



საგზაო-სატრანსპორტო უბედურებების პრევენციის ინსტიტუციური მექანიზმები



ავტორი:

გოგა რაზმაძე



შენიშვნა:

წინამდებარე პოლიტიკის დოკუმენტი მომზადდა ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) ფინანსური მხარდაჭერით და შესაძლოა არ გამოხატავდეს USAID-ის და ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის შეხედულებებს.

მასალა მომზადდა პროექტის „ახალგაზრდების ჩართულობისა და მენტორინგისთვის საჯარო პოლიტიკის საპილოტე ინიციატივები“ ფარგლებში, რომელსაც ახორციელებს ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI) და მისი შინაარსი წარმოადგენს მხოლოდ ავტორის პასუხისმგებლობას.

შინაარსი

რეზიუმე	4
შესავალი	4
პრობლემის აღწერა	6
პრობლემის გადაჭრის გზები (ალტერნატივები)	12
I ალტერნატივა – შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება	12
II ალტერნატივა – საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის უფლებამოსილების შეკვეცა	13
III ალტერნატივა – მოძველებული ავტოპარკის ჩანაცვლება და სხვადასხვა ტიპის რეგულაციები	15
ალტერნატივების მულტიფაქტორული ანალიზი	17
რეკომენდაციები	18
ბიბლიოგრაფია	19

რეზიუმე

საჯარო პოლიტიკის წინამდებარე დოკუმენტში განხილულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენციის გზები, რომელიც ქვეყნის წინაშე მდგარი ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გამოწვევაა.

წინამდებარე პოლიტიკის დოკუმენტში განხილულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიმართულებით ქვეყანაში არსებული მდგომარეობა. კერძოდ, გაანალიზებულია საგზაო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილი და დაშავებული მოქალაქეების სტატისტიკა, არსებული შემთხვევები (სისხლის სამართლის დანაშაული, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევა).

ზემოაღნიშნული ინფორმაციის გათვალისწინებით, წინამდებარე დოკუმენტში აღწერილია ქვეყნის წინაშე არსებული გამოვლენილი საჭიროებები და წარმოდგენილია არსებული პრობლემის გადაჭრის სამი ალტერნატიული მიდგომა:

- I **ალტერნატივა** – შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება.
- II **ალტერნატივა** – საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის უფლებამოსილების შეკვეცა.
- III **ალტერნატივა** – მოძველებული ავტოპარკის ჩანაცვლება და სხვადასხვა ტიპის რეგულაციები.

წინამდებარე დოკუმენტში განხილულია სამივე ალტერნატიული მიდგომა, თავისი დადებითი და უარყოფითი მხარეებით. წარმოდგენილია მათი მულტიფაქტორული ანალიზი, საიდანაც საუკეთესო ალტერნატივად შეირჩა I ალტერნატივა – შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება.

მულტიფაქტორული ანალიზის საფუძველზე გამოყოფილია ყველაზე ეფექტიანი ალტერნატიული მიდგომის სისტემაში წარმატებით ინტეგრირების მიზნით შემუშავებულია შესაბამისი რეკომენდაციები მისი განხორციელების მიზნით.

შესავალი

საქართველოში ყოველწლიურად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო ათასობით ადამიანი ჯანმრთელობის სერიოზულ დაზიანებას იღებს.

ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის 2018 წლის მონაცემებით, ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად მსოფლიოში ყოველწლიურად 1 350 000 ადამიანი იღუპება¹.

¹ <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/232904>

საქართველოში ყოველწლიურად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო ათასობით ადამიანი სერიოზულ ტრავმებს იღებს. გარდა ამისა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობისა და სერიოზული ტრავმების შემცირება განაპირობებს ჯანმრთელი ცხოვრების წლების გახანგრძლივებასა და შრომისუნარიანობის ზრდას, რაც მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ადამიანური კაპიტალის განვითარების კუთხით.

საქართველოში გზით მოსარგებლები სიკვდილიანობისა და დაზარალების ბევრად უფრო მაღალი რისკის ქვეშ იმყოფებიან, ვიდრე ევროპისა და ჩვენი რეგიონის ბევრ სხვა ქვეყანაში, ხოლო სიკვდილიანობის მაჩვენებელი 100,000 მოსახლეზე საქართველოში მნიშვნელოვნად მაღალია ევროპის ქვეყნების მაჩვენებლებზე, კერძოდ, აღნიშნული დაახლოებით ორნახევარჯერ-სამჯერ აღემატება ევროკავშირის ყველა ქვეყნის სიკვდილიანობის საშუალო მაჩვენებელს².

საკითხის მოწესრიგების მიმართულებით, მნიშვნელოვანი დოკუმენტია „ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთი მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის“³. კერძოდ, ასოცირების შეთანხმების 292-ე მუხლი მხარეებს ავალდებულებს, რომ გააფართოონ და გააძლიერონ თანამშრომლობა ტრანსპორტის სფეროში, რათა ხელი შეუწყონ მდგრადი სატრანსპორტო სისტემების განვითარებას და წახალისონ ტრანსპორტის ეფექტიანი და უსაფრთხო მუშაობა. აღნიშნული ჩანაწერის თანახმად, საქართველოს აღებული აქვს ვალდებულება განავითაროს და ხელი შეუწყოს ტრანსპორტის ეფექტიან და უსაფრთხო მუშაობას.

ქვეყანაში მოქმედებს საგზაო უსაფრთხოების 2022-2025 წლების ეროვნული სტრატეგია⁴, რომელიც ეფუძნება უსაფრთხო სისტემის მიდგომას, რომელიც მომდინარეობს ევროპული საუკეთესო პრაქტიკიდან და დღესდღეობით რეკომენდებულია გლობალურად ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის მიერ.

