

ივნისი 2017

INSTITUTE FOR DEVELOPMENT OF  
FREEDOM OF INFORMATION



ინფორმაციის თავისუფლების  
განვითარების ინსტიტუტი

# საპატრულო პოლიციის საჯარიმო პოლიტიკა 2013 - 2016





**ავტორი:**

გოგა თუშურაშვილი

სოციალურ ეკონომიკური მიმართულების  
ხელმძღვანელი (IDFI)

**რედაქტორები:**

შინაარსობრივ რედაქტირებაზე  
მუშაობდა

ლევან ავალიშვილი

პროგრამების დირექტორი (IDFI)

სტილისტურ რედაქტირებაზე მუშაობდა:

ალექსანდრე ქევხიშვილი

ანალიტიკოსი/რედაქტორი (IDFI)

**რეცენზია:**

გელა კვაშილავა

პარტნიორობა საგზაო  
უსაფრთხოებისთვის გამგეობის  
თავმჯდომარე

გაეროს წამყვანი ეროვნული  
კონსულტანტი

**შინაარსი**

შესავალი..... 3

საპატრულო პოლიციის მიერ გამოწერილი ჯარიმების ანალიზი .... 4

სატრანსპორტო საშუალების არაფხიზელ მდგომარეობაში მართვა. 6

სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების გარეშე მართვა ..... 9

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა ..... 11

    სიჩქარის გადაჭარბება ..... 13

    უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა..... 14

    შუქნიშნის და სხვადასხვა ამკრძალავი ნიშნის მოთხოვნის  
    დაუცველობა ..... 16

    საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა (125-მუხლის მე-6  
    პუნქტი)..... 17

    „დგომა-გაჩერება აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობა ..... 19

    უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობა..... 21

    სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს მობილურით  
    სარგებლობა ..... 22

    ქვეითად მოსიარულის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების  
    დარღვევა..... 23

    ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება ..... 24

    საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზები..... 26

    რა შეიცვალა და რას უნდა ველოდოთ საგზაო მოძრაობის  
    კონტროლის ეფექტიანობის ამაღლების თვალსაზრისით? ..... 30

    დასკვნა..... 32

## შესავალი

საქართველოში რეგისტრირებული ავტომობილების რაოდენობის ყოველწლიურ მატებასთან ერთად,<sup>1</sup> უფრო და უფრო აქტუალური ხდება საგზაო მოძრაობის წესების დაცვისა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით ქვეყანაში არსებული პრობლემები.

საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებით ქვეყნისთვის უმთავრესი გამოწვევაა საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების ზრდა, რომლის შედეგად ყოველწლიურად ასობით ადამიანი იღუპება, ხოლო ათასობით - იღებს სხვადასხვა სიმძიმის დაზიანებას.

ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2016 წელს საქართველოში რეგისტრირებულია 6,939 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა (საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლი), რის შედეგადაც დაიღუპა 581, ხოლო დაშავდა 9,951 ადამიანი. 2015 წელს ფიქსირდება 6,432 ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა (დაიღუპა 602, დაშავდა 9,187), ხოლო 2014 წელს - 5,992 შემთხვევა (დაიღუპა 511, დაშავდა 8,536).

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სფეროში სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლზე მთავარი 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.

კვლევის მიზანია, 2013-2016 წლების ოფიციალურ სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით, შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ საგზაო მოძრაობის წესრიგისა და უსაფრთხოების პრევენციის მიზნით, არსებული საჯარიმო პოლიტიკისა და პრაქტიკის შესწავლა.

კვლევაში წარმოდგენილი იქნება განვლილი 4 წლის განმავლობაში საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისთვის გათვალისწინებული სანქციების გამკაცრების თუ შერბილების შედეგად დამდგარი ეფექტის ანალიზი, რაც, საბოლოოდ, დაგეგმარება 2017 წელს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რეფორმის ფარგლებში დაგეგმილი მნიშვნელოვანი ცვლილებების ფონზე (მართვის მოწმობის ქულათა სისტემა, უკონტაქტო პატრულირება, სიჩქარის მოძრავი დეტექტორები და სხვა) მოსალოდნელი შედეგების შეფასებაში.

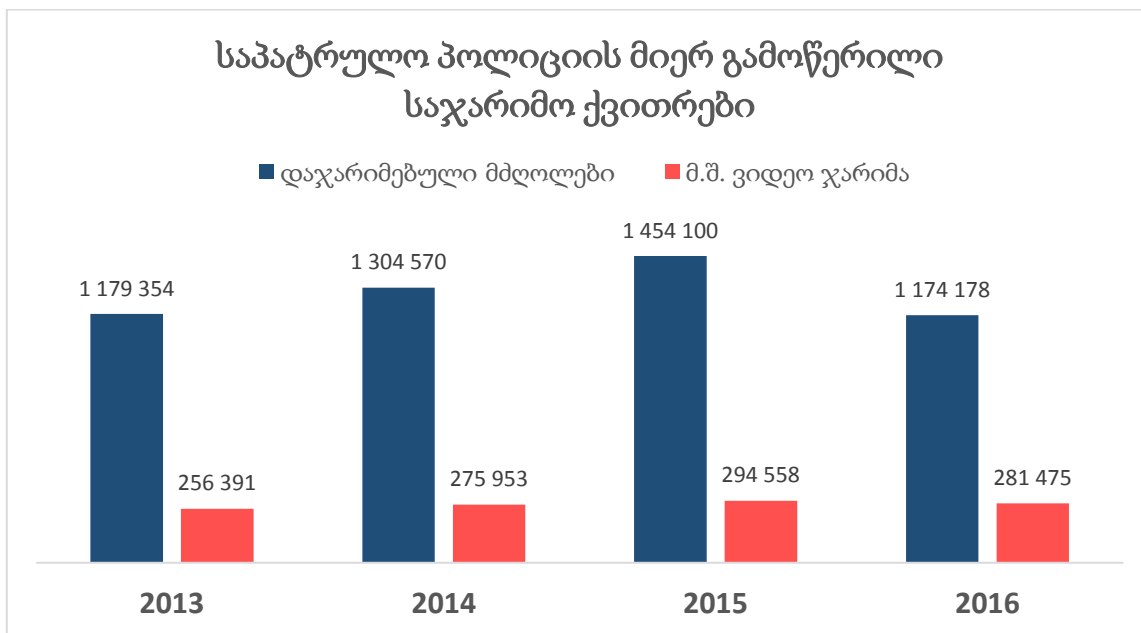
<sup>1</sup> [http://www.for.ge/view.php?for\\_id=47714&bloger\\_id=22&cat=12](http://www.for.ge/view.php?for_id=47714&bloger_id=22&cat=12)

## საპატრულო პოლიციის მიერ გამოწერილი ჯარიმების ანალიზი

2017 წლის 10 აპრილს, IDFI-მ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროდან მიიღო სტატისტიკური ინფორმაცია 2013-2016 წლებში საპატრულო პოლიციის მიერ მძღოლებისთვის გამოწერილი ჯარიმების შესახებ. მიღებული დოკუმენტაციის მიხედვით, ბოლო 4 წლის განმავლობაში საპატრულო პოლიციის მიერ მძღოლების/სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეების დაჯარიმების შემთხვევების ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი 2016 წელს ფიქსირდება. კერძოდ, 2016 წელს საპატრულო პოლიციამ საქართველოს მასშტაბით სულ გამოწერა 1,174,178 საჯარიმო ქვითარი, მაშინ, როდესაც 2015 წელს გამოწერილი იყო 1,454,100 საჯარიმო ქვითარი, 2014 წელს - 1,304,570, ხოლო 2013 წელს - 1,179,354.

2013-2016 წლებში, საპატრულო პოლიციის მიერ გამოწერილ საჯარიმო ქვითრებს შორის, ვიდეო ჯარიმების წილი ყოველწლიურად მერყეობს 20-დან 25 პროცენტამდე. 2016 წელს, ვიდეო ჯარიმა გამოწერა 281 475 სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეს, რაც დაახლოებით 13 ათასი შემთხვევით ნაკლებია 2015 წელთან შედარებით.

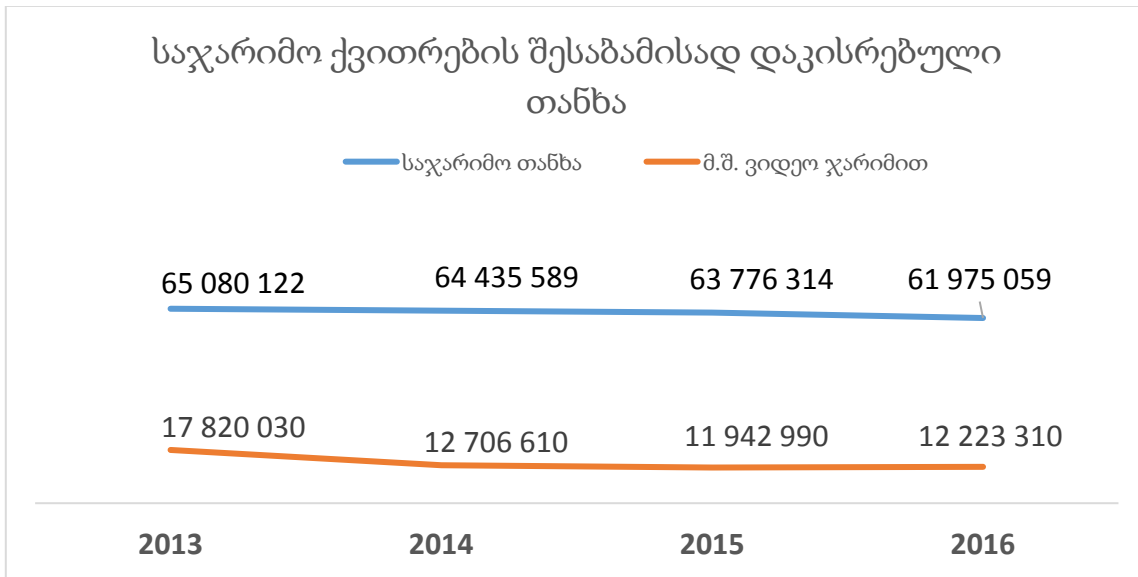
*#გრაფიკი1*



2016 წელს, საპატრულო პოლიციის მიერ გამოწერილი საჯარიმო ქვითრების შესაბამისად, მძღოლებზე დაკისრებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობამ შეადგინა 61,975,059 ლარი. 2013 წლის შემდეგ, მძღოლებზე დაკისრებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობა ყოველწლიურად დაახლოებით 1 მილიონი ლარით იკლებს. 2013 წლის შემდეგ, საჯარიმო თანხების საერთო რაოდენობა მნიშვნელოვნად იკლებს ვიდეო ჯარიმების შემთხვევაში, რაც,

უმეტესწილად, განპირობებულია 2014 წლიდან მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბებისთვის გათვალისწინებული ჯარიმის განახევრებით.

#გრაფიკი2



2013-2016 წლებში, საპატრულო პოლიციის მიერ დაჯარიმებულ მძღოლთა რაოდენობის ზრდის ტენდენციები პირდაპირპროპორციულად არ აისახება დაკისრებული საჯარიმო თანხების ოდენობაზე. მაგალითად, დაჯარიმებულთა რაოდენობა 2013 წლიდან 2015 წლამდე ყოველწლიურად იმატებს, თუმცა მათზე დაკისრებული თანხების ოდენობა 2013 წლის შემდეგ ყოველწლიურად იკლებს. მიუხედავად იმისა, რომ 2016 წელს 2015 წელთან შედარებით დაახლოებით 13 ათასით ნაკლებ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მესაკუთრეს გამოეწერა ვიდეო ჯარიმა, საერთო საჯარიმო თანხა მაინც გაიზარდა 280 ათასი ლარით.

წლების მიხედვით დაჯარიმებულ პირთა და მათთვის დაკისრებული საჯარიმო თანხების საერთო ოდენობის არაპროპორციულობას, ერთი მხრივ, განაპირობებს სხვადასხვა სამართალდარღვევისთვის განსხვავებული სანქციის არსებობა, ხოლო, მეორე მხრივ, სხვადასხვა საანგარიშო წელს კონკრეტული სამართალდარღვევისთვის გათვალისწინებული სანქციების ცვლილებები. შესაბამისად, 2013-2016 წლებში, საპატრულო პოლიციის საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებული საჯარიმო პოლიტიკის ანალიზისთვის, მნიშვნელოვანია, განვიხილოთ საპატრულო პოლიციის მიერ გამოწერილი ჯარიმების ტენდენციები, ცალკეული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების მიხედვით.

## სატრანსპორტო საშუალების არაფხიზელ მდგომარეობაში მართვა

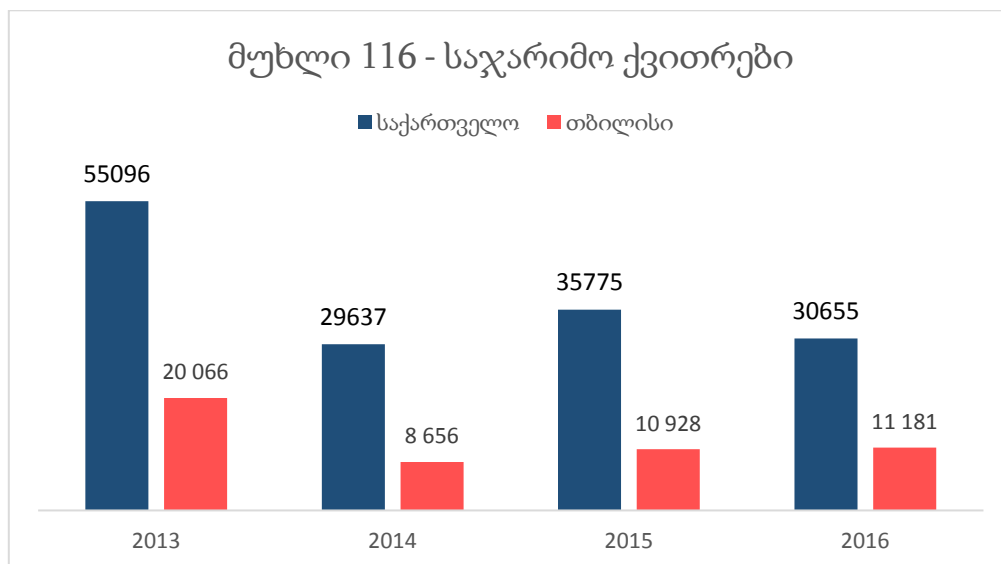
საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 116-ე მუხლი აერთიანებს სამართალდარღვევებს, რომელიც უკავშირდება სატრანსპორტო საშუალების მართვას ალკოჰოლური, ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული სიმთვრალის მდგომარეობაში, ანდა სატრანსპორტო საშუალების სამართავად გადაცემა ასეთ მდგომარეობაში მყოფი პირისთვის.

2014 წლიდან ამ მუხლში გაერთიანებულ მთელ რიგ დანაშაულებზე სასჯელი მნიშვნელოვნად გამკაცრდა. მაგალითად, ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის გათვალისწინებული 200 ლარიანი ჯარიმა 2014 წლიდან შეიცვალა მართვის უფლების 6 თვით შეჩერებით, სატრანსპორტო საშუალების წინასწარ შეცნობით ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მყოფი პირისთვის გადაცემისთვის გათვალისწინებული 250 ლარიანი ჯარიმა გაიზარდა 1000 ლარამდე.

სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, სანქციების გამკაცრებასთან ერთად, 2014 წლიდან მნიშვნელოვნად იკლებს საპატრულო პოლიციის მიერ ამ მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმებულთა საერთო რაოდენობა. 2013 წელს, საქართველოში ამ მუხლით სულ დაჯარიმებულია 55,096 პირი. ეს მაჩვენებელი 2014 წელს თითქმის განახევრდა და 29,637 შეადგინა. 2015 წელს, დაჯარიმებულთა რაოდენობა გარკვეულწილად იმატებს (35,775), ხოლო 2016 წელს კვლავ შემცირდა და დაახლოებით 2014 წლის ნიშნულს - 30,655 პირი - გაუტოლდა.

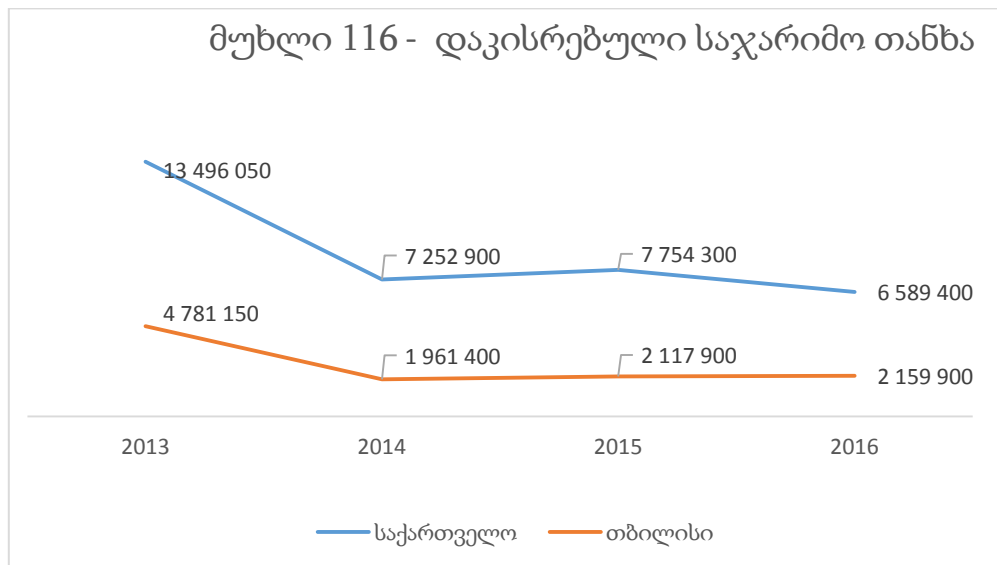
მიუხედავად იმისა, რომ 2016 წელს წინა წელთან შედარებით 116-ე მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულთა საერთო რაოდენობა მნიშვნელოვნად იკლებს, ქალაქ თბილისის შემთხვევაში დაახლოებით 300 პირით მეტი დაჯარიმდა. შესაბამისად, 2016 წელს საქართველოს საერთო მაჩვენებლის შემცირება განპირობებულია რეგიონებში დაჯარიმებულთა რაოდენობის შემცირებით.

### #გრაფიკი 3



2014 წლის შემდეგ, 116-ე მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულ პირთა რაოდენობის შემცირებასთან ერთად, მნიშვნელოვნად იკლებს ამ მუხლის შესაბამისად დაკისრებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობაც. 2013 წელს არაფხიზელ მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვასთან დაკავშირებულ სამართალდარღვევებზე გამოწერილი საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობამ შეადგინა დაახლოებით 13,5 მილიონი ლარი, რაც 2014 წელს 7,3 მილიონამდე შემცირდა. 2015 წელს საჯარიმო თანხამ შეადგინა 7,8 მილიონი ლარი, ხოლო 2016 წელს - 6,6 მილიონი ლარი.

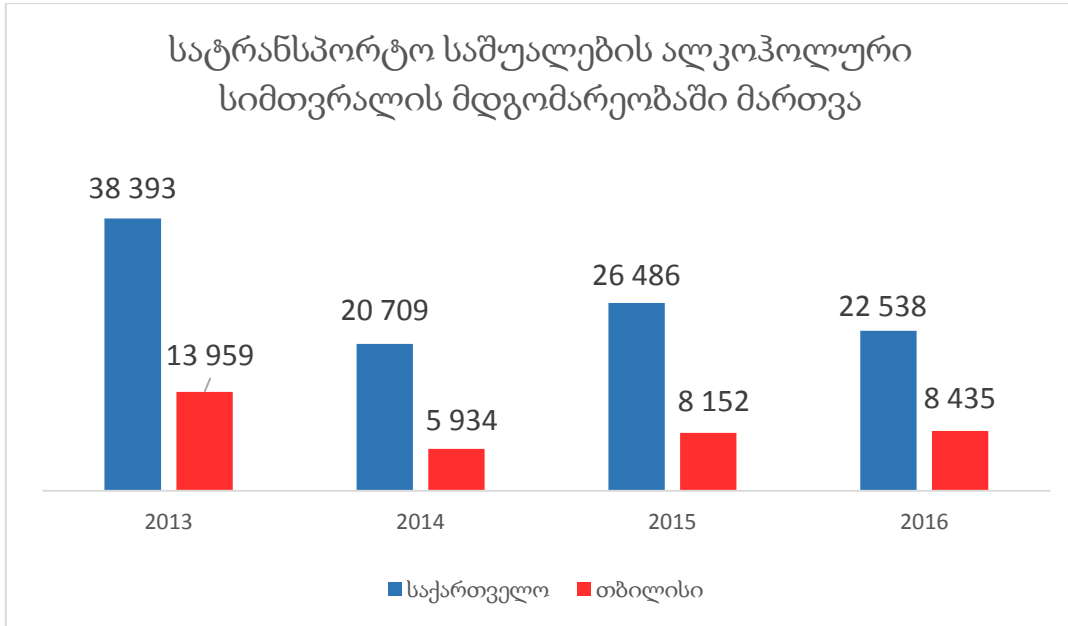
#### #გრაფიკი 4



2014 წლიდან 116-ე მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის დაკისრებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობის შემცირებას ხელი შეუწყო, როგორც დაჯარიმებულთა რაოდენობის შემცირებამ, ისე სხვადასხვა დარღვევაზე სანქციის სპეციფიკის ცვლილებამ. კერძოდ, ფულადი ჯარიმის მართვის უფლების გარკვეული დროით შეჩერებით ჩანაცვლებამ. ამ მხრივ, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო საშუალების ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მართვისთვის (116-ე მუხლის I პუნქტი) დაჯარიმებულთა სტატისტიკური მონაცემები, რომელზეც სანქცია 2014 წლიდან 200 ლარის ნაცვლად შეადგენს 6 თვით მართვის უფლების შეჩერებას.

2013 წელს სატრანსპორტო საშუალების ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მართვისთვის დაჯარიმდა 38,393 პირი და 200 ლარიანი სანქციის პირობებში მათზე დაკისრებულმა საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობამ შეადგინა 7,678,600 ლარი. 2014 წელს დაჯარიმებულთა რაოდენობა 20,709 მდე შემცირდა, 2015 წელს დაჯარიმდა 26,486 პირი, ხოლო 2016 წელს - 22,538 პირი. 2014 წლიდან, როგორც აღვნიშნეთ, ამ დარღვევაზე ფულადი ჯარიმა გაუქმდა, შესაბამისად, დაკისრებული საჯარიმო თანხის მაჩვენებელი 0-ს უტოლდება.

#გრაფიკი5



როგორც ზემოთ წარმოდგენილი სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი აჩვენებს, 2014 წლიდან სატრანსპორტო საშუალების ალკოჰოლურ მდგომარეობაში მართვასთან დაკავშირებით სანქციების გამკაცრების ფონზე მნიშვნელოვნად შემცირდა ამ დარღვევისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა. შესაბამისად, თუ დავუშვებთ, რომ 2013-2016 წლებში საპატრულო პოლიცია თანაბარი აქტივობით და სიმკაცრით ახორციელებდა მსგავსი სამართალდარღვევების მონიტორინგს, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ სანქციების გამკაცრებამ მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა მძღოლების მიერ სატრანსპორტო საშუალების არაფხიზელ მდგომარეობაში მართვის შემთხვევების შემცირების თვალსაზრისით.



## სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების გარეშე მართვა

2014 წლის შემდეგ, საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებულ სხვადასხვა სამართალდარღვევაზე გათვალისწინებული სანქციების სპეციფიკის ცვლილებამ, კერძოდ, ფულადი ჯარიმის მართვის უფლების შეჩერებით ჩანაცვლებამ, გააჩინა წინაპირობა, რომ მნიშვნელოვნად გაიზარდებოდა იმ მძღოლთა რიცხვი, რომლებსაც ექნებოდათ ცდუნება, ემართათ სატრანსპორტო საშუალება შეჩერებული მართვის უფლების პირობებში. მაგალითად, 2014 – 2016 წლებში, მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალების ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში მართვის გამო, ფულადი ჯარიმის ნაცვლად, მართვის უფლება 6 თვით შეუჩერდა 69,773 პირს.

მეორე მხრივ, მართვის უფლების არ მქონე/ უფლება შეჩერებული პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვისათვის გათვალისწინებული ჯარიმა 2014 წლიდან გაიზარდა და 200 ლარის ნაცვლად შეადგენს 500 ლარს. ამასთან, 2014 წლიდან სანქცია მკაცრდება აგრეთვე, მართვის უფლების გარეშე/უფლება შეჩერებული პირისათვის სატრანსპორტო საშუალების სამართავად გადაცემისათვის. კერძოდ, 200 ლარის ნაცვლად ჯარიმა შეადგენს 700 ლარს.

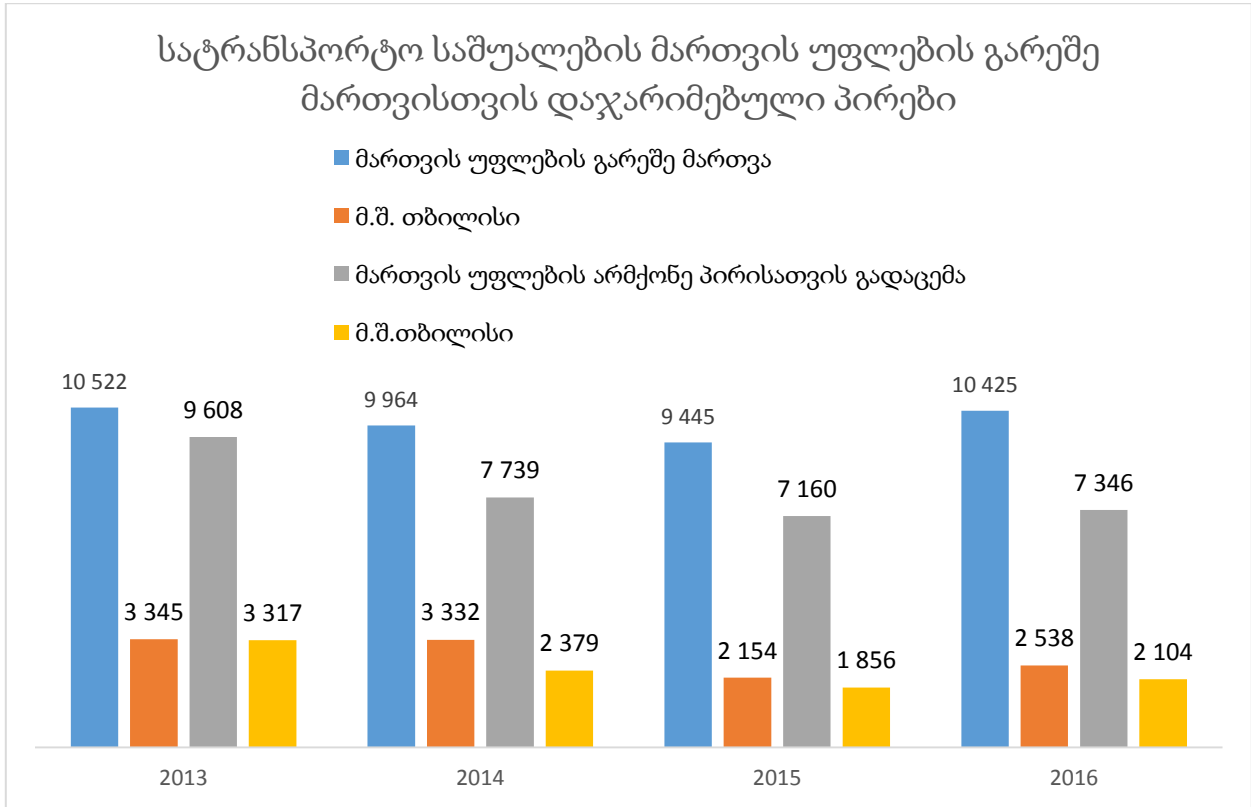
როგორც სტატისტიკური მონაცემები აჩვენებს, ზემოთ წარმოდგენილმა ფაქტორებმა გარკვეულწილად დააბალანსა ერთმანეთი და მართვის უფლების გარეშე/უფლება შეჩერებული პირის მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის დაჯარიმებულ პირთა რაოდენობა 2013 წლის შემდეგ მნიშვნელოვნად არ შეცვლილა. 2013 წელს, ამ სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმდა 10,522 პირი, 2014 წელს - 9,964, 2013 წელს - 9445 , ხოლო 2016 წელს თითქმის 2013 წლის ნიშნულს გაუტოლდა და 10,425 პირი შეადგინა.

ტენდენციების თვალსაზრისით, განსხვავებული მდგომარეობაა მართვის უფლების გარეშე/უფლება შეჩერებული პირისთვის სატრანსპორტო საშუალების სამართავად გადაცემისთვის დაჯარიმებულთა შემთხვევაში. კერძოდ, 2014 წლიდან, სანქციის გამკაცრების ფონზე, ამ სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა მნიშვნელოვნად იკლებს. 2013 წელს დაჯარიმებულია 9,608 პირი, 2014 წელს 7,739, 2015 წელს - 7,160, ხოლო 2016 წელს - 7,346.

