/EC on the registration documents for vehicles

²⁷ European Commission, *Mobility and Transport – Road Safety: What is in the New Roadworthiness Package?* https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en (ნანახია: 9 ნოემბერი 2018)

გტი-ს შემთხვევების წლიური რაოდენობა ევროკავშირში დაკავშირებული იქნება რეგისტრირებული კომერციული სს-ების რაოდენობასთან. შედარებით თანაბარი საერთო სურათის შექმნის მიზნით, წვერი ქვეყნები გტი-ს სათანადო და ადეკვატურ რაოდენობას, მათ ტერიტორიაზე რეგისტრირებული კომერციული ასს-ების რაოდენობის პროპორციულად განახორციელებენ.

დამატებით, სატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობის ტესტირების შესახებ 2014 წლის ევროკავშირის დირექტივა (2014/45/EU) ევროკომისიას აკისრებს წვერ ქვეყნებში არსებული ეროვნული სისტემების ყველაზე შესაფერისი გზით დაკავშირებას, გზისთვის ვარგისობის და ოდომეტრის ჩვენებების შესახებ მონაცემების და ინფორმაციის გაცვლის მიზნით. ეს გულისხმობს წვერ ქვეყნებში ასს-ების საწყის ტესტირებაზე, რეგისტრირებასა და დამტკიცებაზე პასუხისმგებელი ინსტიტუტების, ინსპექტირების ცენტრების, ინსპექტირების და ტესტირების აღჭურვილობა-დანადგარების მწარმოებლების და ასს-ების მწარმოებლების მონაცემების ერთ სისტემაში გაერთიანებას და ხელმისაწვდომობას, პერსონალური მონაცემების დაცვის კომპონენტის გათვალისწინებით.

პტი-ს საგზაო უსაფრთხოებაზე ზეგავლენა

საერთაშორისო კვლევების მიხედვით, სს-ს ტექნიკური გაუმართაობის წილი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში ვარირებს. დასავლეთ ევროპაში ეს მაჩვენებელი არ სცდება 10%-ს. 2000 წელს გერმანიაში ჩატარებული კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ შემთხვევათა 5% პირდაპირ იყო გამოწვეული ტექნიკური ხარვეზით. ასეთი შემთხვევების თითქმის 45% გამოწვეული იყო სამუხრუჭო მოწყობილობის, 23% - საბურავების (ძირითადი მიზეზები - ავტომფლობელის მიერ არასათანადო მოვლა, განსაკუთრებით კი - საბურავებში დაბალი წნევა) და მეოთხედი - დაკიდების სისტემის ამორტიზატორის გაუმართაობით.²⁸ 2009 წლის მონაცემებით, დიდ ბრიტანეთში ჩატარებული კვლევის შეფასების მიხედვით, ასს-ების ტექნიკური გაუმართაობა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების 3%-ის მიზეზს წარმოადგენდა.²⁹

პტი-ს საგზაო ატმოსფერულ ჰაერზე ზეგავლენა

ავტომობილების გამონაბოლქვი ითვლება ურბანული ჰაერის დაბინძურების ძირითად წყაროდ. სს-ების ტექნიკური ინსპექტირების ჰაერის დაბინძურების შემცირებაზე ძლიერი გავლენის ემპირიული მტკიცებულებების მოძიება რთულია, მაგრამ არსებობს მცირე მტკიცებულებები ამ გავლენის შესაფასებლად. კალიფორნიის შტატში ჩატარებული კვლევის შედეგად, რომელიც 1998-2012 წლის მონაცემებს ამუშავებდა, დადგინდა, რომ 1985 წლამდე გამოშვებული ავტომობილების ხელახალი შემოწმება და შეკეთება ამცირებს ატმოსფერულ ჰაერში ნახშირბადის მონოქსიდის (CO), აზოტის ოქსიდების (NOx) და მყარი ნაწილაკების (PMx) შემცველობას. თუმცა, შედარებით ახალი ავტომობილების ხელახალ შემოწმებას არ აქვს ეკონომიკურად მნიშვნელოვანი ეფექტი ჰაერის ხარისხზე, რაც სავარაუდოდ გამოწვეულია შედარებით თანამედროვე ძრავის ტექნოლოგიებით. უნდა აღინიშნოს, რომ

²⁸ SWOV Institute for Road Safety, *SWOV Fact Sheet: Periodic vehicle inspection (MOT)*. <https://www.swov.nl/file/13376/download?token=rHt9oJZI> (ნანახია: 27 ნოემბერი 2018)

²⁹ Jarosiński W (2014), *Periodic Technical Inspections of Vehicles and Road Traffic Safety with the Number of Road Accidents Involving Fatalities*. Eksploatacja i Niezawodność – Maintenance and Reliability; 16 (1): 105–111.

ინსპექტირების ცენტრები, რომლებიც დაბალი ხარისხის შემოწმებას ატარებდნენ, გავლენას ვერ ახდენენ ჰაერის ხარისხზე, როცა მაღალი ხარისხის ცენტრების წილი საგრძნობია. რაც შეეხება ჰაერში ოზონის დონის შემცირებას, ცვლილება ძალიან მცირეა, მიუხედავად ინსპექტირების ცენტრის ხარისხისა.³⁰

ევროკავშირის დირექტივების ახალი პაკეტის ზეგავლენის 2012 წლის შეფასების მიხედვით³¹, სატრანსპორტო საშუალების ხარვეზი ზრდის მავნე ნივთიერებების (მაგალითად, CO, HC, NO, CO₂) შემცველობას გამონაბოლქვში 1.2% და 5.7%-ით, სს-ს და საწვავის ტიპის მიხედვით. სრული ემისიების დიდი ნაწილი მოდის სს-ების იმ მცირე რაოდენობაზე, რომელთაც ემისიების კონტროლის გაუმართავი სისტემები აქვთ. ავტოპარკის 5% იწვევს დამაბინძურებელი ემისიების 25%-ს და 20% იწვევს დამაბინძურებელი ემისიების 60%-ს. პრობლემას ამძაფრებენ ძირითადი დამაბინძურებლები: HC-ს და CO-ს ემისიებში სხვაობა სათანადოდ და ცუდად დარეგულირებულ და მოვლილ ძრავებს შორის შეიძლება 4-ზე მეტჯერ განსხვავდებოდეს. ამაზე დაყრდნობით, ევროკომისიის ავტოზეთის II პროგრამის ანგარიშმა დაასკვნა, რომ:

- სამკომპონენტო კატალიზური გარდამქმნელით აღჭურვილ სს-ების სათანადო ინსპექტირებას აქვს პოტენციალი, ემისიები შეამციროს 35%-ით CO-სთვის, 25%-ით HC-სთვის და 5%-ით NO_x-სთვის
- კატალიზური გარდამქმნელის გარეშე და მჟანგავი კატალიზური გარდამქმნელით აღჭურვილი სს-ებისთვის სათანადო ინსპექტირებას აქვს პოტენციალი, CO ემისიები შეამციროს 15%-ით
- დიზელისძრავიან ასს-ების ინსპექტირებას აქვს პოტენციალი, უმცირესი ზომის მყარი ნაწილაკების (PM_x) ემისიების შეამციროს 25%-ით.

თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ საქართველოს ავტოპარკი საკმაოდ მოძველებულია და ხშირია დიდი ასაკის მანქანები, ტექნიკური ინსპექტირების გავლენა ჰაერის ხარისხზე საგრძნობი უნდა იყოს.

ევროსტანდარტები

ევროსტანდარტები ადგენენ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების მისაღებ ზღვრულ ნორმებს, ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში გაყიდული ახალი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის. პირველი ასეთი სტანდარტი ევრო 1 1992 წელს შევიდა ძალაში, რის შემდეგაც ევროკავშირი მინიმალურ ზღვრულ ნორმებს ეტაპობრივად ამკაცრებს.³²

³⁰ Nicholas J. Sanders (2017), *Working Paper: Technology and the Effectiveness of Regulatory Programs over Time: Vehicle Emissions and Smog Checks with a Changing Fleet.* <https://www.nber.org/papers/w23966> (ნანახია 26 ნოემბერი 2018)

³¹ European Commission (2012), *Roadworthiness Package Impact Assessment.* https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_worthiness_package/impact_assessment_en.pdf (ნანახია:10 სექტემბერი 2018)

³² European Commission, *Emissions in the Automotive Sector.* https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/emissions_en (ნანახია: 16 სექტემბერი 2018)

ევროკავშირის ყველა ქვეყანაში ამჟამად მოქმედებს ევრო 6 სტანდარტი, რომელიც ადგენს გამონაბოლქვში მრავალი სახის მავნე ნივთიერების ზღვრულ ნორმებს, რომლებიც ინდივიდუალიზებულია ასს-ს კატეგორიის მიხედვით.³³

ცხრილი 12. ევრო 6 სტანდარტი: მავნე ნივთიერებები გამონაბოლქვში ასს კატეგორიის და ძრავის ტიპის მიხედვით (მგ/კვსთ)

ასს	CO	HC	HC+NOx	NOx	PM	PN #/კვსთ	კვამლი ანობა	NMHC	CH4
მსუბუქი, დიზელი, ბენზინი	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-
მძიმე, დიზელი	✓	✓	-	✓	✓	-	✓	-	-
მძიმე, ბენზინი	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓

საგულისხმოა, რომ ევრო 1 სტანდარტი 1992 წელს შევიდა ძალაში და, CO-ს გარდა, ადგენდა HC+NOx-ის ზღვრულ ნორმას. დამატებით, ევროკავშირი აწესებს ავტოპარკის გამონაბოლქვის ზღვრულ ნორმებს CO2-ს შემცველობაზე.³⁴ ქვემოთ მოცემული ცხრილი მიმოიხილავს ბენზინისძრავიანი ასს-ების გამონაბოლქვში CO-ს დასაშვებ ნორმებს ევროკავშირში (ევრო 1-6) და საქართველოში (2020 წლის 1 იანვრიდან).