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სფეროში სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლზე ერთ-ერთი პასუხისმგებელი ორგანო საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროა. შესაბამისად, ქვეყანაში არსებული გამოწვევების ფონზე, განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება სამინისტროს მიერ ეფექტიანი პოლიტიკის წარმოებას, როგორც საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული წესების დადგენაში, ასევე მისი აღსრულების კონტროლსა და შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებების განხორციელებაში.

საქართველოში ბოლო წლებში პოზიტიური და შესაბამისად მნიშვნელოვანი რეფორმები გატარდა. კერძოდ, მართვის მოწმობის გამოცდას პრაქტიკულს კომპონენტს დაემატა გამოცდის ქალაქის სივრცეში ჩაბარება, მეტეოროლოგიური მდგომარეობის გათვალისწინებით შესაბამისი საბურავების გამოყენების ვალდებულება.

²https://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2022/road_safety_strategy_2022_2025/shemajamebeli_tsluri_angarishi_2022.pdf

³ https://www.asocireba.ge/show_article.php?id=30

⁴ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5515567?publication=0>

შინაგან საქმეთა სამინისტროს ერთიან ქსელში ჩართულია 5,439 ვიდეოკამერა, მათ შორის 1,849 ნომრის ამომცნობი, ხოლო 3,590 ზოგადი ხედვის ვიდეოკამერა. დღეისათვის, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე ამოქმედებულია 360 საშუალო სიჩქარის კონტროლის სექცია, რის საფუძველზეც კონტროლდება 1,434 კმ სიგრძის საავტომობილო გზა⁵.

ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიმართულებით ქვეყანას კრიტიკულად მნიშვნელოვანი გამოწვევები გააჩნია.

პრობლემის აღწერა

საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს ქვეყნისთვის მნიშვნელოვან გამოწვევას, რაც ასევე გათვალისწინებულია 2021-2024 წლების საქართველოს სამთავრობო პროგრამით - „ევროპული სახელმწიფოს მშენებლობისთვის“, რომლის თანახმად საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის № 353 დადგენილებით დამტკიცებული იქნა საქართველოს 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია. სტრატეგიის მიზანს წარმოადგენს 2025 წლისთვის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა რაოდენობის შემცირება 25%-ით⁶⁷.

საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორის კომისიისა წევრი და სამუშაო ჯგუფის მუშაობაში ჩართულია შინაგან საქმეთა სამინისტრო.

2022 წლის საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის წლიური ანგარიშის თანახმად, საანგარიშო წელს, შინაგან საქმეთა სამინისტროს ჰქონდა სულ 6 აქტივობა, აქედან: არ დაწყებულა - 2 აქტივობა; ნაწილობრივ შესრულდა - 2 აქტივობა; მეტწილად შესრულდა - 1 აქტივობა; **განხორციელდა - 1 აქტივობა.**⁸

შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ ავტო-სატრანსპორტო შემთხვევების გამოქვეყნებული სტატისტიკური მონაცემები ნათელს ჰფენს კონკრეტულ პრობლემებს.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული სტატისტიკური ინფორმაციის თანახმად 2019-2023⁹ წლებში 27,764 საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა დაფიქსირდა (**სისხლის სამართლის დანაშაული**), რა დროსაც დაიღუპა 2,250 და დაშავდა 37,093 ადამიანი. წლების განმავლობაში არსებითად არ მცირდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები (გამონაკლისია 2020 წელი, როდესაც პანდემიის პერიოდში შემცირებული იყო საგზაო მოძრაობა). ასევე, წლების

⁵ <https://police.ge/>

⁶ https://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2022/road_safety_strategy_2022_2025/shemajamebeli_tsluri_angarishi_2022.pdf

⁸ https://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2022/road_safety_strategy_2022_2025/shemajamebeli_tsluri_angarishi_2022.pdf

⁹ POLICE.GE

მიხედვით, შემთხვევების შედეგად დაღუპული და დაშავებული ადამიანების მონაცემები პრაქტიკულად უცვლელია.

ზემოაღნიშნული კრიტიკულად საგანგაშო მონაცემებს წარმოადგენს. 2019-2023¹⁰ წლებში ავტოსაგზაო შემთხვევით დაღუპულთა 37%, ხოლო დაშავებულთა 47% 26-დან 60 წლამდე ასაკისაა, ხოლო რაც ნიშნავს, რომ საგზაო შემთხვევის მონაწილეები, სოციალური და ეკონომიკური თვალსაზრისით, ყველაზე აქტიური მოქალაქეები არიან. რეპროდუქციულ ასაკს მიღწეული მოქალაქეების მნიშვნელოვან ნაწილი იღუპება სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად.

საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად ¹¹

წელი	საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (სსკ-ის 276-ე მუხლი)	დაიღუპა	დაშავდა
2019	5,839	481	7,921
2020	4,999	450	6,640
2021	5,863	449	7,705
2022	5,469	430	7,517
2023	5,594	442	7,310
სულ	27,764	2,250	37,093

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობის მიხედვით კრიტიკულად საგანგაშო სტატისტიკური მონაცემები გვაქვს ადმინისტრაციული გადაცდომის მიმართულებით. შემთხვევები (დაღუპვის/დაზიანების გარეშე) ყოველწლიურად იზრდება (გამონაკლისია 2020 წელი, როდესაც პანდემიის პერიოდში თითქმის სრულად შემცირებული იყო საგზაო მოძრაობა). ქვეყანაში ყოველწლიურად საშუალოდ 40,535 ათასი საგზაო-სატრანსპორტო (ადმინისტრაციული) შემთხვევა ფიქსირდება, რომელიც კლების ნაცვლად ყოველწლიურად იზრდება.

