

IDFI

ინფორმაციის თავისუფლების
განვითარების ინსტიტუტი



ანალიზი მომზადებულია პროექტის - [სადამკვირვებლო ჯგუფების გაძლიერება მთავრობის ანგარიშვალდებულებისთვის](#) - ფარგლებში. პროექტი დაფინანსებულია ვიშეგრადის საერთაშორისო ფონდის მიერ, ვიშეგრადის გრანტების პროგრამით, ჩეხეთის, უნგრეთის, პოლონეთისა და სლოვაკეთის მთავრობების თანადაფინანსებით. ფონდის მისიაა ცენტრალურ ევროპაში მდგრადი რეგიონული იდეების წახალისება.

ანალიზის შინაარსზე პასუხისმგებელია ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი (IDFI). ანალიზში გამოთქმული მოსაზრებები შესაძლებელია არ გამოხატავდეს ვიშეგრადის საერთაშორისო ფონდის პოზიციას.

- Visegrad Fund

თბილისი
აპრილი, 2019

სარჩევი

შესავალი	3
ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი.....	3
ტექნიკური ინსპექტირების შედეგები.....	4
ტექნიკურ ინსპექტირებაში გადახდილი თანხა.....	14
ჯარიმები	15
ტექნიკური ინსპექტირებისას გამოვლენილი ხარვეზები	17
დასკვნა.....	18

შესავალი

2018 წლის [აუდიტის შესაბამისობის ანგარიშმა ატმოსფერული ჰაერის შესახებ](#) გამოავლინა სხვადასხვა ფაქტორები, რაც გავლენას ახდენს ჰაერის დაბინძურებაზე. მათ შორის ყველაზე პრობლემური აღმოჩნდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის ძველი და ტექნიკურად გაუმართავი ავტომობილების რაოდენობის ზრდა. აუდიტის ანგარიშის მიხედვით გამონაბოლქვი აირების ოდენობა და მავნეობა დიდწილად დამოკიდებულია ავტომობილის ძრავისა და სხვა ტექნიკური პარამეტრების გაუმართაობაზე. ათი და მეტი წლოვანების ავტომობილების უმრავლესობა ტექნიკურად გაუმართავია.

2019 წელს გამოქვეყნდა საქართველოს პარლამენტის გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების კომიტეტის [თემატური მოკვლევის ანგარიში თბილისში ჰაერის მდგომარეობის შესახებ](#). ანგარიშის მიხედვით, თბილისში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მთავარი მიზეზი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვია.

საქართველოში 2018 წლის იანვრიდან ეტაპობრივად სავალდებულო გახდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირება, რამაც გარკვეულწილად უნდა გააუმჯობესოს არსებული მდგომარეობა.

პროცესის მიმდინარეობის შეფასებისთვის ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტმა შინაგან საქმეთა სამინისტროდან გამოითხოვა ინფორმაცია ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ 2018 წლის იანვრიდან 2019 წლის მარტის ჩათვლით.

ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი 4 ეტაპად განხორციელდა და ამ დროისთვის ყველა ტიპის ავტოსატრანსპორტო საშუალებისთვის სავალდებულოა შემონმების გავლა. ინსპექტირების თითოეული ეტაპი შემდეგი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს მოიცავდა:

I ეტაპი - 2018 წლის 1 იანვრიდან სამგზავრო (8 ადგილის ზემოთ, მძღოლის გარდა) და სატვირთო (3,5 ტ. ზემოთ) ავტომობილები;

II ეტაპი - 2018 წ. 1 ივლისიდან - სახელმწიფო უწყებებისა და იურიდიული პირების კუთვნილი ავტომანქანები;

III ეტაპი - 2018 წ. 1 ოქტომბრიდან M1 - 3.0 ან მეტი მოცულობის ძრავის მუშა მოცულობის მქონე ავტომობილები;

IV ეტაპი - 2019 წ. 1 იანვრიდან - ყველა დანარჩენი ავტოსატრანსპორტო საშუალება.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების დაწყების ეტაპები



1

ტექნიკური ინსპექტირების შედეგები

2019 წლის იანვრის მონაცემებით 1,321,745 ავტოსატრანსპორტო საშუალება იყო რეგისტრირებული როგორც აქტიური, თუმცა შინაგან საქმეთა სამინისტრო ტექნიკური ინსპექტირების თარიღისა და პერიოდულობის დადგენას ვერ ახერხებს, ამის მიზეზად კი ასახელებს, რომ “მონაცემთა ბაზაში არ ხდება სამგზავრო ადგილების, ძრავის მოცულობისა და დასაშვები წონის სრულყოფილი ასახვა”. შესაბამისად, შეუძლებელია განვსაზღვროთ რამდენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას უწევდა ინსპექტირების გავლა და შევადაროთ ინსპექტირება გავლილი ავტომობილების რაოდენობას.