ცხრილი 13. ბენზინის ძრავის მქონე ასს-ს გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობის ზღვრული ნორმების მიმოხილვა, ევროკავშირის (ევრო1-6) და საქართველოს შედარება (2020 წლის 1 იანვრიდან)

ევროსტანდარტი	ძალაში შესვლის წელი	CO (გრ/კმ)		საქართველო	გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემა	ასს-ს რეგისტრაციის ან ექსპლუატაციაში გაშვების თარიღი / შეფასების მეთოდი	CO (გრ/კმ)
		სამგზავრო ასს	მსუბუქი კომერციული ასს, კლასის მიხედვით				
ევრო 1	1992	2.72	2.72 - 6.9		ლამბდას გარეშე	1986 წ. 1 ოქტომბრამდე	4.5
ევრო 2	1996	2.2	-			1986 წ. 1 ოქტომბრის შემდეგ	3.5
ევრო 3	2000	2.3	-		ლამბდა	ძრავას უკმ სვლაზე	0.5
ევრო 4	2005	1.0	-			ძრავას უკმ სვლაზე	0.3
ევრო 5	2009	1.0	2.27			მაღალი ბრუნვით	
ევრო 6	2014	1.0	2.27				

ევროსტანდარტების და რეფორმის მიერ დადგენილი გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შედარება რთულია, ვინაიდან ევროკავშირი და საქართველო ამ მიზნით ასს-ების კლასიფიცირებას სხვადასხვანაირად ახდენენ. თუმცა, შესაძლებელია ზოგადი შეფასებების გაკეთება. რეფორმის ფარგლებში ლამბდა კოეფიციენტისთვის დადგენილი ზღვრები 1 ± 0.03 შეესაბამება ევროკავშირში დაშვებულ ნორმას და კოეფიციენტის ეფექტურ მნიშვნელობას. გამონაბოლქვის თანამედროვე კონტროლის (ლამბდა) სისტემის მქონე ასს-ების

³³ Regulation (EC) No 715/2007 of The European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on Type Approval of Motor Vehicles with Respect to Emissions from Light Passenger and Commercial Vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on Access to Vehicle Repair and Maintenance Information

³⁴ European Commission, *Reducing CO2 Emissions from Passenger Cars*.

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en (ნანახია 25 სექტემბერი 2018)

გამონაბოლქვში CO-ს დასაშვები ზღვრული ნორმა შეესაბამება ევროსტანდარტებით დასაშვებ ნორმებს. თუმცა, გამონაბოლქვის თანამედროვე კონტროლის სისტემის არმქონე ასს-ებისთვის CO-ს შემცველობის დადგენილი ნორმები საკმაოდ მაღალია, რაც შეესაბამება მხოლოდ ევრო 1-ში გათვალისწინებულ ნორმებს - თუმცა, არა ყველა ტიპის ასს-სთვის.

ქვემოთ მოცემული ცხრილი მომთხოვნილას დიზელისძრავიანი ასს-ების გამონაბოლქვის კვამლიანობის დასაშვებ ზღვრულ ნორმებს ევროკავშირში (ევრო 1-6) და საქართველოში.

ცხრილი 14. დიზელის ძრავის მქონე ასს-ს გამონაბოლქვში კვამლიანობის ზღვრული ნორმების მიმოხილვა (ევრო1-6) და საქართველოს შედარება (2020 წლის 1 იანვრიდან)

ევროსტანდარტი	ძალაში შესვლის წელი	კვამლიანობა (m-1)	საქართველო	დიზელის ძრავის ტიპი	კვამლიანობა (m-1)	
ევრო 1	1992	-		საქართველო	ჩვეულებრივი	2.5
ევრო 2	1996	-				
ევრო 3	1999	0.15				
ევრო 4	2005	0.8			ტურბოჩაბერვის	3.0
ევრო 5	2008	0.5				
ევრო 6	2013	0.5				

საქართველოში დასაშვები კვამლიანობის ნორმები დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის რამდენჯერმე აჭარბებს ევროსტანდარტებით მიერ დადგენილ ნორმებს. ამასთან, კვამლიანობის გარდა, ევროსტანდარტები დამატებით ადგენს CO-ს და სხვა მავნე ნივთიერებების დასაშვებ ნორმებს დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის, რაც საქართველოს მიმდინარე რეფორმაში გათვალისწინებული არ არის.

გარდა ამისა, ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას დადგენილ მოთხოვნებში განსაზღვრული ასს-სთვის ან ამ მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლოატაციაში გაშვებული ასს-სთვის, გამონაბოლქვში CO-ს შემცველობა არ უნდა აღემატებოდეს 0.3%-ს უქმ სვლაზე და 0.2%-ს უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნით, დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის კი კვამლიანობა არ უნდა აღემატებოდეს – 1.5^{m-1}-ს, რაც შეესაბამება ევროკავშირში დადგენილ ნორმებს, თუმცა, როგორც მწარმოებლის მიერ დადგენილი ნორმების შემთხვევაში, ტიპის დამტკიცების ნორმების შესახებ ინფორმაციის შესახებ ბაზა არ არსებობს, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნებოდა ინსპექტორებისთვის ინსპექტირების პროცესისას. შესაბამისად, ასს-ების გარკვეული რაოდენობა ავტომატურად შედარებით ლმობიერ ნორმებთან შესაბამისობაზე შემოწმდება.

მიმდინარე მოვლენები

პტი ცენტრების საჩივრები სასამართლოში

2018 წლის ივლისში საქართველოს ავტომობილების ინსპექტირების ორგანოების ასოციაციამ წერილით მიმართა საქართველოს პრემიერ მინისტრსა და 6 უწყებას პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის და გადაწყვეტილებების მიღების გამჭვირვალე და ინკლუზიური პროცესისკენ მოწოდების შესახებ.

ამავე წელს საკონსტიტუციო სასამართლოში წარდგენილ იქნა 2 სარჩელი ეკონომიკის სამინისტროს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების მათი არაკონსტიტუციურობის საფუძველზე გაუქმების მოთხოვნით. საქალაქო სასამართლოებში კი წარდგენილ იქნა 5-ზე მეტი სარჩელი, რომელთაგან ერთი თბილისის საქალაქო სასამართლომ სრულად დააკმაყოფილა 2018 წლის 20 სექტემბერს და ეკონომიკის სამინისტროს დაავალა მოსარჩელე კომპანიასთან ინსპექტირების ცენტრის მოწყობისა და აღჭურვის თაობაზე ხელშეკრულების გაფორმება.³⁵ ნოემბრის თვეში ასევე დაკმაყოფილდა კიდევ ერთი მსგავსი სარჩელი. მიმდინარე დავები ეხება რამდენიმე პტი ცენტრისთვის დამატებითი ინსპექტირების ხაზების აკრედიტაციის მოთხოვნაზე უკანონოდ უარის თქმას, სასამართლო სანქციის გარეშე დოკუმენტაციის გამოთხოვას, N301 და N511 დადგენილებების არაკონსტიტუციურობას.

ბიზნეს ომბუდსმენი ჩართულია მიმდინარე პროცესებში. დამატებით, კონკურენციის სააგენტო აწარმოებს ინტენსიურ მოკვლევას სახელმწიფოს მიერ მონოპოლიური გარემოს შექმნის კუთხით.

გამოძიება პტი ცენტრებში

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს საგამოძიებო სამსახური, მიღებული ოპერატიული ინფორმაციების საფუძველზე, აწარმოებს გამოძიებას საქართველოს მასშტაბით მდებარე პტი ცენტრების მიერ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნათა დარღვევით, ტექნიკურად გაუმართავ ასს-ებზე ინსპექტირების დადებითი ანგარიშების კანონდარღვევით გაცემის ფაქტებზე. გამოძიების საფუძველზე, აღნიშნულმა სამსახურმა საქართველოს 4 რეგიონსა და თბილისში გამოავლინა 10 პტი ცენტრი, რომლის თანამშრომლები ასს-ების შემოწმებისას, მიუხედავად მათი ვიზუალური ან/და ტექნიკური დაზიანებებისა, ტექნიკური ინსპექტირების დადებითად გავლის ყალბ ანგარიშებს გასცემდნენ.³⁶ 2 პტი ცენტრს კი წარედგინა ბრალი ტექნიკურ დეტალებზე და შესაბამისი სასამართლოები დანიშნულია 2018 წლის დეკემბერში.

ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილის აკაკი საღირაშვილის განცხადებით, იგეგმება არსებულ ტექნიკურ რეგლამენტში ცვლილების შეტანა პტი ცენტრების მონიტორინგის ეფექტური მექანიზმის დანერგვის მიზნით.³⁷

³⁵ BPI (24 სექტემბერი, 2018), გვიბა: *ავტომობილების ტექდათვალიერების ბიზნესში ეკონომიკის სამინისტროს უკანონო ჩარევა სასამართლომ დაადასტურა*. <http://bpi.ge/gviba-avtomobilebis-teqdathvalierebis-biznesshi-ekonomikis-saministros-ukanono-chareva-sasamarthlom-daadastura/> (ნანახია 15 ნოემბერი 2018)

³⁶ საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს საგამოძიებო სამსახური (19 ოქტომბერი 2018), *საგამოძიებო სამსახურმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ტექნიკური ინსპექტირების ყალბი ანგარიშების გაცემის ფაქტები გამოავლინა*. <http://is.ge/News/10656> (ნანახია 15 ნოემბერი 2018)

³⁷ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, *აკაკი საღირაშვილი - მივესალმებით, რომ ჩვენს მიმართვას დროული რეაგირება მოყვა*. <http://www.economy.ge/?page=news&nw=925> (ნანახია 15 ნოემბერი 2018)