¹⁰ <https://info.police.ge/page?id=105>

¹¹ <https://info.police.ge/page?id=105>

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა 2019-2023 წელი (საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიხედვით)

წელი	საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა ¹²
2019	35,427
2020	31,552
2021	39,288
2022	43,431
2023	49,977
სულ	202,675

შინაგან საქმეთა სამინისტრო ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკას არასრულყოფილად აღრიცხავს, რაც კრიტიკულად მნიშვნელოვან პრობლემას წარმოადგენს.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების (სისხლის სამართალი) გამომწვევი სავარაუდო მიზეზი 2023 წელი ¹³		
	სავარაუდო მიზეზი	შემთხვევების რაოდენობა
1	მართვა ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში	158
2	მართვა ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული საშუალებების ზემოქმედების ქვეშ	3
3	მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება	349
4	შემხვედრი მოძრაობის ზოლში გადასვლა ან გასწრების წესების დარღვევა	356
5	საგზაო ნიშნის ან მონიშვნის დაუმორჩილებლობა	227
6	მოძრაობის დაწყების მანევრი	100
7	მოხვევის მანევრი	94
8	მობრუნების მანევრი	19
9	უკუსვლით მოძრაობა	53
10	გზაჯვარედინის გავლის წესების დარღვევა	92
11	ქ/მ გადასასვლელის გავლის წესების დარღვევა	269
12	მგზავრთა გადაყვანის წესების დარღვევა	14
13	ტვირთის გადაზიდვის წესების დარღვევა	5
14	დისტანციის დაუცველობა	349
16	განლაგების წესის დარღვევა	19
17	რკინიგზის გადასასვლელის გავლის წესის დარღვევა	1
18	სხვა სახის საგზაო მოძრაობის წესის დარღვევა	2,743

¹² <https://police.ge/>

¹³ <https://info.police.ge/uploads/66279a4dded24.pdf>

შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული 2023 წელს მომხდარი (სისხლის სამართლის დანაშაულის შემთხვევები) შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების 55% (2.743) გაურკვეველია¹⁴.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების (ადმინისტრაციული) გამომწვევი სავარაუდო მიზეზი 2023 წელი ¹⁵		
	სავარაუდო მიზეზი	შემთხვევების რაოდენობა
1	125-ე მუხლის მე-10 ნაწილი	45,764

ქვეყანაში ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის შემთხვევების სტატისტიკის დამუშავების მიმართულებით კრიტიკულად საგანგაშოა მდგომარეობა. შინაგან საქმეთა სამინისტროს 2023 წელს მომხდარი (ადმინისტრაციული შემთხვევები) შემთხვევების 49,977 გამომწვევი მიზეზების 91% (45764) შემთხვევაში მითითებული აქვთ ბუნდოვანი მუხლი. კერძოდ, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-10 ნაწილით პრაქტიკულად შეუძლებელია შემთხვევის გამომწვევი რეალური მიზეზის დადგენა.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შემთხვევების გამომწვევი რეალური მონაცემები და სტატისტიკა ელექტრონულ ბაზაში სრულყოფილად არ აისახება. შესაბამისად, რთულია შეფასება, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ხელშემწყობი რეალური სურათის დადგენა და შემდგომში უფლებამოსილი უწყებების, პირების მიერ პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვა და პრაქტიკული აღსრულება.

პრაქტიკულად შეუძლებელია ეფექტიანი, თანმიმდევრული და ორგანიზირებული მოქმედებების დაგეგმვა, მაშინ როდესაც შემთხვევების 55% (სისხლის სამართალი) და 91% (ადმინისტრაციული) შემთხვევაში არ ვიცით შემთხვევის გამომწვევი რეალური მიზეზი.

გარდა ზემოთაღნიშნულისა, შინაგან საქმეთა სამინისტრო საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზად უთითებს სიტყვა - „სავარაუდო“. გაუგებარია, სისხლის სამართლის საქმეზე შემთხვევის გამომწვევი მიზეზი, როგორ შეიძლება იყოს „სავარაუდო“. აღნიშნულიდან გამომდინარე შესაძლოა ვიფიქროთ, რომ აღნიშნული მონაცემების დამუშავებას არ აქვს პროგრამული, ინსტიტუციური პრაქტიკა. მონაცემები შესაძლოა შედგენილი იყოს გადაწყვეტილების მიმღები პირის სუბიექტური შეხედულებების საფუძველზე.

მაგალითი - საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ბრალულობის დადგენას სჭირდება სპეციალური ცოდნა. აღნიშნული ცოდნით აღჭურვილია სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს¹⁶ და შინაგან საქმეთა სამინისტროს სატრანსპორტო ტექნიკური-ტრასოლოგიური, რადიაციული და სახანძრო ექსპერტიზის

¹⁴ <https://police.ge/>

¹⁵ <https://info.police.ge/uploads/66279a4dded24.pdf>

¹⁶ <https://www.expertiza.gov.ge/Page.aspx?i=57>

სამმართველო. თუმცა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს, რომელიც შესაძლოა იყოს კომპლექსური, პირადი შეხედულებით ადგილზე გადაწყვეტილებას იღებს საპატრულო პოლიციის თანამშრომელი. ასევე, სისხლის სამართლის საქმეზე, სადაც ჯანმრთელობის დაზიანება არ გვადლევს დანაშაულის შემადგენლობას გადაწყვეტილებას პირის მიმართ სახდელის გამოყენებაზე გადაწყვეტილებას იღებს პროკურორი.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საკითხთან დაკავშირებით, რომლის გადასაწყვეტად საჭიროა სპეციალური ცოდნა, უფლებამოსილი პირი ნაცვლად ავტოტექნიკურ ექსპერტიზის დანიშვნით საკითხის გადაწყვეტისა, თავად იღებს გადაწყვეტილებას. შემაჯამებელი გადაწყვეტილების მიღებისას იყენებენ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევათა კოდექსის იმ მუხლებს, რომლებსაც ამკარად განჭვრეტადობის პრობლემა აქვთ (მაგ.: ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-10 ნაწილი). აღნიშნულ ბუნდოვანი გადაწყვეტილება ასევე აისახება ბუნდოვან სტატისტიკურ მონაცემებში.

