

კვლევის მეთოდოლოგია

კვლევითმა ორგანიზაციამ „ჯეოველ რისერჩი“ ინსპექტირების (პტი) რეფორმის მონიტორინგისა და შეფასების პირველი ეტაპი განახორციელა 2018 წლის სექტემბერ-ნოემბერში, რაც მოიცავდა სამაგიდე კვლევას და შემდეგი ტიპის საველე სამუშაოებს:

ცხრილი 1. ჯეოველ რისერჩის მიერ 2018 წლის სექტემბერ-ოქტომბრის თვეებში ჩატარებული საველე სამუშაოები

| აქტივობა | N |
|---|----|
| სიდრმისეული ინტერვიუ | 22 |
| ფოკუს ჯგუფი | 4 |
| ინსპექტირების პროცესზე დაკვირვება | 7 |
| პტი ცენტრების მომხმარებლების გამოკითხვა | 85 |

საბოლოო ანგარიშის შექმნა დაგეგმილია 2019 წლის გაზაფხულზე, კვლევის მეორე ეტაპის განხორციელების შემდეგ, როდესაც პტი სავალდებულო გახდება რეფორმით გათვალისწინებული ყველა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებისთვის (სს).

პტი რეფორმის მოკლე მიმოხილვა

სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების (პტი) რეფორმა 2018 წლის 1 იანვარს დაიწყო და მისი ძირითადი მიზნებია:

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

სავალდებულო პტი-ს ბოლო ეტაპი ძალაში შედის 2019 წლის იანვრიდან, როდესაც პტი სავალდებულო გახდება ყველა სახის ავტოსატრანსპორტო საშუალებისთვის (ასს). არსებული გამოწვევებისა იდენტიფიცირებისა და რეკომენდაციების შემუშავების მიზნით, არასამთავრობო ორგანიზაციამ „საქართველოს ალიანსი უსაფრთხო გზებისთვის“, „ადმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტთან“ ერთად, დაიქირავა კვლევითი ორგანიზაცია „ჯეოველ რისერჩი“, რომელმაც განახორციელა რეფორმის შუალედური მონიტორინგი და შეფასება. კვლევის ძირითადი შედეგები წარმოდგენილია ამ დოკუმენტის სახით.

პტი ცენტრები, ვიზიტის დაჯავშნა და რიგიანობა

კვლევის განხორციელების პერიოდისთვის, საქართველოში მოქმედებდა 40 აკრედიტირებული პტი ცენტრი 46 ლოკაციით, რომელთაგან 19 მდებარეობდა დასავლეთ საქართველოში, 16 - აღმოსავლეთ საქართველოში და 11 - თბილისში. აღნიშნულ ცენტრებს ჯამში გააჩნდათ 89 ტესტირების ხაზი.

ცხრილი 2. 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 |

ცხრილი 3. ინსპექტირების ხაზების ტიპები

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

პტი ცენტრებზე დაკვირვებამ აჩვენა, რომ მათი შენობები და მიმდებარე ტერიტორია კეთილმოწყობილია. ისინი აღჭურვილნი არიან ინსპექტირების თანამედროვე დანადგარებით და ხაზებით. პტი ცენტრებში ვიზიტის დაჯავშნა შესაძლებელია ონლაინ და ცხელი ხაზის მეშვეობით, თუმცა, მომხმარებლების უმრავლესობა, მათ შორის გამოკითხულთა 93% ინსპექტირებაზე ვიზიტის დაჯავშნის გარეშე, თვითდინებით არჩევდა მისვლას. მომხმარებლის მიერ პტი ცენტრის შერჩევა უმეტესად ხდებოდა ლოკაციის (გამოკითხულთა 64%) მიხედვით, ხოლო დატვირთვა ვარირებდა ცენტრის მიხედვით. 2019 წლის 1 იანვრიდან გაიზარდა პტი ცენტრების მიმართვიანობა, რაც, დატვირთვის არათანაბარი გადანაწილების გამო, ზრდის რიგიანობასთან დაკავშირებულ რისკებს.