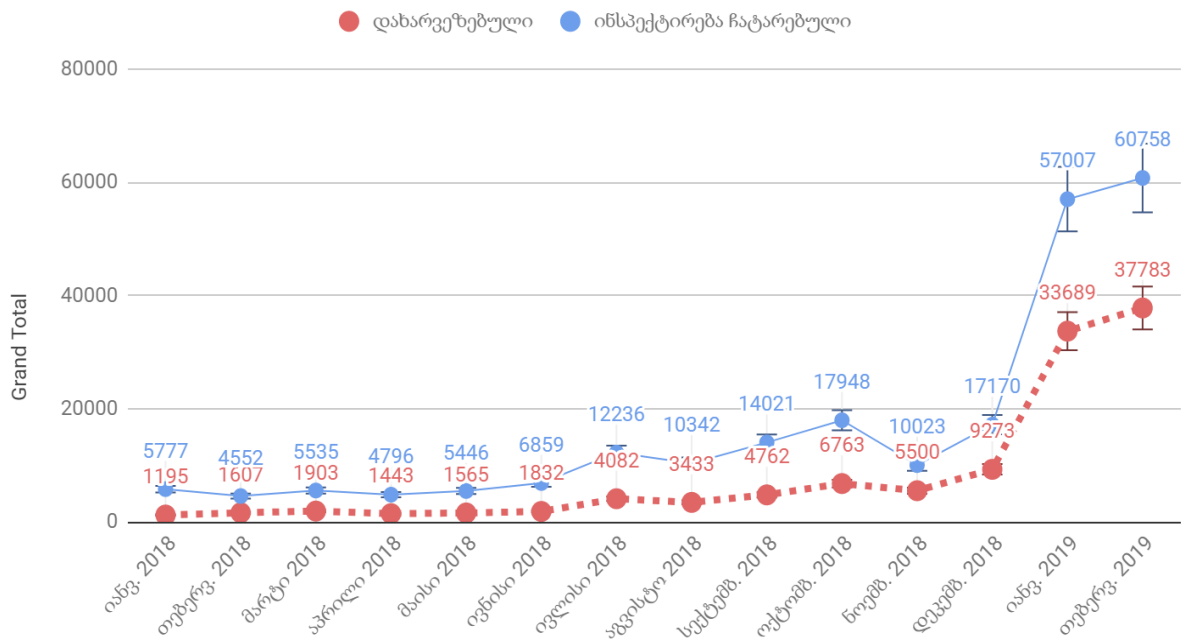
შინაგან საქმეთა სამინისტროდან მივიღეთ 2018 წლის სრული და 2019 წლის იანვარი-თებერვლის მონაცემები, რომელის დამუშავების შედეგად შემდეგი სტატისტიკა გამოიკვეთა:

პირველადი ტექნიკური ინსპექტირება ჩაუტარდა სულ **232,470** ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, აქედან:

- **გაიარა** ჯამში 117,640-მა.
- **დახარვეზდა** ჯამში 114,830.

¹ pti.ge - პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება.

პირველი ინსპექტირებისას დახარვეზებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა 2018-2019 (იანვარი-თებერვალი)



„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ [ტექნიკური რეგლამენტის](#)² თანახმად, პირველი ინსპექტირებისას ხარვეზის გამოვლენის შემთხვევაში 30 დღის ვადაში ხდება განმეორებითი ინსპექტირება.

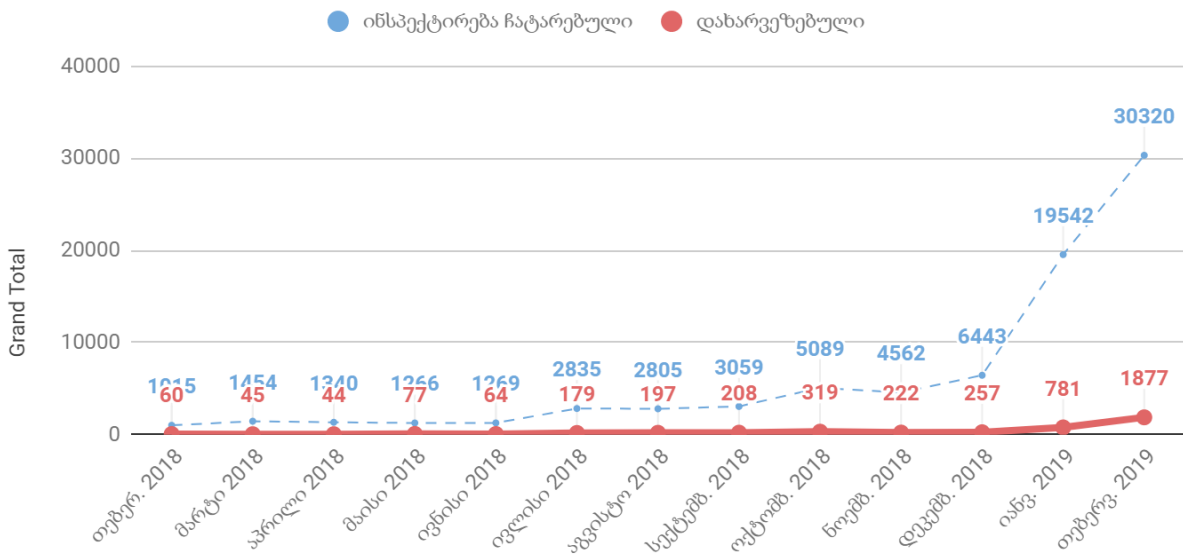
განმეორებითი ტექნიკური ინსპექტირება ჩაუტარდა სულ **80,999** ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, აქედან:

- **გაიარა** ჯამში 76,669-მა.
- **დახარვეზდა** ჯამში 4,330.

რაც ნიშნავს, რომ პირველ ეტაპზე დახარვეზებული 114,830-დან განმეორებითი ინსპექტირების ვალდებულება არ შეასრულა 33,831-მა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელმა, ხოლო 76,669-მა გამოასწორა გამოვლენილი ხარვეზები. ორივე ეტაპის გავლის შემდეგ დახარვეზებულთა რაოდენობამ სულ 4,330 შეადგინა.

² მუხლი 5, პუნქტი 23;

განმეორებითი ინსპექტირებისას დახარვეზებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა 2018-2019(იანვარი-თებერვალი) წელს



განმეორებითი ინსპექტირებისას ხარვეზის დადგენის შემთხვევაში, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელმა ინსპექტირების პროცესი უნდა დაიწყოს ხელახლა - განმეორებით გაიაროს პირველადი ტექნიკური ინსპექტირება. ასეთი ავტომობილების ჯამური რაოდენობა **4,032** იყო, საიდანაც **1,182-მა გაირა**, ხოლო **2,150 დახარვეზდა**.