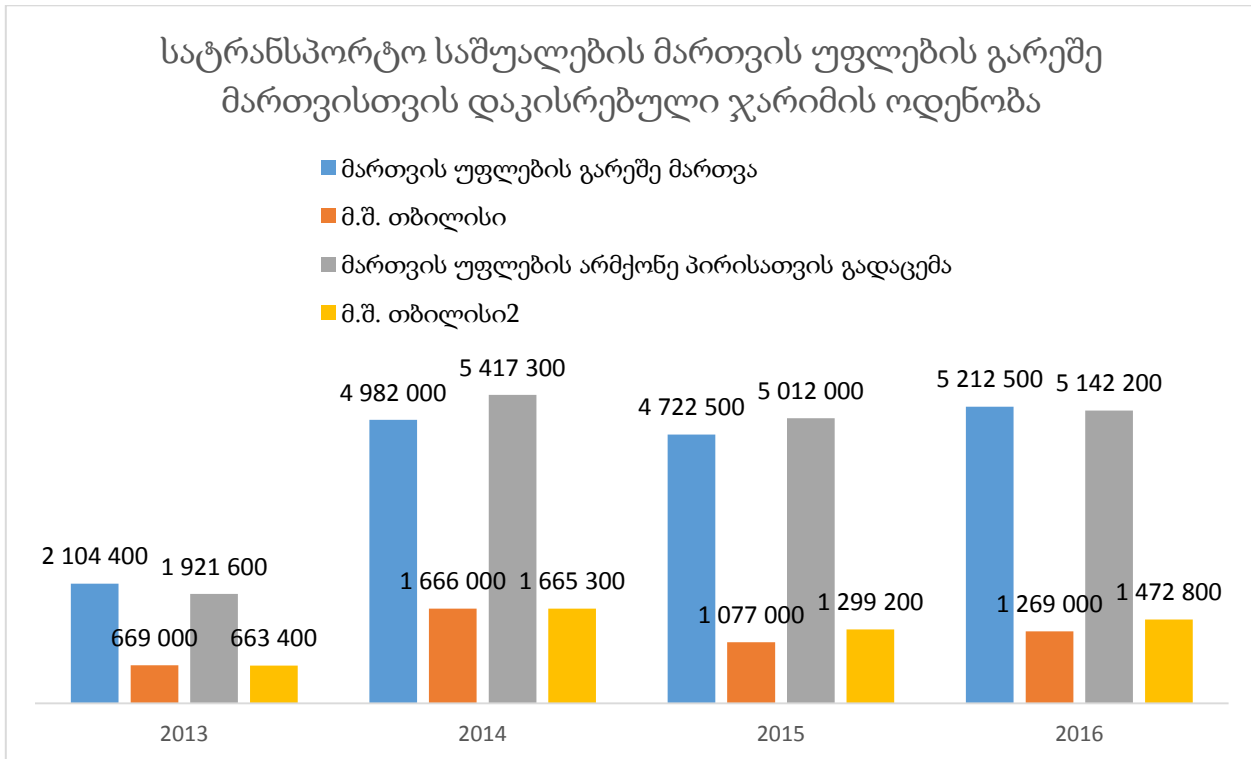
სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი აჩვენებს, რომ 2014 წლიდან სანქციების გამკაცრების ფონზე, მოქალაქეები მეტად იკავებენ თავს მართვის უფლების არმქონე პირისთვის ავტომობილის სამართავად გადაცემისგან. თუმცა, 2014 წლიდან იზრდება მართვის უფლება შეჩერებული მძღოლების მიერ საკუთრებაში მყოფი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის შემთხვევები.

2014 წლიდან, ამ სამართალდარღვევისთვის გათვალისწინებული ჯარიმების ზრდის ფონზე, მნიშვნელოვნად გაიზარდა ყოველწლიურად დაკისრებული საერთო საჯარიმო თანხის ოდენობა (იხ.გრაფიკი #7)

# გრაფიკი 6



# გრაფიკი 7



## საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლი აერთიანებს სამართალდარღვევებს, რომელიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევასთან. მაგალითად, როგორცაა სიჩქარის გადაჭარბება, შუქნიშანზე გავლის წესების დარღვევა, უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა, მანევრირების წესების დარღვევა და სხვ. მსგავსი სამართალდარღვევების გამოვლენაში მნიშვნელოვანი როლი აკისრია საპატრულო პოლიციის მიერ გარე სამეთვალყურეო ვიდეო კამერებით ეფექტიანი კონტროლის განხორციელებას.

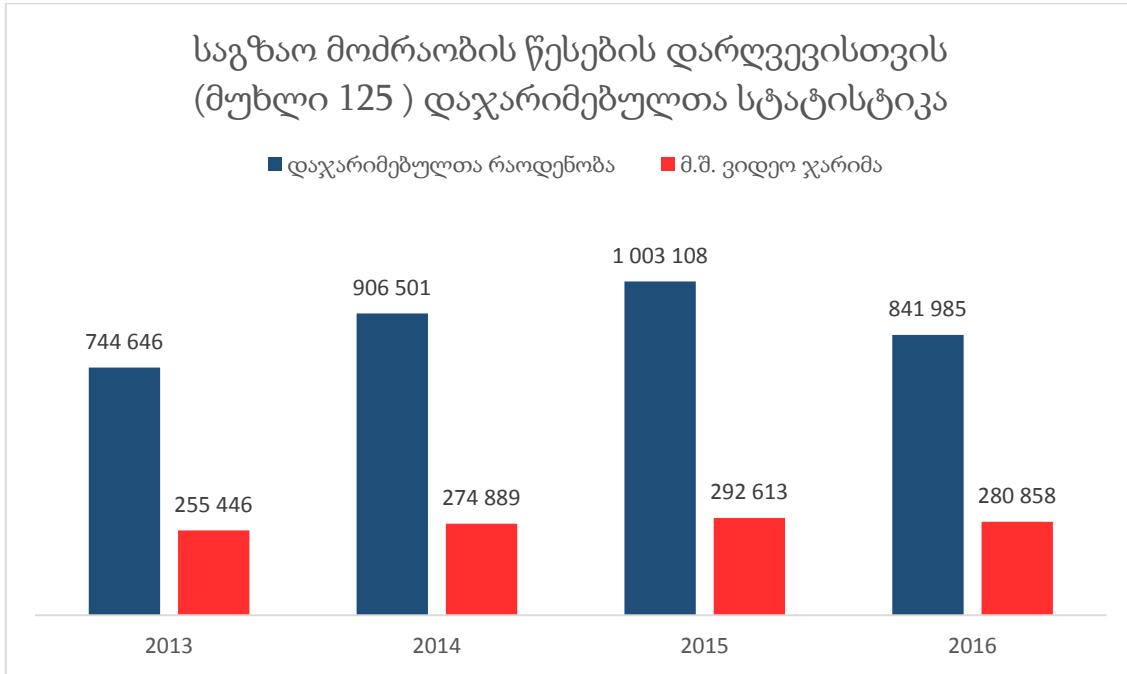
2014 წლიდან, საგზაო მოძრაობის სხვადასხვა წესის დარღვევისთვის გათვალისწინებული ჯარიმები განახევრდა. მაგალითად, სიჩქარის გადაჭარბებისთვის და უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის გათვალისწინებული 100 ლარიანი ჯარიმა შემცირდა 50 ლარამდე.

სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2013 წელს 125-ე მუხლით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის სულ დაჯარიმდა 744,646 პირი, რომლებზეც დაკისრებულმა საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობამ შეადგინა 37,8 მილიონი ლარი. 2014 წელს, სანქციების შერბილებასთან ერთად, დაჯარიმებულთა რაოდენობა 906,501-მდე გაიზარდა, ხოლო დაკისრებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობა 32,2 მილიონ ლარამდე შემცირდა. 2015 წელს, დაჯარიმებულთა რაოდენობა 1,003,108 მდე გაიზარდა და მათზე დაკისრებულმა საჯარიმო თანხამ 33,5 მილიონი ლარი შეადგინა.

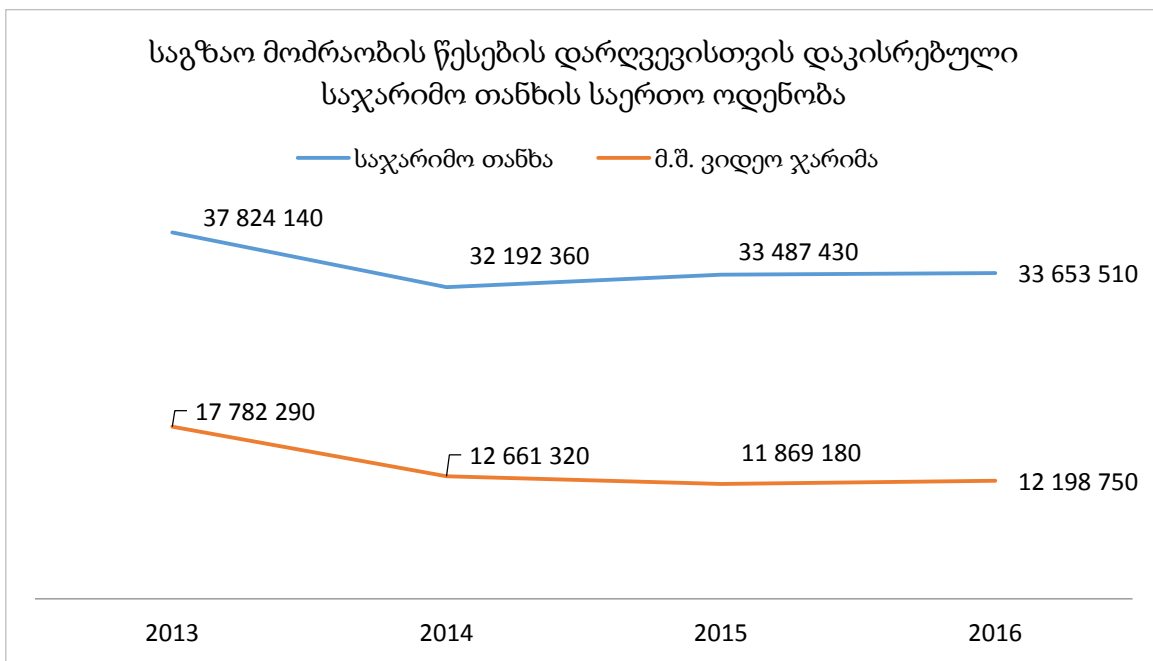
2016 წელს, მიუხედავად იმისა, რომ დაჯარიმებულთა რაოდენობა წინა ორ წელთან შედარებით მნიშვნელოვნად შემცირდა (841,985 პირი), ამ სამართალდარღვევებისთვის დაკისრებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობა მაინც გაიზარდა და 33,7 მილიონი ლარი შეადგინა. შესაბამისად, 2016 წელს, საპატრულო პოლიცია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებს უფრო ხშირად აჯარიმებდა 125 -ე მუხლის იმ კონკრეტული სამართალდარღვევებისთვის, რომლისთვისაც გათვალისწინებულია მაღალი ჯარიმა.

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისთვის არსებული საჯარიმო პოლიტიკის სრულყოფილი ანალიზისთვის, ქვემოთ განხილულია 125-ე მუხლში გაერთიანებული ცალკეული სამართალდარღვევების მიხედვით დაჯარიმებულთა სტატისტიკური მონაცემები.

# გრაფიკი 8



# გრაფიკი 9

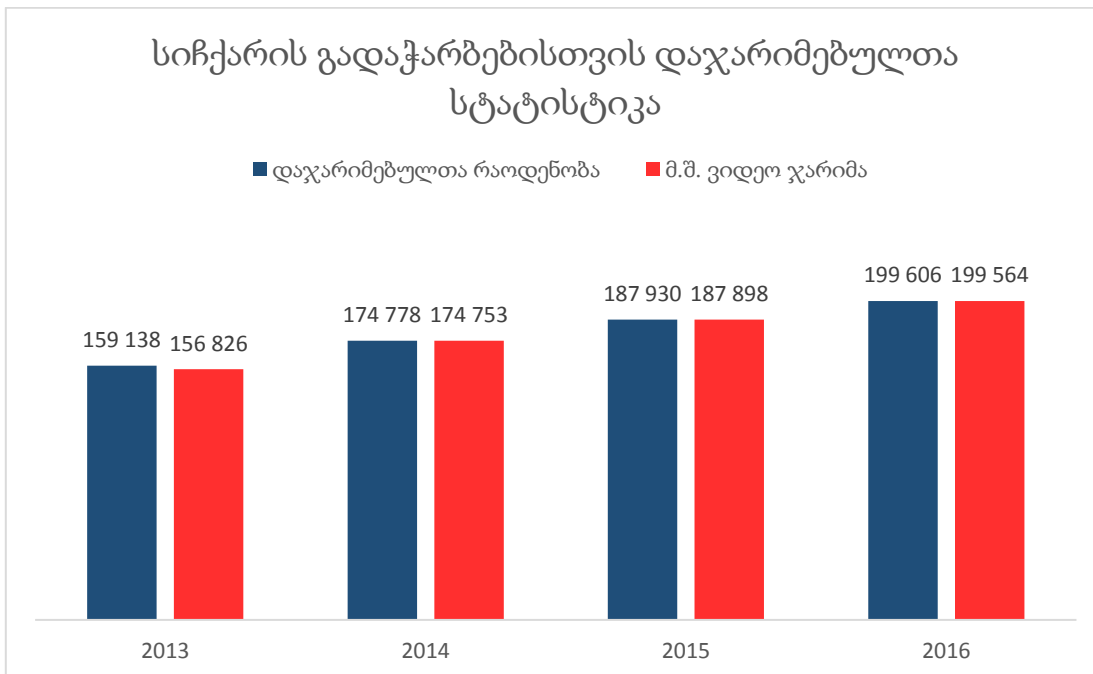


## სიჩქარის გადაჭარბება

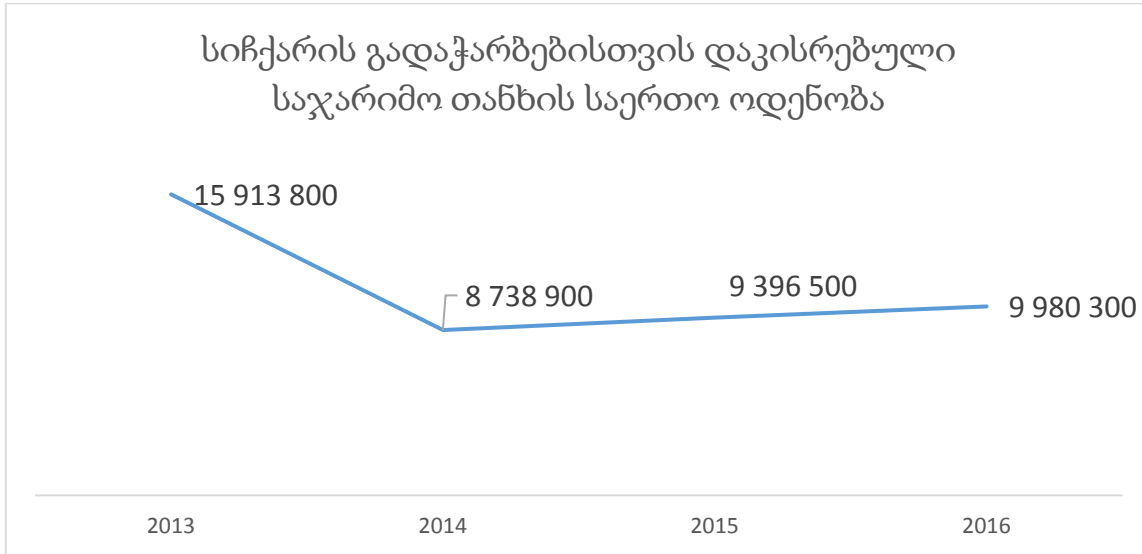
საგზაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის თვალსაზრისით, განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს მძღოლების მიერ მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის ნორმების დაცვის კონტროლს. საქართველოს კანონმდებლობით ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლი სიჩქარის გადაჭარბებისთვის ჯარიმდება, თუ დადგენილ ნორმას გადააჭარბებს 15კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით.

სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2013-2016 წლებში, ერთეული შემთხვევების გარდა, საპატრულო პოლიცია მძღოლების მიერ სიჩქარის გადაჭარბების გამოვლენას ახორციელებს გარე სამეთვალყურეო ვიდეო კამერების საშუალებით. 2014 წლიდან, სიჩქარის გადაჭარბებისთვის გათვალისწინებული ჯარიმის განახევრებასთან ერთად, ყოველწლიურად იმატებს ამ სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა. კერძოდ, 2013 წელს სულ დაჯარიმდა 159,138 პირი, 2014 წელს - 174,778 პირი, 2015 წელს - 187,930 პირი, ხოლო 2016 წელს - 199,606 პირი.

### # გრაფიკი 10



## # გრაფიკი 11



სიჩქარის გადაჭარბებაზე გათვალისწინებული ჯარიმის განახევრების შემდეგ, დაჯარიმებულთა რაოდენობის ყოველწლიური მატება, ერთი მხრივ, შესაძლებელია განპირობებული იყოს ვიდეო კონტროლის გამკაცრებით, ხოლო, მეორე მხრივ, სატრანსპორტო საშუალების მძღოლების დამოკიდებულებით სანქციების შერბილებაზე.

### უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა

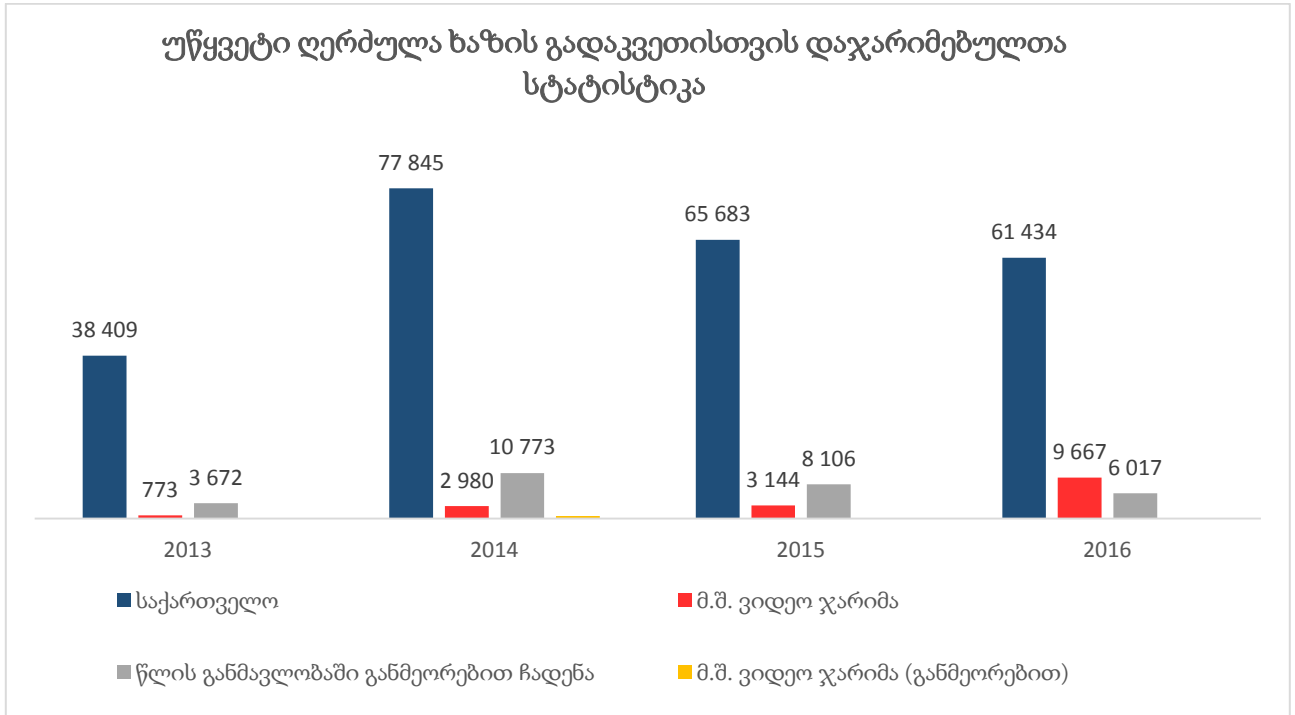
2014 წლიდან სატრანსპორტო ნაკადის გამყოფი უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის გათვალისწინებული ჯარიმის ოდენობა, სიჩქარის გადაჭარბების მსგავსად, განახევრდა და 100 ლარის ნაცვლად შეადგენს 50 ლარს, ხოლო წლის განმავლობაში მისი განმეორებით ჩადენისთვის ჯარიმა 200 ლარის ნაცვლად შეადგენს 100 ლარს.

2013 წელს, უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის დაჯარიმებული იყო 38,409 პირი, ხოლო წლის განმავლობაში მისი განმეორებით ჩადენისათვის 3,672 პირი. 2014 წელს, სანქციების შერბილების ფონზე, უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა დაახლოებით ორჯერ (77,845 პირი), ხოლო განმეორებით ჩადენისათვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა დაახლოებით სამჯერ (10,773 პირი) გაიზარდა. 2015 – 2016 წლებში, ამ სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა შემცირდა. მაგალითად, 2016 წელს ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის სულ დაჯარიმდა 61,434 პირი, ხოლო მისი განმეორებით ჩადენისთვის 6,017 პირი.

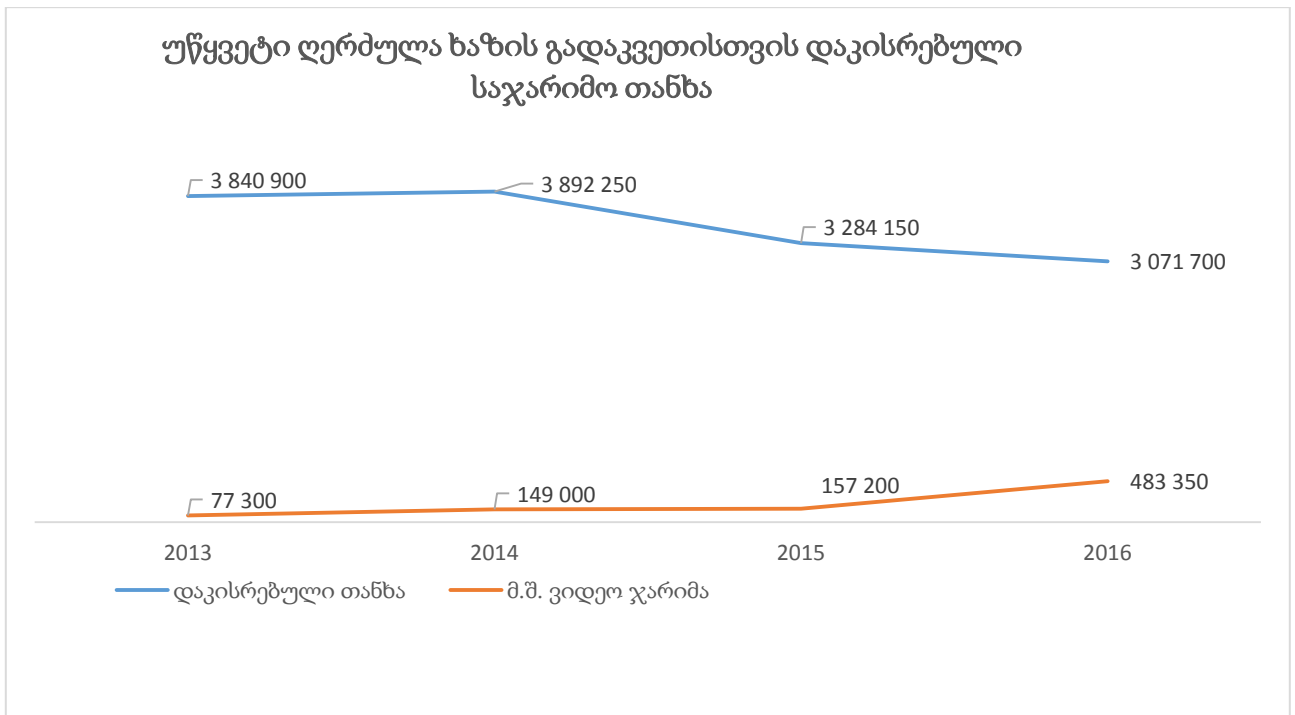
აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ 2014 წლის შემდეგ ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის დაჯარიმებულთა საერთო რაოდენობის კლების მიუხედავად, ყოველწლიურად მნიშვნელოვნად იმატებს ამ სამართალდარღვევაზე გამოწერილი ვიდეო ჯარიმები. მაგალითად, 2016 წელს ვიდეო კონტროლის საშუალებით დაჯარიმებულთა მაჩვენებელი (9,667) დაახლოებით სამჯერ

აღმატება 2015 წლის (3,144) და 2016 წლის (2,980) მაჩვენებლებს. შესაბამისად, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ 2015 წლის შემდეგ უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთისთვის დაჯარიმებულთა საერთო რაოდენობის კლება განპირობებულია საპატრულო პოლიციის მიერ პატრულირებისას ამ სამართალდარღვევის მონიტორინგის შესუსტებით.

#გრაფიკი 12



#გრაფიკი 13



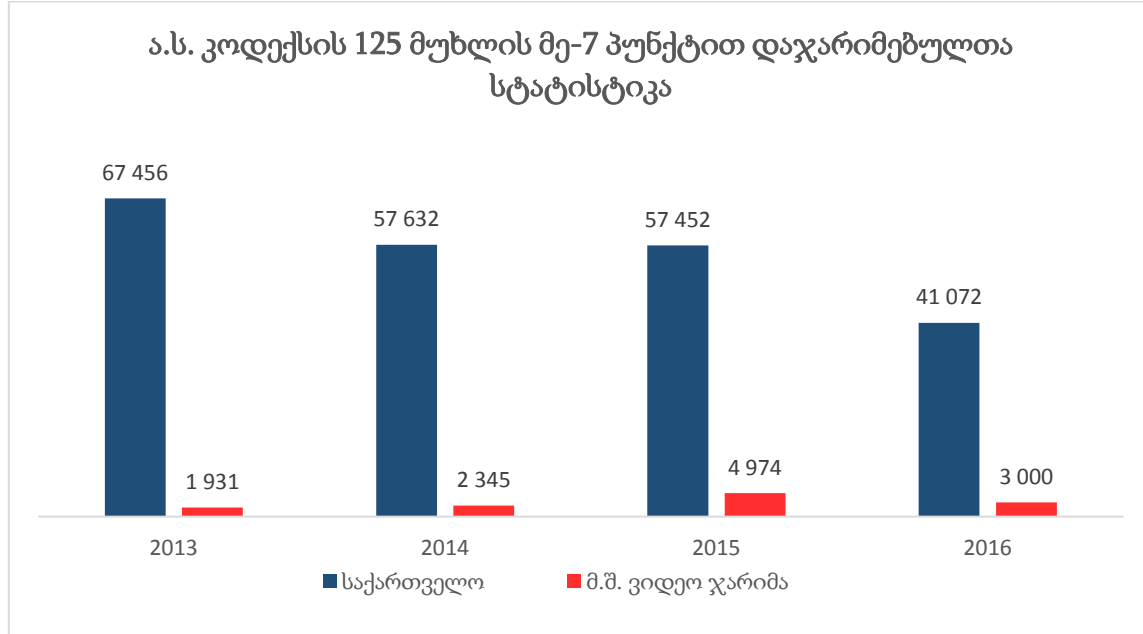
## შუქნიშნის და სხვადასხვა ამკრძალავი ნიშნის მოთხოვნის დაუცველობა

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125 მუხლის მე-7 პუნქტი აერთიანებს შუქნიშნის და სხვადასხვა ამკრძალავი ნიშნის მოთხოვნების დაუცველობასთან დაკავშირებულ სამართალდარღვევებს, რომელთათვისაც გათვალისწინებული ჯარიმა შეადგენს 50 ლარს. ეს ამკრძალავი ნიშნებია: დაუთმე გზა, მოძრაობა გაუჩერებლად აკრძალულია, შესვლა აკრძალულია, მოძრაობა აკრძალულია, გასწრების, გზაჯვარედინის და რკინიგზაზე გადასასვლელის გავლის წესების დარღვევა, დაბრკოლების შექმნა.

2013 წლის შემდეგ, მგავსი სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა ყოველწლიურად მნიშვნელოვნად იკლებს. 2016 წელს სულ დაჯარიმებულია 41,072 პირი, მაშინ, როდესაც ეს მაჩვენებელი 2013 წელს შეადგენდა 67,456 პირს. 2013 წლის შემდეგ ამ სამართალდარღვევებისთვის გათვალისწინებული ჯარიმის ოდენობა არ შეცვლილა, შესაბამისად, წლების მიხედვით დაჯარიმებულთა რაოდენობის პროპორციულად იკლებს მათზე დაკისრებული საჯარიმო თანხის ოდენობაც.

2013-2016 წლებში, უცვლელი სანქციების პირობებში, 125 მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულ პირთა არსებული ტენდენციები გვაძლევს ვარაუდის საფუძველს, რომ ბოლო წლებში საპატრულო პოლიციის მიერ ამ სამართალდარღვევების კონტროლი შესუსტებულია.

# გრაფიკი 14





## საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა (125-მუხლის მე-6 პუნქტი)

ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125 მუხლის მე-6 პუნქტი აერთიანებს მთელ რიგ სამართალდარღვევებს, რომელიც დაკავშირებულია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევასთან და თითოეული მათგანის დარღვევისთვის გათვალისწინებული ჯარიმა შეადგენს 20 ლარს. მათ შორისაა: საგზაო ნიშნის ან მონიშვნის, ქვეითთა გადასასვლელის გავლის, ბუქსირების, საცხოვრებელ ზონაში ან გზაზე მოძრაობის და სხვა წესების დარღვევა. აღნიშნული პუნქტი აერთიანებს არაერთ სამართალდარღვევას, შესაბამისად, მისი მიხედვით დაჯარიმებულთა რიცხვი მაღალია.

სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 125 მუხლის მე-6 პუნქტით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა 2013-2015 წლებში ყოველწლიურად იზრდება: 2013 წელი - 211,683 პირი, 2014 წელი - 252,967 პირი, 2015 წელი - 256,951 პირი. 2016 წელს ამ სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა მნიშვნელოვნად იკლებს და ბოლო 4 წლის განმავლობაში ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი ფიქსირდება - 186,336 პირი.

უცვლელი სანქციების პირობებში, 2016 წელს 125 მუხლის მე-6 პუნქტით დაჯარიმებულთა რაოდენობის მნიშვნელოვანი კლების განმაპირობებელ მთავარ ფაქტორად შეგვიძლია განვიხილოთ საპატრულო პოლიციის მხრიდან კონტროლის შესუსტება.