გამოკითხული მომხმარებლებისთვის რეფორმის შესახებ ინფორმაციის ძირითად წყაროს ტელევიზია წარმოადგენდა (35%). გამოკითხულთა 85% თვლიდა, რომ უმეტესად საკმარისად იყვნენ ინფორმირებულნი რეფორმის შესახებ. თუმცა, გამოიკვეთა ინფორმაციის ნაკლებობა სპეციფიური დეტალების შესახებ, როგორცაა, მაგალითად, აირბალონის ინსპექტირების აუცილებლობა და მინების დამუქების ინსპექტირებას დაქვემდებარება.

ინსპექტირების პროცესი და ეფექტიანობა

ასს-ების ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი საშუალოდ 10-20 წუთი გრძელდება. ინსპექტირებას ახორციელებს 2-3 ინსპექტორი. ინსპექტირებისას მოწმდება სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია და მხედველობა, სამუხრუჭო აღჭურვილობა, ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა, უარყოფითი ზემოქმედება, შასი და მისი შემადგენლები, დერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება, და საჭით მართვის სისტემა. ასევე ხორციელდება დამატებითი ინსპექტირება სპეციფიური ტიპის ასს-ებისთვის.

სპეციალური გამოხილვის დანადგარების გამოყენება ხდება გამონაბოლქვის, მამუქების და სამუხრუჭო და საჭით მართვის სისტემების და/ან მათი მახასიათებლების ინსპექტირებისთვის. ინსპექტირება უმეტესად ორგანოლექტიკური 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 საზოგადოებაში სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაბალი დონე, რაზეც მათ მიერ ინსპექტირების მოთხოვნების თავიდან არიდების მიზნით სხვადასხვა მანიპულაციების გამოყენება მიუთითებს. ამასვე მიუთითებს პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის შერბილება, რის შედეგადაც მომხმარებელი არჩევს იმ ცენტრში მისვლას, სადაც მეტად ლმობიერად შეამოწმებენ მის ასს-ს, რაც ამცირებს რეფორმის ეფექტიანობას და მიზნების მიღწევადობას. დამატებით, 38 პტი ცენტრის საერთო ბაზის მიხედვით, 2018 წლის 23 ოქტომბრის მდგომარეობით, პირველადი ინსპექტირების 84,850 შემთხვევაზე დახარვეზდა 32%, რომელთა 30% არ გამოცხადდა სავალდებულო განმეორებით ინსპექტირებაზე.

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.

რეფორმის ეფექტიანობის ხარისხის შეფასებას ართულებს საგზაო-სატრანსპორტო და ჰაერის დაბინძურების მიმართულებით საკანონმდებლო ბაზის და მონაცემების აღრიცხვის მექანიზმების გაუმართაობა. შინაგან საქმეთა სამინისტროს (შსს) 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, ჰაერში მავნე ნივთიერებების საქართველოში მოქმედი დასაშვები ნორმები და მათი გაზომვის გასაშუალოების პერიოდები საერთაშორისო სტანდარტებს არ შეესაბამება, ხოლო უმცირესი ზომის მყარი ნაწილაკების (PM_x) ნორმები არ არის დადგენილი. 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 (PM_x) 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.

ძირითადი მიგნებები და რეკომენდაციები

1) რეფორმის/სექტორის ადმინისტრირება, ზედამხედველობა და მონიტორინგი

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

მონიტორინგის მექანიზმი საჭიროებს დახვეწას ვინაიდან ამჟამად იგი არასისტემატიზებულია და 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 გამოყენებაც ამ ეტაპამდე მხოლოდ ერთხელ, ფინანსთა სამინისტროს საგამომიებო სამსახურის მიერ მიმდინარე გამოძიების ფარგლებში მოხდა, და 3) პტი ცენტრის მიერ საკუთარი სერვისის ხარისხის ნებაყოფლობითი მონიტორინგი მისტიური მომხმარებლის საშუალებით. მონიტორინგის სახელმწიფო მექანიზმი ამჟამად შემუშავების პროცესშია.