სტატისტიკური მონაცემების დამუშავების ხარისხის კომპონენტი შესაძლოა იყოს გაზრდილი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ერთ-ერთი მიზეზი. აღნიშნული სტატისტიკური მონაცემებით შეუძლებელია საგზაო უსაფრთხოების უწყებათაშორის კომისიის მუშაობა იყოს ეფექტიანი და შედეგზე ორიენტირებული.

გარდა ამისა, გაურკვეველია შინაგან საქმეთა სამინისტრო სწავლობს თუ არა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ხელშემწყობი გარემოება, დაკავშირებული იყო თუ არა სხვა გარე ფაქტორებთან.

მაგალითად,

- ე.წ შავი წერტილები, სადაც ყველაზე ხშირად ხდება შემთხვევები;
- მძღოლის ჯანმრთელობის შეფასება;
- შემთხვევების დროის მონაკვეთი;
- სავალი ნაწილის მდგომარეობა (მშრალი, სველი, მოყინული და ა.შ.);
- გამომწვევი მიზეზები - სრიალა საფარი, გზის არაადაპტაციული მდგომარეობა, ტროტუარების, ქვეითთა ბილიკების უქონლობა, საგზაო ნიშნების უქონლობა, განათების უქონლობა და ა.შ;
- განათება (დღე, ღამე, ჩართული, გამორთული, არ არის განათება);
- გზის კონკრეტული ელემენტები (ხიდი, გზაჯვარედინი, გადასასვლელი ა.შ).

გარდა ზემოაღნიშნულისა, შინაგან საქმეთა სამინისტრო არ აწარმოებს შემთხვევის გამომწვევი მიზეზებს შორის ავტომობილების გაუმართაობის პროცენტული წილი რამდენს შეადგენს. აღნიშნული შესაძლოა იყოს მნიშვნელოვანი პრობლემა, რადგან ქვეყანაში მოძველებულია ავტოპარკია, რაც შესაძლოა ქმნიდეს დამატებით რისკებს საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით.

ასევე, კრიტიკულად მნიშვნელოვან კომპონენტს წარმოადგენს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის გამო გამოვლენილი სამართალდარღვევების (საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების გარეშე) მონაცემები.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა ¹⁷	
წელი	რაოდენობა
2019	3,477,088
2020	2,535,412
2021	3,142,677
2022	4,240,654
2023	4,565,602
სულ	17,961,433

ზემოაღნიშნული მონაცემების გათვალისწინებით ნათელია, რომ ყოველწლიურად მზარდა შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ მოქალაქეების მიმართ გამოწერილი ჯარიმების რაოდენობა (მხოლოდ პანდემიის პერიოდი წარმოადგენს გამონაკლისს).

არსებული სტატისტიკიდან გამომდინარე, შესაძლოა დავასკვნათ, რომ მზარდი ჯარიმების შეფარდება ვერ უზრუნველყოფს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირებას/პრევენციას.

ვიდეოჯარიმები ¹⁸		
წელი	რაოდენობა	თანხა (ლარი)
2019	1,693,383	73,522,870
2020	1,699,444	74,910,080
2021	2,346,050	105,867,630
2022	3,070,616	149,126,500
2023	3,162,494	192,229,290
სულ	11,971,987	595,656,370

აღსანიშნავია ვიდეოჯარიმების გამოწერის რაოდენობა, რომელიც ყოველწლიურად იზრდება. 2019-2023 წლებში 11,971,987 საჯარო ქვითარი იქნა გამოწერილი, რომლის თანხობრივი რაოდენობამ ნახევარ მილიარდზე მეტი ლარი შეადგინა (**595,656,370**). მიუხედავად გამოწერილი ვიდეოჯარიმების ზრდისა, ის მნიშვნელოვან პრევენციას ვერ უზრუნველყოფს. გამოწერილი ჯარიმები კი მძიმედ მოქმედებს საზოგადოების ფინანსურ კომპონენტზე.

ვიდეოჯარიმების კომპონენტის შეფასებისას უნდა აღვნიშნოთ ერთი მნიშვნელოვანი გარემოება. ვიდეოჯარიმის შედეგად ავტომობილის მძღოლს არ აკლდება ქულათა რაოდენობა.

¹⁷ <https://police.ge/>

¹⁸ <https://police.ge/>

ზემოაღნიშნული სტატისტიკის გაანალიზებისას შესაძლოა დავასკვნათ, რომ შინაგან საქმეთა სამინისტროს პოლიტიკა ნაცვლად პროაქტიულია, მიმართულია მეტად რეაქტიული მოქმედებისკენ.

ასევე, არ ხდება ვიდუოკამერების ადგილმონაცვლეობა. სექციური და სხვა ტიპის კამერების სრულად ვერ ფარავენ ქვეყნის საავტომობილო გზებს. ავტომობილის მძღოლებმა ზუსტად იციან რომელ მონაკვეთში უნდა იარონ დაშვებული სიჩქარით.

პრობლემის გადაჭრის გზები (ალტერნატივები)

წინამდებარე პოლიტიკის დოკუმენტში, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების 2019-2023 წლის სტატისტიკური ანალიზის საფუძველზე წარმოგიდგინთ პრობლემის გადაჭრის სამ ალტერნატიულ მიდგომას. მათი მულტიფაქტორული ანალიზის საფუძველზე გამოვყოფთ ყველაზე ეფექტიან გზას და შევიშუშავებთ შესაბამის რეკომენდაციებს.