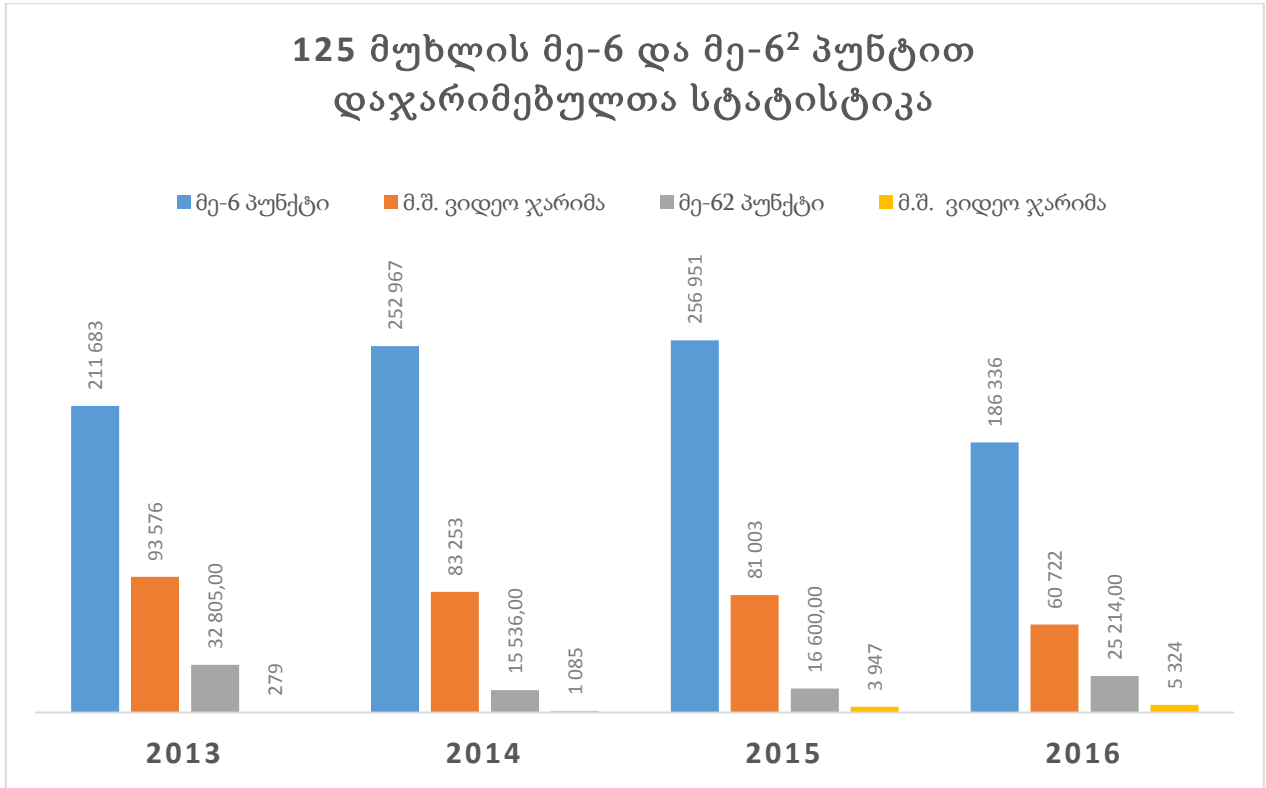
თუმცა, იმავე მუხლის მე-6<sup>2</sup> პუნქტით (გზის სავალ ნაწილზე სატრანსპორტო საშუალებების განლაგების, მოძრაობის დაწყების ან/და მანევრირების წესების დარღვევა) დაჯარიმებულთა სტატისტიკის დაკვირვებით, ერთ-ერთ ფაქტორად ასევე შესაძლებელია განხილულ იქნას საპატრულო პოლიციის მიერ კონკრეტულ სამართალდარღვევაზე განსხვავებული მუხლით კვალიფიკაციის პოლიტიკა.

კერძოდ, 2013-2016 წლებში, 125 მუხლის მე-6 და მე-6<sup>2</sup> პუნქტით დაჯარიმებულთა სტატისტიკა ერთმანეთის უკუპროპორციულია. მაგალითად, 2016 წელს მე-6 პუნქტით დაჯარიმებულთა რაოდენობა წინა წელთა შედარებით დაახლოებით 71 ათასით შემცირდა, ხოლო მე-6<sup>2</sup> პუნქტით დაჯარიმებულთა რაოდენობა 9 ათასით გაიზარდა. ამასთან, მე-6 პუნქტით გამოწერილი ვიდეო ჯარიმები 2013 წლის შემდეგ ყოველწლიურად იკლებს, ხოლო მე-6<sup>2</sup> პუნქტით - ყოველწლიურად იმატებს. (იხ. გრაფიკი # 15)

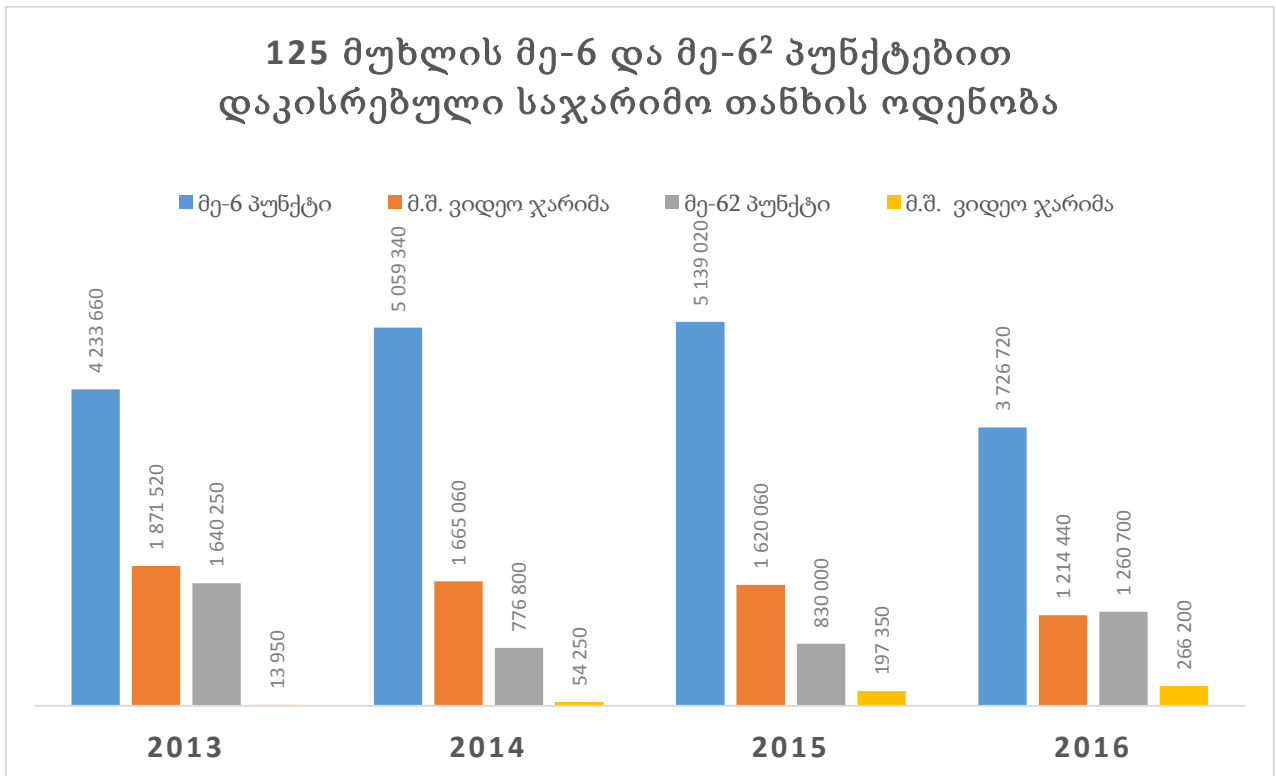
ამ დაშვებას ამყარებს ის ფაქტიც, რომ 125 მუხლის მე-6 და მე-6<sup>2</sup> პუნქტების ჩანაწერები არ იძლევა დეტალურ განმარტებებს, რაც საპატრულო პოლიციას მეტ შესაძლებლობას აძლევს, არსებული საჯარიმო პოლიტიკიდან გამომდინარე მიიღოს გადაწყვეტილება, რომელი პუნქტით დააკვალიფიციროს კონკრეტული სამართალდარღვევა.

125 მუხლის მე-6<sup>2</sup> პუნქტით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისთვის ჯარიმა შეადგენს 50 ლარს. შესაბამისად, 2016 წელს მე-6 პუნქტით დაჯარიმებულთა კლების შედეგად შემცირებული საჯარიმო თანხის საერთო ოდენობა, გარკვეულწილად, დაკონპენსირდა მე-6<sup>2</sup> პუნქტით დაჯარიმებულთა რაოდენობის ზრდით. (იხ. გრაფიკი #16)

# გრაფიკი 16



# გრაფიკი 17



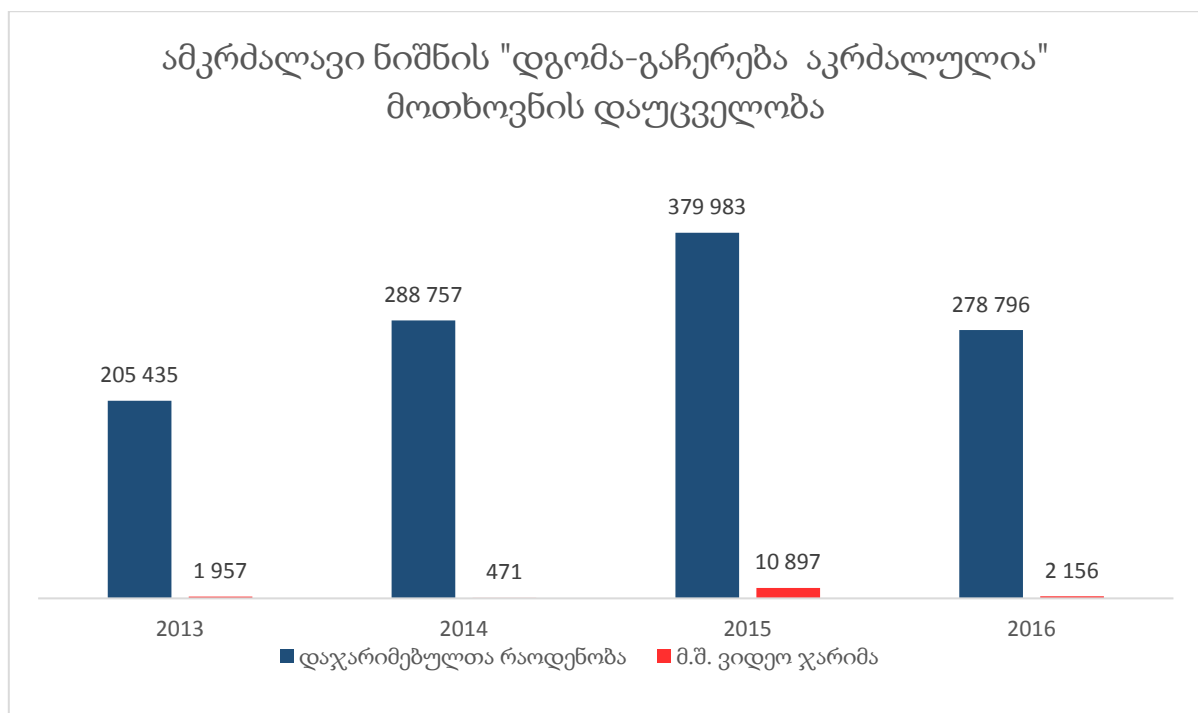
## „დგომა-გაჩერება აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობა

საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევებს შორის ყველაზე დაბალი ჯარიმა (10 ლარი) გათვალისწინებულია ამკრძალავი ნიშნის „დგომა-გაჩერება აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობისთვის. ამ სამართალდარღვევის სპეციფიკიდან და ჯარიმის ოდენობიდან გამომდინარე, მძღოლთა დაჯარიმების ყველაზე დიდი მაჩვენებლები სწორედ ამ დარღვევაზე ფიქსირდება.

სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2016 წლამდე „დგომა-გაჩერება აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა ყოველწლიურად მნიშვნელოვნად იზრდება. განსაკუთრებით აღსანიშნავია 2015 წელი, როდესაც ამ დარღვევისთვის დაჯარიმდა 379,983 პირი, რაც 2014 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს (288,757 პირი) დაახლოებით 90 ათასი შემთხვევით, ხოლო 2013 წლის მაჩვენებელს (205,435 პირი) 175 ათასი შემთხვევით აღემატება. 2015 წელი გამორჩეულია ამ სამართალდარღვევაზე ვიდეო კონტროლის განხორციელების თვალსაზრისითაც. კერძოდ, 2015 წელს ვიდეო ჯარიმა გამოეწერა 10,897 პირს, როცა 2014 წელს დაჯარიმდა მხოლოდ 471 პირი, ხოლო 2013 წელს - 1,957 პირი.

2016 წელს, წინა წელთან შედარებით, „დგომა-გაჩერება აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა დაახლოებით 100 ათასი შემთხვევით იკლებს და სულ დაჯარიმდა 278,796 პირი. მათ შორის, ასევე, მნიშვნელოვნად შემცირდა ვიდეო ჯარიმების რაოდენობაც. 2016 წელს, უცვლელი 10 ლარიანი ჯარიმის პირობებში, დაჯარიმებულთა რაოდენობის პროპორციულად იკლებს მათზე დაკისრებული საჯარიმო თანხის ოდენობაც.

### გრაფიკი # 18

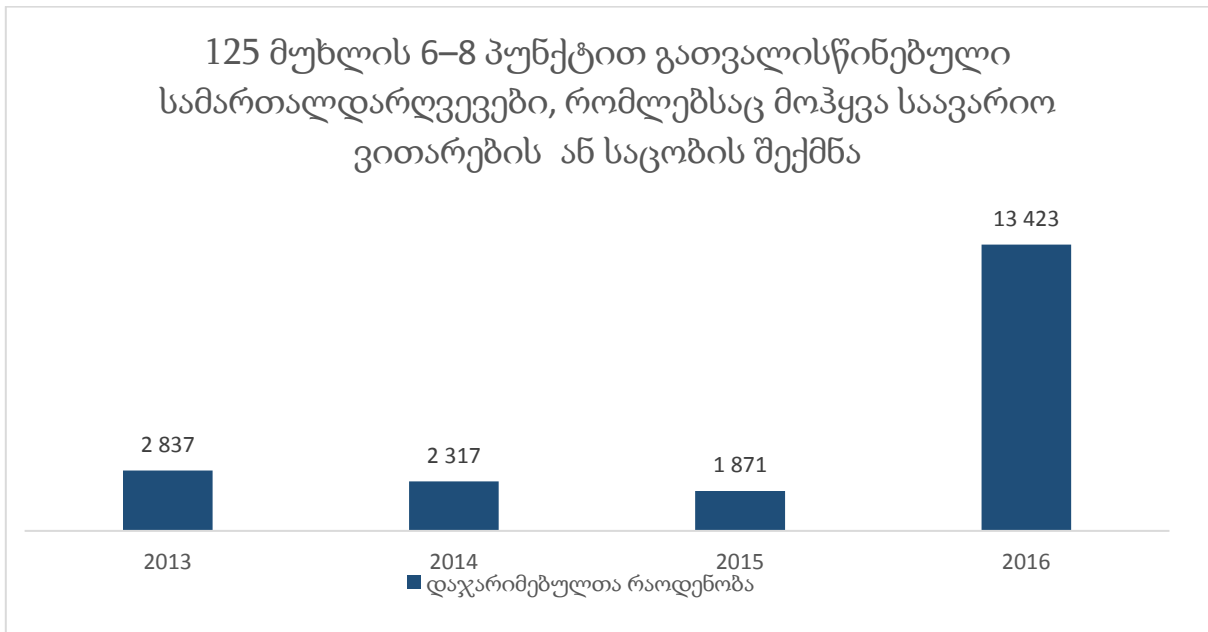


2016 წელს, ამკრძალავი ნიშნის „დგომა-გაჩერება აკრძალულია“ მოთხოვნის დაუცველობისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობის კლების ფონზე, განსაკუთრებით საყურადღებო შედეგებს იძლევა 125 მუხლის მე-9 პუნქტით დაჯარიმებულთა სტატისტიკური მონაცემები. ეს პუნქტი ითვალისწინებს საგზაო მოძრაობის სხვადასხვა წესების, მათ შორის დგომა-გაჩერების წესების დარღვევის გამო საავარიო ვითარების ან საცობის შექმნას, რომლისთვისაც გათვალისწინებულია 200 ლარის ოდენობის ჯარიმა.

2016 წელს, ამ სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმდა 13,423 პირი, რაც 2015 წლის მაჩვენებელს დაახლოებით 7-ჯერ, 2014 წლის მაჩვენებელს დაახლოებით 6-ჯერ, ხოლო 2013 წლის მაჩვენებელს დაახლოებით 5-ჯერ აღემატება. 2016 წელს, არ ფიქსირდება რაიმე განსაკუთრებული გარემოებები, რაც ხელს შეუწყობდა მძღოლების მიერ ამ სამართალდარღვევის ჩადენის გახშირებას. შესაბამისად, 2016 წელს სახეზე გვაქვს საპატრულო პოლიციის მიერ მსგავსი სამართალდარღვევის კონტროლის გამკაცრებასთან. ამ შემთხვევაში, კონტროლის გამკაცრება გამოიხატა მთელ რიგ შემთხვევებში დგომა-გაჩერების წესების დარღვევის მძიმე მუხლით დაკვალიფიცირებით, რაც 10 ლარის ნაცვლად 200 ლარით დაჯარიმებას ითვალისწინებს.