რეკომენდაცია: პტი სფეროში კვლევაზე დაფუძნებული მიზნების, სტრატეგიის, სამოქმედო გეგმების, რეგულაციების, სხვა საჭირო დოკუმენტაციის და ინიციატივების შემუშავებასა და დახვეწაზე და მონიტორინგის გამჭვირვალე მექანიზმის შექმნასა და განხორციელებაზე პასუხისმგებელი უწყების დანიშვნა. მონიტორინგის მექანიზმი უნდა მოიცავდეს წინასწარ გაწერილ და ჩამოყალიბებულ მეთოდოლოგიას. საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაყრდნობით, ასეთ უწყებას საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ-ის სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მსგავსი ინსტიტუტები წარმოადგენენ.

საერთაშორისო პრაქტიკა: შვედეთში ეს ფუნქციები აკისრია შვედეთის საწარმოთა და ინოვაციების სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული *შვედეთის სატრანსპორტო სააგენტოს გზებისა და რკინიგზის დეპარტამენტს*, რომელიც, სხვა საკითხებთან ერთად, პასუხისმგებელია საგზაო მოძრაობის, მართვის მოწმობების, სატრანსპორტო საშუალებების და მათი ინსპექტირების საკითხებზე. დეპარტამენტი ასევე ახორციელებს საგზაო მოძრაობის ანალიზს და აწარმოებს სტატისტიკას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ. სააგენტო ასევე პასუხისმგებელია ინსპექტირების ბაზრის მონიტორინგზე მისი საგზაო უსაფრთხოებასთან, გარემოსთან, ფასების ტენდენციასთან, ტექნიკურ განვითარებასთან და

ხელმისაწვდომობასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით. მონიტორინგს ახორციელებს 6 პირი და მოიცავს 3 ტიპის საქმიანობას: 1) ხარისხის ანალიზი, 2) ბაზრის ანალიზი და 3) პტი ცენტრების სტატისტიკური და პრაქტიკული ტესტირება.

მსგავსად, ბულგარეთის ტრანსპორტის, საინფორმაციო ტექნოლოგიებისა და კომუნიკაციების სამინისტროს აღმასრულებელი სააგენტოს ავტომობილის ადმინისტრაციის ავტომობილის ინსპექტირების დეპარტამენტი პასუხისმგებელია ამ სექტორის ადმინისტრირებაზე, ზედამხედველობასა და შესაბამისი სტატისტიკის წარმოებაზე.

2) სტატისტიკური ბაზების წარმოება

ამჟამად, პტი ცენტრები 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. ამასთან, ბაზებში აღირიცხება მხოლოდ ინსპექტირების შემთხვევების რაოდენობა, პირველადი და განმეორებითი კატეგორიებით, სადაც პირველადი ინსპექტირების კატეგორიაში ხვდებიან ის ასს-ებიც, რომელთაც ვერ გაიარეს განმეორებითი ინსპექტირება და ხელახლა მოუწიათ ფასიანი ტესტირება. ამ ეტაპზე ასევე შეუძლებელი იყო იმის დადგენა, თუ ავტოპარკის რა ნაწილმა გაიარა სავალდებულო ინსპექტირება, ვინაიდან, კვლევის ფარგლებში შეუძლებელი იყო ყველა ბაზის მოპოვება. ამ მაჩვენებლის დადგენა ამჟამად შეუძლებელია ასს-ების მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის გამოთხოვის გარეშე, რაც ართულებს მონაცემების ხელმისაწვდომობას და ანალიზის საშუალებას. დამატებით, მსუბუქი და საფრთხის შემცველი ხარვეზები თანაბარმნიშვნელოვნად აღიქმება, რაც ქმნის გაურკვევლობას ინსპექტირების შედეგების და აღსრულების ნაწილებში.