განმეორებითი ინსპექტირებისას დახარვეზებული ავტომობილები, რომლებმაც ხელახლა დაიწყეს ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი 2018 წელს:

ავტომობილის კატეგორია	გაირა	დახარვეზდა	ჯამი
M1- არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	330	281	611
M2- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	164	96	260
M3- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	33	28	61
N1- არა უმეტეს 3500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე ტვირთის გადასაზიდი (სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტაქტორების გარდა);	35	35	70
N2- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის	63	51	114

გადასაზიდი;			
N3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი;	175	101	276
O3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები;	1	1	2
O4- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები;	74	61	135
ჯამი	875	654	1,529

განმეორებითი ინსპექტირებისას დახარვეზებული ავტომობილები, რომლებმაც ხელახლა დაიწყეს ტექნიკური ინსპექტირების პროცესი 2019 წელს:

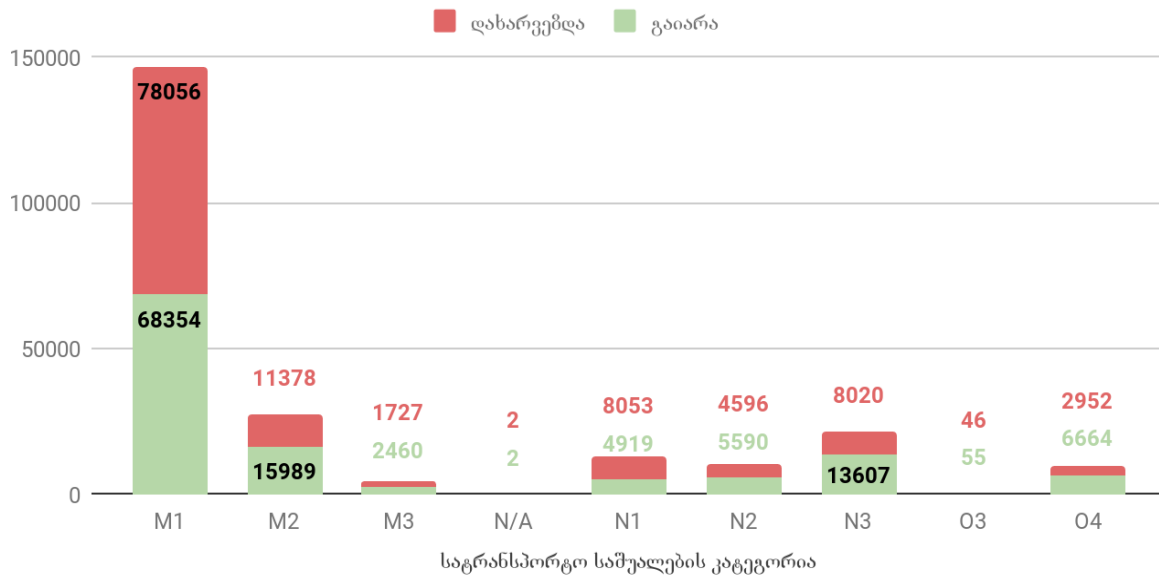
<i>ავტომობილის კატეგორია</i>	<i>გაიარა</i>	<i>დახარვეზდა</i>	<i>ჯამი</i>
M1- არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	742	1,144	1,886
M2- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	48	72	120
M3- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	7	20	27
N1- არა უმეტეს 3500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე ტვირთის გადასაზიდი (სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტაქტორების გარდა);	108	108	216
N2- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი;	11	39	50
N3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი;	64	74	138
O3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები;		1	1
O4- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები;	27	38	65
ჯამი	1,007	1,496	2,503

როგორც ქვემოთ მოცემული გრაფიკებიდან ჩანს, ინსპექტირების ორივე ეტაპზე M1 (არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა

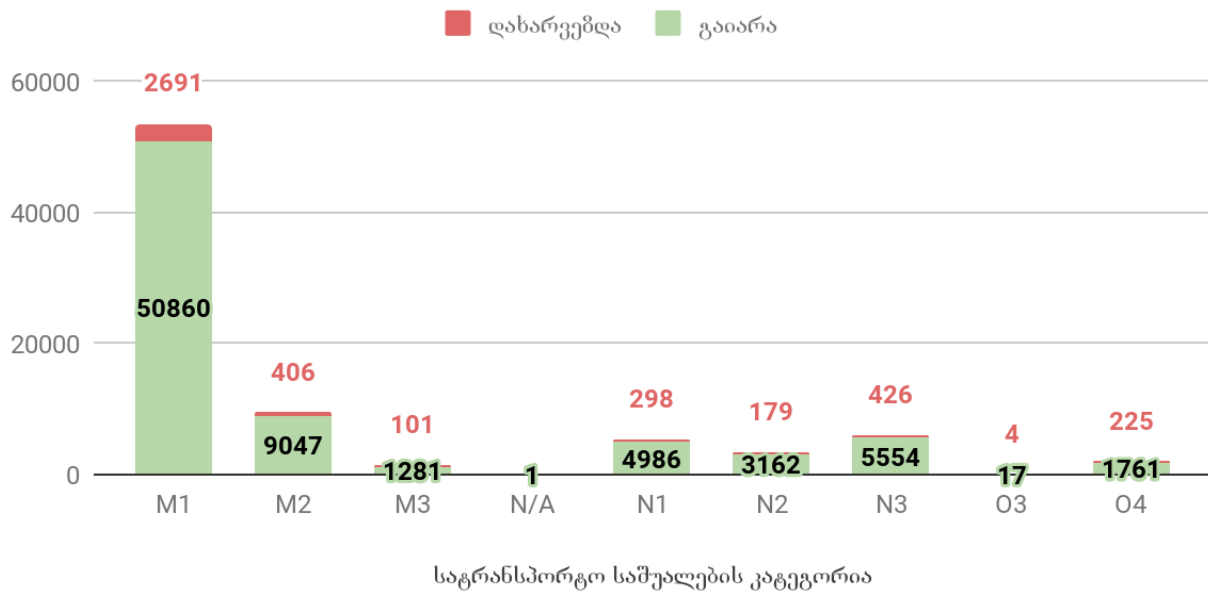
გადასაყვანად განკუთვნილი) კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა ყველაზე მეტია.

კერძოდ, ჯამში ორივე წელს ჩატარებული პირველადი ინსპექტირებისას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების 63%, ხოლო განმეორებითი ინსპექტირებისას 79.5% - M1 კატეგორიის იყო. შესაბამისად დადებითად გავლილი და დახარვეზებული ავტომობილების ყველაზე დიდი რაოდენობაც ამ კატეგორიაზე მოდის.