I ალტერნატივა – შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირების პრევენციისთვის მნიშვნელოვანია გრძელვადიანი და კარგად ორგანიზებული სისტემის(შეფასება/ანალიზი) ჩამოყალიბება. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ყოვლისმომცველი სტატისტიკური მონაცემების წარმოება, მისი ანალიზი და მისი პროაქტიულად გამოქვეყნება.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ 2023 წელს (ასევე წინა წლების) მომხდარი შემთხვევების შემთხვევის გამომწვევი მიზეზების **55% (სისხლი სამართალი) და 92% (ადმინისტრაციული)** გაურკვეველია. აღნიშნულიდან გამომდინარე რთულია შეფასება, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ხელშემწყობი რეალური სურათის დადგენა და შემდგომში კომპლექსური პრევენციული ღონისძიებების გატარება. შემთხვევების უმრავლესობის (**52%, 92%**) დაუდგენლობა პრობლემას უქმნის დაინტერესებული პირების (მკვლევრების) მიერ მტკიცებულებაზე დაფუძნებული ანალიზის/კვლების ჩატარების მიმართულებით.

გაურკვეველია შინაგან საქმეთა სამინისტრო სწავლობს თუ არა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ხელშემწყობი გარემოება, დაკავშირებული იყო თუ არა გარე ფაქტორებთან. მაგალითად: ე.წ შავი წერტილები, სადაც ყველაზე ხშირად ხდება შემთხვევები; შემთხვევების დროის მონაკვეთი; სავალი ნაწილის მდგომარეობა (მშრალი, სველი, მოყინული და ა.შ.); გამომწვევი მიზეზები - სრიალა საფარი, გზის არაადაპტაციური მდგომარეობა, ტროტუარების, ქვეითთა ბილიკების უქონლობა, საგზაო ნიშნების, განათების უქონლობა და ა.შ.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს ოფიციალურ გვერდზე გარდა არასრულყოფილი სტატისტიკური მონაცემებისა, არ მოიპოვება საკითხთან დაკავშირებული რაიმე სახის ანალიტიკური დოკუმენტი.

ცხრილი 1

I ალტერნატივის დადებითი და უარყოფითი მხარეები

დადებითი მხარეები	უარყოფითი მხარეები
მტკიცებულებებზე დაფუძნებული ანალიზი	ადმინისტრაციული რესურსი
ინოვაციურობა	დაბალი კომპეტენცია
მკვლევრებისთვის ხელმისაწვდომობა	
პრობლემის ეფექტიანად და სწრაფად იდენტიფიცირება	
პრევენციული ღონისძიებების ეფექტიანად დანერგვა	
კოორდინაციის ზრდა	
კომპეტენციის ამაღლება	
შემცირებული საგზაო შემთხვევები	

II ალტერნატივა – საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის უფლებამოსილების შეკვეცა

შინაგან საქმეთა სამინისტროში საგზაო-მოძრაობის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი ინსტიტუციურ უწყებას საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი წარმოადგენს. საპატრულოს პოლიციის ეკიპაჟები შესაბამისი სამართლებრივი საფუძვლის შესაბამისად მათთვის განკუთვნილ ტერიტორიაზე უწყვეტ პატრულირება. გარდა საგზაო-მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა, მათ დამატებით უწყვეტ მოქალაქის მიერ სსიპ „112“ საშუალებით გადმოცემულ შეტყობინების საფუძველზე კონკრეტულ მისამართზე მისვლა. მაგ.: მეზობლური კონფლიქტი, ოჯახში ძალადობა და ა.შ. ქალაქის ურბანული მახასიათებლებიდან გამომდინარე მსგავსი სახის გამოძახებაზე მისვლა, კონფლიქტის დარეგულირება, მასზე რეაგირება და შესაბამისი დოკუმენტაციის შედგენა მნიშვნელოვან დროს და ადამიანურ რესურსს მოითხოვს. აღნიშნული განსაკუთრებით პრობლემურია ღამის საათებში, როდესაც ეკიპაჟების ნახევარი შედის შესვენებაზე (24:00-04:00, 04:00-08:00 საათი). ხშირ შემთხვევაში გამოძახებების მზარდი რაოდენობიდან გამომდინარე საპატრულო ეკიპაჟების სრული შემადგენლობას, განსაკუთრებით პიკის საათებში უწევს გამოძახებაზე მისვლა, რა დროსაც საავტომობილო გზაზე აღარ იმყოფება პასუხისმგებელი ეკიპაჟი.

პოლიტიკის დოკუმენტზე მუშაობის პერიოდში გასაუბრება ჩატარდა საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის თბილისის მთავარი სამმართველოს თანამშრომლებთან. მათი განმარტებით, ოჯახში ძალადობის შემთხვევის ფაქტზე მისული ეკიპაჟი შესაძლოა სრული სამუშაო პერიოდის

განმავლობაში ვერ დაუბრუნდეს სამოქმედო ტერიტორიას. კერძოდ, ოჯახში ძალადობის ფიზიკური ძალადობის ფაქტზე, ისინი ეხმარებიან გამომძიებელს შემთხვევის ადგილის დათვალიერებაში. მათ უწევთ შემაკავებელი ორდერის გამოცემა, ასევე შესაბამისი სამართლებრივი საფუძვლის შემთხვევაში მოძალადის დაკავება და დროებითი მოთავსების იზოლაციაში მოთავსება. საგამომძიებო/საპროცესო მოქმედებები სრულად გრძელდება სამუშაო საათებში. აღნიშნული პროცესების მიმდინარეობისას, ეკიპაჟის სამოქმედო ტერიტორია ცარიელია ან მოსაზღვრე ეკიპაჟის მიერ ხდება გადაფარვა. აღნიშნული რამდენიმე მიმართულებით წარმოადგენს პრობლემას. კერძოდ, გაზრდილ სამოქმედო ტერიტორიაზე რთულია საავტომობილო გზის ეფექტიანი კონტროლი. ასევე, აღნიშნულ ტერიტორიაზე გამოძახების შემთხვევაში კი, ორივე სამოქმედო კვადრანტი სრულად ცარიელი და ფაქტობრივად უკონტროლოა.