რეკომენდაცია: აუცილებელია, ბაზაში უზრუნველყოფილი იყოს ინდივიდუალური ასს-ების რაოდენობის განსაზღვრის შესაძლებლობა მათი მაიდენტიფიცირებელი ინფორმაციის გარეშე, რისთვისაც საჭიროა ვიზიტის ტიპების ჩაშლა/ხელახლა კოდირება. ასევე მნიშვნელოვანია, მოხდეს ასს-ების ხარვეზების ტიპების დახარისხება მათი საავტომობილო უსაფრთხოებაზე და გარემოზე ზეგავლენის დონის მიხედვით.

საერთაშორისო პრაქტიკა: 2018 წლის 20 მაისიდან ევროკავშირი ინსპექტირების შედეგად ასს-ებზე აღმოჩენილ ხარვეზებს ყოფს 3 კატეგორიად, მათი საგზაო უსაფრთხოებაზე ზეგავლენის ხარისხის მიხედვით: უმნიშვნელო (ასს არ ხარვეზდება), მნიშვნელოვანი (ასს ხარვეზდება, ხარვეზის აღმოფხვრისთვის ეძლევა გონივრული ვადა) და საშიში (ასს-ს ეკრძალება გადაადგილება ხარვეზის აღმოფხვრამდე და ინსპექტირების წარმატებით გავლამდე).

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

ასს-ს გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების შემცველობის ინსპექტირების პერიოდებს შორის კონტროლი აღსრულების მექანიზმის საშუალებით რეფორმის ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გამოწვევად და საჭიროებად დასახელდა. შსს-ს სტატისტიკის მიხედვით, 2018 წლის იანვარ-სექტემბერში გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დასაშვებ ნორმაზე გადაჭარბების გამო დაჯარიმებულია მხოლოდ 5 ავტომობილი. ასევე საინტერესოა, რომ

თბილისთან შედარებით, რეგიონებში აღინიშნება მეტი დაჯარიმება ინსპექტირებასთან დაკავშირებულ დარღვევებზე. გამონაბოლქვის საგზაო კონტროლი გამოწვევად რჩება, ვინაიდან, საჭირო აღჭურვილობის გარეშე, პატრულის ეკიპაჟისთვის შეუძლებელია გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებების დონის დადგენა. ამასთან დაკავშირებით, შსს ამჟამად მუშაობს ინიციატივის შემუშავებაზე, რომლის მიხედვითაც პატრულის ეკიპაჟებს ექნებათ შესაძლებლობა, გამონაბოლქვში დამაბინძურებელი აირების მაღალი შემცველობის შესახებ გონივრული ეჭვის საფუძველზე, ასს-ები შემოწმებაზე პტი ცენტრებში გადაამისამართონ.

დამატებით, ამჟამად ინსპექტირებისას ასს-ს გამონაბოლქვში იზომება მხოლოდ ნახშირბადის მონოქსიდის (CO) შემცველობა ბენზინისძრავიანი ასს-ებისთვის და კვამლიანობა - დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის, მაშინ, როდესაც გამზომი დანადგარი მეტი მახასიათებლის გაზომვის საშუალებას იძლევა. 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 შეესაბამება ევროკავშირში დაშვებულ ნორმას და კოეფიციენტის ეფექტურ მნიშვნელობას. თუმცა, დანარჩენი ნივთიერებების დადგენილი ნორმები ლმობიერია სასურველ სტანდარტებთან შედარებით. მაგალითად, დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის დადგენილი კვამლიანობის დასაშვები ზღვრული ნორმები რამდენჯერმე აჭარბებს ევროსტანდარტებით მიერ დადგენილ ნორმებს. ამასთან, როგორც ბენზინის-, ასევე დიზელისძრავიანი ასს-ებისთვის ევროსტანდარტი ადგენს CO-ს და სხვა მავნე ნივთიერებების დასაშვებ ნორმებს, როგორცაა აზოტის ოქსიდების (NO_x) და მცირე ზომის მყარი ნაწილაკების (PM_x) დასაშვები ნორმები, რაც საქართველოს მიმდინარე რეფორმაში გათვალისწინებული არ არის და რომელთაც დიდი ზეგავლენა აქვთ ადამიანის ჯანმრთელობაზე.