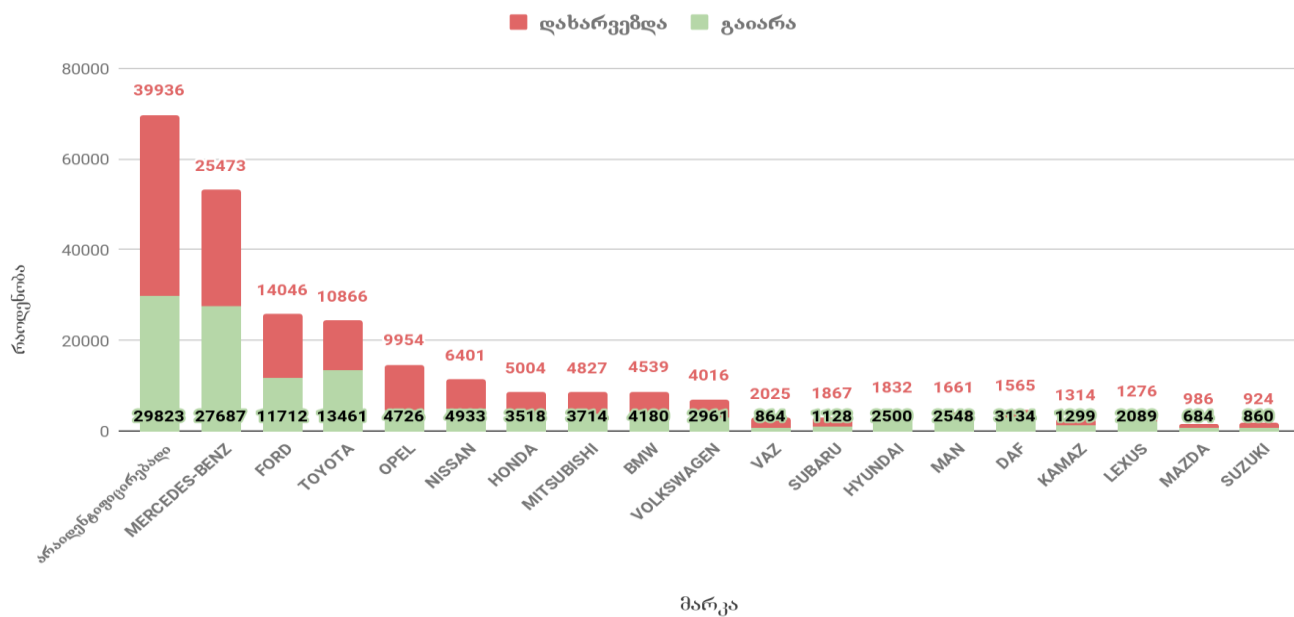
პირველადი ინსპექტირების შედეგი ავტომობილების კატეგორიის მიხედვით



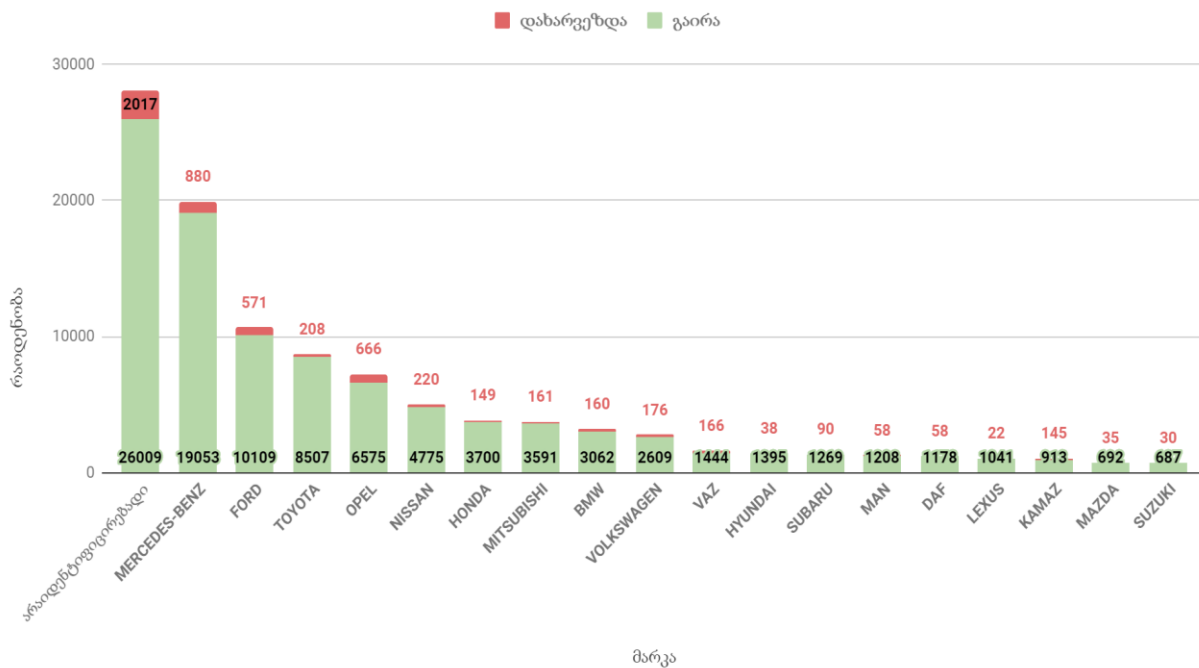
მეორადი ინსპექტირების შედეგი ავტომობილების კატეგორიის მიხედვით



პირველადი ინსპექტირების შედეგები ავტომობილის მარკის მიხედვით (TOP 20)



განმეორებითი ინსპექტირების შედეგები ავტომობილის მარკის მიხედვით (TOP 20)