დანართი 1. რესპონდენტების ჩამონათვალი

#	თარიღი	რესპონდენტი
1	24 სექტემბერი 2018	ვაჟა იორდანიშვილი, პტი ცენტრის "აუტოტესტ გეორგია" ხელმძღვანელი და საქართველოს ავტომობილების ინსპექტირების ორგანოების ასოციაციის პრეზიდენტი
2	24 სექტემბერი 2018	გურამ მჭედლიძე, პტი ცენტრის "აუტოტესტ გეორგიას" ტექნიკური მენეჯერი
3	05 ოქტომბერი 2018	ვასო ურუშაძე, "ჰაბ ჯორჯიას" აღმასრულებელ დირექტორი
4	08 ოქტომბერი 2018	მალხაზ ხარებავა, სსიპ "აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრის" გენერალური დირექტორის მოვალეობის შემსრულებელი
5	09 ოქტომბერი 2018	დავით კვანტიძე, პტი ცენტრის "დაჯი" ხელმძღვანელი
6	09 ოქტომბერი 2018	ზურა ბეჟაშვილი, საგზაო უსაფრთხოების და ავტომობილის მართვის ავტოექსპერტი
7	12 ოქტომბერი 2018	ბექა ლილუაშვილი, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ანალიზისა და რეფორმების სამმართველოს უფროსი
8	17 ოქტომბერი 2018	ოთარ გელაშვილი, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის დეკანი და სატრანსპორტო სისტემების სასწავლო-კვლევითი და საექსპერტო ცენტრის ხელმძღვანელი
9	17 ოქტომბერი 2018	ჯემალ სვანიძე, პტი ცენტრის "ჭაპანი 120" ხელმძღვანელი
10	17 ოქტომბერი 2018	მალხაზ ხვედელიძე, პტი ცენტრის "ჭაპანი 120" ტექნიკური მენეჯერი
11	20 ოქტომბერი 2018	გელა ჩხეიძე, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული აირბალონიანი მოწყობილობების პტი ცენტრის "გაზ კონტროლი" ხელმძღვანელი
12	20 ოქტომბერი 2018	კახაბერ ბანძელაძე, პტი ცენტრის "ავტოჩევი" ხელმძღვანელი
13	8 ნოემბერი 2018	ერეკლე კეჟერაშვილი, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის უფროსის მოადგილის მოვალეობის შემსრულებელი
14	2 ნოემბერი 2018	დავით ქორიძე, პტი ცენტრის "ქვიქტესტის" ხელმძღვანელი
15	2 ნოემბერი 2018	შოთა ღვინერია, პტი ცენტრის "ქვიქტესტის" ტექნიკური მენეჯერი
16	2 ნოემბერი 2018	უჩა კასაბური, ავტოინსპექტირების დამოუკიდებელი სპეციალისტი
17	7 ნოემბერი 2018	ელდარ ერაძე, პტი ცენტრის "ჯეა" ხელმძღვანელი

18	7 ნოემბერი 2018	შოთა ფურცხალაძე, პტი ცენტრის "ჯეა" ხარისხის მენეჯერი
19	9 ნოემბერი 2018	ლერი მუმლაძე, პტი ცენტრის "ტექ 2017" ხელმძღვანელი
20	14 ნოემბერი 2018	მიხეილ ხმალაძე, სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორი
21	14 ნოემბერი 2018	შაკო ურიადმყოფელი, სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს სახმელეთო ტრანსპორტის უსაფრთხოების სამსახურის უფროსი
22	27 ნოემბერი 2018	ლევან ალაფიშვილი, იურისტი

დანართი 2. ინტერვიუს გზამკვლევი: პტი ცენტრების ხელმძღვანელები

მოგესალმებით, მე გახლავართ [სახელი, გვარი] და წარმოვადგენ კვლევით ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩს“. ამჟამად ვახორციელებთ კვლევას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმის შესახებ. კვლევის მიზანია პტი-ს კუთხით არსებული მდგომარეობის შესწავლა, გამოწვევების იდენტიფიცირება და რეკომენდაციების ფორმულირება. ამისათვის ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანია თქვენი შეხედულებები და სექტორული გამოცდილება. მადლობას გიხდით თანამშრომლობისთვის!

პტი ცენტრი

1. თავდაპირველად, თუ შეგიძლიათ, მოკლედ მოგვიყვით თქვენი პტი ცენტრის შესახებ:
 - 1.1. როდის დაარსდა?
 - 1.2. რა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს (ასს) ემსახურება?
 - 1.3. ტესტირების რამდენი ხაზი აქვს?
 - 1.4. რამდენი თანამშრომელი გყავთ? რა პოზიციებზე არიან დასაქმებულნი და რა პასუხისმგებლობები აკისრიათ (ტექნიკური მენეჯერი, ინსპექტორი)?
 - 1.5. როგორია კვალიფიკაციური მოთხოვნები ახალი ტექნიკური პერსონალის აყვანისას (განათლება, გამოცდილება, დიპლომი/სერთიფიკატი, რეკომენდაცია, და ა.შ.)?
 - 1.6. რა ტიპის განათლება/გადამზადება აქვთ გავლილი?
 - 1.7. რა ტიპის და სიხშირის გადამზადებას ექვემდებარებიან?
 - 1.8. რამდენი ხანია, რაც ამ პტი ცენტრს ხელმძღვანელობთ?
 - 1.9. რამდენად გაუჭირდა/გაუადვილდა თქვენს პტი ცენტრს მიმდინარე პტი რეფორმის მოთხოვნების დაკმაყოფილება (დრო, მატერიალური და ადამიანური რესურსები)? რატომ?
 - 1.10. რა უპირატესობა გააჩნია თქვენს პტი ცენტრს სხვებთან შედარებით?
 - 1.11. რა არის თქვენი კლიენტების მოზიდვის/რეკლამის სტრატეგია/ როგორ იზიდავთ კლიენტებს?
 - 1.12. რა სირთულეებს/გამოწვევებს აწყდება თქვენი პტი ცენტრი ყოველდღიური საქმიანობისას?
 - 1.13. როგორ/რამდენად ახერხებთ მათ გადაჭრას?

პტი ასოციაცია

2. ასევე, თუ შეგიძლიათ, მოკლედ მოგვიყვით პტი ასოციაციის შესახებ:
 - 2.1. რამდენი ხანია, რაც პტი ასოციაცია არსებობს?
 - 2.2. რამდენი ხანია რაც მისი წევრი/ხელმძღვანელი ბრძანდებით?
 - 2.3. რა ფუნქციები აქვს ასოციაციას?
 - 2.4. რა მიღწევები აქვს დღევანდელი მდგომარეობით?
 - 2.5. რა სირთულეებს/გამოწვევებს აწყდება მისი ფუნქციების განხორციელებისას?

პტი რეფორმა

3. როდის დაიწყო პტი რეფორმაზე მუშაობა და თქვენი აზრით, რა ფაქტორებმა განაპირობა მისი საჭიროება საქართველოში?
4. გთხოვთ, მოკლედ შეაფასოთ რეფორმის მიმდინარე პროცესი.

- 4.1. რა უწყობს ხელს რეფორმის გატარებას? რატომ/როგორ?
- 4.2. რა სახის მიღწევები განხორციელდა რეფორმის ფარგლებში?
- 4.3. რა ფაქტორებმა და ვინ/რომელმა ინსტიტუტებმა შეუწყვეს ხელი/უწყობენ ხელს მათ განხორციელებას და როგორ?
- 4.4. რა სახის გამოწვევებს ხედავთ რეფორმის გატარების თვალსაზრისით? (საკანონმდებლო ბაზა, მონაცემები/კვლევები, ტექნიკური აღჭურვილობა, ადამიანური რესურსი, ინსპექტირების მოთხოვნების გვერდით ავლა/არაფორმალური გზებით გადაჭრა, აღსრულების მექანიზმები და სხვა.)
- 4.5. ინსპექტირების მოთხოვნების გვერდის ავლის რა სახის მექანიზმები შეგხვედრიათ ან გსმენიათ (საბურავების, „კატალიზატორის“ თხოვება/ქირაობა, გამონაბოლქვის ხარისხის და გარბენის მანიპულირება და ა.შ.)? რამდენად მარტივი ან რთულია მათი ინსპექტორის მიერ იდენტიფიცირება/აღმოჩენა? როგორ ხდება ან შეიძლება მათთან გამკლავება?
- 4.6. თქვენი აზრით, რა სახის სირთულეებს ქმნის თითოეული მათგანი?
- 4.7. როგორ ხედავთ ამ გამოწვევების გადალახვის/რეგულირების გზებს და, თქვენი აზრით, ვინ/რომელი ინსტიტუტები არიან პასუხისმგებელნი ამაზე?

საერთაშორისო/ევროპული გამოცდილება

5. მიმდინარე რეფორმის გზამკვლევა ევროკავშირის დირექტივა/ასოცირების ხელშეკრულება, რომელიც აწესებს მინიმალურ მოთხოვნებს. ამავდროულად, არაერთი წევრი ქვეყანა იყენებს უფლებას, თავად დააწესოს შედარებით მკაცრი მოთხოვნები. რომელი კონკრეტული ქვეყნის/ქვეყნების გამოცდილება/მაგალითი უდევს საფუძვლად საქართველოს რეფორმას?
 - 5.1. როგორ/რა კრიტერიუმებით შეირჩა აღნიშნული ქვეყანა/ქვეყნები?
 - 5.2. რამდენად არიან ამ ქვეყნის/ქვეყნების წარმომადგენლები ჩართულნი რეფორმის შემუშავება-განხორციელებაში (კონსულტირების თუ უშუალო სამუშაო სახით)?