რეკომენდაცია: ასს-ების გარემოზე ზეგავლენის შემცირების მიზნით, მნიშვნელოვანია, ჰაერში და გამონაბოლქვში მეტი მავნე ნივთიერების, მათ შორის აზოტის შემცველი მავნე ნივთიერებების (NO_x) და მცირე ზომის მყარი ნაწილაკების (PM_x) დასაშვები 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.

საერთაშორისო პრაქტიკა: ევროკავშირში ამჟამად მოქმედებს ევრო 6 სტანდარტი, რომელიც ადგენს გამონაბოლქვში გაცილებით მეტი სახის მავნე ნივთიერების ლიმიტებს, რომლებიც, თავის მხრივ, ინდივიდუალიზებულია ასს კატეგორიის მიხედვით:

ცხრილი 4. ევრო 6 სტანდარტი: მავნე ნივთიერებები გამონაბოლქვში ასს კატეგორიის და ძრავის ტიპის მიხედვით

| ასს | CO | HC | HC+ NOx | NOx | PM | PN #/კვსთ | კვამლია ნობა | NMHC | CH4 |
|----------------------------------|----|----|------------|-----|----|--------------|-----------------|------|-----|
| მსუბუქი, დიზელი და ბენზინი | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | - | - | - |
| მძიმე, დიზელი | ✓ | ✓ | - | ✓ | ✓ | - | ✓ | - | - |
| მძიმე, ბენზინი | ✓ | ✓ | - | ✓ | - | - | - | ✓ | ✓ |

ასევე ინდივიდუალიზებულია მათი ლიმიტებიც, მათ შორის CO-სთვის:

- მსუბუქი სამგზავრო ასს, ბენზინი და დიზელი - 1 გრ/კმ
- მსუბუქი კომერციული ასს, ბენზინი - 0.5-0.74 გრ/კმ, კატეგორიის მიხედვით
- მსუბუქი სამგზავრო ასს, დიზელი - 1.0-2.27 გრ/კმ, კატეგორიის მიხედვით
- მძიმე ასს, დიზელი - კვამლიანობა 0.5m⁻¹

საგულისხმოა, რომ ევრო 1 სტანდარტი 1992 წელს შევიდა ძალაში და ითვალისწინებდა ერთზე მეტი სახის მავნე ნივთიერებას გამონაბოლქვში.

ევროკავშირის ქვეყნებში დაშვებულია ასს-ების არაგეგმიური გზისპირა ტექნიკური ინსპექტირება (გტი), განურჩევლად იმისა, აღნიშნული ასს რეგისტრირებულია ევროკავშირში, თუ - არა. გტი ამოწმებს ასს-ს ზოგად მდგომარეობას, მუხრუჭებს და გამონაბოლქვს. პირველადი შემოწმება მოიცავს ასს-ს საერთო მდგომარეობას და მისი ინსპექტირების შესახებ დოკუმენტაციას. მეტად დეტალური გზისპირა ინსპექტირება შეიძლება განხორციელდეს საწყისი გზისპირა ინსპექტირების შედეგის მიხედვით და ხორციელდება ინსპექტირების მობილური დანადგარის, სპეციალურად მოწყობილ გზისპირა ინსპექციის დაწესებულებაში ან ახლოს მდებარე პტი ცენტრში.