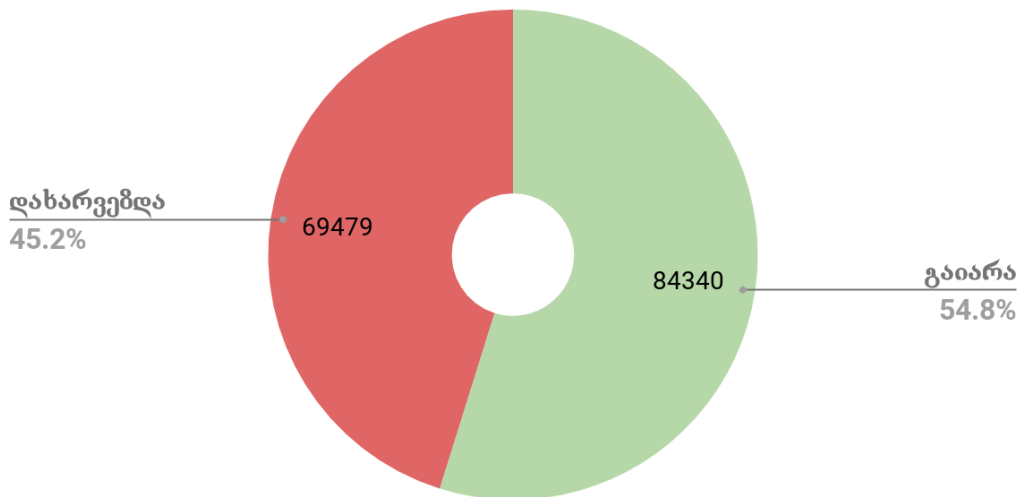
მნიშვნელოვანია ავტომობილების შედარება მათი გამოშვების წლის მიხედვით, რადგან როგორც აუდიტის სამსახურის შესაბამისობის ანგარიშში, ასევე გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მოკვლევის ანგარიშშია მითითებული, ხანდაზმული ავტომობილები გარემოს დაცვის კუთხით ყველაზე დიდ საფრთხეს წარმოადგენენ.³

2019 წლის იანვრის მონაცემებით შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ მოწოდებული აქტიური სტატუსით რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების **89.9% 2009 წლამდეა გამოშვებული**, ხოლო ტექ.ინსპექტირებაში მონაწილე ავტომობილების 83%-ის წლოვანებაა 10 წელი და მეტი. ზემოთ ნახსენები ანგარიშების მიხედვით კი ათი და მეტი წლოვანების ავტომობილების უმრავლესობა ტექნიკურად გაუმართავია.

ქვემოთ მოცემული გრაფიკებიდან ჩანს, რომ 2000 წლამდე გამოშვებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ნახევარზე მეტი წარმატებით გადის ტექნიკურ ინსპექტირებას.

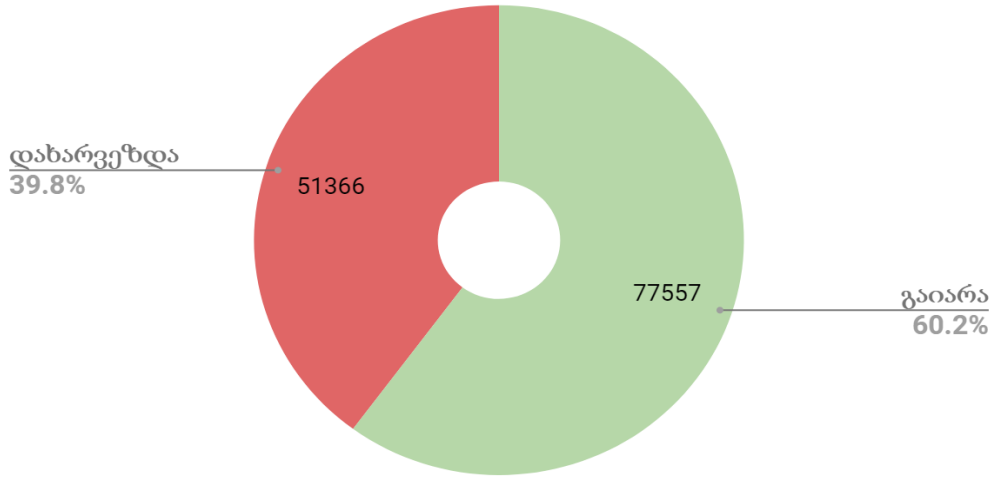
გარემოს დაცვის კომიტეტის მოკვლევის ანგარიშში ერთ-ერთ მოსაზრებად ხუთზე მეტი წლოვანების ავტომობილებისათვის გარკვეული პროცედურების გამკაცრება, მათ შორის განბაჟების გადასახადის ზრდასაც მოიცავს.

2000 წლის ჩათვლით გამოშვებული ავტომობილები (პირველადი+განმეორებითი)

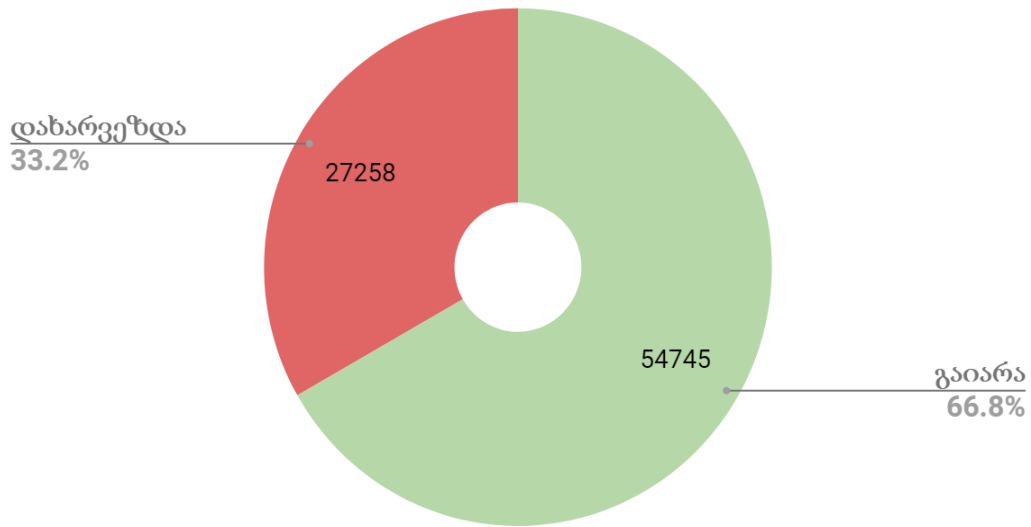


³ აღნიშნული მონაცემები მოიცავს 2018 წლის იანვრიდან 2019 წლის მარტის ჩათვლით პერიოდს.