სამომავლო ნაბიჯები და რეკომენდაციები

6. როგორია რეფორმის ფარგლებში დაგეგმილი შემდგომი ნაბიჯები? რა ვადებში არის გათვლილი მათი შესრულება?
7. რა სახის სამომავლო ცვლილებები აქვს თქვენს პტი ცენტრს/ასოციაციას დაგეგმილი რატომ?
8. რა სახის რეკომენდაციები გექნებოდათ რეფორმის განხორციელების შემდეგი ეტაპებისთვის?
9. გარდა იმ ძირითადი ინსტიტუტებისა, რომლებიც ჩართულნი არიან რეფორმის განხორციელების პროცესში [პტი ასოციაცია, აკრედიტაციის ცენტრი, პტი ცენტრები, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, შსს, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო], თქვენი აზრით, რომელი ინსტიტუტები/სააგენტოები უნდა იყვნენ ჩართულნი ამ პროცესში? რატომ და რა სახით?
10. რა სახის მეთოდოლოგიური შემოთავაზებები გექნებოდათ ჩვენი კვლევისთვის? თქვენი აზრით, რა მნიშვნელოვანი საკითხები უნდა მოიცვას ჩვენმა კვლევამ? რომელია ისეთი საკითხები, რაც შეიძლება ამკარა არ იყოს, მაგრამ ყურადღებას საჭიროებდეს? ვის შეიძლება დავუსვათ კითხვები ამ საკითხებზე?
11. თქვენი რეკომენდაციით, ვის შეიძლება გავესაუბროთ ამავე საკითხებზე?

დანართი 3. ინტერვიუს გზამკვლევი: დაინტერესებული მხარეები / ექსპერტები

მოგესალმებით, მე გახლავართ [სახელი, გვარი] და წარმოვადგენ კვლევით ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩს“. ამჟამად ვახორციელებთ კვლევას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმის შესახებ. კვლევის მიზანია პტი-ს კუთხით არსებული მდგომარეობის შესწავლა, გამოწვევების იდენტიფიცირება და რეკომენდაციების ფორმულირება. ამისათვის ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანია თქვენი შეხედულებები და ექსპერტული გამოცდილება. მადლობას გიხდით თანამშრომლობისთვის!

ორგანიზაცია

1. თავდაპირველად, თუ შეგიძლიათ, მოკლედ მოგვიყვით თქვენი და/ან თქვენი ორგანიზაციის საქმიანობის შესახებ?
 - 1.1. რამდენი ხანია, რაც სატრანსპორტო (უსაფრთხოების) სექტორში მოღვაწეობთ?
 - 1.2. რამდენი თანამშრომელი გყავთ?
 - 1.3. რა ძირითად საკითხებზე მუშაობთ?
 - 1.4. რა არის თქვენი ორგანიზაციის ძირითადი მიღწევები?
 - 1.5. მიმდინარე პროექტები/პროგრამები?
 - 1.6. რა სახის სირთულეებს/გამოწვევებს აწყდებით თქვენი საქმიანობის განხორციელებისას?
 - 1.7. როგორ/რამდენად ახერხებთ მათ გადაჭრას?

პტი რეფორმა

12. როდის დაიწყო პტი რეფორმაზე მუშაობა და თქვენი აზრით, რა ფაქტორებმა განაპირობა მისი საჭიროება საქართველოში?
13. გთხოვთ, მოკლედ შეაფასოთ რეფორმის მიმდინარე პროცესი.
 - 13.1. რა უწყობს ხელს რეფორმის გატარებას? რატომ/როგორ?
 - 13.2. რა სახის მიღწევები განხორციელდა რეფორმის ფარგლებში?
 - 13.3. რა ფაქტორებმა და ვინ/რომელმა ინსტიტუტებმა შეუწყვეს ხელი/უწყობენ ხელს მათ განხორციელებას და როგორ?
 - 13.4. რა სახის გამოწვევებს ხედავთ რეფორმის გატარების თვალსაზრისით? (საკანონმდებლო ბაზა, მონაცემები/კვლევები, ტექნიკური აღჭურვილობა, ადამიანური რესურსი, ინსპექტირების მოთხოვნების გვერდით ავლა/არაფორმალური გზებით გადაჭრა, აღსრულების მექანიზმები და სხვა.)
 - 13.5. ინსპექტირების მოთხოვნების გვერდის ავლის რა სახის მექანიზმები შეგხვედრიათ ან გსმენიათ (საბურავების, „კატალიზატორის“ თხოვება/ქირაობა, გამონაბოლქვის ხარისხის და გარბენის მანიპულირება და ა.შ.)? რამდენად მარტივი ან რთულია მათი ინსპექტორის მიერ იდენტიფიცირება/აღმოჩენა? როგორ ხდება ან შეიძლება მათთან გამკლავება?
 - 13.6. თქვენი აზრით, რა სახის სირთულეებს ქმნის თითოეული მათგანი?
 - 13.7. როგორ ხედავთ ამ გამოწვევების გადალახვის/რეგულირების გზებს და, თქვენი აზრით, ვინ/რომელი ინსტიტუტები არიან პასუხისმგებელნი ამაზე?

საერთაშორისო/ევროპული გამოცდილება

14. მიმდინარე რეფორმის გზამკვლევა ევროკავშირის დირექტივა/ასოციაციის ხელშეკრულება, რომელიც აწესებს მინიმალურ მოთხოვნებს. ამავდროულად, არაერთი წევრი ქვეყანა იყენებს უფლებას, თავად დააწესოს შედარებით მკაცრი მოთხოვნები. რომელი კონკრეტული ქვეყნის/ქვეყნების გამოცდილება/მაგალითი უდევს საფუძვლად საქართველოს რეფორმას?
 - 14.1. როგორ/რა კრიტერიუმებით შეირჩა აღნიშნული ქვეყანა/ქვეყნები?
 - 14.2. რამდენად არიან ამ ქვეყნის/ქვეყნების წარმომადგენლები ჩართულნი რეფორმის შემუშავება-განხორციელებაში (კონსულტირების თუ უშუალო სამუშაო სახით)?

სამომავლო ნაბიჯები და რეკომენდაციები

15. როგორია რეფორმის ფარგლებში დაგეგმილი შემდგომი ნაბიჯები? რა ვადებში არის გათვლილი მათი შესრულება?
16. რა სახის სამომავლო ცვლილებები აქვს თქვენს პტი ცენტრს/ასოციაციას დაგეგმილი რატომ?
17. რა სახის რეკომენდაციები გექნებოდათ რეფორმის განხორციელების შემდეგი ეტაპებისთვის?
18. გარდა იმ ძირითადი ინსტიტუტებისა, რომლებიც ჩართულნი არიან რეფორმის განხორციელების პროცესში [პტი ასოციაცია, აკრედიტაციის ცენტრი, პტი ცენტრები, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, შსს, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო], თქვენი აზრით, რომელი ინსტიტუტები/სააგენტოები უნდა იყვნენ ჩართულნი ამ პროცესში? რატომ და რა სახით?
19. რა სახის მეთოდოლოგიური შემოთავაზებები გექნებოდათ ჩვენი კვლევისთვის? თქვენი აზრით, რა მნიშვნელოვანი საკითხები უნდა მოიცვას ჩვენმა კვლევამ? რომელია ისეთი საკითხები, რაც შეიძლება აშკარა არ იყოს, მაგრამ ყურადღებას საჭიროებდეს? ვის შეიძლება დავუსვათ კითხვები ამ საკითხებზე?
20. თქვენი რეკომენდაციით, ვის შეიძლება გავესაუბროთ ამავე საკითხებზე?

დანართი 4: ფოკუს ჯგუფის გზამკვლევი: მიკროავტობუსების მფლობელები

მოგესალმებით, მე გახლავართ [სახელი, გვარი] და წარმოვადგენ კვლევით ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩს“. ამჟამად ვახორციელებთ კვლევას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმის შესახებ, რომელშიც თქვენც მონაწილეობთ. კვლევის მიზანია პტი-ს კუთხით არსებული მდგომარეობის შესწავლა, გამოწვევების იდენტიფიცირება და რეკომენდაციების ფორმულირება. ამისათვის ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანია თქვენი გულწრფელი შეხედულებები და გამოცდილება. აქ არ არსებობს სწორი და არასწორი პასუხები. კვლევა არის ანონიმური, არ მოხდება თქვენი მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის ჩაწერა, მოხდება მხოლოდ პასუხების შეჯამება და საერთო ანალიზი. თითოეულ მონაწილეს ფოკუს ჯგუფის დასასრულს მაღლობის ნიშნად გადმოგეცემთ სიმბოლური საჩუქარი - საწვავის 10 ლიტრიანი ტალონი. მაღლობას გიხდით თანამშრომლობისთვის!

ზოგადი დამოკიდებულება და ინფორმირებულობა

1. დასაწყისისთვის, გთხოვთ, მოკლედ მოგვიყვით თქვენს შესახებ (სახელი, ასაკი, რამდენი ხანია, რაც მიკროავტობუსს მართავთ, რამდენი ხანია, რაც შპს თბილისის მიკროავტობუსში მუშაობთ)
2. ზოგადად, რა ინფორმაცია გაგაჩნიათ ავტოსატრანსპორტო ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) მიმდინარე რეფორმის/ცვლილებების შესახებ (კატეგორიები/ვადები, პერიოდულობა, რა მოწმდება, როგორ მოწმდება, ჯარიმები და დაჯარიმების გზები, და ა.შ.). საიდან მოიპოვეთ ეს ინფორმაცია?
 - 2.1. იცით თუ არა, რომ 2018 წლის 3 იანვრიდან სავალდებულო გახდა სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) ავტომობილების პტი? საიდან შეიტყვეთ და როდის?
3. რა მოლოდინები გქონდათ/გაქვთ აღნიშნულ ცვლილებებთან დაკავშირებით? რატომ? რამდენად გამართლდა/მართლდება ისინი?
4. თქვენი აზრით, რატომ/რა მიზნით ხორციელდება აღნიშნული რეფორმა? რამდენად საჭიროა ის? რატომ?