4) პროფესიონალების კვალიფიკაცია

პტი ცენტრებისთვის ადამიანური რესურსების მოძიება და გადამზადება მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი ახდენს ინსპექტორების გადამზადებას და სერტიფიცირებას ერთ-თვიანი კურსის საშუალებით. თუმცა, კვლევაში მონაწილე პტი ცენტრები საკუთარ ბაზაზე 3-დან 11 თვემდე გადამზადების შემდეგ უშვებდნენ კადრს ტექნიკური უნივერსიტეტის კურსზე. ამ ეტაპზე არ არსებობს ხარვეზების დახარისხების მიმართ ერთგვაროვანი მიდგომა - მსუბუქი და მეტად საფრთხის შემცველი ხარვეზები თანაბარმნიშვნელოვნად აღიქმება, რაც ქმნის გაურკვევლობას ინსპექტირების შედეგების და აღსრულების ნაწილებში. დამატებით, გამოიკვეთა ინსპექტორებში კომუნიკაციის უნარების დახვეწის აუცილებლობა.

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.

რეკომენდაცია: რეფორმაზე/სექტორზე პასუხისმგებელი უწყების მიერ ყველა ინსპექტორის გადამზადება დახარვეზების ერთგვაროვანი სტანდარტის/აღქმის ჩამოყალიბების მიზნით. ინსპექტორების ინტენსიური გადამზადება მათი პროფესიონალიზმის, კომუნიკაციის უნარების და ინსპექტირების მნიშვნელოვნებაზე და გაუმართავი ასს-ების გარემოსა და საგზაო უსაფრთხოებისთვის მოსალოდნელ საფრთხეებზე ცნობიერების გაზრდის მიზნით.

ასევე მნიშვნელოვანია ცხელი ხაზის ოპერატორების გადამზადება ინსპექტირებას დაქვემდებარებული დეტალური მახასიათებლების შესახებ.

ასევე რეკომენდებულია რეფორმაზე/სექტორზე პასუხისმგებელი უწყების მიერ მომხმარებლისთვის მეგობრული ფორმატის მქონე ვებგვერდის 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.

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

კვლევის ფარგლებში ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გამოწვევად დასახელდა მოსახლეობაში სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაბალი დონე, რაზეც მათ მიერ ინსპექტირების მოთხოვნების თავიდან არიდების მიზნით სხვადასხვა მანიპულაციების გამოყენება მიუთითებს. ამასვე მიუთითებს პტი ცენტრების მიერ ინსპექტირების სიმკაცრის „შერბილება“ - მომხმარებელი არჩევს იმ ცენტრში მისვლას, სადაც უფრო „ლმობიერად“ შეამოწმებენ მის ასს-ს.

რეკომენდაცია: საინფორმაციო კამპანიის განხორციელება ინსპექტირების მნიშვნელოვნების და გაუმართავი ასს-ების გარემოსა და საგზაო უსაფრთხოებისთვის მოსალოდნელ საფრთხეების შესახებ, საზოგადოების ცნობიერების და სამოქალაქო პასუხისმგებლობის გაზრდის მიზნით. ამისათვის ყველაზე ეფექტურ მედიუმად სარეკლამო ვიდეორგოლები დასახელდა. ასევე მნიშვნელოვანია საჯარო სექტორის შესაბამისი წარმომადგენლების ამავე საკითხებზე გადამზადება.

მიმდინარე მოვლენები

პტი ცენტრების სარჩელები 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.¹ 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.² 2 პტი ცენტრს კი წარედგინა ბრალი ტექნიკურ დეტალებზე და შესაბამისი სასამართლოები დანიშნულია 2018 წლის დეკემბერში.

ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილის აკაკი სალირაშვილის განცხადებით, იგეგმება არსებულ ტექნიკურ რეგლამენტში ცვლილების შეტანა პტი ცენტრების მონიტორინგის ეფექტური მექანიზმის დანერგვის მიზნით.³

¹ 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)

² 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)

³ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, *აკაკი სალირაშვილი - მივესალმებით, რომ ჩვენს მიმართვას დროული რეაგირება მოყვა*. <http://www.economy.ge/?page=news&nw=925> (ნანახია 15 ნოემბერი 2018)