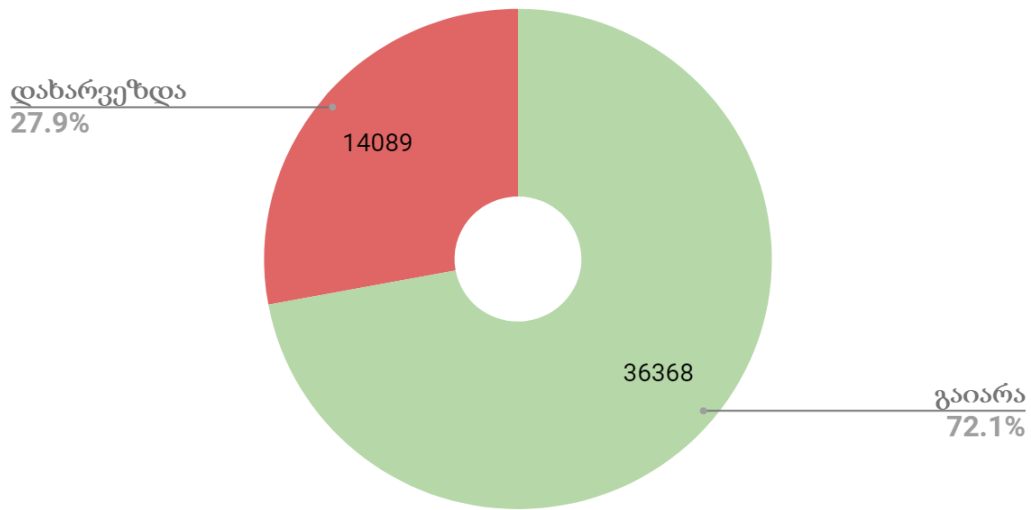
**2001-2005 წლებში გამოშვებული ავტომობილები
(პირველადი+განმეორებითი)**



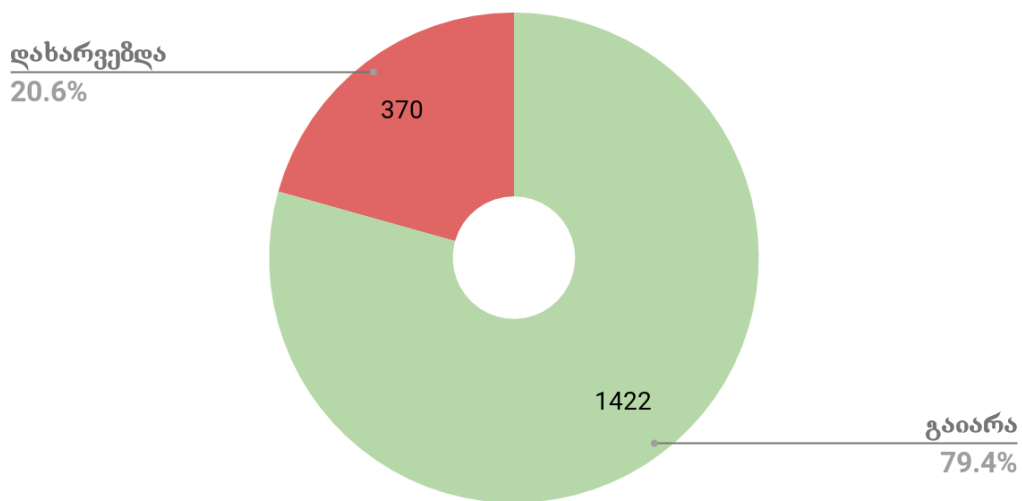
**2006-2010 წლებში გამოშვებული ავტომობილები
(პირველადი+განმეორებითი)**



**2011-2015 წლებში გამოშვებული ავტომობილები
(პირველადი+განმეორებითი)**



**2016-2019 წლებში გამოშვებული ავტომობილები
(პირველადი+განმეორებითი)**



ტექნიკურ ინსპექტირებაში გადახდილი თანხა

სხვადასხვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების საფასურის გათვალისწინებით 2018 წლის იანვრიდან 2019 წლის თებერვლის ჩათვლით, ავტომობილების მფლობელებმა მხოლოდ პირველად ინსპექტირებაში ჯამში 16 მილიონ 482 ათას ლარზე მეტი დახარჯეს, ხოლო თუ ვივარაუდებთ, რომ მათ განმეორებითი ინსპექტირება სხვა სერვის ცენტრში გაიარეს, პირველად და განმეორებით ინსპექტირებაში ჯამში 19 მილიონ 716 ათას ლარზე მეტი დაიხარჯებოდა:

პირველადი ინსპექტირება

კატეგორია	ავტ.რაოდენობა	ფასი	გადახდილი თანხა
M1- არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	146,410	60	8,784,600.00
M2- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	2,7367	100	2,736,700.00
M3- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	4,187	100	418,700.00
N1- არა უმეტეს 3500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე ტვირთის გადასაზიდი (სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტაქტორების გარდა);	12,972	60	778,320.00
N2- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი;	10,186	100	1,018,600.00
N3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი;	21,627	100	2,162,700.00
O3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები;	101	60	6,060.00
O4- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები;	9616	60	576,960.00
ჯამი			16,482,640.00