პტი-ს გამოცდილება

5. ვინ არის თქვენს უწყებაში პასუხისმგებელი ავტომობილის ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრში მიყვანასა და ინსპექტირების გატარებაზე? შესაბამისი ინფორმაციის მოპოვებაზე?
6. გავლილი აქვს თუ არა პტი იმ მიკროავტობუსს, რომელსაც თქვენ მართავთ? რატომ/როდის?
7. როგორ მოიპოვეთ ინფორმაცია ინსპექტირების ცენტრების შესახებ? რამდენად მარტივი იყო ინფორმაციის მოძიება? რატომ?
8. როგორ/რა კრიტერიუმებით შეარჩიეთ თქვენთვის სასურველი ინსპექტირების ცენტრი?
9. გთხოვთ, მოკლედ აღწეროთ პტი-სთან დაკავშირებული თქვენი გამოცდილება.
 - 9.1. როგორ დაჯავშნეთ ინსპექტირების დრო? რამდენად მარტივი იყო ეს პროცედურა?
 - 9.2. რამდენად მარტივი იყო პტი-ს ცენტრში მისვლა და რამდენად მოგიწიათ თქვენი რიგის ლოდინი?

- 9.3. რამდენ ხანს გაგრძელდა პტი პროცედურა? სად იმყოფებოდით სანამ თქვენი ავტომობილი მოწმდებოდა? როგორი იყო მოსაცდელი ოთახის პირობები? რა მოგეწონათ და რა არ მოგეწონათ. რატომ?
- 9.4. რამდენად გქონდათ კონტაქტი პტი-ს პერსონალთან? რა სახის? რა შთაბეჭდილება დაგრჩათ (პროფესიონალიზმი, კომუნიკაციის უნარი, ა.შ.)?
- 9.5. რა შედეგით დასრულდა ინსპექტირება და როგორ შეაფასებდით/რამდენად ეთანხმებით მას? რატომ?
- 9.6. რამდენად დაგჭირდათ პტი-მდე დამატებითი წინასწარი ზომების მიღება/ მიკროავტობუსის მომზადება/ გამართვა პტი-ს გასავლელად? რატომ? რა სახის? რამდენად იმუშავა ამ ხერხებმა?
- 10. *[თუ ავტომობილმა ვერ გაიარა ინსპექტირება]* რა სახის ხარვეზები აღმოაჩნდა ავტომობილს?
 - 10.1. რა ინფორმაცია მოგაწოდეს შემდგომი ნაბიჯების შესახებ (გამოსასწორებელი დეტალები, ვადები)? რამდენად ამომწურავი იყო ეს ინფორმაცია?
 - 10.2. თქვენი აზრით, რამდენად არის შესაძლებელი აღნიშნული ხარვეზების მოცემულ ვადებში გამოსწორება (ნაწილების მოპოვებადობა, დრო, ფინანსები)? რატომ?

შეჯამება და რეკომენდაციები

- 11. თქვენი აზრით/გამოცდილებით, რა დადებითი/ძლიერი მხარეები აქვს პტი-ს (პროცესს, რეფორმას)? რატომ?
- 12. თქვენი აზრით/გამოცდილებით, რა საჭიროებს დახვეწას/გამოსწორებას/დამატებას (პროცესში, რეფორმაში)? რატომ?
- 13. დამატებითი რეკომენდაციები

დანართი 5. ფოკუს ჯგუფის გზამკვლევი: იურიდიული პირების (სახელმწიფო უწყებები, კერძო კომპანიები)

წარმომადგენლები

მოგესალმებით, მე გახლავართ [სახელი, გვარი] და წარმოვადგენ კვლევით ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩს“. ამჟამად ვახორციელებთ კვლევას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმის შესახებ, რომელშიც თქვენც მონაწილეობთ. კვლევის მიზანია პტი-ს კუთხით არსებული მდგომარეობის შესწავლა, გამოწვევების იდენტიფიცირება და რეკომენდაციების ფორმულირება. ამისათვის ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანია თქვენი გულწრფელი შეხედულებები და გამოცდილება. აქ არ არსებობს სწორი და არასწორი პასუხები. კვლევა არის ანონიმური, არ მოხდება თქვენი მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის ჩაწერა, მოხდება მხოლოდ პასუხების შეჯამება და საერთო ანალიზი. თითოეულ მონაწილეს ფოკუს ჯგუფის დასასრულს მადლობის ნიშნად გადმოგეცემათ სიმბოლური საჩუქარი - საწვავის 10 ლიტრიანი ტალონი. მადლობას გიხდით თანამშრომლობისთვის!

ზოგადი დამოკიდებულება და ინფორმირებულობა

1. დასაწყისისთვის, გთხოვთ, მოკლედ მოგვიყვით თქვენს შესახებ (სახელი, ასაკი, რამდენი ხანია, რაც სახელმწიფო უწყებაში/კომპანიაში მუშაობთ?)
2. რა ინფორმაცია გაგაჩნიათ ავტოსატრანსპორტო ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) მიმდინარე რეფორმის/ცვლილებების შესახებ (კატეგორიები/ვადები, პერიოდულობა, რა მოწმდება, როგორ მოწმდება, ჯარიმები და დაჯარიმების გზები, და ა.შ.). საიდან მოიპოვეთ ეს ინფორმაცია?
 - 2.1. იცით თუ არა, რომ 2018 წლის 1 ივლისიდან სავალდებულო იურიდიული პირების ავტომობილების პტი? საიდან შეიტყვეთ და როდის?
3. რა მოლოდინები გქონდათ/გაქვთ აღნიშნულ ცვლილებებთან დაკავშირებით? რატომ? რამდენად გამართლდა/მართლდება ისინი?
4. თქვენი აზრით, რატომ/რა მიზნით ხორციელდება აღნიშნული რეფორმა? რამდენად საჭიროა ის? რატომ?

პტი-ს გამოცდილება

5. ვინ არის თქვენს უწყებაში/კომპანიაში პასუხისმგებელი ავტომობილის ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრში მიყვანასა და ინსპექტირების გატარებაზე? შესაბამისი ინფორმაციის მოპოვებაზე?
6. გავლილი აქვს თუ არა პტი სახელმწიფო უწყების/კომპანიის იმ ავტომობილს, რომელსაც თქვენ მართავთ? რატომ/როდის?
7. როგორ მოიპოვეთ ინფორმაცია ინსპექტირების ცენტრების შესახებ? რამდენად მარტივი იყო ინფორმაციის მოძიება? რატომ?
8. როგორ/რა კრიტერიუმებით შეარჩიეთ თქვენთვის სასურველი ინსპექტირების ცენტრი?
9. გთხოვთ, მოკლედ აღწეროთ პტი-სთან დაკავშირებული თქვენი გამოცდილება.
 - 9.1. როგორ დაჯავშნეთ ინსპექტირების დრო? რამდენად მარტივი იყო ეს პროცედურა?

- 9.2. რამდენად მარტივი იყო პტი-ს ცენტრში მისვლა და რამდენად მოგიწიათ თქვენი რიგის ლოდინი?
- 9.3. რამდენ ხანს გაგრძელდა პტი პროცედურა? სად იმყოფებოდით სანამ თქვენი ავტომობილი მოწმდებოდა? როგორი იყო მოსაცდელი ოთახის პირობები? რა მოგეწონათ და რა არ მოგეწონათ. რატომ?
- 9.4. რამდენად გქონდათ კონტაქტი პტი-ს პერსონალთან? რა სახის? რა შთაბეჭდილება დაგრჩათ (პროფესიონალიზმი, კომუნიკაციის უნარი, ა.შ.)?
- 9.5. რა შედეგით დასრულდა ინსპექტირება და როგორ შეაფასებდით/რამდენად ეთანხმებით მას? რატომ?
- 9.6. რამდენად დაგჭირდათ პტი-მდე დამატებითი წინასწარი ზომების მიღება/ავტომობილის მომზადება/ გამართვა პტი-ს გასავლელად? რატომ? რა სახის? რამდენად იმუშავა ამ ხერხებმა?
10. *[თუ ავტომობილმა ვერ გაიარა ინსპექტირება]* რა ხარვეზები აღმოაჩნდა ავტომობილს?
 - 10.1. რა ინფორმაცია მოგაწოდეს შემდგომი ნაბიჯების შესახებ (გამოსასწორებელი დეტალები, ვადები)? რამდენად ამომწურავი იყო ეს ინფორმაცია?
 - 10.2. თქვენი აზრით, რამდენად არის შესაძლებელი აღნიშნული ხარვეზების მოცემულ ვადებში გამოსწორება (ნაწილების მოპოვებადობა, დრო, ფინანსები)? რატომ?

შეჯამება და რეკომენდაციები

11. თქვენი აზრით/გამოცდილებით, რა დადებითი/ძლიერი მხარეები აქვს პტი-ს (პროცესს, რეფორმას)? რატომ?
12. თქვენი აზრით/გამოცდილებით, რა საჭიროებს დახვეწას/გამოსწორებას/დამატებას (პროცესში, რეფორმაში)? რატომ?
13. დამატებითი რეკომენდაციები

დანართი 6. ფოკუს ჯგუფის გზამკვლევი: ინსპექტორები

მოგესალმებით, მე გახლავართ [სახელი, გვარი] და წარმოვადგენ კვლევით ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩს“. ამჟამად ვახორციელებთ კვლევას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმის შესახებ, რომელშიც თქვენც მონაწილეობთ. კვლევის მიზანია პტი-ს კუთხით არსებული მდგომარეობის შესწავლა, გამოწვევების იდენტიფიცირება და რეკომენდაციების ფორმულირება. ამისათვის ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანია თქვენი გულწრფელი შეხედულებები და გამოცდილება. აქ არ არსებობს სწორი და არასწორი პასუხები. კვლევა არის ანონიმური, არ მოხდება თქვენი მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის ჩაწერა, მოხდება მხოლოდ პასუხების შეჯამება და საერთო ანალიზი. თითოეულ მონაწილეს ფოკუს ჯგუფის დასასრულს მაღლობის ნიშნად გადმოგეცემათ სიმბოლური საჩუქარი - საწვავის 10 ლიტრიანი ტალონი. მაღლობას გიხდით თანამშრომლობისთვის!