2015 წლის სახალხო დამცველი სპეციალურ ანგარიშში განმარტავს - „ასევე მნიშვნელოვან პრობლემად გამოიკვეთა, სამართალდამცავ სტრუქტურებში **ფიზიკური და ადამიანური რესურსების ნაკლებობა**, რაც ზღუდავს მათი მხრიდან სრულფასოვანი რეაგირების შესაძლებლობას ოჯახში ძალადობის დროს. კერძოდ, როგორც სხვადასხვა რეგიონის სამართალდამცავი უწყების წარმომადგენლები აღნიშნავენ, თითო საპატრულო ეკიპაჟს, რომელშიც 2 თანამშრომელი შედის, ევალება **საკმაოდ დიდ ტერიტორიაზე (რამდენიმე კვადრატზე) უსაფრთხოებისა და მოქალაქეთა დაცვის უზრუნველყოფა**. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეტყობინება შედის რომელიმე „კვადრატზე“ ოჯახში ძალადობის შესაძლო შემთხვევის შესახებ, ისინი დაუყოვნებლივ გადიან ადგილზე. თუმცა, ვინაიდან ოჯახში ძალადობის ფენომენიდან გამომდინარე ხშირად მათ იქ ხანგრძლივი და ინტენსიური სამუშაოს ჩატარება 51 ქალთა მიმართ ძალადობა და ოჯახში ძალადობა საქართველოში უწევთ (გასაუბრება მსხვერპლთან, მოძალადესთან, მეზობლებთან, ოჯახის წევრებთან, კონფლიქტის ესკალაციის პრევენცია ადგილზე ა.შ.) **მათი საპატრულო ტერიტორია მეთვალყურეობის გარეშე რჩება, რაც საფრთხეს უქმნის მოსახლეობის უსაფრთხოებას**¹⁹.

საპატრულო პოლიციის თანამშრომლები აღნიშნავენ, რომ პიკის საათებში გაზრდილი გამოძახების გამო ეკიპაჟები პრაქტიკულად არ მოძრაობენ სამოქმედო კვადრატებში. უფრო მეტიც, ხშირად საპატრულო პოლიციას გამოძახებაზე წამსვლელი საკმარისი ეკიპაჟების აღარ ჰყავს.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, საავტომობილო გზების შესაბამისი უბნების სრულად გადაფარვა მნიშვნელოვანია ზოგადად დანაშაულის კრიმინოგენური ვითარების გაუმჯობესების თვალსაზრისით. კერძოდ, საპატრულო პოლიციის თანამშრომლების განმარტებით, გზის მოკლე უბნებზე შესაბამისი შეფერილობის საპატრულო ეკიპაჟის სიარული ამცირებს ქურდობის, ქუჩაში ძალადობის და სხვა შემთხვევების მაჩვენებელს.

კონკრეტული მაგალითის საფუძველზე შესაძლოა ვივარაუდოთ, რომ საგზაო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი უწყება, როგორც სპეციალიზებული დანაყოფი სრულად პასუხისმგებელი უნდა

¹⁹ <https://www.ombudsman.ge/res/docs/2019041312513644500.pdf>

იყოს მხოლოდ საავტომობილო გზაზე. საპატრულო ეკიპაჟებს არ უნდა ჰქონდეს რამდენიმე არაპროფილური უფლებამოსილება (გარდა გადაუდებელი აუცილებლობისა).

ცხრილი 2

II ალტერნატივის დადებითი და უარყოფითი მხარეები

დადებითი მხარეები	უარყოფითი მხარეები
ეფექტიანი პრევენცია	სხვა დანაყოფების დატვირთულობის ზრდა
საავტომობილო გზების სრული ათვისება	საპატრულო ავტომობილების შენახვის ხარჯის ზრდა
საავტომობილო გზების მუდმივი კონტროლი	ზემოქმედების კვლევის არარსებობა
შემთხვევაზე სწრაფი რეაგირება	
შემცირებული შემთხვევები	
საგზაო უსაფრთხოების ზრდა	
ე.წ შავი წერტილების მუდმივი კონტროლი	
კრიმინოგენური სიტუაციის გაუმჯობესება	
პროფესიული შესაძლებლობების ზრდა	
სამართალწარმოების საპროცესო ხარჯების შემცირება	

III ალტერნატივა – მოძველებული ავტოპარკის ჩანაცვლება და სხვადასხვა ტიპის რეგულაციები

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის (საქსტატი) მიერ 2023 წლის პირველი ცხრა თვის მონაცემებით ქვეყანაში 1,647,629 ავტომობილია რეგისტრირებული. აღნიშნული მონაცემებიდან 1,296,400 ავტომობილი 10 წელზე მეტი წლისაა²⁰.

თბილისა და რეგიონებში არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურის უმრავლესობა ჯერ კიდევ გასულ საუკუნეში დაიგო. შესაბამისად, ძველი საგზაო ინფრასტრუქტურა ქვეყანაში რეგისტრირებული ავტომობილების მზარდი რაოდენობის გამტარობას ვერ უზრუნველყოფს.

ქვეყანაში გარდა ქონების გადასახადთან (40000 ათასი შემოსავალი) კონკრეტული ზოგადი ბმისა, ავტომობილის მესაკუთრეს რაიმე სახის მოსაკრებელის გადახდა არ უწევს.

სატრანსპორტო საშუალებების გადასახადები დიდწილად განსხვავდება ევროპის მასშტაბით. გადასახადები სულ უფრო ხშირად გამოიყენება მომხმარებელთა ქვევაზე ზეგავლენის მოხდენისთვის ენერგეტიკისა და გარემოსდაცვითი მოსაზრებების გამო²¹.