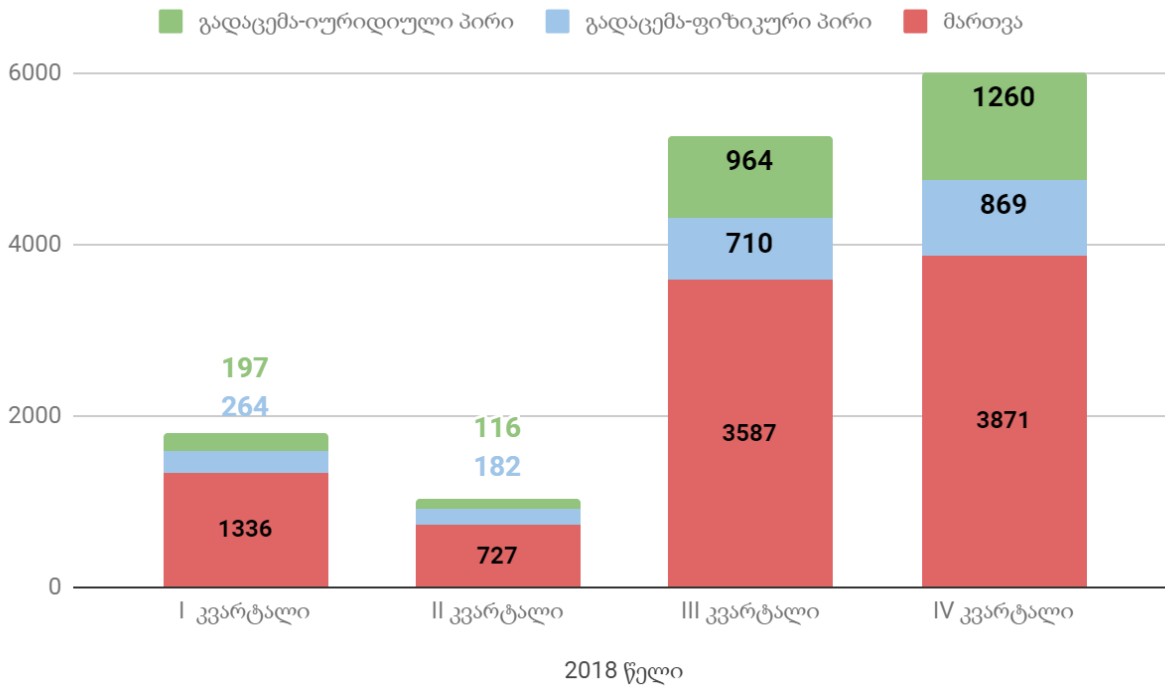
მეორადი ინსპექტირება

კატეგორია	ავტ.რაოდენობა	ფასი	გადახდილი თანხა
M1- არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი	39,663	60	2,379,780.00
M2- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი;	2,976	100	297,600.00
M3- 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის მქონე მგზავრთა გადასაყვანი	263	100	26,300.00
N1- არა უმეტეს 3500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასისა და არანაკლებ 4 თვლის მქონე ტვირთის გადასაზიდი (სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტექტორების გარდა)	3,542	60	212,520.00
N2- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი	1,061	100	106,100.00
N3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდი	1,746	100	174,600.00
O3- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები	2	60	120.00
O4- 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები	609	60	36,540.00
ჯამი:			3,233,560.00

ჯარიმები

2018 წელს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის/სხვა პირისათვის გადაცემის/საექსპლუატაციოდ დაშვების გამო, რომელსაც არ გაუვლია ტექნიკური ინსპექტირება, ჯამურად დაჯარიმდა 14,083 ფიზიკური და იურიდიული პირი. როგორც მონაცემებდან ჩანს, ჯამური რაოდენობის ყველაზე დიდი, 40.7% მე-4 კვარტალზე მოდის.

დაჯარიმებულთა რაოდენობა 2018 წელს (კვარტლები)



2018 წელს ტექნიკური ინსპექტირების გაუვლელობის გამო **ჯარიმების სრულმა ოდენობამ 1 მილიონ ლარზე მეტი შეადგინა:**

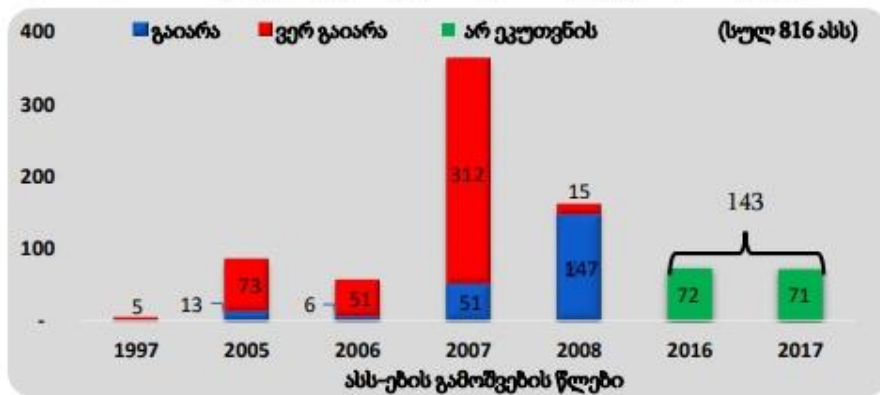
დაჯარიმების საფუძველი	დაჯარიმებულთა რაოდენობა	ჯარიმის ოდენობა	სულ ჯარიმა
მართვა	9,521	50	476,050.00
გადაცემა-ფიზიკური პირი	2,025	50	101,250.00
გადაცემა-იურიდიული პირი	2,537	200	507,400.00
ჯამი:	14,083		1,084,700.00

ტექნიკური ინსპექტირებისას გამოვლენილი ხარვეზები

IDFI-იმ შინაგან საქმეთა სამინისტროდან გამოითხოვა ინფორმაცია ხარვეზების დადგენის საფუძვლებთან დაკავშირებით, თითოეული დახარვეზების შემთხვევაში. სამწუხაროდ, მოწოდებულ ინფორმაციაში მსგავსი საფუძვლები არ იყო მითითებული. სატელეფონო კომუნიკაციის გზით გადავამოწმეთ ინფორმაციის არ მოწოდების მიზეზები და მივიღეთ პასუხი, რომ მსგავსი სახის ინფორმაცია არ აღირიცხება. შესაბამისად, არ გვაქვს საშუალება დავადგინოთ რა პრობლემის გამო ვერ გადიან ავტომობილები ტექნიკურ ინსპექტირებას. ვერ ხდება იდენტიფიცირება, რა ხარვეზები აღმოფხვრეს ავტომობილების მფლობელებმა განმეორებითი ინსპექტირების გავლისას, ხელმეორედ დახარვეზების შემთხვევაში კი, რამდენად წარმოადგენენ ისინი გარემოსათვის საფრთხეს.