აღნიშნულმა გარემოებამ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლების მნიშვნელოვანი უკმაყოფილება გამოიწვია; ისინი საპატრულო პოლიციას მათ მიერ ჩადენილი სამართალდარღვევის ხელოვნურად მძიმე მუხლით დაკვალიფიცირებაში ადანაშაულებდნენ.<sup>2</sup>

*გრაფიკი # 19*



<sup>2</sup> [http://www.for.ge/view.php?for\\_id=44417&cat=1](http://www.for.ge/view.php?for_id=44417&cat=1)

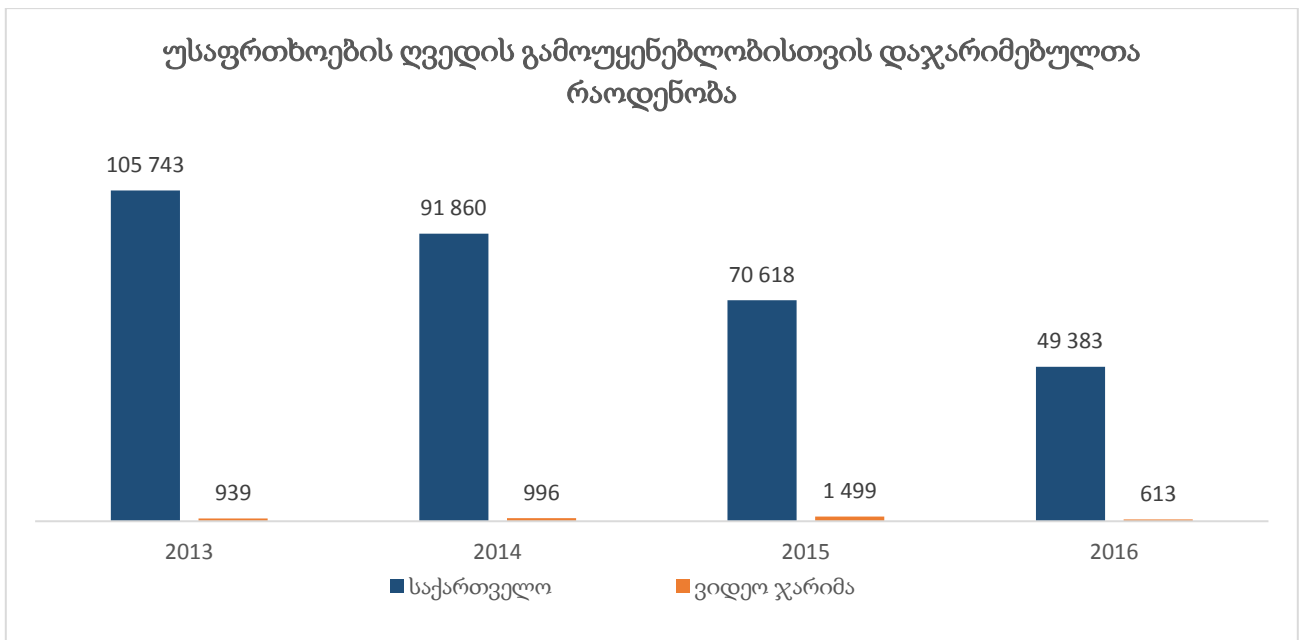
## უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობა

2010 წლიდან საქართველოში მძღოლის და მის გვერდით მჯდომი მგზავრის მიერ უსაფრთხოების ღვედის გამოყენება სავალდებულოა, რომლის არ შესრულებაც ჯარიმდება 40 ლარით. სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2013 წლის შემდეგ ამ სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობა ყოველწლიურად მნიშვნელოვნად იკლებს. კერძოდ, 2013 წელს დაჯარიმდა 105,743 პირი, 2014 წელს - 91,860 პირი, 2015 წელს - 70,618 პირი, ხოლო 2016 წელს - მხოლოდ 49,383 პირი.

2013 წლის შემდეგ, ამ სამართალდარღვევისთვის დაჯარიმებულთა რაოდენობის ყოველწლიური კლება შესაძლებელია განპირობებულია მოქალაქეთა ცნობიერების ამაღლებით უსაფრთხოების ღვედის გამოყენების მნიშვნელობაზე. თუმცა, 3 წლიან პერიოდში დაჯარიმებულთა რაოდენობის განახევრება აჩენს ეჭვებს, რომ საპატრულო პოლიციის მხრიდან კონტროლი შესუსტებულია.

უსაფრთხოების ღვედის გამოუყენებლობისთვის გათვალისწინებული ჯარიმის ოდენობა არ შეცვლილა, შესაბამისად, წლების მიხედვით დაჯარიმებულთა რაოდენობის პროპორციულად იკლებს მათზე დაკისრებული საჯარიმო თანხის ოდენობაც.

### გრაფიკი # 20

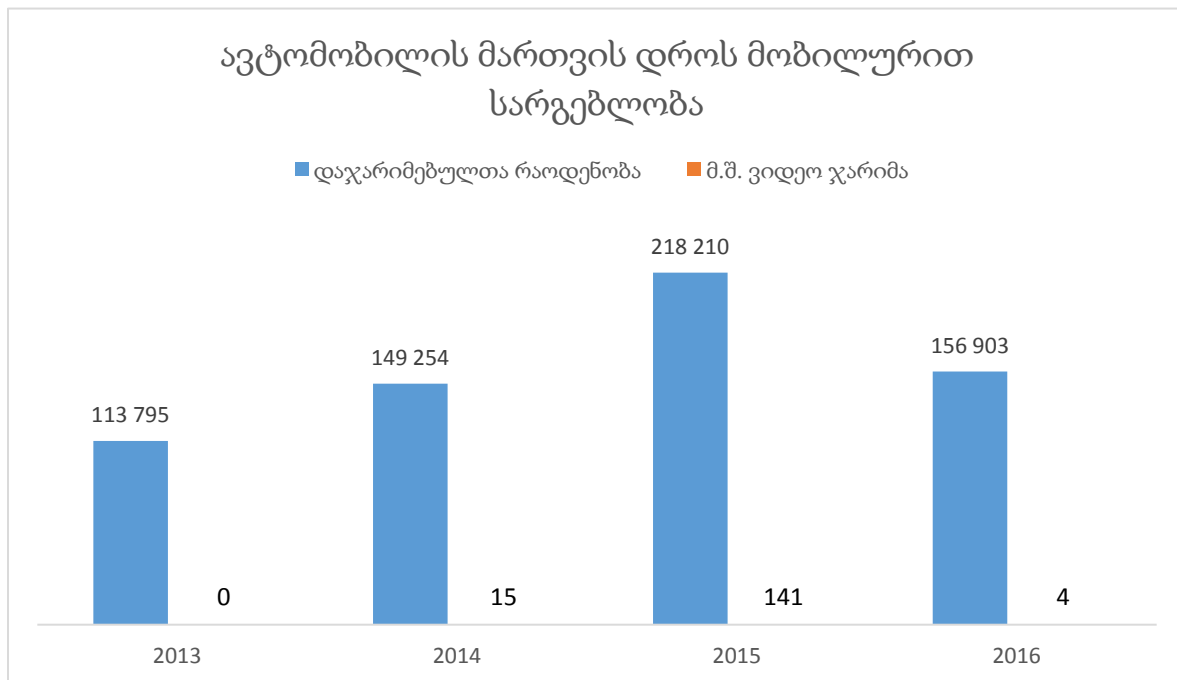


## სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს მობილურით სარგებლობა

სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს მძღოლის მიერ მობილური კომუნიკაციის საშუალებით სარგებლობა საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი გამოწვევაა. ამ დარღვევისთვის გათვალისწინებული მცირე ჯარიმიდან (10 ლარი) გამომდინარე, განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს საპატრულო პოლიციის მიერ ეფექტური კონტროლის განხორციელებას.

სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2013-2016 წლებში საპატრულო პოლიცია ავტომობილის მართვისას მობილურით სარგებლობის ყველაზე მკაცრ კონტროლს ახორციელებდა 2015 წელს, როდესაც საჯარიმო ქვითარი გამოეწერა 218,210 პირს. 2016 წელს ეს მაჩვენებელი დაახლოებით 61 ათასი შემთხვევით შემცირდა. მსგავსი სამართალდაღვევებისთვის ვიდეო კონტროლის საშუალებით დაჯარიმებულთა წილი მინიმალურია.

### გრაფიკი # 21



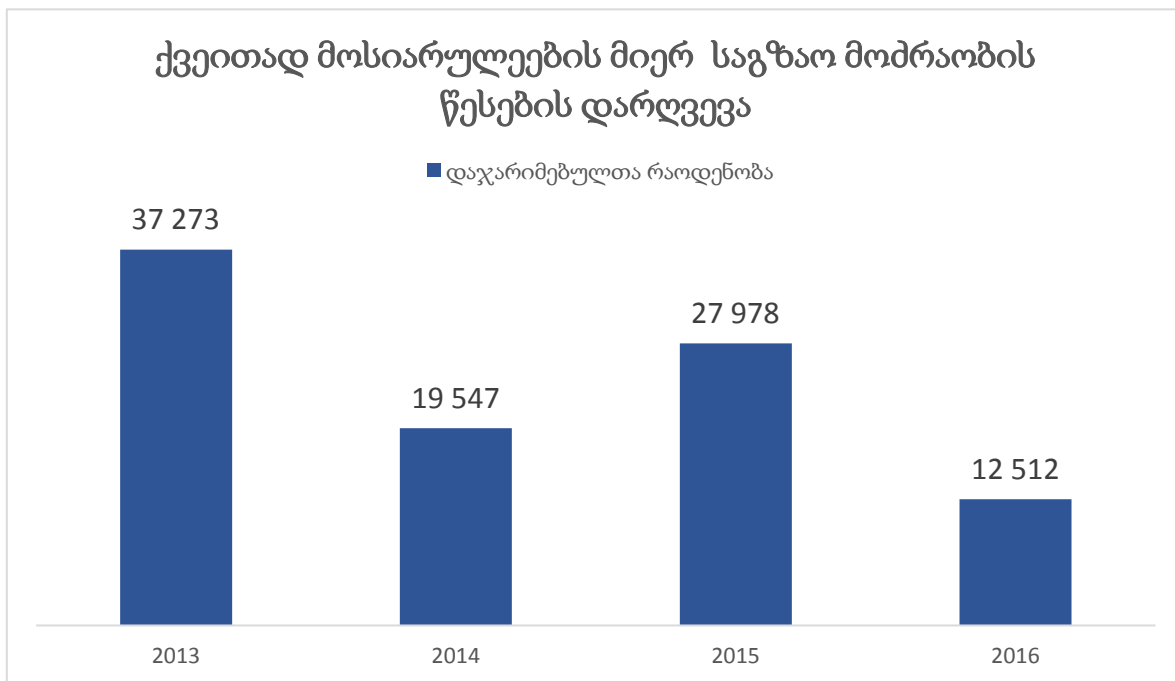
## ქვეითად მოსიარულის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების თვალსაზრისით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებთან ერთად, ასევე მნიშვნელოვანია ქვეითად მოსიარულების და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეების (მაგ. ველოსიპედით მოსარგებლები) მიერ მოძრაობის წესების სათანადო დაცვა.

2014 წლიდან, ქვეითად მოსიარულის და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილის (გარდა მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების მძღოლისა) მიერ მოძრაობის წესების დარღვევისათვის გათვალისწინებული 3 ლარიანი ჯარიმა 10 ლარამდე გაიზარდა. სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, ამ სამართალდარღვევისათვის 2013 წელს დაჯარიმდა 37 273 პირი, 2014 წელს - 19 547 პირი, 2015 წელს - 27 978 პირი, ხოლო 2016 წელს - 12 512 პირი.

2014 წელს წინა წელთან შედარებით, დაჯარიმებულთა რაოდენობის განახევრება შესაძლებელია დაუკავშიროთ სანქციის გამკაცრებას. თუმცა, მომდევნო წლებში უცვლელი სანქციის პირობებში, დაჯარიმებულთა არსებული ტენდენციები, ცალსახად საპატრულო პოლიციის მიერ ამ სამართალდარღვევის არათანმიმდევრული კონტროლის პოლიტიკაზე მიუთითებს.

### გრაფიკი # 22

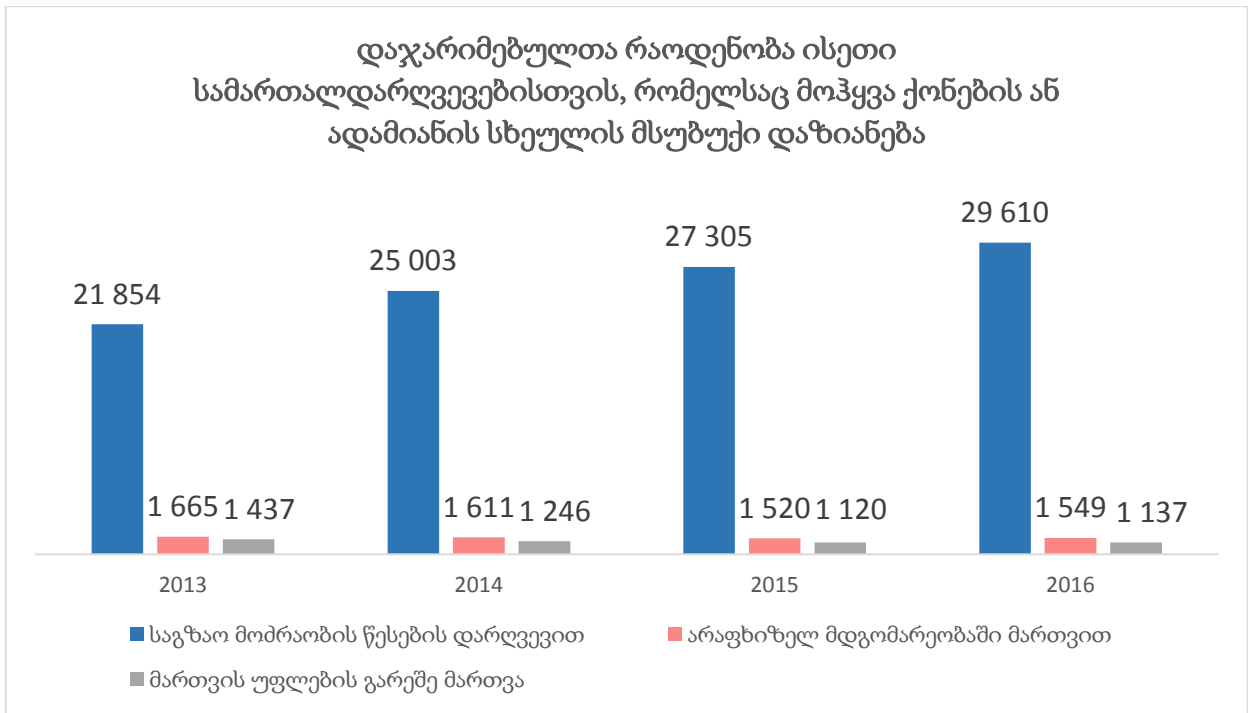


## ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება

საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებული ისეთი სამართალდარღვევები, რომელსაც მოყვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება, ითვალისწინებს ადმინისტრაციულ პასუხისმგებლობას. ამ შემთხვევებისთვის, მისი გამომწვევი გარემოებებიდან გამომდინარე, სანქციები განსხვავებულია. მაგალითად, თუ ეს შემთხვევა განპირობებულია საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევით (125 მუხლის მე-6, 6<sup>2</sup>, მე-7, 7<sup>1</sup>, 7<sup>2</sup> და მე-8 პუნქტებით), ჯარიმა შეადგენს 250 ლარს. სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, ყველაზე მაღალი მაჩვენებლები სწორედ ამ გარემოებით გამოწვეულ შემთხვევებზე ფიქსირდება, რაც 2013-2016 წლებში ყოველწლიურად იზრდება. 2013 წელთან შედარებით, 2016 წელს, ეს მაჩვენებელი დაახლოებით 8 ათასი შემთხვევით არის გაზრდილი. (იხ. გრაფიკი # 22).