²⁰ https://www.geostat.ge/media/52507/0525_010323_GE.pdf

²¹ <https://www.euronews.com/business/2023/12/26/which-european-countries-pay-the-least-and-most-tax-on-cars#:~:text=Looking%20at%20the%20average%20annual,and%20%E2%82%AC2%2C723%20in%20Finland.>

ამერიკის შეერთებულ შტატებში საცხოვრებლის შემდეგ, მანქანის ყოლა ყველაზე დიდი ხარჯია. ფულის დაზოგვის მიზნით, შტატებში საზოგადოებრივი ტრანსპორტი გადაადგილების ძირითად საშუალებას წარმოადგენს.²²

ავტომობილის²³ მფლობელების უმეტესობა შეძენისას იხდის მანქანის ღირებულების 10-20%-ს. ოდენობით. შემდეგ ყველა იხდის გაყიდვების გადასახადს. გაყიდვების გადასახადი განსხვავდება შტატის მიხედვით. იმის მიხედვით, თუ რომელ შტატში განხორციელდა (0%-დან დაახლოებით 8%-მდე).

აშშ-ში სავალდებულოა ავტომობილის დაზღვევა²⁴. დაზღვევის ღირებულება შეიძლება მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს შტატის, თქვენი მართვის ჩანაწერის და შეძენილი სადაზღვევო დაფარვის ოდენობის მიხედვით. შემდეგი გადასახადი თქვენ წარმოადგენს ყოველწლიურად სანომრე ნიშნების გადასახადს (რომელიც ადასტურებს, რომ თქვენ ხართ მანქანის მფლობელი). შტატის მიხედვით, რეგისტრაციის საფასური მერყეობს დაახლოებით \$20-დან \$225-მდე წელიწადში. ზოგიერთ შტატში საფასური ასევე შეიძლება დამოკიდებული იყოს ფაქტორებზე, როგორცაა ასაკი, წონა ან მანქანის ღირებულება.

ასევე მნიშვნელოვან გადასახადს წარმოადგენს ინსპექტირების²⁵ გადასახადი. იმისათვის, რომ დარწმუნდეთ, რომ თქვენი მანქანა კარგ მდგომარეობაშია და აკმაყოფილებს ჰაერის დაბინძურების სტანდარტებს, აშშ-ს თითქმის ყველა შტატი მოითხოვს, რომ გადაიხადოთ ყოველწლიური ინსპექტირების საფასური. სახელმწიფო ინსპექტირების საფასური აშშ-ში საშუალოდ დაახლოებით \$35 წელიწადში. თუ ინსპექტირება ვერ მოხერხდა, მოგიწევთ ფულის დახარჯვა პრობლემის გადასაჭრელად.

აშშ-ში მართვის მოწმობას²⁶ გააჩნია კონკრეტული ვადები. მართვის მოწმობა მოქმედებს დაახლოებით 4-8 წლის განმავლობაში, შემდეგ კი ისინი უნდა განახლდეს საფასურით. მაგრამ საწყისი ღირებულება შტატებში საშუალოდ დაახლოებით 50 დოლარია.

შეერთებული შტატების ბევრ ნაწილში, თქვენ უნდა გადაიხადოთ გზებისა²⁷ და ხიდებით სარგებლობის გადასახადი. ტრაფიკისა და დაბინძურების შესამცირებლად, აშშ-ს ზოგიერთი ქალაქი ამჟამად მაცხოვრებელს სთავაზობს „გადატვირთულ ფასებს“, სადაც ქალაქში მართვისთვის უნდა გადაიხადოთ გადასახადი.

აშშ-ს შტატების დაახლოებით ნახევარი მანქანის ღირებულებიდან გამომდინარე. ყოველწლიურად იხდის გადასახადებს²⁸. თუ ცხოვრობთ შტატში, სადაც ავტო ქონების გადასახადია, ავტომობილისთვის, რომელიც ღირებულია \$25,000, გადასახადი შეიძლება მერყეობდეს წელიწადში 25\$-დან (ლუიზიანა) 992\$-მდე წელიწადში (ვირჯინია).

²² <https://www.transportenvironment.org/articles/the-good-tax-guide>

²³ <https://www.settlein.support/en-us/articles/6748698771101>

²⁴ <https://www.settlein.support/en-us/articles/6748698771101>

²⁵ <https://www.settlein.support/en-us/articles/6748698771101>

²⁶ <https://www.settlein.support/en-us/articles/6748698771101>

²⁷ <https://www.settlein.support/en-us/articles/6748698771101>

²⁸ <https://www.settlein.support/en-us/articles/6748698771101>

ქვეყანაში სხვადასხვა დროს საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით არაერთი რეგულაცია არსებობდა, რომელიც ხშირად სამწუხაროდ კორუფციის მთავარ წყაროს წარმოადგენდა. შესაბამისად მნიშვნელოვანია ნებისმიერი რეგულაციის დანერგვამდე კომპლექსური კვლევა/ანალიზის ჩატარება. მაგ.: სავალდებულო ტექნიკური დათვალიერების შემდეგ არაერთი კორუფციული შემთხვევის ფაქტზე დაიწყო გამოძიება და კონკრეტული პირების მიმართ სისხლისსამართლებრივი დევნა.²⁹

მოძველებული ავტოპარკის განსაახლებლად მნიშვნელოვანია სახელმწიფომ მიიღოს არსებითი ხასიათის გადაწყვეტილება. აღნიშნული პრობლემის მოსაგვარებლად განვითარებული ქვეყნებში მანქანის მოძველებული ასაკის შესაბამისად შესაძლოა შემოღებულ იქნეს ქონების გადასახადი ავტომობილზე. ასევე, მნიშვნელოვანია წახალისდეს ახალი, ჰიბრიდული, ელექტრო ავტომობილის შემძენი პირები და განთავისუფლდეს **საბაჟო მოსაკრებლისა და ქონების გადასახადისგან გათავისუფლება (ვინც გადამხდელია)** გადასახადებისაგან.