საინტერესოა, რომ შინაგან საქმეთა სამინისტრო ინსპექტირების მონაცემებში **საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამოყოფასაც ვერ ახდენს**. IDFI-იმ შინაგან საქმეთა სამინისტროდან განცალკევებით მოითხოვა ინფორმაცია მუნიციპალური ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების შედეგების შესახებ, რაზეც მივიღეთ პასუხი, რომ ასეთი მონაცემების გამოყოფა ვერ ხერხდება. თუმცა, საქართველოს აუდიტის სამსახურისა და გარემოს დაცვის კომიტეტის ანგარიშებში, რომლებიც 2018 წლამდე არსებულ ვითარებას ეხება ვკითხულობთ, რომ “მუნიციპალური ავტობუსების უმრავლესობა მათი ასაკის, შიდა წვის სისტემის სიძველისა და მისი აღდგენის შეუძლებლობის გამო, ვერ გადის პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას”.

დიაგრამა №3.1.2.1 : ქ. თბილისში არსებული ავტობუსების პტი-ის შედეგები (2017 წელი)



*დიაგრამა აუდიტის სამსახურის 2018 წლის ანგარიშიდან

ასევე აღსანიშნავია, რომ რამდენიმე დღის წინ გაუმართავ ავტობუსებზე ყალბი დადებითი დასკვნების გაცემის ბრალდებით ტექ.ინსპექტირების სამი ცენტრის წარმომადგენელი [დააკავეს](#). ვფიქრობთ, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ტექნიკური ინსპექტირების აღრიცხვის უგულებელყოფა განსაკუთრებით პრობლემურია.

დედაქალაქში მუნიციპალური ტრანსპორტი ეტაპობრივად ნაცვლდება ახლით, თუმცა იმ მონაცემების არ არსებობა თუ რა რაოდენობის მუნიციპალური ტრანსპორტი ვერ გადის ტექნიკურ ინსპექტირებას, შეუძლებელს ხდის ანალიზს, ამ ეტაპზე ჰაერის დაბინძურების შემცირების კუთხით რამდენად შედეგიანია განხორციელებული ცვლილებები.

იმის ფონზე, როდესაც სახელმწიფო ვერ აღრიცხავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ხარვეზების მიზეზებსა და საფუძვლებს, რთულია არსებული ავტოპარკის პრობლემების განსაზღვრა, მათ შორის იმის დადგენა თუ რა ზიანს აყენებდა გარემოს დახარვეზებული ავტოპარკი და როგორ იქნა აღმოფხვრილი მეორე ეტაპზე ეს პრობლემები. აღსანიშნავია, რომ გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების კომიტეტის მოკვლევის ანგარიშის მიხედვით „ინსპექტირებისას ბენზინისძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის გამონაბოლქვში იზომება მხოლოდ ნახშირჟანგის (CO) შემცველობა, ხოლო დიზელისძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისთვის - კვამლიანობა. არადა, გამომომი დანადგარი მეტი მახასიათებლის გამოშვების საშუალებას იძლევა. თანაც, დადგენილი ლიმიტები ღმობიერია სასურველ სტანდარტთან შედარებით. გარემოზე უარყოფითი ზეგავლენის ეფექტიანი შემცირებისათვის, მნიშვნელოვანია, გამონაბოლქვში ერთზე მეტი მავნე ნივთიერების ნორმის განსაზღვრა და ინსპექტირება, სატრანსპორტო საშუალებათა კატეგორიის, მწარმოებლის ნორმების და გარდამავალი პერიოდის გათვალისწინებით.“

დასკვნა

დამუშავებული მონაცემების საფუძველზე შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მფლობელების დიდი ნაწილისთვის პირველადი ინსპექტირება საკუთარი ავტომობილის პრობლემების იდენტიფიცირების საშუალება იყო და მათმა უმეტესობამ განმეორებითი ეტაპისთვის ხარვეზები აღმოფხვრა.

ასევე მნიშვნელოვანია, რომ ამ ეტაპისათვის ინსპექტირების ვალდებულება არ წარმოშობია ავტოსატრანსპორტო საშუალების ყველა მფლობელს, რაც სრული სურათის დანახვაში ხელს გვიშლის. სავარაუდოდ, 2020 წლისათვის მონაცემების შეფასება შესაძლებელი იქნება, რადგან სრული მასშტაბით მოიცავს საქართველოში რეგისტრირებულ ყველა ავტომობილს.

იქიდან გამომდინარე, რომ ტექნიკური ინსპექტირების ერთ-ერთი მთავარი მიზანი გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირებაა, მნიშვნელოვანია ვიცოდეთ, ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ვერ გადიან ინსპექტირებას, წარმოადგენენ თუ არა გარემოსათვის საფრთხეს. ხარვეზის დადგენის საფუძვლის არ აღრიცხვა პრინციპულად ეწინააღმდეგება ტექნიკური ინსპექტირების მიზანს გარემოზე მავნე ზეგავლენის შემცირების კუთხით, რადგან ვერ ხდება იდენტიფიცირება თუ რა პრობლემის გამო ვერ გადიან ავტომობილები ტექნიკურ ინსპექტირებას, როგორც პირველი, ასევე განმეორებითი ინსპექტირების შემთხვევაში. შესაბამისად, ვერ მოხდება შეფასება, რამდენად აისახება ტექნიკური ინსპექტირების ვალდებულება ჰარის

დაბინძურებაზე და გამოიწვევს თუ არა ეს პროცესი გამუჭობესებას გარემოს დაცვის მიმართულებით.