ზოგადი ინფორმაცია, დასაქმება და გადამზადება

1. დასაწყისისთვის, გთხოვთ, მოკლედ მოგვიყვით თქვენს შესახებ (სახელი, ასაკი, განათლება/პროფესია, წინა სამუშაო გამოცდილება, რამდენი ხანია, რაც პტი ცენტრში მუშაობთ?)
2. რატომ გადაწყვიტეთ ამ სფეროში დასაქმება?
3. როგორ შეადარებდით თქვენი დასაქმების წინა და პტი სფეროებს?
4. როგორ შეიტყვეთ პტი სფეროში დასაქმების შესაძლებლობის შესახებ? როგორ მოხდა დაკავშირება დამსაქმებელთან დაკავშირება/მათ მიერ კადრების მოძიება?
5. თქვენი აზრით/ინფორმაციით, რატომ გადაწყვიტა თქვენმა დამსაქმებელმა რესურსი ჩაედო ქალი ინსპექტორების კადრების მოძიებაში, გადამზადებასა და დასაქმებაში?
6. გთხოვთ, მოკლედ მოგვიყვით თქვენ მიერ გავლილი გადამზადებულ აქტივობებზე.
 - 6.1. რა სახის აქტივობები გაიარეთ?
 - 6.2. რამდენი ხანი გაგრძელდა და სად მიმდინარეობდა გადამზადება?
 - 6.3. რამდენად ადვილი ან რთული იყო რეგლამენტებში გარკვევა?

ინსპექტირების პროცესი

7. თქვენი გამოცდილებით, საშუალოდ რა დრო სჭირდება ერთი ასს-ს შემოწმებას?
8. თქვენი გამოცდილებით, როგორია მომხმარებლების დამოკიდებულება ქალი ინსპექტორების მიმართ? რამდენად არსებობს ნეგატიური წინასწარგანწყობები?
9. თქვენი აზრით, რამდენად სრულყოფილია რეგლამენტი? კიდევ რას დაამატებდით ან ამოიღებდით?
10. თქვენი აზრით, რამდენად მისაღებია რეგლამენტით განსაზღვრული ნორმები? არის თუ არა რომელიმე კრიტერიუმის შერბილება ან გამკაცრება საჭირო? რატომ/როგორ?
11. თუ გსმენიათ მომხმარებლების მიერ ინსპექტირების მოთხოვნების თავიდან არიდების ხერხების შესახებ? რა სახის? რამდენად შესაძლებელია მათი ინსპექტორის მიერ იდენტიფიცირება?

რეკომენდაციები

21. გაქვთ თუ არა რაიმე რეკომენდაცია/იდეა, როგორ შეიძლება ამ მანიპულაციების აღკვეთა?
22. დამატებითი რეკომენდაციები

დანართი 7. დაკვირვების ინსტრუმენტი: პტი ცენტრი

დამკვირვებლის კოდი	
თარიღი	
დაკვირვების დასაწყისი [საათი : წუთი]	
დაკვირვების დასასრული [საათი : წუთი]	
ქალაქი	
უბანი	
პტი ცენტრის მისამართი	
პტი ცენტრის დასახელება	
ტესტირების ხაზის ტიპი	MC LV HV უნივერ.
ტესტირების ხაზების რაოდენობა	
ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვება განხორციელდა	კიარა

ბლოკი 1: მოთხოვნების ჩამონათვალი

მიუთითეთ, რამდენად აკმაყოფილებს პტი ცენტრი ქვემოთ ჩამოთვლილ მოთხოვნებს შესაბამისი გრაფის მონიშვნით. საჭიროების შემთხვევაში, დამატებითი კომენტარი მიუთითეთ სპეციალურ გრაფაში.

მოთხოვნები	საერთო დ არ არის	ნაწილო ბრივ არის	სრულა დ არის
1.1. შენობა და აღჭურვილობა			
ინსპექტირების ცენტრში შესასვლელი და გამოსასვლელში მანევრირება არ აფერხებს საგზაო მოძრაობას			
უზრუნველყოფილია შეუფერხებელი, უსაფრთხო წვდომა ინსპექტირების ცენტრის ტერიტორიაზე შესასვლელიდან შენობის შესასვლელამდე და შენობის გამოსასვლელიდან ტერიტორიიდან გამოსასვლელამდე სატრანსპორტო საშუალებებისათვის			
უზრუნველყოფილია შეუფერხებელი, უსაფრთხო წვდომა ინსპექტირების ცენტრის ტერიტორიაზე შესასვლელიდან შენობის შესასვლელამდე და შენობის გამოსასვლელიდან ტერიტორიიდან გამოსასვლელამდე ქვეითათვის			
პარკინგის სივრცე ან მიმდებარე ტერიტორია გათვლილია შესაბამისი კატეგორიის მინიმუმ 3 სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირებისათვის მოსაცდელად			
პარკინგის სივრცე ან მიმდებარე ტერიტორია ითვალისწინებს მინიმუმ 2 სადგომ ადგილს ინსპექტირების ცენტრის თანამშრომლებისთვის			
გააჩნია საჯარო მოსაცდელი ოთახი ან სივრცე			
საჯარო მოსაცდელი ოთახი ან სივრცე ნათლად იდენტიფიცირებულია			
საჯარო მოსაცდელი ოთახიდან ან სივრციდან შესაძლებელია ინსპექტირების სრულ პროცესზე დაკვირვება			

საჯარო მოსაცდელი ოთახი ან სივრცე დაცულია ამინდის ზემოქმედებისგან			
მოსაცდელი ოთახი ან სივრცე უზრუნველყოფილია სკამებით/დასაჯდომი ადგილებით მომხმარებელთათვის			
მოსაცდელი ოთახი ან სივრცეში არსებული სკამები/დასაჯდომი ადგილების რაოდენობა გათვლილია მინიმუმ ტესტირების ხაზების რაოდენობის სამმაგი ოდენობის ადამიანზე			
მოსაცდელი ოთახი ან სივრცე უზრუნველყოფილია წყლით			
მოსაცდელი ოთახი ან სივრცე უზრუნველყოფილია Wi-Fi-თ			
ინსპექტირების ცენტრი აღჭურვილია ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებებით			
ინსპექტირების ცენტრი აღჭურვილია პირველადი სამედიცინო დახმარების საშუალებებით			
მომხმარებლებისთვის გამოყოფილია საპირფარეშოები			
მომხმარებლებისთვის გამოყოფილი საპირფარეშოებიდან ერთ-ერთი განკუთვნილია შშმ პირებისთვის			
ინსპექტირების ცენტრის პერსონალისთვის გათვალისწინებულია ცალკე საპირფარეშო			
მოწყობილია გარე განათება, რომელიც ანათებს როგორც მინიმუმ შესასვლელს/გასასვლელს და ავტოსადგომს			
მთელ შენობაში აკრძალულია მოწევა			
ინსპექტირების ცენტრისთვის პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების საფასურის გადახდა წარმოებს მხოლოდ უნაღდო ანგარიშსწორების ფორმით			
დამატებითი კომენტარი			
1.2. ინფორმაციული ტექნოლოგიები და სისტემა			
უზრუნველყოფილია სატელეფონო კავშირი			
უზრუნველყოფილია ინტერნეტკავშირი			
ინსპექტირების მონაცემების შენახვა ხდება საკუთარ ელექტრონულ ბაზაში ამ ტიპის სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პერიოდულობის ვადით			
ინსპექტირების ცენტრი ახდენს თითოეული ინსპექტირების პროცესის ვიდეოჩაწერას			
თითოეული ინსპექტირების პროცესი იწერება მინიმუმ ორი ვიდეოკამერით, სატრანსპორტო საშუალების წინიდან და უკნიდან			
ჩანაწერი იძლევა როგორც ინსპექტირების პროცესის, ასევე სანომრე ნიშნის მკაფიოდ გარჩევის საშუალებას			

ინსპექტირების პროცესის ვიდეოჩანაწერი ინახება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ერთიან საინფორმაციო სისტემაში, რომლის შენახვის მინიმალური ვადაა 14 თვე			
დამატებითი კომენტარი			
1.3. ინსპექტირების სივრცე			
ინსპექტირების სივრცე უზრუნველყოფს შენობაში და შენობიდან თავისუფალ და შეუფერხებელ შესვლას და გამოსვლას			
დამონტაჟებულია შესაბამისი ხელოვნური ან ბუნებრივი განათება, რომელიც უზრუნველყოფს ინსპექტირების სირთულის გარეშე ჩატარებას			
იატაკი არის რკინა-ბეტონის			
იატაკი არის ბრტყელი			
იატაკი არის წყალგაუმტარი და საპოხ-საზეთი მასალების ზემოქმედების მიმართ მედეგი			
ინსპექტირების სივრცეები კედლებით ან ბარიერებით გამოყოფილია სხვა მომსახურების სივრცეებისგან, რათა არ მოხდეს ინსპექტირების ხელის შეშლა ან შეფერხება			
ინსპექტირებისას სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილება ტესტირების ხაზზე ხორციელდება გამჭოლად, მოხვევისა და უკუსვლის გარეშე			
დამატებითი კომენტარი			
1.4. ნიშნები და აბრები			
ინსპექტირების ცენტრს გააჩნია აბრა ინსპექტირების ცენტრის დასახელებით			
ინსპექტირების ცენტრის აბრა ნათლად ჩანს შესასვლელის მხრიდან			
აბრაზე ინსპექტირების ცენტრის სახელწოდება მითითებულია თვალსაჩინოდ და გასაგებად			
მითითებულია ინსპექტირების ცენტრიდან საგზაო მოძრაობაში შეუფერხებელი და უსაფრთხო გადასვლის გზები და საშუალებები			
ინსპექტირების ცენტრის შენობის გარეთ და შიგნით განთავსებული ნიშნები ადვილად დასანახია და ადვილად იკითხება			