III ალტერნატივის დადებითი და უარყოფითი მხარეები

დადებითი მხარეები	უარყოფითი მხარეები
შემცირებული საგზაო შემთხვევები	ავტოსახელოსნოების საქმიანობის შემცირება
მოძრაობის განტვირთვა	სამუშაო ადგილების დაკარგვა
გარემოს გაუმჯობესება	ლოჯისტიკური ხარჯების ზრდა
ექსპლუატაციის ხარჯების შემცირება	საბიუჯეტო დეფიციტი
საწვავის მოხმარების შემცირება	სოციალური ხარჯების ზრდა
საგზაო ინფრასტრუქტურის მდგრადობა	კორუფციის ზრდა
შემცირებული გარდაცვალების მაჩვენებელი	
ავტოპარკის განახლება	
ფასიანი გზების მშენებლობა	

ალტერნატივების მულტიფაქტორული ანალიზი

კრიტერიუმები	ალტერნატივები		
	N1 (1-4 ქულა)	N2 (1-4 ქულა)	N3 (1-4 ქულა)
შედეგიანობა (20%)	4X20	3X20	2X20
ხარჯიანობა (10%)	3X10	3X10	4X10

²⁹ <https://kvirispalitra.ge/article/115429-tekinspektireba-krtamis-sanacvlod-ra-inpormacias-avrcelebs-sagamoziebo-samsaxuri/>

განხორციელებადობა ადმინისტრაციული თვალსაზრისით (20%)	3X20	2X20	2X20
სარგებლიანობა (35%)	4X35	2X35	2X35
განხორციელების ვადები (15%)	2X15	2X15	1X15
ჯამი	340	300	275

ზემოაღნიშნულმა მულტიფაქტორულმა ანალიზმა გვიჩვენა, რომ N1 ალტერნატივა – „შინაგან საქმეთა სამინისტროს საინფორმაციო-ანალიტიკური დეპარტამენტის მიერ სტატისტიკური მონაცემების გაუმჯობესება“- ყველაზე ეფექტიანი გზაა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად ადამიანების დაღუპვისა და ჯანმრთელობის დაზიანების პრევენციის მიმართულებით. აღნიშნული ინსტიტუციური მექანიზმის გარეშე რთულია რაიმე სახის რეგულაციების დანერგვა.

დღევანდელი ინსტიტუციური მექანიზმი, მხოლოდ მშრალი და არასრულყოფილი სტატისტიკის შეგროვებას ემსახურება.

მნიშვნელოვანია მსგავსი სამსახურები მხოლოდ ცენტრალიზებული ბიუროკრატიის შემადგენელი სტრუქტურულ ერთეულს არ წარმოადგენდნენ. არსებითად მნიშვნელოვანია ტერიტორიული განფენილობის პრინციპით, ადგილზე (პოლიციის სამმართველოებში) დასაქმებული ანალიტიკოსები ყოველდღიურად სწავლობდნენ და აანალიზებდნენ არსებულ გამოწვევებს. სწორედ მათ მიერ კონკრეტული პრობლემების იდენტიფიცირების შემდეგ უნდა დაიგეგმოს კოორდინირებული შედეგზე ორიენტირებული ღონისძიებები. ასევე, შედეგებიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია ადგილობრივ მუნიციპალიტეტებთან თანამშრომლობა, რომლებიც ინსტიტუციურად პასუხისმგებლები არიან საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობაზე.

რეკომენდაციები

- არსებული ადამიანური და მატერიალური რესურსების შეფასება;
- სტატისტიკის მწარმოებელი პირების შესაძლებლობების ზრდა;
- სტატისტიკის კომპონენტის ევროპული გამოცდილება სისტემაში ინტეგრირება;
- სტატისტიკის პროაქტიულად გამოქვეყნება;
- სისტემატურად რისკების შეფასება და ანალიზი;
- ე.წ შავი წერტილების მუდმივი კონტროლი;
- საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ხელშემწყობი გარე ფაქტორების ანალიზი;
- საზოგადოების სამიზნე ჯგუფებთან მუშაობა;
- სტატისტიკის წარმოების და მისი ეფექტიანად აღსრულების პასუხისმგებელი პირების დებულებით განსაზღვრა;
- არსებული პრობლემების მუდმივი ცვლა საპატრულო პოლიციის თანამშრომლებისთვის;
- სავალი გზების შესახებ არსებული მდგომარეობის მუდმივი ანალიზი;

- საპატრულო პოლიციის თანამშრომლების გადამზადება;
- რელევანტური პირების მიერ სტატისტიკის სამსახურებთან მუდმივი კომუნიკაცია;
- სსიპ ლევან სამხარაულის სამხარაულის სასამართლო ეროვნული ბიუროს ჩართულობა (კომპეტენციის ფარგლებში);
- არასამთავრობო და დონორი ორგანიზაციების ჩართულობა;
- ადგილობრივი მუნიციპალიტეტისთვის სტატისტიკის სისტემატურად გაზიარება;
- მართვის უფლების მქონე პირების მიერ ჯანმრთელობის ცნობის დოკუმენტების ანალიზი;
- სტატისტიკის ანალიზის შესაბამისად საინფორმაციო კამპანიის ჩატარება.

ბიბლიოგრაფია

- განმარტებითი ბარათი საქართველოს კანონის პროექტზე „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე. <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/344634>.
- საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის სამოქმედო გეგმის წლიური ანგარიში. 2022 წელი.
- ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებსა და მეორეს მხრივ, საქართველოს შორის. ბოლო განახლება: 2022-06-07. https://www.asocireba.ge/show_article.php?id=30.
- 2022 წლის 4 ივლისი, საქართველოს მთავრობის დადგენილება №353. <https://matsne.gov.ge/ka/document/download/5215004/0/ge/pdf>.
- საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი). https://www.geostat.ge/media/52507/0525_010323_GE.pdf
- სახალხო დამცველის სპეციალური ანგარიში - ქალთა მიმართ ძალადობა და ოჯახში ძალადობა საქართველოში. 2015 წელი.
- სტატისტიკა / კვლევები. 2016-2022. <https://police.ge/ge/useful-information/statistics>.

ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI)



ტ. შევჩენკოს ქ. 20, 0108 თბილისი, საქართველო



ტელ: +995 32 2 921514



ელ-ფოსტა: info@idfi.ge