თუ ამგვარი საგზაო შემთხვევის დროს მძღოლი იმყოფება არაფხიზელ მდგომარეობაში, პასუხისმგებლობა ითვალისწინებს 3 წლის მართვის უფლების შეჩერებას. ხოლო, თუ ეს დარღვევა ჩადენილია მართვის უფლების გარეშე ან უფლება შეჩერებული მძღოლის მიერ, ჯარიმა შეადგენს 1000 ლარს. მსგავსი შემთხვევები 2013 წლის შემდეგ გარკვეულწილად მცირდება. (იხ. გრაფიკი #22)

### გრაფიკი # 23





**საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებული ისეთი სამართალდარღვევები, რომელსაც მოყვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება**

მუხლი	შინაარსი	სანქცია	წელი			
			2013	2014	2015	2016
125 მუხლის X პუნქტი	საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევით	250 ლ.	21,854	25,003	27,305	29,610
116-ე მუხლის VII პუნქტი	არაფხიზელ მდგომარეობაში მართვა	3 წ.	1,665	1,611	1,520	1,549
121- მუხლის III პუნქტი	მართვის უფლების გარეშე მართვა ან გადაცემა	1000 ლ.	1,437	1,246	1,120	1,137
127-ე მუხლის III პუნქტი	ქვეითად მოსიარულის, მსხვილფეხა და წვრილფეხა პირუტყვის გადაადგილების წესების დარღვევა	100 ლ.	416	500	537	623
119-ე მუხლის VIII პუნქტი	სატარნსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის წესების დარღვევა	300 ლ.	134	110	98	102
125-ე მუხლის V პუნქტი	სიჩქარის გადაჭარბება	1წ. 500 ლ.	82	50	67	54
127 <sup>1</sup> -ე მუხლის VI პუნქტი	მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთის გადაზიდვის და ავტოსადგურის მუშაობის წესების დარღვევა	250 ლ.	x	37	36	41
120-ე მუხლი IV პუნქტი	სპეციალური ხმამაღლამოლაპარაკე, სანათი ან ხმოვანი ხელსაწყო დაყენების წესების დარღვევა. ესკორტის შეფერხება	1წ. 500 ლ.	1	1	1	0

იმ სამართალდარღვევების სპეციფიკიდან გამომდინარე, რომელსაც მოყვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება, იმის აღბათობა, რომ საპატრულო პოლიცია ვერ უზრუნველყოფს მათ გამოვლენას, გაცილებით დაბალია, ვიდრე სხვა საგზაო დარღვევებისა. შესაბამისად, კონკრეტული საგზაო დარღვევების მაგალითზე, რომელზეც დადგა და რომელზეც არ დადგა მსგავსი შედეგი (ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება), დაჯარიმებულთა ტენდენციების შედარებით, შესაძლებელია გარკვეული დასკვნების გაკეთება საპატრულო პოლიციის კონტროლის ეფექტურობაზე.

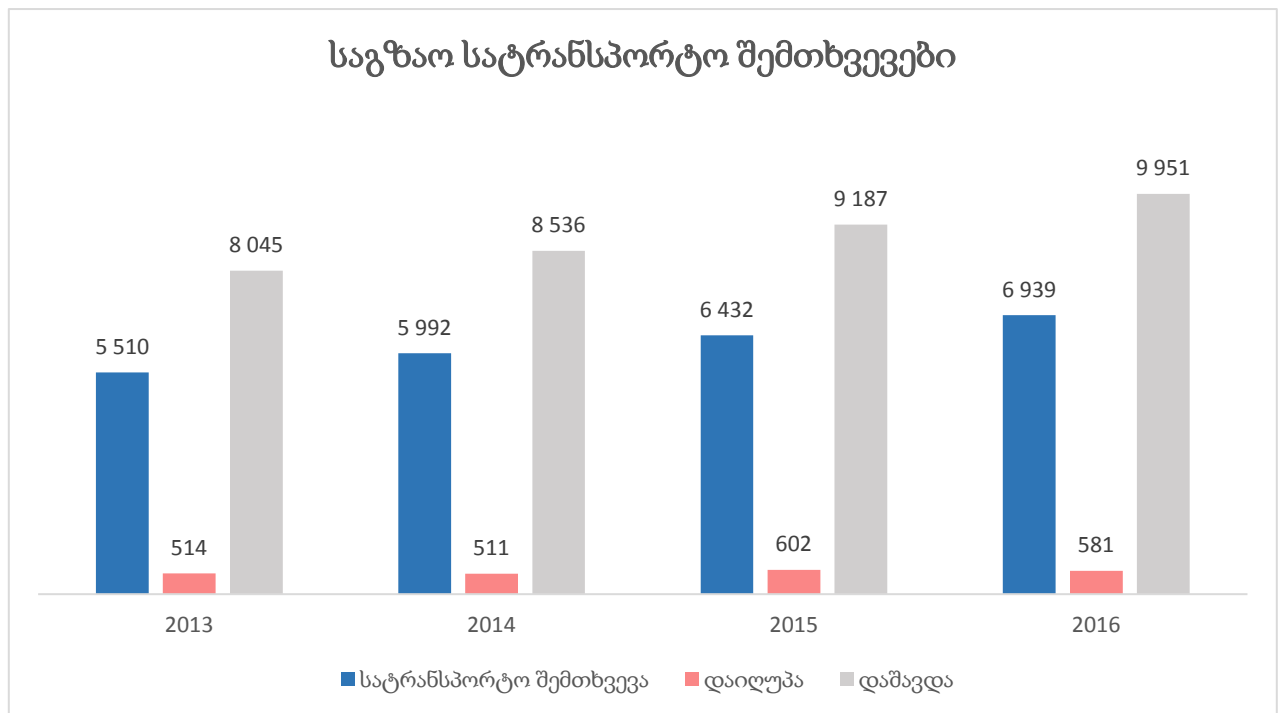
მაგალითად, როგორც სტატისტიკური მონაცემები აჩვენებს, 2013-2016 წლებში საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევით (125 მუხლის მე-6, 6<sup>2</sup>, მე-7, 7<sup>1</sup>, 7<sup>2</sup> და მე-8 პუნქტებით) განპირობებული შემთხვევები, რომელსაც მოყვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება, ყოველწლიურად იმატებს. შესაბამისად, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ყოველწლიურ მატებასთან ერთად, უფრო და უფრო ხშირდება მძღოლების მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის შემთხვევები. ამის ფონზე, 2016 წელს, წინა წელთან შედარებით, საგზაო მოძრაობის იმ წესების დარღვევისთვის, რომელზეც არ დამდგარა მსგავსი შედეგი (ქონების ან ადამიანის სხეული მსუბუქი დაზიანება), დაჯარიმებულთა რაოდენობის მნიშვნელოვანი კლება ცალსახად საპატრულო პოლიციის კონტროლის შესუსტებაზე მიუთითებს.

## საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზები

საგზაო მოძრაობის ეფექტიანი კონტროლის ერთ-ერთ მთავარ მიზანს წარმოადგენს საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების პრევენცია და ფატალური შემთხვევების მინიმუმამდე შემცირება. შესაბამისად, საჯარიმო პოლიტიკის განსაზღვრისას, მნიშვნელოვანია, საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების სრულყოფილი ანალიზი.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს ოფიციალური მონაცემების მიხედვით, 2013 წლის შემდეგ, ყოველწლიურად იზრდება საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევები, რომელმაც გამოიწვია ადამიანის დაღუპვა ან ჯანმრთელობის დაზიანება (სისხლის სამართლის კოდექსის 276 მუხლი).

### გრაფიკი # 24



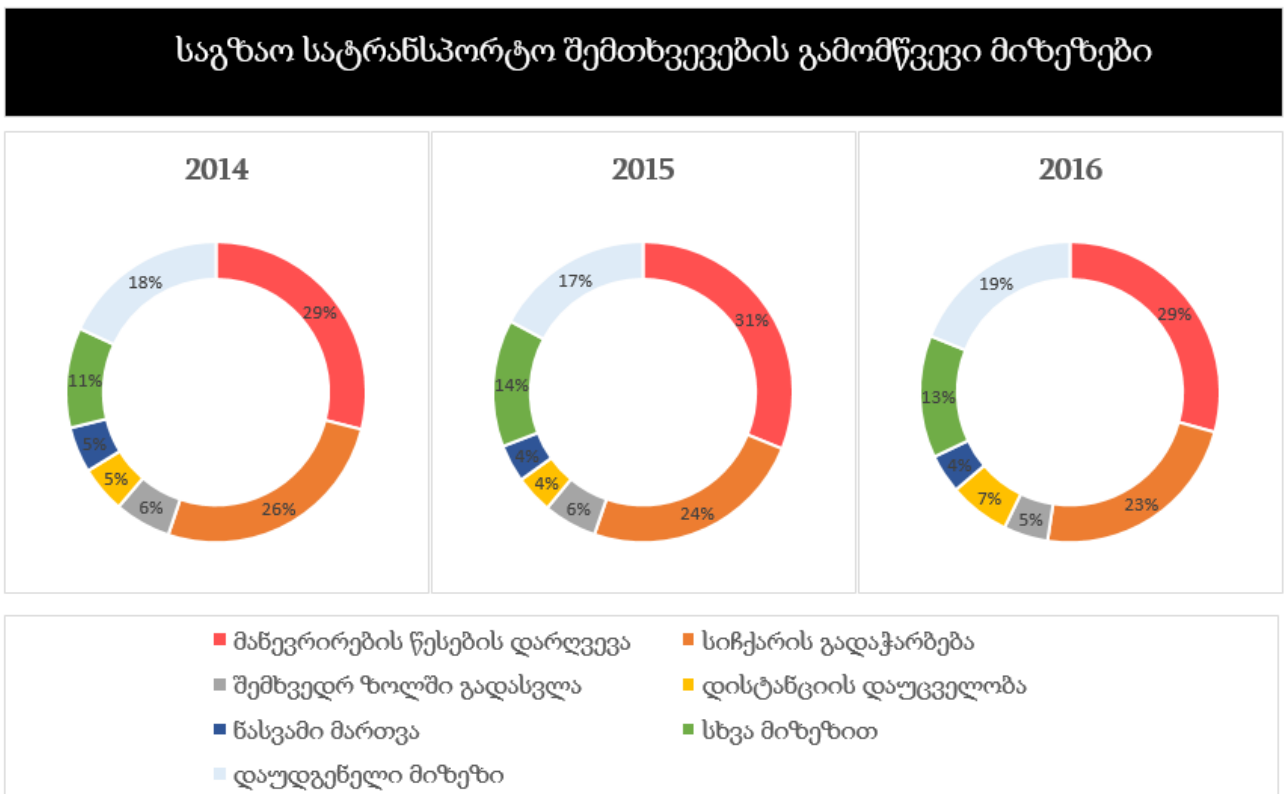
შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ წარმოდგენილი აღრიცხვის შედეგების მიხედვით, 2013-2016 წლებში ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების ყველაზე გავრცელებულ მიზეზებს წარმოადგენს მანევრირების წესების დარღვევა და სიჩქარის გადაჭარბება. მაგალითად, 2016 წელს სატრანსპორტო შემთხვევების 29%-ის გამომწვევ მიზეზად სახელდება მანევრირების წესების დარღვევა, 23%- სიჩქარის გადაჭარბება, 7% - დისტანციის დაუცველობა, 5% - შემხვედრ ზოლში გადასვლა, 4% - ნასვამ მგომარეობაში მართვა. იმავე სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, ყველაზე მეტი ადამიანი იღუპება სიჩქარის გადაჭარბების მიზეზით მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევების დროს.

აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ყოველწლიურად მომხდარი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების 17-19%-ის გამომწვევი მიზეზი არის დაუდგენელი. აღნიშნული მაჩვენებელი შინაგან საქმეთა

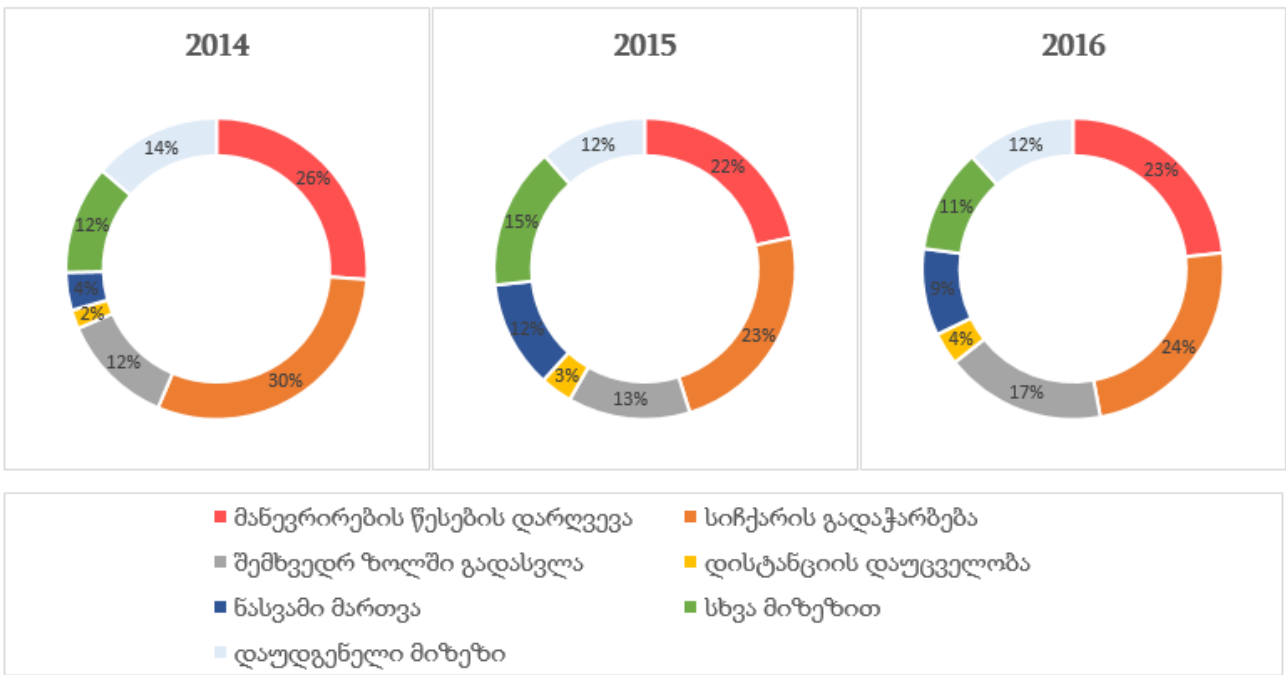
სამინისტროს მხრიდან ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების გამომწვევი მიზეზების შეფასების არაეფექტურობაზე მიუთითებს. მისასალმებელია ის ფაქტი, რომ საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცებული საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2017 წლის სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების აღრიცხვის პროცესის სრულყოფა.

ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებისა და მისი გამომწვევი მიზეზების სრულყოფილი აღრიცხვის თვალსაზრისით, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია პრობლემური მონაკვეთების ე.წ. „შავი წერტილების“ იდენტიფიცირება და მათი ანალიზის პროგრამის შემუშავება. სასურველია, შეიქმნას შავი წერტილების სრულყოფილი მონაცემთა ბაზა, რაც ხელმისაწვდომი იქნება ღია მონაცემების ფორმატში. ეს მონაცემები, დაინტერესებულ პირებს, ისევე როგორც ადგილობრივ ხელისუფლებას, საშუალებას მისცემს შეიმუშავონ ანალიზზე დაფუძნებული პროგრამები, რომელიც უზრუნველყოფს საგზაო მოძრაობის მონაწილეების ინფორმირების გაზრდას პრობლემური მონაკვეთების და მათგან მომდინარე საფრთხეების შესახებ.

**გრაფიკი # 25**



**საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილი ადამიანების განაწილება მიზეზების მიხედვით**



შენიშვნა: გარეკ 25-ში და 26-ში წარმოდგენილი პროცენტული მაჩვენებლები ასახავს მხოლოდ საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის სამოქმედო ტერიტორიაზე მომხდარი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების განაწილებას მისი გამომწვევი მიზეზების მიხედვით.

**საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევები მიზეზების მიხედვით**

მიზეზი	ს.ს. შემთხვევა			დაიღუპა			დაშავდა		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
ნასვამი მართვა	262	229	260	16	50	40	394	353	375
სიჩქარის გადაჭარბება	1391	1368	1434	119	102	102	1922	2009	2025
შემხვედრ ზოლში გადასვლა, გასწრების წესების დარღვევა	323	327	297	48	57	74	731	726	644
რეგულირების ნიშნების უგულვებელყოფა	189	222	195	29	31	12	213	269	250
მანევრირების წესების დარღვევა	1540	1766	1816	103	94	100	2151	2475	2592
გავლის უპირატესობის წესის დარღვევა	87	114	120	1	7	6	143	184	238
გავლის რიგითობის დარღვევა გზაჯვარედინზე	190	285	301	5	12	3	277	385	440

ქ/მ გადასასვლელების გავლის წესის დარღვევა	25	44	58	1	6	2	26	41	60
ტექნიკური გაუმართაობა	6	3	4	0	2	1	15	5	4
გაჩერებაზე გავლის წესის დარღვევა	1	5	2	0	0	0	1	9	2
სანათი ხელსაწყოთა გამოყენების წესის დარღვევა	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ხალხის გადაყვანის წესების დარღვევა	2	4	5	0	0	0	2	12	5
ს/ს გაჩერებაზე და დგომის წესების დარღვევა	0	2	5	0	0	0	0	2	5
ტვირთის გადაზიდვის წესების დარღვევა	0	15	4	0	0	0	0	23	16
რკინიგზის გადასასვლელის წესების დარღვევა	1	2	0	0	1	0	1	5	0
ბუქსირის წესების დარღვევა	0	0	0	0	0	0	0	0	0
დისტანციის დაუცველობა	267	232	408	8	8	15	393	337	622
გადაღლა, ძილი საჭესთან	71	79	121	10	14	23	149	141	218
დაუდგენელი მიზეზი	959	975	1173	54	50	50	1137	1151	1417

საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაზარალებულთა სტატისტიკური მონაცემები ნათლად აჩვენებს, რომ საქართველოში საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი პრობლემები შეინიშნება. არსებული გამოწვევების ფონზე, 2016 წელს, საქართველოს ხელისუფლებამ შეიმუშავა საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია და მისი სამოქმედო გეგმა.<sup>3</sup>

საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის 2017 წლის სამოქმედო გეგმით, სხვა მნიშვნელოვან საკითხებთან ერთად, გათვალისწინებულია საგზაო მოძრაობის კონტროლის ეფექტიანობის ამაღლება. ამის მისაღწევად დაგეგმილი ღონისძიებები ითვალისწინებს, როგორც აღსრულების დამატებითი მექანიზმების დანერგვას, ასევე საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევასთან დაკავშირებით საკანონმდებლო ცვლილებების განხორციელებას.

<sup>3</sup>[http://gov.ge/files/438\\_59721\\_816993\\_2711.pdf](http://gov.ge/files/438_59721_816993_2711.pdf)

## რა შეიცვალა და რას უნდა ველოდოთ საგზაო მოძრაობის კონტროლის ეფექტიანობის ამაღლების თვალსაზრისით?

სტრატეგიის გეგმით, საგზაო მოძრაობის კონტროლის ტექნიკური შესაძლებლობების გაზრდის მიზნით, ჩქაროსნულ ავტომაგისტრალზე და დიდ ქალაქებში დაინერგება ანალიტიკური ვიდეო სამეთვალყურეო სისტემა. ამასთან, 2017 წლის პირველი ივლისიდან ამოქმედდება ე.წ. უკონტაქტო პატრულირება, რომელიც ითვალისწინებს მძღოლის შეჩერების გარეშე დარღვევის დაფიქსირებას და საჯარიმო ქვითრის გამოწერას.

2017 წელს განხორციელებული საკანონმდებლო ცვლილებების მიხედვით, ამავე წლის 1 ივლისიდან მნიშვნელოვნად მკაცრდება საგზაო მოძრაობის წესები. მათ შორის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მართვის მოწმობაზე 100 ქულიანი სისტემის შემოღება. საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებულ სამართალდაღრვევებს, მათი სიმძიმის მიხედვით, მინიჭებული აქვს სხვადასხვა ოდენობის ქულა,<sup>4</sup> რომელიც დააკლდება მძღოლს შესაბამისი დარღვევის შემთხვევაში. წლის განმავლობაში მართვის მოწმობაზე მინიჭებული 100 ქულის 0-მდე შემცირება გამოიწვევს მართვის უფლების შეჩერებას, რომლის აღსადგენად პირი იძულებული იქნება, მართვის მოწმობის მისაღები გამოცდა ჩააბაროს თავიდან.

მართვის მოწმობაზე 100 ქულიანი სისტემის შემოღება, საპატრულო პოლიციის მიერ მკაცრი კონტროლის განხორციელების პირობებში, მნიშვნელოვან დაბრკოლებას შეუქმნის მძღოლებს, რომლებიც ხშირად არღვევენ საგზაო მოძრაობის წესებს. კერძოდ, მართვის მოწმობის უფლების შეჩერების მოლოდინი მნიშვნელოვან იძულებით პირობას წარმოადგენს მძღოლებისთვის საგზაო მოძრაობის წესების დაცვის თვალსაზრისით. მაგალითად, სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, იმ დარღვევებზე, რომელზეც 2014 წლიდან ფულადი ჯარიმა ჩაანაცვლა მართვის უფლების შეჩერებამ, დაჯარიმებულთა მნიშვნელოვანი კლება გამოიწვია. შესაბამისად, წლის განმავლობაში, მართვის მოწმობაზე მინიჭებული ქულების კრიტიკულ ზღვრამდე მიახლოება მნიშვნელოვნად გაზრდის მძღოლების ანაგარიშვალდებულებას თითოეული დარღვევის მიმართ.

**2017 წლის 1 ივლისიდან** აგრეთვე ძალაში შედის ადმინისტრაციულ სამართალდაღრვევათა კოდექსში განხორციელებული მნიშვნელოვანი ცვლილებები, რომლებიც უმეტესწილად საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევასთან დაკავშირებით სანქციების გამკაცრებას ითვალისწინებს. მათ შორის:

- ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვა

ალკოჰოლური სიმთვრალის მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის დაჯარიმებულ პირს შესაძლებლობა აქვს, მიმართოს საქმის განმხილველ ორგანოს, რომ მართვის უფლების შეჩერება შეეცვალოს 700 ლარის ოდენობის ჯარიმით.

განხორციელებული ცვლილებით, ამ დარღვევისთვის დაჯარიმებულ პირს განმხილველი ორგანოსთვის მიმართვის უფლება წარმოეშობა მხოლოდ

<sup>4</sup> <http://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/149574>

დაჯარიმებიდან 3 თვის გავლის შემდეგ და მართვის უფლება აღუდგება მართვის უფლების მისაღები გამოცდის ჩაბარების ან 1000 ლარის ოდენობის ჯარიმის გადახდის შემთხვევაში.

- **სიჩქარის გადაჭარბება**

მძღოლის მიერ დადგენილი სიჩქარის 15კმ-სთ -ზე მეტი ნებისმიერი სიჩქარით გადაჭარბების შემთხვევაში, ჯარიმა შეადგენს 50 ლარს. დაგეგმილი ცვლილებით, ჯარიმის ოდენობა დამოკიდებული იქნება სიჩქარის გადაჭარბების სიდიდეზე. კერძოდ, თუ მძღოლი გადააჭარბებს 15 – 40 კმ-სთ-ის შუალედით, იგი დაჯარიმდება 50 ლარით, ხოლო თუ - 40კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით, დაჯარიმდება 150 ლარით.

მძღოლი, რომელიც ახორციელებს რეგულარულ სამგზავრო გადაყვანას, სიჩქარის გადაჭარბებისთვის 200 ლარის ნაცვლად დაჯარიმდება 300 ლარით.

- **ქვეითებთან მიმართებით საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა**

მძღოლის მიერ ქვეითთა გადასასვლელის გავლის წესის დარღვევისთვის ჯარიმა შეადგენს 20 ლარს. განახლებული რედაქციით, ქვეითებთან მიმართებით საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა დაჯარიმდება 40 ლარით, ხოლო მისი წლის განმავლობაში განმეორებით ჩადენა - 150 ლარით. ის სამართალდარღვევები, რომელსაც მოჰყვება საავარიო ვითარება, დაჯარიმდება 200 ლარით, ხოლო ქონების ან ადამიანის მსუბუქი დაზიანება - 300 ლარით.

- **უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა**

უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთასთან დაკავშირებულ სამართალდარღვევებს დაემატა ახალი პუნქტი - „შემხვედრი სატრანსპორტო ნაკადის გამყოფი უწყვეტი ღერძულა ხაზის გადაკვეთა და მოძრაობის საპირისპირო მიმართულებით მოძრაობა“, რისთვისაც ჯარიმა შეადგენს 200 ლარს.

- **მძღოლის მიერ მობილურით სარგებლობა**

სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს მძღოლის მიერ მობილური კომუნიკაციის საშუალებით სარგებლობა 10 ლარის ნაცვლად, გამოიწვევს დაჯარიმებას 30 ლარის ოდენობით.

- **ქვეითად მოსიარულის მიერ მოძრაობის წესების დარღვევა**

ადმინისტრაციულ სამართალდაღვევათა კოდექსში დამატებული ახალი პუნქტების მიხედვით, საგზაო მოძრაობის მონაწილის (გარდა მექანიკური საშუალების მძღოლისა) მიერ 1 წლის განმავლობაში მოძრაობის წესების განმეორებით დარღვევა დაჯარიმდება 20 ლარით, ხოლო ისეთი დარღვევა, რომელსაც მოყვა საავარიო ვითარების შექმნა ან მოძრაობის შეფერხება 50 ლარით.

როგორც გამოჩნდა, ადმინისტრაციულ სამართალდაღვევათა კოდექსში განხორციელებული ცვლილებები, უმეტესწილად, ითვალისწინებს საგზაო უსაფრთხოებასთან უშუალო კავშირში მყოფ დაღვევებზე სანქციების გამკაცრებას, რაც, არსებული გამოწვევების ფონზე, ლოგიკურ ცვლილებად შეიძლება შეფასდეს. თუმცა, როგორც 2013-2016 წლების სტატისტიკის შესწავლით გამოჩნდა, კონკრეტულ დარღვევებზე მხოლოდ სანქციების გამკაცრებით, სუსტი აღსრულების პოლიტიკის პირობებში, ვერ მიიღწევა ეფექტური შედეგი საგზაო უსაფრთხოების

თვალსაზრისით. შედეგიანი აღსრულების განხორციელებას, შესაბამისი ნების არსებობის პირობებში, მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს 2017 წლიდან კონტროლის დამატებითი მექანიზმების შემოღება.

## დასკვნა

საპატრულო პოლიციის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე ეფექტიანი კონტროლის უმთავრესი მიზანი საგზაო წესრიგის უზრუნველყოფა და სატრანსპორტო შემთხვევების მაქსიმალური შემცირებაა. ყოველწლიურად მზარდი სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა ექვემდებარება საქართველოში საპატრულო პოლიციის მიერ დარღვევების აღსრულებაზე არსებულ პოლიტიკის ეფექტიანობას.

2013-2016 წლებში, საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებული სხვადასხვა სამართალდარღვევებისთვის დაჯარიმებულთა ტენდენციები, ხშირ შემთხვევაში, საქართველოში არსებულ არათანმიმდევრულ საჯარიმო პოლიტიკაზე მიუთითებს.

კონკრეტულ სამართალდარღვევებზე დაჯარიმებულთა რაოდენობის მკვეთრი ცვლილება, შესაბამისი განმაპირობებელი ფაქტორების არ არსებობის პირობებში, საჯარიმო პოლიტიკის მიზანმიმართულად შერბილების, თუ გამკაცრების ნიშნებს შეიცავს. მაგალითად, 2016 წელს, წინა წელთან შედარებით, უცვლელი სანქციების პირობებში, დაახლოებით 300 ათასით ნაკლები საჯარიმო ქვითარი გამოიწერა, რაც უმეტესწილად განპირობებულია დაბალჯარიმიან დარღვევებზე კონტროლის შესუსტებით.

2013-2016 წლებში საგზაო წესების დარღვევისთვის დაკისრებული საჯარიმო თანხების საერთო მაჩვენებლები აჩვენებს ეჭვს, რომ საჯარიმო პოლიტიკის განსაზღვრისას გარკვეულ როლს თამაშობს მსგავსი სანქციებით დაგეგმილი საბიუჯეტო შემოსავლები. მაგალითად, 2016 წელს, მიუხედავად იმისა, რომ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისთვის (მუხლი 125) დაჯარიმებულთა რაოდენობა წინა წელთან შედარებით დაახლოებით 160 ათასით შემცირდა, უცვლელი სანქციების პირობებში, დაკისრებული თანხა დაახლოებით 300 ათასი ლარით გაიზარდა. 2016 წელს, საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევაზე კონტროლის შესუსტების ფონზე, დაკისრებული საჯარიმო თანხის ზრდა, გარკვეულწილად, შესაძლებელი გახადა კონკრეტული სამართალდარღვევების მაღალჯარიმიანი მუხლით დაკვალიფიცირებამ.

მისასალმებელია ის ფაქტი, რომ 2017 წელს საქართველოს ხელისუფლებამ, არასამთავრობო სექტორის ჩართულობით, განახორციელა მთელი რიგი საკანონმდებლო ცვლილებები, რომელიც მიზნად ისახავს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაუმჯობესებას. IDFI იმედს გამოთქვამს, რომ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო უზრუნველყოფს საგზაო მოძრაობის კონტროლთან დაკავშირებით განხორციელებული ცვლილებების შედეგიან აღსრულებას, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა ქცევისა და საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით არსებული მდგომარეობის გაუმჯობესებას.