ინსპექტირების ცენტრში განთავსებულია საინფორმაციო დაფა, რომელზეც გამოქვეყნებულია გასაჩივრების პროცედურების აღწერა			
ცენტრის სავენტილაციო/გამწოვი სისტემა გამორიცხავს სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოყოფილი ტოქსიკური ნივთიერებების შენობის შიგნით დაგროვებას			
დამატებითი კომენტარი			
ძირითადი აღჭურვილობა			
ავტომობილების ქვემოდან სათანადოდ დათვალიერებისა და შემოწმების საშუალება, ინსპექტირების სათვალთვალო ორმო ან ამწე			
ფარების ტესტერი			
სამუხრუჭე ტესტერი			
გამონაბოლქვის შესამოწმებელი მოწყობილობა: (აირანალიზატორი, დიზელის გამონაბოლქვის გამჭვირვალობის მზომი)			
თვლების შეყრის კუთხის მზომი (მხოლოდ LV კატეგორიისათვის)			
თვლის ფოლხვის დეტექტორი			
დამატებითი კომენტარი			
პერსონალი			
პტი ცენტრს ჰყავს ტექნიკური მენეჯერი			
პტი ცენტრს ჰყავს ინსპექტორი			
ტექნიკური პერსონალი მუდმივად გადის გადამზადებას, ეცნობა ცენტრში არსებული ახალი ან მოდიფიცირებული დანადგარების გამოყენებას			
დამატებითი კომენტარი			

აღწერეთ პტი ცენტრის შემდეგი მახასიათებლები:

ბლოკი 2: მომსახურების ხარისხი

2.1. ინსპექტირების მომლოდინეთა რაოდენობა *[მინიმუმბა დამკვირვებელს: მიუთითეთ ინსპექტირებაზე მოსული ასს-ების რაოდენობა და მომლოდინე ადამიანების რაოდენობა]*

ასს	
ადამიანი	

2.2. რიგი დაკვირვების დასაწყისისას *[მინიმუმბა დამკვირვებელს: სად ელოდებიან ასს-ს მძღოლები/მფლობელები ინსპექტირების დასრულებას? რამდენად გადატვირთულია მოსაცდელი ოთახი? არიან თუ არა დამატებითი მომლოდინეები გარეთ/ეზოში? და ა.შ.]*

--

ბლოკი 3: ინსპექტირების პროცესი

3.1. დაკვირვებისას მოქმედი ინსპექტორების რაოდენობა *[მინიმუმბა დამკვირვებელს: რამდენი ინსპექტორი ამოწმებს ერთ ასს-ს და რა ეტაპებზე? რამდენად მარტივია ინსპექტორების იდენტიფიცირება - აცვიათ თუ არა უნიფორმა ინსპექტორებს? უკეთიათ თუ არა გამონაბოლქვისგან დამცავი აირწინალები/ნიღბები? და ა.შ.]*

--

3.2. ინსპექტირების პროცესი და დრო *[მინიმუმბა დამკვირვებელს: ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვების შესახებ ნებართვის მიღების შემთხვევაში, სთხოვეთ ტექნიკური პერსონალის ერთ-ერთ წარმომადგენელს, ერთად გაიაროთ ერთ-ერთი ასს-ს ინსპექტირების პროცესი და პარალელურად მოკლედ აგიღწეროთ, რა მახასიათებლებს ამოწმებს და როგორ. ჩაწერეთ პასუხები შესაბამის გრაფაში. მიუთითეთ, დაახლოებით რამდენი წუთი სჭირდება თითოეული ძირითადი მახასიათებლის შემოწმებას. დამატებით კომენტარში მიუთითეთ, რა მიმდევრობით ხორციელდება ქვემოთ ჩამოთვლილი მახასიათებლების ინსპექტირება და სხვა რელევანტური ინფორმაცია.]*

წუთი	ასს მახასიათებელი
	სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია
	სამუხრუჭე აღჭურვილობა
	საჭით მართვის სისტემა
	ხილვადობა

	ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა
	ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება
	შასი და მისი შემადგენლები
	სხვა მოწყობილობები
	უარყოფითი ზემოქმედება
	დამატებითი ინსპექტირება მგზავრთა გადამყვან M2, M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის
დამატებითი კომენტარი	

3.3. ინსპექტორების კვალიფიკაცია/სწავლება *[მინიმუმება დამკვირვებელს: გავლილი აქვს თუ არა ინსპექტორს ტრენინგი, თუ კი, როდის და რის შესახებ, თუ არა - რატომ? რა სიხშირით გადიან შიდა გადამზადებას? და ა.შ.]*

3.4. რიგი დაკვირვების დასასრულისას *[მინიმუმება დამკვირვებელს: სად ელოდებიან ასს-ს მძღოლები/მფლობელები ინსპექტორების დასრულებას? რამდენად გადატვირთულია მოსაცდელი ოთახი? არიან თუ არა დამატებითი მომლოდინეები გარეთ/ეზოში? და ა.შ.]*

3.5. დამატებითი კომენტარები

დანართი 8. დაკვირვების ინსტრუმენტი: აირბალონის და მისი მოწყობილობის ინსპექტირების ცენტრი

დამკვირვებლის კოდი	
თარიღი	
დაკვირვების დასაწყისი [საათი : წუთი]	
დაკვირვების დასასრული [საათი : წუთი]	
ქალაქი	
უბანი	
პტი ცენტრის მისამართი	
პტი ცენტრის დასახელება	
ტესტირების ხაზების რაოდენობა	
ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვება განხორციელდა	კიარა

ბლოკი 1: მოთხოვნების ჩამონათვალი

მიუთითეთ, რამდენად აკმაყოფილებს პტი ცენტრი ქვემოთ ჩამოთვლილ მოთხოვნებს შესაბამისი გრაფის მონიშვნით. საჭიროების შემთხვევაში, დამატებითი კომენტარი მიუთითეთ სპეციალურ გრაფაში.

მოთხოვნები	საერთოდ არ არის	ნაწილობრივ არის	სრულად არის
1.1. შენობა და აღჭურვილობა			
ინსპექტირების ორგანო არ არის განთავსებული საზოგადოებრივი თავშეყრის ადგილას			
ინსპექტირების ორგანო არ არის განთავსებული მრავალსართულიან შენობაში			
ინსპექტირების ორგანოს მიერ სამუშაოების ჩასატარებელი სადგომი აღჭურვილია შესაბამისი სათვალთვალს ორმოთი ან ამწე მოწყობილობით			
აირბალონებიდან ბუნებრივი აირის გამოსაშვები სპეციალური მოედანი და შეკუმშული ჰაერის წნევით გამოცდის სამუშაოების ჩასატარებელი ადგილი, ასევე ჰაერის კომპრესორი 200 ბარი ან მეტი წნევის წარმადობით, შენობა-ნაგებობებიდან დაშორებულია არანაკლებ 10 მ-ით ან მათ შორის მოწყობილია დამცავი კედელი			
ინსპექტირების ორგანოს მიერ გამოყენებულ თითოეულ მოწყობილობასა და გაზომვის საშუალებაზე დატანილია მოწყობილობისა და გაზომვის საშუალების:			
დასახელება			
მარკა			
დამამზადებელი საწარმო			
ტექნიკური მონაცემები			

გაზომვის საშუალებებისათვის მეტროლოგიური დაკალიბრების დოკუმენტები და შემდგომი პროცედურების თარიღები			
ინსპექტირების ორგანო აღჭურვილია სახანძრო უსაფრთხოების საშუალებებით			
ინსპექტირების ორგანო აღჭურვილია პირველადი სამედიცინო დახმარების საშუალებებით			
1.2. მოწყობილობა და გაზომვის ხელსაწყოები			
აირბალონიანი მოწყობილობისა და მისი ელემენტების ჰერმეტიკულობის შესამოწმებელი საშუალებები			
აირბალონში აირის წნევის შესამოწმებელი მაღალი წნევის მანომეტრი			
ელექტრომაგნიტური სარქველის მუშაობის შესამოწმებელი სტენდი იმ სისტემებისათვის, რომლებშიც ელექტრომაგნიტური სარქველი რედუქტორისაგან განცალკევებულია			
აირბალონების გამოსარეცხი საშუალება			
სამუშაოების ჩასატარებელი იარაღებისა და სამარჯვების კომპლექტი			
ჰაერის კომპრესორი 200 ბარი ან მეტი წნევის წარმადობით			
1.3. დამატებით აირბალონების შემოწმებისათვის			
აირბალონის შიგა კედლების დასათვალიერებელი მოწყობილობა			
წყლის ჰიდრაულიკური ტუმბო 300 ბარი ან მეტი წარმადობით ან ამ წნევაზე საგამოცდო სტენდი			
აირბალონის ასაწონი მოწყობილობა			
აირბალონის შესაღები მოწყობილობა (ლითონის აირბალონებისათვის)			
1.4. დამატებითი კომენტარი			
2. აღწერეთ აირბალონის და მისი მოწყობილობის ინსპექტირების პროცესი			
2.1. გარე და შიგა ზედაპირების დათვალიერება			

2.2. ჰიდრაულიკური გამოცდა 300 ბარი საგამოცდო წნევით

2.3. აირბალონის ყელისა და აირის მილსადენთან შეერთებების ჰერმეტიკობაზე შემოწმება

2.4. აირბალონის მასისა და მოცულობის შემოწმება

დანართი 9. კითხვარი: პტი ცენტრების მომხმარებლები (მოსაცდელი სივრცე)

ინტერვიურის კოდი	
თარიღი	
ქალაქი	
უბანი	
პტი ცენტრის მისამართი	
პტი ცენტრის დასახელება	
ტესტირების ხაზის ტიპი	MC LV HV უნივერ.
ტესტირების ხაზების რაოდენობა	
ინტერვიუს შედეგი	1 დასრულებული ინტერვიუ
	2 შეწყვეტილი ინტერვიუ

ინფორმირებულობა და დამოკიდებულება

1. სქესი:

1	მამაკაცი
2	ქალი

2. რომელი წლის, რა მარკის და მოდელის ავტოსატრანსპორტო საშუალება გყავთ მოყვანილი დღეს ინსპექტირებაზე?

1	გამომშვების წელი: _____
2	მარკა: _____
3	მოდელი: _____
77	არ ვიცი/არ მახსოვს
99	უარი პასუხზე

3. რა კატეგორიას მიეკუთვნება თქვენ მიერ დღეს ინსპექტირებაზე მოყვანილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება?

1	სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) / მიკროავტობუსი „მარშუტკა“
2	სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) / ავტობუსი
3	სახელწმიფო უწყების ავტომანქანა
4	იურიდიული პირის / ორგანიზაციის / კომპანიის ავტომანქანა
5	3000 კუბურ სანტიმეტრისა ან მეტი მოცულობის ძრავის მქონე ავტომანქანა
6	(მსუბუქი) კატეგორიის (3000 კუბურ სანტიმეტრზე ნაკლები მოცულობის ძრავის მქონე) ყველა ავტოსატრანსპორტო საშუალება
77	არ ვიცი/არ მახსოვს
99	უარი პასუხზე

4. საიდან გაიგეთ სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ და რომელი იყო ინფორმაციის ძირითადი წყარო? [მინიმუმ ინტერვიურს: მონიშნეთ მაქსიმუმ 3 პასუხი, მონიშნეთ უჯრა ძირითადი წყაროს გასწვრივ]

1	ტელევიზია
---	-----------

2	ინტერნეტი (გთხოვთ, დააკონკრეტოთ): _____	
3	რადიო	
4	მეგობარი/ნათესავი/ოჯახის წევრი	
5	კოლეგა/სამსახური	
6	სხვა (გთხოვთ, დააკონკრეტოთ): _____	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	გადადით მე-8 კითხვაზე
99	უარი პასუხზე	

5. გთხოვთ, შეაფასოთ, რამდენად საკმარისი იყო თქვენ მიერ ზემოაღნიშნული ძირითადი წყაროდან მიღებული ინფორმაცია 1-დან 5 ქულამდე სკალაზე, სადაც „1“ ნიშნავს „სრულიად არასაკმარისი“, ხოლო „5“ – „სრულიად საკმარისი“?

1	სრულიად არასაკმარისი	გადადით მე-8 კითხვაზე
2	უმეტესად არასაკმარისი	
3	არც არასაკმარისი, არც საკმარისი	
4	უმეტესად საკმარისი	
5	სრულიად საკმარისი	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

6. რა სახის ინფორმაცია აკლდა თქვენ მიერ დასახელებულ ძირითად წყაროს და როგორ მოიპოვეთ შემდეგ ეს ინფორმაცია?

7. რა სახის ინფორმაციის მოძიება გაგიჭირდათ ყველაზე მეტად და რატომ?

8. გთხოვთ, შეაფასოთ, რამდენად კმაყოფილი ხართ სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების საქართველოში დაწესებით 1-დან 5 ქულამდე სკალაზე, სადაც „1“ შეესაბამება „სრულიად არ ვეთანხმები“, ხოლო „5“ – „სრულიად ვეთანხმები“.

1	საერთოდ არ ვეთანხმები	გადადით მე-10 კითხვაზე
2	უმეტესად ვეთანხმები	
3	არც ვეთანხმები, არც არ ვეთანხმები	
4	უმეტესად ვეთანხმები	
5	სრულიად ვეთანხმები	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

9. რატომ?

ვიზიტი

10. რა კრიტერიუმ(ებ)ით შეარჩიეთ ეს პტი ცენტრი?

--

11. როგორ დაჯავშნეთ დღევანდელი ვიზიტი პტი ცენტრში?

1	ტელეფონი / ცხელი ხაზი	<i>გადადით მე-14 კითხვაზე</i>
2	ტელეფონი / პტი ცენტრი	
3	ინტერნეტი / www.pti.ge	
4	ინტერნეტი / პტი ცენტრის ვებგვერდი	
5	სხვა (გთხოვთ, დააკონკრეტოთ): _____	
6	არ დამიჯავშნავს, პირდაპირ მივედი	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

12. რამდენად მარტივი იყო ვიზიტის დაჯავშნა?

1	ძალიან რთული	<i>გადადით მე-14 კითხვაზე</i>
2	უმეტესად რთული	
3	არც რთული, არც მარტივი	
4	უმეტესად მარტივი	
5	ძალიან მარტივი	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

13. რატომ?

--

14. რამდენად მარტივი იყო პტი ცენტრის მოგნება?

1	ძალიან რთული	<i>გადადით მე-16 კითხვაზე</i>
2	უმეტესად რთული	
3	არც რთული, არც მარტივი	
4	უმეტესად მარტივი	
5	ძალიან მარტივი	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

15. რატომ?

--

16. გთხოვთ, შეაფასოთ პტი ცენტრის მახასიათებლები 1-დან 5 ქულამდე სკალაზე, სადაც „1“ ნიშნავს „ძალიან უკმაყოფილო“, ხოლო „5“ – „ძალიან კმაყოფილი“.

		ძალიან უკმაყოფილო				ძალიან კმაყოფილი	არ ვიცი	უარი პასუხზე
1	პტი ცენტრამდე მოსასვლელი გზა	1	2	3	4	5	77	99
2	შენობის საერთო მდგომარეობა	1	2	3	4	5	77	99
3	პარკინგი	1	2	3	4	5	77	99
4	მოსაცდელი ოთახის მდგომარეობა	1	2	3	4	5	77	99
5	მოსაცდელი ოთახის ტემპერატურა	1	2	3	4	5	77	99
6	ინსპექტირებაზე ვიდეომონიტორინგი	1	2	3	4	5	77	99
7	საპირფარეშო	1	2	3	4	5	77	99
8	რიგი	1	2	3	4	5	77	99
9	ინსპექტირების ფასი	1	2	3	4	5	77	99

17. რატომ? *[მითითება ინტერვიუერს: შეკითხვა დაუსვით მხოლოდ წინა კითხვაზე 1-დან 3-ის ჩათვლით ქულით შეფასებული მახასიათებლების შესახებ]*

18. რას გააუმჯობესებდით პტი ცენტრთან და პროცესთან დაკავშირებით?

ცენტრი:
პროცესი:

19. დამატებითი რეკომენდაციები

დანართი 10. კითხვარი: პტი ცენტრების მომხმარებლები (ინსპექტირების შემდეგ)

ინტერვიუერის კოდი	
თარიღი	
ქალაქი	
უბანი	
პტი ცენტრის მისამართი	
პტი ცენტრის დასახელება	
ტესტირების ხაზის ტიპი	MC LV HV უნივერ.
ტესტირების ხაზების რაოდენობა	
ინტერვიუს შედეგი	1 დასრულებული ინტერვიუ
	2 შეწყვეტილი ინტერვიუ

1. სქესი:

1	მამაკაცი
2	ქალი

2. რომელი წლის, რა მარკის და მოდელის ავტოსატრანსპორტო საშუალება გყავთ მოყვანილი დღეს ინსპექტირებაზე?

1	გამოშვების წელი: _____
2	მარკა: _____
3	მოდელი: _____
77	არ ვიცი/არ მახსოვს
99	უარი პასუხზე

3. რა კატეგორიას მიეკუთვნება თქვენ მიერ დღეს ინსპექტირებაზე მოყვანილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება?

1	სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) / მიკროავტობუსი „მარშუტკა“
2	სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ) / ავტობუსი
3	სახელწმიფო უწყების ავტომანქანა
4	იურიდიული პირის / ორგანიზაციის / კომპანიის ავტომანქანა
5	3000 კუბურ სანტიმეტრისა ან მეტი მოცულობის ძრავის მქონე ავტომანქანა
6	პირად მფლობელობაში მყოფი მსუბუქი კატეგორიის (3000 კუბურ სანტიმეტრზე ნაკლები მოცულობის ძრავის მქონე) ავტოსატრანსპორტო საშუალება
77	არ ვიცი/არ მახსოვს
99	უარი პასუხზე

4. წარმატებით გაიარა თუ არა დღეს თქვენმა ავტომობილმა ინსპექტირება?

1	კი	გადადით მე-8 კითხვაზე
2	არა	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

5. რა სახის ხარვეზ(ებ)ი აღმოაჩნდა თქვენს ავტომობილს?

--

6. რამდენად ეთანხმებით დღევანდელი ინსპექტირების დასკვნას/შედეგს?

1	საერთოდ არ ვეთანხმები	<i>გადადით მე-8 კითხვაზე</i>
2	უმეტესად არ ვეთანხმები	
3	არც ვეთანხმები, არც არ ვეთანხმები	
4	უმეტესად ვეთანხმები	
5	სრულიად ვეთანხმები	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

7. რატომ?

--

8. იყო თუ არა ეს თქვენი ავტომობილისთვის პირველი ტექნიკური ინსპექტირება?

1	არა (გთხოვთ, დააკონკრეტოთ, მერამდენა): _____	<i>გადადით მე-13 კითხვაზე</i>
2	კი	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

9. რა შედეგით დასრულდა წინა ინსპექტირება?

--

10. რამდენად ეთანხმებოდით წინა ინსპექტირების დასკვნას/შედეგს?

1	საერთოდ არ ვეთანხმებოდი	<i>გადადით მე-13 კითხვაზე</i>
2	უმეტესად არ ვეთანხმებოდი	
3	არც ვეთანხმები, არც არ ვეთანხმები	
4	უმეტესად ვეთანხმებოდი	
5	სრულიად ვეთანხმებოდი	
77	არ ვიცი/არ მახსოვს	
99	უარი პასუხზე	

11. რატომ?

--

12. რამდენად გაგიჭირდათ ხარვეზების გამოსწორება?

ავტონაწილების მოპოვებადობა:
დრო:
ხარჯები:

13. საერთო ჯამში, რა მოგწონთ ინსპექტირების რეფორმაში/ცვლილებებში და რას გამოასწორებდით?

მოსწონს:
გამოასწორებდა:

14. დამატებითი რეკომენდაციები:

ინსპექტირების პროცესი:
ინსპექტირების რეფორმა: