

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS**  
**SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS**  
**VADYBOS KATEDRA**

**Vaidotas VAIŠVILA**

**LIETUVOS AUTOMOBILINIO TRANSPORTO**  
**ADMINISTRAVIMAS: TECHNINĖS BŪKLĖS KONTROLĖ IR**  
**JOS GERINIMO PERSPEKTYVOS**

**Magistro darbas**

Šiauliai, 2008

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS**  
**SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS**  
**VADYBOS KATEDRA**

**Vaidotas VAIŠVILA**

**LIETUVOS AUTOMOBILINIO TRANSPORTO**  
**ADMINISTRAVIMAS: TECHNINĖS BŪKLĖS KONTROLĖ IR**  
**JOS GERINIMO PERSPEKTYVOS**

**Magistro darbas**  
**Socialiniai mokslai, vadyba ir verslo administravimas (NVAM-6/2)**

**Magistro darbo autorius** Vaidotas Vaišvila.....  
(vardas, pavardė, parašas)

**Vadovas** Prof. Kęstutis Kriščiūnas .....  
(pareigos, vardas, pavardė, parašas)

**Recenzentas** .....  
(pareigos, vardas, pavardė, parašas)

## **SANTRAUKA**

Vaidotas Vaišvila

**LIETUVOS AUTOMOBILINIO TRANSPORTO ADMINISTRAVIMAS: TECHNINĖS BŪKLĖS KONTROLĖ IR JOS GERINIMO PERSPEKTYVOS.** Magistro darbas.

Darbo tikslas: numatyti automobilinio transporto techninės būklės gerinimo šalyje perspektyvas.

Magistro darbe, analizuojant metodinę literatūrą, aprašomuoju metodu pateikiama automobilinio transporto techninės būklės vaidmuo eismo saugumo ir aplinkosaugos teorijose, bei analizuojami automobilinio transporto priemonių techninę būklę sąlygojantys veiksniai. Taip pat remiantis metodine literatūra, norminiais aktais atskleista automobilinio transporto priemonių techninės būklės kontrolės sistema bei nagrinėjami reikalavimai institucijoms, kurios užtikrina kelių transporto priemonių tvarkingą techninę būklę, atlikta Šiaulių TAC kokybės vadybos sistemos (KVS) analizė bei Šiaulių TAC atsakomybės, įgaliojimų ir ryšių analizė. Darbe pateikiami Lietuvos gyventojų nuomonės apie korupciją automobilių techninių apžiūrų centruose tyrimo rezultatai.

Magistro darbo pabaigoje pateikiamos išvados bei rekomendacijos.

## **SUMMARY**

Vaidotas Vaišvila

**LITHUANIAN MOTORING TRANSPORT ADMINISTRATION: INSPECTION OF TECHNICAL CONDITION AND PERSPECTIVES OF IT'S DEVELOPMENT.** Master's paper.

Aim of the study: to predict motoring transport technical condition's development perspectives in the country.

In this master's paper the role of motoring transport technical condition in the fields of road safety and environment control by analyzing methodical literature and using descriptive method is given as well as the factors, conditioning motoring vehicles' technical condition, are analyzed. Also with reference to methodical literature, there is a motoring vehicles' technical condition inspection system revealed by the means, based on the normative acts and the requirements for institutions, ensuring road vehicles orderly technical condition is under consideration as well as analysis of Šiauliai TAC (technical inspection center) quality management system (KVS) and Šiauliai TAC responsibility, authorities and communications performed. There are given the opinions of Lithuanian citizens about corruption that takes in technical inspection centers concerning test results.

The conclusions and recommendations are given in the end of the Master's work.

## TURINYS

PAVEIKSLŲ SARAŠAS .....	5
IŽANGA.....	7
1. AUTOMOBILIO TRANSPORTO TECHNINĖS BŪKLĖS VAIDMUO EISMO SAUGUMO IR APLINKOSAUGOS TEORIJOSE.....	10
1.1. Automobilio transporto techninės būklės vaidmuo eismo saugumo teorijose .....	10
1.2. Automobilio transporto techninės būklės vaidmuo aplinkosaugos teorijose .....	16
1.3. Automobilinio transporto priemonių techninę būklę sąlygojantys veiksniai .....	20
2. AUTOMOBILINIO TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNINĖS BŪKLĖS KONTROLĖS SISTEMOS ANALIZĖ .....	23
3. REIKALAVIMAI INSTITUCIJOMS, KURIOS UŽTIKRINA KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TVARKINGĄ TECHNINĘ BŪKLĘ.....	31
3.1. Šiaulių TAC kokybės vadybos sistemos (KVS) analizė .....	33
3.2. Šiaulių TAC atsakomybės, įgaliojimų ir ryšių analizė.....	37
4. LIETUVOS GYVENTOJŲ NUOMONĖS APIE KORUPCIJĄ AUTOMOBILIŲ TECHNINIŲ APŽIŪRŲ CENTRUOSE EMPYRINIS TYRIMAS.....	41
4.1. Respondentų socialinis – demografinis portretas: .....	41
4.2. Lietuvos gyventojų vertinimas apie automobilių techninės apžiūros sektoriaus darbą.....	43
4.3. Respondentų patirtis automobilių techninės apžiūros centruose.....	46
4.4. Respondentų nuomonės tyrimas apie antikorupcinį potencialą .....	51
4.5. Respondentų nuomonės tyrimas apie paslaugų kokybės vertinimą .....	54
4.6. Tyrimo rezultatų apibendrinimas ir pasiūlymai .....	55
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS.....	61
LITERATŪRA .....	65
PRIEDAI .....	68

## PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

- 1 paveikslas. Transporto priemonių techninių trūkumų paskirstymas
- 2 paveikslas. Transporto priemonių gedimai, turintys įtakos eismo saugumui
- 3 paveikslas. Trūkumai pagal transporto priemonių konstrukcijos grupes
- 4 paveikslas. Transporto priemonių techninių gedimų įtaka autoavarijoms
- 5 paveikslas. Kelių transporto priemonių saugos užtikrinimo būdai
- 6 paveikslas. Techniniai reikalavimai automobilinio transporto priemonėms ir jų taikymo sritys
- 7 paveikslas. KTP atitikties įvertinimo sistemos struktūrinė schema
- 8 paveikslas. Respondentų pasiskirstymas pagal lytį
- 9 paveikslas. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių
- 10 paveikslas. Respondentai, turintys nuosavą automobilį, %
- 11 paveikslas. Veiksniai, trukdantys automobilių techninių apžiūrų sektoriaus vystymuisi.
- 12 paveikslas. Veiksniai, trukdantys automobilių techninių apžiūros sektoriaus vystymuisi, 589 respondentai.
- 13 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą ar automobilių techninių apžiūrų centrai yra korumpuoti
- 14 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar teko girdėti kokie yra neoficialūs mokėjimo tarifai automobilių techninės apžiūros centruose“
- 15 paveikslas. Respondentų nurodyta neoficialaus mokėjimo suma
- 16 paveikslas. Respondentų pasiskirstymas pagal dažniausiai informacijos šaltinius apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose
- 17 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar teko naudotis automobilių techninės apžiūros centrų paslaugomis?“
- 18 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar teko neoficialiai mokėti už automobilio techninę apžiūrą?“
- 19 paveikslas. Respondentų nurodyti veiksniai, paskatinę neoficialiai atsilyginti už automobilio techninę apžiūrą, kai mokėjote paskutinį kartą
- 20 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar atliekant automobilio techninę apžiūrą tai darote per pažįstamus, kurie dirba tame techninės apžiūros centre?“
- 21 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kada nusprendėte neoficialiai atsilyginti, kai mokėjote paskutinį kartą?“
- 22 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kodėl neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą?“

- 23 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą, kai mokėjote paskutinį kartą?“
- 24 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kur perdavėte neoficialų atlygį, kai mokėjote paskutinį kartą?“
- 25 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip perdavėte neoficialų atlygį grynais pinigais?“
- 26 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kam buvo skirtas neoficialus atlygis, kai mokėjote paskutinį kartą?“
- 27 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar paskutinį kartą, kai neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą, tai darėte tiesiogiai ar per tarpininkus?“
- 28 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Kiek neoficialus mokėjimas už techninę apžiūrą padeda išspręsti problemą?“
- 29 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Jei tvarkėte automobilio techninę apžiūrą, bet nemokėjote oficialiai, tai kodėl neatsilyginote neoficialiai už automobilio techninę apžiūrą?“ (N-226)
- 30 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Jei ateityje tektų atlikti techninę apžiūrą, ar atsilygintų neoficialiai?“ (N-371)
- 31 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar pastebėję korupcijos atvejį automobilių techninės apžiūros centre, praneštų apie tai kuriai nors institucijai?“
- 32 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Veiksniai, dėl kurių nepraneštų apie korupcinį atvejį automobilių techninės apžiūros centruose“
- 33 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar norėtų, kad sumažėtų korupcija automobilių techninės apžiūros centruose?“
- 34 paveikslas. Respondentų atsakymai į klausimą „Veiksniai, galintys sumažinti korupciją automobilių techninės apžiūros centruose“
- 35 paveikslas. Respondentų aptarnavimo kokybės automobilių techninės apžiūros centruose vertinimas pagal 10 balų skalę (vidurkiai balais)
- 36 paveikslas. Institucijų pastangų didinti skaidrumą automobilių techninės apžiūros centruose įvertinimas pagal 10 balų skalę (vidurkiai balais)

## IŽANGA

Šiuolaikinė visuomenė turi prisitaikyti prie nuolatinių ir greitai vykstančių mokslo, technologijų vystymosi ir ekonominio gyvenimo pasikeitimų, o tuo pačiu ir prie tempo augimo. Šis globalinis procesas būdingas visoms sritims, taip pat ir transporto sferai. Automobilis užima ypatingą vietą tarp transporto priemonių – be jo šiuolaikinis gyvenimas nebeįsivaizduojamas. [3] Nors kalbant apie mokslinį-techninį progresą, mes dažniausiai įsivaizduojame informacines ar kosmines technologijas, vis dėl to vienas svarbiausių šio progreso pasiekimų yra automobilis: jame yra diegiamos bene visos aukščiausio mokslo ir technologijų naujovės, tačiau jis išlieka prieinamas daugeliui žmonių, taip pat ir Lietuvoje, nors ekonominė mūsų šalies situacija šiuo metu džiugina tik nedaugelį.

Transportas be teigiamo poveikio ekonomikai turi ir žalingą poveikį aplinkai bei visuomenei. Daug žalos padaro kelių eismo įvykiai, kurių metu žūsta ir sužalojami žmonės, sudaužomos transporto priemonės, transporto statiniai, teršiama aplinka, išsilieja degalai, alyvos, transportuojamos medžiagos ir t. t.

Spartūs automobilizacijos augimo tempai sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvos keliuose ir gatvėse. Saugaus eismo užtikrinimas yra viena iš svarbiausių kelių transporto problemų. Santykiniai avaringumo Lietuvos kelių transporte rodikliai yra keletą kartų blogesni negu analogiški rodikliai kitose išsivysčiusiose šalyse.

**Problema.** Automobilių techninė būklė nuolat kelia grėsmę gamtai ir eismo saugumui. Pagrindinis būdas jai mažinti – stebėti, kontroliuoti, palaikyti ir gerinti automobilinio transporto techninę būklę.

Techniškai tvarkingas automobilis žymiai sumažina rizikos laipsnį tapti autoavarijų dalyviu. Įvairių šalių mokslininkai įrodė, kad pagrindinis autoavarijų kaltininkas – žmogus. Taip pat nemažai autoavarijų vyksta ir dėl blogos kelio dangos, tačiau buvo nustatyta, kad kas trečias autoavarijoje apgadintas lengvasis automobilis jau buvo su techniniais trūkumais, iš kurių bent trečdalis, t.y. apie 10% buvo autoavarijų tiesiogine ar netiesiogine priežastimi. Lietuvoje ši problema yra dar **aktualesnė**, nes mūsų šalyje eksploatuojami gana seni automobiliai, kurie yra ne tik morališkai pasenę, bet ir išnaudotas jų techninis resursas.

Didėjant automobilių transporto intensyvumui eismo saugumas priklauso nuo daugelio faktorių, ir vienas iš jų yra automobilio techninė būklė.

Automobilių techninę apžiūrą atlieka Valstybės techninės apžiūros centrai. Valstybės techninės apžiūros tikslas – identifikuoti transporto priemones ir įvertinti jų techninę būklę.

Automobilių techninė būkle rūpinasi autoserviso įmonės, kurių veiklą lemia gamybinės techninės bazės parengtis, gamybos ir pagalbinių patalpų autoserviso įmonės gamybinei veiklai atitiktis, aprūpinimas reikiama technologine įranga, kvalifikuotais specialistais.

**Darbo tikslas:** numatyti automobilinio transporto techninės būklės gerinimo šalyje perspektyvas.

**Darbo dalykas:** automobilinio transporto techninės būklės stebėjimo, palaikymo ir gerinimo perspektyvos.

**Darbo objektas:** automobilinis transportas.

**Darbo uždaviniai:**

1. Išanalizuoti automobilinio transporto techninės būklės vaidmenį eismo saugumo ir aplinkosaugos teorijose;
2. Išanalizuoti automobilinio transporto priemonių techninės būklės kontrolės sistemą.
3. Apžvelgti reikalavimus institucijoms, kurios užtikrina kelių transporto priemonių tvarkingos techninės būklės eksploatavimą.
4. Patvirtinti ar paneigti iškeltą hipotezę.
5. Atlikti Lietuvos gyventojų apklausą apie korupciją automobilių techninių apžiūrų centruose.
6. Pateikti išvadas bei pasiūlymus.

Tyrimo tikslą ir uždavinius siekiama realizuoti pasitelkiant šiuos **tyrimo metodus:** mokslinės literatūros, spaudos publikacijų, statistinės bei teisės norminių aktų analizės metodus.

**Hipotezė** - Lietuvoje yra sukurta veiksminga techninės apžiūros sistema, turinti visas svarbiausias grandis – gamybinę, konsultacinę, atstovavimo ir kontrolės. Tai padeda įgyvendinti svarbiausius valstybinės techninės apžiūros principus: bešališkumą ir nepriklausomumą; atliekamos techninės kontrolės kokybę.

**Darbo struktūra:**

Pirmoje dalyje analizuojant metodinę literatūrą, aprašomuoju metodu pateikiama automobilinio transporto techninės būklės vaidmuo eismo saugumo ir aplinkosaugos teorijose, bei analizuojami automobilinio transporto priemonių techninę būklę sąlygojantys veiksniai.

Antroje dalyje remiantis metodine literatūra, norminiais aktais atskleista automobilinio transporto priemonių techninės būklės kontrolės sistema.

Trečioje dalyje nagrinėjami reikalavimai institucijoms, kurios užtikrina kelių transporto priemonių tvarkingą techninę būklę, atlikta Šiaulių techninių apžiūrų centro (TAC) kokybės vadybos sistemos (KVS) analizė bei Šiaulių TAC atsakomybės, įgaliojimų ir ryšių analizė.

Ketvirtoje dalyje pateikiami Lietuvos gyventojų nuomonės apie korupciją automobilių techninių apžiūrų centruose empirinio tyrimo rezultatai.



Magistro darbo pabaigoje pateikiamos išvados bei pasiūlymai.

# 1. AUTOMOBILIO TRANSPORTO TECHNINĖS BŪKLĖS VAIDMUO EISMO SAUGUMO IR APLINKOSAUGOS TEORIJOSE

Šiandien be automobilio dažnas mūsų negali įsivaizduoti savo asmeninio gyvenimo. Tačiau automobilizaciją lydi ir negerovės, su kuriomis kovoti valstybė skiria nemažai lėšų. Visų pirma tai eismo nelaimės, kurių metu žūsta ir sužalojami žmonės, patiriami didžiuliai materialiniai nuostoliai.

Spartūs automobilizacijos augimo tempai sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvos keliuose ir gatvėse. Saugaus eismo užtikrinimas yra viena iš svarbiausių kelių transporto problemų.

## *1.1. Automobilio transporto techninės būklės vaidmuo eismo saugumo teorijose*

Kol kas Lietuvoje nebuvo atlikta detalių mokslinių tyrimų siekiant įvertinti realią transporto priemonių techninės būklės įtaką autoavarijoms ir jų pasekmėms. Todėl šiuo klausimu yra naudinga užsienio mokslininkų patirtis.

Moksliniai autoavarijų tiesioginių ar netiesioginių priežasčių tyrimai rodo, kad realioji kaltė tarp sistemos „žmogus-transporto priemonė-kelias“ elementų pasiskirsto taip :

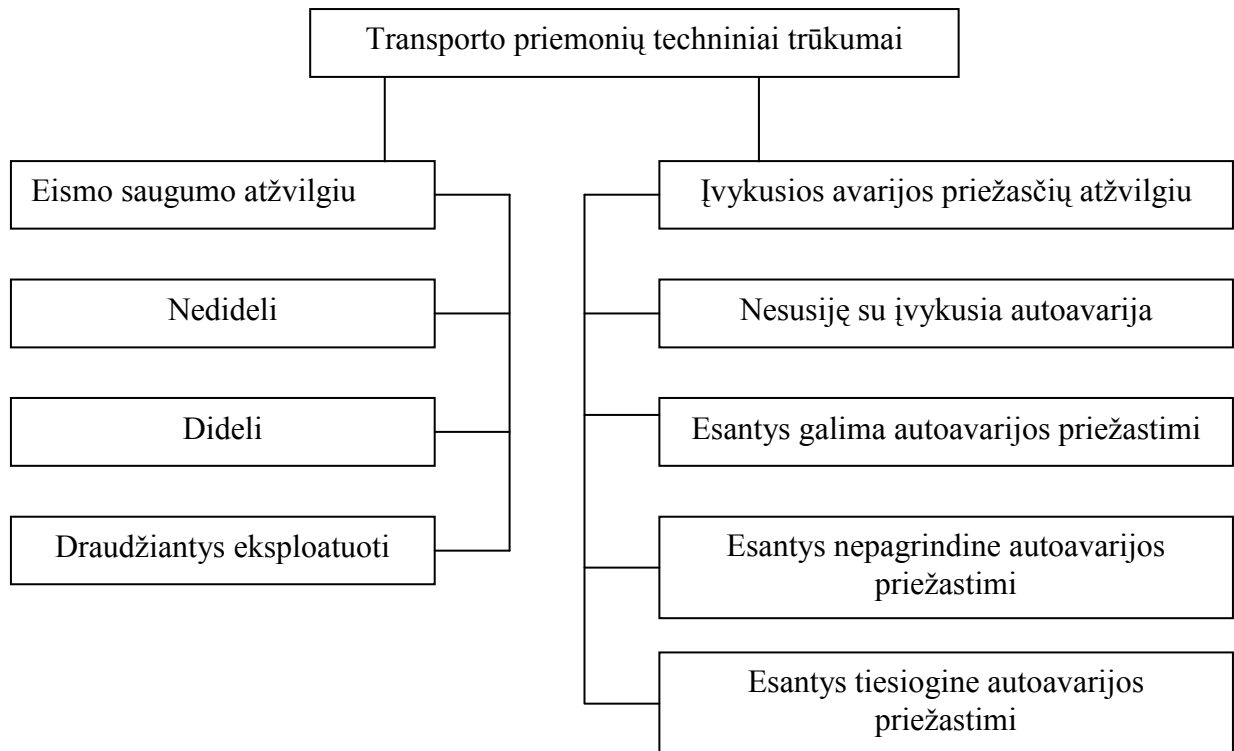
65% autoavarijų sukėlė tik žmogaus veiksmai, 3% - tik kelio trūkumai, 2% - tik transporto priemonių techniniai gedimai;

24% autoavarijų mokslininkai kaltę priskiria žmogui ir keliui, 4% - žmogui ir transporto priemonei, 1% - keliui ir transporto priemonei.

Dėl 1% įvykusių eismo nelaimių galima kaltinti visus tris eismo sistemos elementus - žmogų, kelią ir transporto priemonę. [5]

Taigi, 94% įvykusių autoavarijų tiesioginėmis ir netiesioginėmis jų priežastimis buvo neleistini arba neatsargūs žmogaus veiksmai, 29% - kelio trūkumai ir 8% - techniniai transporto priemonių trūkumai.

Siekiant giliau išnagrinėti šią problemą, iš pradžių reikėtų suskirstyti techninius transporto priemonių trūkumus pagal atitinkamus požymius eismo saugumo ir įvykusių autoavarijų priežasčių atžvilgiu. (žr. 1 pav.)



**1 pav.** Transporto priemonių techninių trūkumų paskirstymas

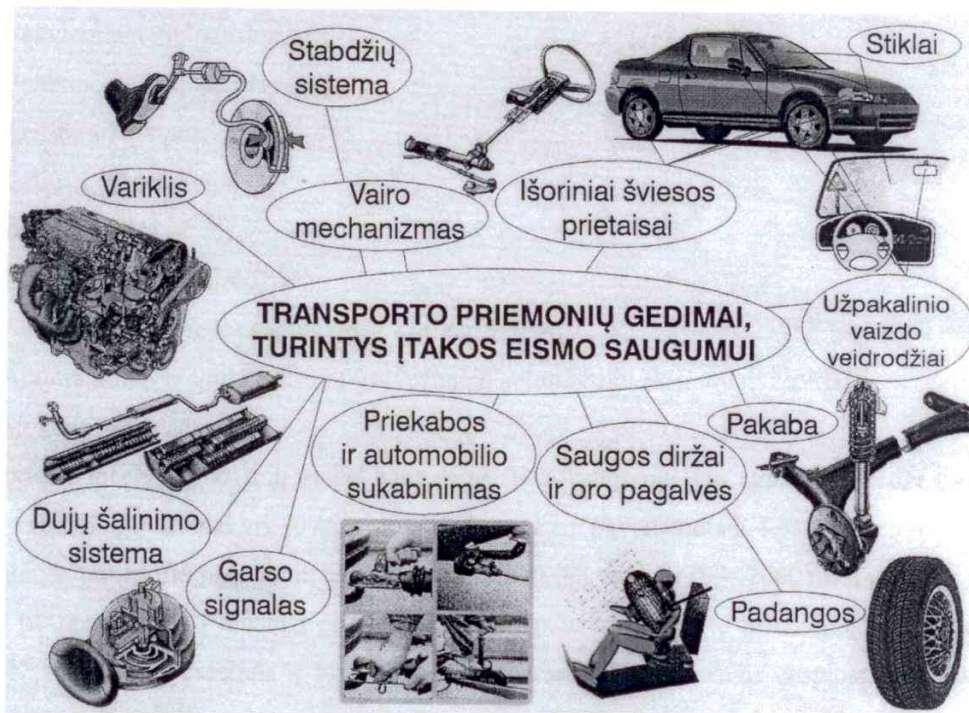
Šaltinis. Daugėla G. Naudoti lengvieji automobiliai Lietuvoje. Vilnius. 2001

Pirmasis klasifikavimo principas – techninių trūkumų įtaka saugiam eismui. Ši klasifikacija taikoma vertinant transporto priemonių techninę būklę valstybinės techninės apžiūros metu.

Nedideli trūkumai — tai transporto priemonių techninės būklės sutrikimai, neturintys akivaizdžios neigiamos įtakos eismo saugumui, žmonių sveikatai, aplinkai. [5]

Dideli trūkumai – tai sutrikimai, galintys kelti ir keliantys pavojų eismo saugumui, žmonių sveikatai, aplinkai arba turintys kitos akivaizdžiai neigiamos įtakos. [5]

Draudžiantys eksploataciją transporto priemonių techniniai trūkumai kelia tiesioginį pavojų eismo saugumui, žmonių sveikatai, aplinkai.

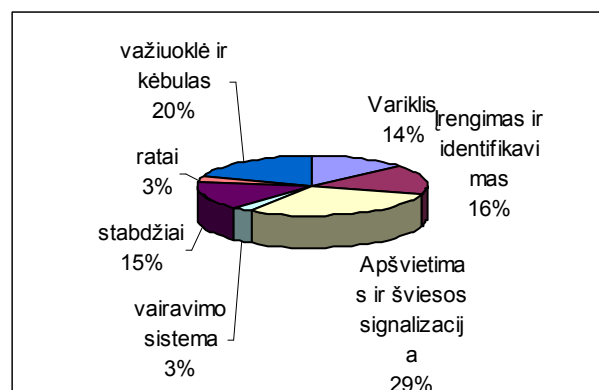


**2 pav.** Transporto priemonių gedimai, turintys įtakos eismo saugumui

Šaltinis. Jurkauskas.(2002) Transporto raida. Kaunas, p.355

2 paveiksle pavaizduoti agregatai, kurie yra priskiriami aktyviosioms saugumo priemonėms, nes jos trukdo susidaryti avarinei situacijai ir įvykti avarijai. [4] Prie jų priklauso priemonės automobilio stovumui ir vairavimui didinti, stabdymo keliui trumpinti, detalių ir mazgų patikimumui didinti, vairuotojo nuovargiui mažinti, gerinant matomumą ir automatizuojant valdymą, kondicionuojant orą kabinoje, įrengiant patogias sėdynes ir pan.

Remiantis transporto priemonių techninės apžiūros Lietuvoje 2001-2006 m. išvadomis, galima teigti, kad tik apie 1% atvykusių į pirminę techninę apžiūrą transporto priemonių neturi techninių trūkumų, 47% yra su nedideliais ir 52% - su dideliais arba draudžiančiais eksploataciją trūkumais. Savo ruožtu šie trūkumai pagal transporto priemonių konstrukcijos grupes pasiskirsto taip (3 pav.):



**3 pav.** Trūkumai pagal transporto priemonių konstrukcijos grupes

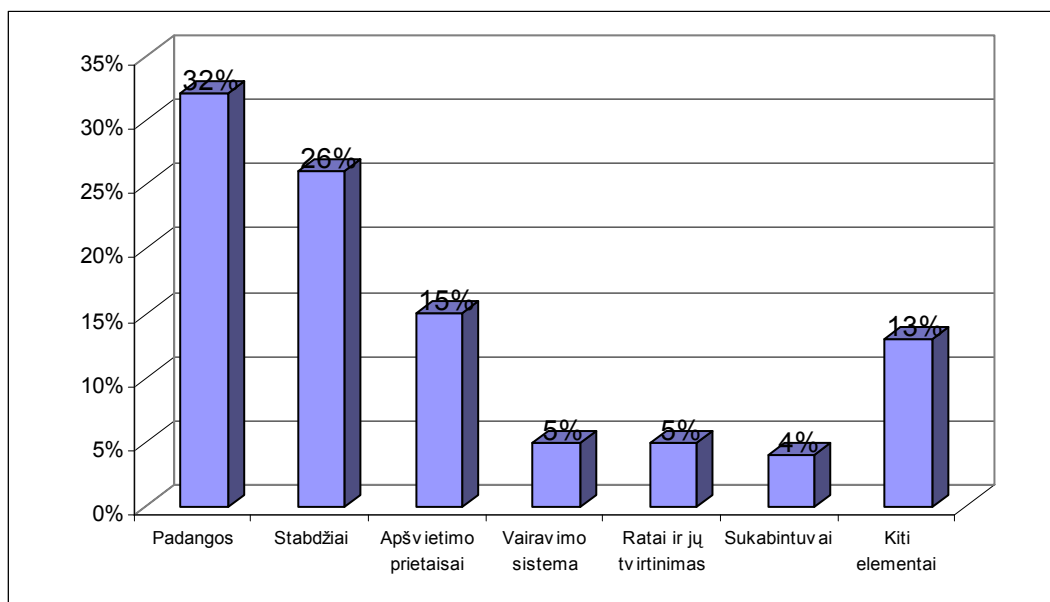
Šaltinis. Sedžikas ir kt. (2001) Naudoti lengvieji automobiliai Lietuvoje. Techninių trūkumų analizė. Vilnius.

Techniniai transporto priemonių trūkumai gali turėti ryšį su įvykusia autoavarija arba jo neturėti. Pirmieji gali būti suskirstomi dar į tris grupes.

Pirmąją susijusių su autoįvykiu techninių trūkumų grupę sudaro transporto priemonių techninės būklės sutrikimai, kurie nebuvo tiesiogine autoavarijos priežastimi, tačiau galėjo prisidėti prie avarinės situacijos susidarymo. Kiekybiniu požiūriu įvertinti šią įtaką avarinės situacijos susidarymui labai sudėtinga. [7]

Antrąją grupę sudaro techniniai trūkumai, kurie neabejotinai turėjo įtakos autoavarijai, tačiau nebuvo tiesiogine šio įvykio priežastimi. [7]

Trečioji grupė - tai techniniai transporto priemonių trūkumai, kurie buvo tiesiogine autoavarijos priežastimi. Prie šios grupės priskiriami akivaizdūs trūkumai, kuriuos šiuo atveju geriau vadinti gedimais. Šiuos gedimus atspindi oficialioji autoavarijų statistika. [7] Transporto priemonių techninių gedimų įtakos autoavarijoms Lietuvoje analizė rodo, kad trečdalis tokių autoavarijų įvyksta dėl padangų, 26% dėl stabdžių sistemos, 15% dėl apšvietimo ir šviesos signalizacijos prietaisų gedimų. Kitų elementų įtaka yra kiek mažesnė (4 pav.):



**4 pav.** Transporto priemonių techninių gedimų įtaka autoavarijoms

Šaltinis. Sedžikas ir kt. (2001). Naudoti lengvieji automobiliai Lietuvoje. Techninių trūkumų analizė. Vilnius.

Jeigu 8% autoavarijų išsivysčiusiose šalyse techninė transporto priemonių būklė turi tiesioginės ar netiesioginės įtakos autoavarijai, galima teigti, kad šis procentas Lietuvoje yra didesnis. Vidutinis lengvųjų automobilių amžius Lietuvoje yra apie 15 metų, o virš 10 metų eksploatuojama apie 85% automobilių. Šios transporto priemonės dažniau genda, jų variklių deginiai daugiau teršia aplinką.

Tvarkingos transporto priemonių techninės būklės užtikrinimas - kompleksinė priemonių visuma: techninė priežiūra ir remontas; periodinė techninė apžiūra; techninės būklės patikra

keliuose; [9]

Užsienyje atlikti moksliniai tyrimai leidžia teigti, kad techninės apžiūros įvedimas sumažina autoavarijų skaičių ir jų pasekmes (žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičių) apytiksliai 10%, o teršalų iš automobilių variklių sumažėja iki 20%.

Lietuvoje pagal Europos Sąjungos standartus įdiegta kelių transporto priemonių valstybinė techninė apžiūra. (plačiau žr. 3 dalį) Tai veiksminga priemonė pagerinti transporto priemonių techninę būklę.

Transporto priemonių gamintojai reglamentuoja privalomuosius jų techninės priežiūros ir remonto darbus, kad visą eksploataavimo laikotarpį transporto priemonė atitiktų nustatytus saugos reikalavimus. Tačiau praktika rodo, kad reglamentuoti techninės priežiūros ir remonto darbai paprastai atliekami tik naujoms transporto priemonėms, o senoms profilaktinių darbų apimtys yra žymiai mažesnės. Tai labai žalinga praktika ne tik ekonominiu, bet ir eismo saugos bei aplinkosaugos požiūriu.

Galima išskirti šiuos pagrindinius faktorius, lemiančius blogą saugaus eismo lygį Lietuvoje:

- nepakankamas valstybinis (politinis) požiūris į kelių eismo saugumo problemas;
- netobula ir nebaigta formuoti kelių eismo saugumo teisinė bazė;
- nėra vieningos saugaus eismo automobilių keliais sistemos ir struktūrų, kurios užtikrintų efektyvią visų grandžių koordinacinę veiklą;
- nėra bendros eismo saugumo informacinės sistemos;
- nepakankamai formuojama integruota kelių transporto politika, kuri apimtų kelių transporto plėtros, kelių bei gatvių infrastruktūros ir eismo saugumo klausimus;
- nepatenkinama kelių, ypač miestų gatvių, infrastruktūros būklė, eismo organizavimo priemonių kiekis ir kokybė neatitinka sparčiai augančio eismo intensyvumo keliamų sąlygų;
- labai žema eismo dalyvių kultūra ir drausmė, visuomenė neprisideda prie eismo saugumo problemų šalyje sprendimo;
- mažas kelių eismo saugumo veiklos finansavimas, o skiriamos lėšos skirstomos netobulai, reikėtų jų skirti ne tik keliams, bet ir eismo dalyvių mokymui, visuomenės švietimui, moksliniams tyrimams ir t. t.;
- neefektyvi eismo kontrolė, policija nenustato visų pavojingiausių pažeidimų, nepakankama jų profilaktika, ji neturi visų reikalingų šiuolaikinių eismo kontrolės priemonių;
- neužtikrinama važiavimo leistino greičio kontrolė;
- labai didelis apsvaigusiu nuo alkoholio ir narkotikų eismo dalyvių skaičius;
- nepakankamas saugos diržų bei vaikiškų specialių saugos lopšių ir saugos kėdučių naudojimas;
- nepakankamas atšvaitų naudojimas;

- per mažai Lietuvoje kelių policininkų, klaidinga kelių policijos darbuotojų formavimo koncepcija, joje turėtų dirbti automobilių transporto ir kelių eismo specialistai, o ne teisininkai;
- netobula visuomenės saugaus eismo mokymo sistema;
- draudimo kompanijos neskiria lėšų saugiam kelių eismui užtikrinti;
- nėra eismo saugumo specialistų rengimo, kvalifikacijos tobulinimo sistemos;
- neefektyvi gelbėjimo ir pirmosios medicinos pagalbos teikimo sistema;
- savivaldybės (ypač rajonuose) pasyvios ir praktiškai neprisideda prie saugaus eismo gatvėse ir vietiniuose keliuose užtikrinimo;
- nebaigta kurti kelių transporto priemonių ir jų eksploatavimo kokybės kontrolės sistema;
- nepakankamai tobula veikianti kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros sistema;
- nepakankamai bendradarbiaujama su užsienio ir tarptautinėmis organizacijomis, dirbančiomis eismo saugumo srityje;
- netobula vairuotojų atrankos, kvalifikacijos tobulinimo tvarka;
- nepakankama propagandinė eismo saugumo gerinimo veikla;
- nesukurtas kelių eismo saugos auditas. [1]

Saugaus kelių eismo problemą galima išspręsti tik tuomet, kai ji sprendžiama visais valstybės lygmenimis: Seimo, Vyriausybės, savivaldybių, ūkinių subjektų bei visų eismo dalyvių, t. y. darant poveikį visuomenei visais įmanomais įstatymiais ir auklėjimo būdais.

Siūlomų priemonių tikslai turi būti šie: sumažinti kelių eismo intensyvumą miestuose; sumažinti eismo įvykių rizikos faktorių; palengvinti įvykusių eismo įvykių padarinius. [1]

Automobilio patikimumas. Neigiamos įtakos automobilių darbui daro gedimai kelyje. Tikimybė automobiliui sugesti kelyje padidėja jam senstant. Pirmaisiais automobilio eksploatavimo metais vienas gedimas įvyksta vidutiniškai kas 24 tūkst. km, o septintaisiais - kas 5 tūkst. km.

Siekiant gerai organizuoti automobilių techninę priežiūrą (TP) ir remontą (R), atsarginių detalių tiekimą, būtina gerai žinoti gedimų srauto charakteristikas. Automobilių eksploatacinės savybės priklauso nuo sistemų, agregatų ir mazgų kokybės konkrečiu momentu.

Automobilis - sudėtinga sistema, jungianti 10-15 agregatų bei sistemų, sudarytų iš mazgų ir detalių.

Šiuolaikinis automobilis turi 15-18 tūkst. detalių, iš kurių 7-9 tūkst. keičia savo kokybę. Be to, 3-4 tūkst. detalių darbo laikas trumpesnis už automobilį, 80-100 detalių turi įtakos automobilio eismo saugumui, o nuo 200-400 (2-3 %) detalių praktiškai priklauso automobilio patikimumas. [11]

Dirbantį automobilį veikia aplinka, o jo detalės sąveikauja tarpusavyje. Techninė automobilio būklė kinta dėl nuolat veikiančių (dilimo, korozijos) ir atsitiktinių veiksnių.

Automobilio patikimumas - tai automobilio savybė atlikti numatytas funkcijas, ilgai išsaugant eksploatacinius rodiklius. Ši savybė dar vadinama kokybe laike.

Į patikimumo sąvoką įeina: negendamumas, ilgaamžiškumas, pataisomumas (tinkamumas techninei priežiūrai ir remontui), išsilaikomumas.

Negendamumas - automobilio savybė išlaikyti iki tam tikros ridos darbingumą be priverstinių pertraukų. Negendamumo rodikliai: patikimo darbo (be gedimų) tikimybė; vidutinė rida iki pirmojo gedimo arba tarp gedimų; gedimų intensyvumas (taikomas nepataisomoms detalėms); gedimų srautas (taikomas pataisomoms detalėms). Negendamumas apibūdina automobilio senėjimo procesą. Agregatų negendamumas iki automobilio ribinės būklės yra svarbiausia „idealaus automobilio“ savybė.

Ilgaamžiškumas - automobilio savybė išlaikyti darbingumą (atliekant jam numatytus techninės priežiūros ir remonto darbus) iki ribinės būklės, t.y. kai nutrūksta jo funkcionavimas arba tolesnis eksploatavimas netikslingas. Ilgaamžiškumo rodikliai yra šie: automobilio eksploatavimo laikas; rida iki kapitalinio remonto, nurašymo. Šiuo metu, kai automobiliai intensyviai eksploatuojami, pagrindinis senėjimas yra fizinis. [10]

Pataisomumas - savybė, rodanti automobilio tinkamumą techninei priežiūrai ir remontui, taip pat galimybę atlikti jo techninės priežiūros darbus. Pagrindiniai automobilių tinkamumo techninei priežiūrai ir remontui rodikliai yra šie: techninės priežiūros, diagnostikos ir remonto operacijų vidutinė trukmė; energijos ir darbo sąnaudos techninės priežiūros ir remonto darbams atlikti. [8]

Išsilaikomumas - automobilio savybė išlaikyti darbingą (tinkamą eksploatuoti) būklę transportavimo ir saugojimo metu. Jį apibūdina vidutinis laikas. Šią savybę būtina turėti galvoje, konservuojant automobilius, laikant medžiagas, įrenginius (tepalus, padangas, akumulatorius ir kt.). Praktiškai automobilių patikimumas įvertinamas daugeliu rodiklių. Juos reglamentuoja nustatyti dydžiai. [8]

## ***1.2. Automobilio transporto techninės būklės vaidmuo aplinkosaugos teorijose***

Transportas be teigiamo poveikio ekonomikai turi ir žalingą poveikį aplinkai bei visuomenei. Daug žalos padaro kelių eismo įvykiai, kurių metu žūsta ir sužalojami žmonės, sudaužomos transporto priemonės, transporto statiniai, teršiama aplinka, išsilieja degalai, alyvos, transportuojamos medžiagos ir t. t.

Transporto priemonės yra vienas iš didžiausių aplinkos teršėjų. Įvairūs literatūros šaltiniai skirtingai vertina įvairių transporto rūšių teršiantį aplinką poveikį.



Miestų teritorijose autotransportas teršia aplinką išmetamosiomis dujomis bei transporto triukšmu. Autotransportas yra specifinis taršos šaltinis, kadangi jis labai dinamiškas, įsiskverbia į visas miestų teritorijas - gyvenamuosius ir pramonės rajonus, miesto centro, ligoninių ir sanatorijų zonas, poilsio zonas.

Bėgant metams, augant automobilių skaičiui, ėmė ryškėti pagrindinis vidaus degimo variklių (VDV) trūkumas - pasirodė, kad jis tampa pagrindine atmosferos oro užteršimo priežastimi, ypač dideliuose miestuose. Esant dideliame automobilių susikaupime vienoje vietoje išmetamų kenksmingų medžiagų kiekis greitai pasiekia neleistinais didesnes normas.

Žmogus per parą sunaudoja 12 kubinių metrų oro, automobilis - tūkstantį kartų daugiau. Taigi, pavyzdžiui, Šiauliuose automobilių transportas deguonies sunaudoja 50 kartų daugiau, nei visi miesto gyventojai. Esant ramiam, be vėjo orui judrioje automobilių trasose deguonies kiekis ore neretai sumažėja iki 15 procentų dydžio, artimo kritiniam, kuriam esant žmonės pradeda dusti, alpti. O čia ne vien tikta maža deguonies, bet oras dar prisotintas kenksmingų medžiagų. Ypač tai pavojinga vaikams ir silpnos sveikatos žmonėms. Paaštrėja širdies, plaučių ir kraujagyslių susirgimai, vystosi virusinės infekcijos. Žmonės neretai nė nenučiuokia, kad tai susiję su kraujo užkrėtimu automobilių dujomis. [1]

Daugelyje šalyje automobilių transportas tapo vienu iš pagrindinių atmosferos teršėjų. Vakarų Europos šalyse automobilių transportui tenka 90 proc. anglies oksidų teršalų, 84 proc. - azoto oksidų, 43 proc. - angliavandenilių teršalų. Visa tai sudaro 70 mln. tonų teršalų per metus. Rusijoje, kur ir dabar plačiai naudojamas švinuotas benzinas, per metus į aplinką patenka daugiau kaip 5 tūkstančiai tonų labai toksiškų švino junginių. Mokslininkai mano, kad daugelyje didžiųjų pasaulio miestų - tokių kaip Berlynas, Mečikas ar Tokijas, automobilių transporto išmetamosios dujos įvairiai vertinant sudaro nuo 80 iki 95 proc. visų teršalų kiekio. [1]

Ekologai mano, kad ten, kur automobilių tankis viršija vieną tūkstantį į kvadratinį kilometrą, gyvenamąją aplinką galima laikyti pažeista. Sunkiosios transporto priemonės, dirbančios naudodamos naftos kurą, ypač teršia orą, ardo kelio paviršių ir dirvą, nuodija vandens telkinius. Be to, jos išskiria tokį didelį garų kiekį, kad jo masė viršija garų, išgaravusių iš visų Europos upių ir vandens telkinių, masę. Dėl to išauga debesuotumas, sumažėja saulėtų dienų skaičius. Pilkos, be saulės dienos, neįšilusi dirva yra labai palanki aplinka vystyti virusiniams susirgimams, mažėti žemės ūkio kultūrų derlingumui.

Eksploatuojamų automobilių išmetamųjų dujų toksiškumas yra didesnis nei naujų. Tai aiškinama eksploatacijos metu kintančia technine būkle, uždegimo ir maitinimo sistemų išsiregulavimu, dujų paskirstymo mechanizmo būklės kitimu, cilindrų - stūmoklių grupės išdilimu, nuodegų degimo kameroje susidarymu, pasipriešinimo riedėjimui transmisijoje padidėjimu.

Didžiausią įtaką išmetamųjų dujų sudėčiai turi techninė vidaus dedimo variklių (VDV) būklė. 84 proc. gedimų, dėl kurių padidėja toksinių medžiagų kiekis, yra susiję su varikliu.

Atmosferos teršimo mažinimo priemonės:

1. *Kuro išlaistymo pildant kuro baką problema.* Angliavandeniliai į atmosferą patenka ne tik dirbant automobiliui, bet ir išlaistant benzina. Pagal amerikiečių tyrimų rezultatus, Los Andžele per parą į atmosferą išgaruoja 3501 benzino. Ir kaltas čia ne tiek automobilis, kiek pats žmogus. Šiek tiek išpylėte benzino pildami benzina į cisterną, veždami užmiršote sandariai užkimšti kamštį, šliūkštelėjote ant žemės pildydami baką benzino kolonėlėje ir į orą pasklido įvairūs angliavandeniliai. [1] Kiekvienas automobilininkas žino, kad supilti iš užpildymo žarnos į baką viso benzino praktiškai neįmanoma. Nedidelė jo dalis iš pistoleto atvamzdžio būtinai šliūkštels ant žemės. Nedaug. Tačiau kiek pas mus automobilių? Kiekvienais metais jų skaičius auga, vadinasi didės ir nuodingų garų kiekis atmosferoje. Tik 300 g benzino, išlaistyto ant žemės, užteršia 200 tūkst. m<sup>3</sup> oro. Pats paprasčiausias problemos sprendimo būdas -naujos konstrukcijos užpildymo automatų sukūrimas, kurie neleis ant žemės išlieti nė lašo benzino.

2. *Degalu neutralizatoriai.* Šie prietaisai tiesiogiai nedalyvauja, bet pagreitina jos vyksmą ir padeda iki galo suskilti vienoms ar kitoms medžiagoms. Degalų neutralizatorius įrengiamas degalų tiekimo trakte. Miniatiūriniais magnetais sudaromas teigiamas elektros krūvis, kuris pakeičia degalų molekulinę struktūrą, kitaip sakant, surikiuoja degalų molekules prieš joms patenkant į degimo kamerą. [1] Todėl padidėja variklio galia ir išmetamosiose dujose lieka mažiau kenksmingų medžiagų. Lietuvoje geriausiai yra žinomi „Magnetizer“, „Povver Maker“, „Fuel Cat“ degalų neutralizatoriai. „Fuel Cat“ be to, dar įterpia į degalus alavo atomus. Alavas žinomas kaip geras tepalas aukštoje temperatūroje. Degalų neutralizatorių galima naudoti ir dyzeliniame ir benzininiame variklyje. Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto mokslinio tiriamojo centro ir Vilniaus autobusų parko atlikti bandymai parodė, kad degalų neutralizatoriai leidžia sutaupyti apie 10 proc. degalų ir iki 40 proc. sumažinti teršalų kiekį išmetamosiose dujose. Panašiu principu veikė ir anksčiau buvusios SSRS gamybos magnetinės tarpinės po karbiuratoriumi PM-1 ir PM-2. Atlikus bandymus buvo pastebėtas išmetamųjų dujų toksiškumo sumažėjimas, lengvųjų automobilių variklis stabiliau dirbo pernelyg paliesintu degiuoju mišiniu.

3. *VDV galios mažinimas.* Mažesnės galios variklis dažniausiai naudoja mažiau oro ir degalų, kartu į aplinką paskleidžia mažiau teršalų. Kad pagerintume tokio automobilio greičio charakteristikas, siūloma mažinti masę ir gerinti aerodinamiką. Taip pat reikėtų neužmiršti ir sistemų, automatiškai užgesinančių variklį riedant su išjungta pavara ir stovint bei užvedančių variklį pradant važiuoti. Ši priemonė efektyvi esant intensyviai miesto eismui, kai automobilis daugiau stovi užvestu varikliu nei važiuoja. Ji mažintų ne tik atmosferos teršimą, bet ir taupytų

degalus. [1] Galų gale, prisiminkime ir pasipriešinimą riedėjimui. Automobilis, kurio padangose per mažas oro slėgis, kuro sunaudoja 10 proc. daugiau, vadinasi panašiai tiek pat padidėja ir teršalų kiekis. Bendrai galima teigti, kad kuo didesnis bus automobilio bendras naudingumo koeficientas, tuo mažiau „tuščiai“ bus deginamas kuras ir tuo mažiau kuro degimo produktų pateks į aplinką.

Atliktas tyrimas techninių apžiūrų centre JUTA yra skirtas tam, kad įvertintų esamą automobilių techninės būklės situaciją, nuo kurios priklauso atmosferos užterštumas Lietuvoje, įvertinti atskiras - ekologiškas ir ekologiškai nešvarias automobilių grupes ir dabartinių teršalų normų griežtumą.

Dabartinės situacijos tyrimas buvo atliekamas stengiantis registruoti visiškai atsitiktinius automobilius, kad gauti rezultatai kuo tiksliau atspindėtų tikrąjį vaizdą visoje respublikoje. Tiriant informacija buvo gaunama tiesiogiai stebint automobilių techninę apžiūrą arba iš automobilių techninės apžiūros rezultatų kortelių. Atliktas tyrimas leido padaryti šias išvadas:

1. CO (visiems automobiliams) ir  $C_nH_m$  (87 - 97 m. gamybos automobiliams) normas atitinka apytiksliai 80 proc. automobilių.  $C_nH_m$  (iki 87 m. gamybos automobiliams) normas atitinka beveik 90 proc. automobilių. Mūsų nuomone, pastarosios normos yra per didelės.
2. Pastebima aiški priklausomybė tarp automobilių pagaminimo metų ir vidutinio CO kiekio išmetamosiose dujose. Kuo senesnis automobilis, tuo didesnis vidutinis CO kiekis. Seniausių automobilių grupė atmosferą teršia 4,3 karto daugiau, nei naujausių automobilių grupė.
3. Vidutinis  $C_nH_m$  kiekis taip pat tuo didesnis, kuo senesnis automobilis. Tačiau ši priklausomybė yra labai nežymi. Seniausias automobilis atmosferą teršia 1,1 karto daugiau nei naujausias.
4. Pastebėta ryški vidutinio CO kiekio priklausomybė nuo automobilio markės. Ekologiškai švariausios markės automobilis atmosferą teršia 6,3 karto mažiau, nei ekologiškai nešvariausios markės automobilis.
5. Pastebėta ryški vidutinio  $C_nH_m$  kiekio priklausomybė nuo automobilio markės. Ekologiškai švariausios markės automobilis atmosferą teršia 5,6 karto mažiau, nei ekologiškai nešvariausios markės automobilis.
6. Tarp  $C_nH_m$  ir CO kiekio egzistuoja atvirkštinė priklausomybė. Per daug sumažinus CO kiekį, padidėja  $C_nH_m$  kiekis.
7. Reikėtų neužmiršti dar vieno aplinkos teršimo šaltinio - garuojančių arba lašančių iš automobilių techninių skysčių. Skysčių prasisunkimas - sunkiai išsprendžiama problema. Daugiau kaip 60 proc. 1991 - 1997 pagaminimo metų automobilių ir daugiau kaip 85 proc. seniausių automobilių užfiksuojama skysčių prasisunkimas.

8. Kad nustatytume benzino sudėties įtaką išmetamųjų dujų toksiškumui, reikia kruopštesnių tyrimų. Mūsų nuomone, benzino sudėties įtaka gali būti nustatyta tik po ilgo automobilio eksploatacijos laiko.
9. Palyginus dvi automobilių grupes VW Audi ir VAZ automobilius pastebėta, kad CO normų neatitinka 12 proc. VW Audi ir 50 proc. VAZ automobilių.
10. Senų konstrukcijų automobilių, tokių kaip M - 412 ir GAZ - 24, varikliai sureguliuoti mažam CO kiekiui, dirba nestabiliai, kinta CO kiekis ir apsisukimų dažnis.
11. Atskira kontrolė automobiliams su katalizatoriais kol kas nevykdoma, taip pat nesivadovaujama gamyklų gamintojų rekomenduojamomis išmetamų teršalų normomis.
12. Automobiliai su blogai sureguliuota dujinio kuro maitinimo sistema orą teršia taip pat daug, kaip ir benzininiai automobiliai.
13. Automobilių sudėtis pagal maitinimo sistemos tipą yra apytiksliai tokia : 53 proc. visų automobilių turi karbiuratorinę maitinimo sistemą, 23 proc. -kuro įpurškimo sistemą, 24 proc. automobilių yra su dyzeliniais varikliais. [1]

Apibendrinant noriu pabrėžti, jog įvairūs šaltiniai skirtingai vertina transporto poveikį aplinkai. Autotransportas yra specifinis taršos šaltinis, jis tampa pagrindine atmosferos oro užteršimo priežastimi, ypač dideliuose miestuose. Automobilių išmetamosios dujos miestuose pasižymi dar viena bloga savybe - jos daugiausia užteršia orą žmogaus ūgio lygyje. Ir žmonės kvėpuoja šiomis koncentruotomis dujomis.

### ***1.3. Automobilinio transporto priemonių techninę būklę sąlygojantys veiksniai***

Automobilio patikimumo veiksnius galima suskirstyti į funkcinius ir liekamuosius [6] Funkciniai veiksniai atsiranda ir veikia tik dirbančios mašinos patikimumą. Prie jų priskiriama įvairaus pobūdžio mechaninės apkrovos, hidraulinis poveikis, temperatūrinis laukas, trinties reiškiniai ir kt. Liekamieji veiksniai neišnyksta ir tada, kai mašina nustoja dirbti. Vieni jų mašinos periode išlieka pastovūs, pvz., išdilimas, kiti toliau vystosi, pvz., korozija. Būtent liekamieji veiksniai daugiausia ir įtakoja senų detalių pakeitimą naujomis.

Funkciniais patikimumo veiksniais vadinami tie, kurių veikimas pasireiškia tada, kai automobilis pradeda atlikti savo funkcijas. Dauguma šių veiksmių mažina automobilio darbingumą. Iš jų svarbiausi yra mechaniniai, hidrauliniai, šiluminiai ir liekamieji.

Mechaniniai veiksniai - tai smūgiai, vibracijos ir kitokios apkrovos, atsiradusios sąveikaujant automobiliui su aplinka. Smūgio metu išorinių jėgų kinetinė energija virsta automobilio elementų tampriosios deformacijos potencine energija, o elementams atsistatant

potencinė energija ima virsti kinetine. [5] Netampriose sistemose smūgis sukelia švytavimus, kurie slopsta esant savajam konstrukcijos dažniui. Nuo perkrovimų dėl smūginių apkrovų iš trapių medžiagų pagamintos detalės įtrūksta arba lūžta. Svarbiausi vibracijų šaltiniai yra varikliai ir atramų arba pakabų reakcijos.

Hidrauliniai veiksniai - tai veiksniai, kurių poveikis mašinų patikimumui susijęs su dujiniais arba skystais kūnais. Svarbiausios funkcijos, kurias mašinose atlieka skysti ir dujiniai elementai, yra mechaninės ir šiluminės energijos pernešimas bei tepimas. [5] Tai labai svarbios funkcijos, todėl dideli šių elementų būvio pokyčiai gali būti gedimo priežastimi. Prie svarbių hidraulinių veiksmių priskiriami ir kavitaciniai reiškiniai, kurie mašinų patikimumui dažniausiai daro žalingą poveikį.

Šiluminiai veiksniai - tai temperatūriniai laukai, kurie atsiranda mašinų detalėse darbo metu. Detalių temperatūrinis laukas, taigi ir šiluminiai patikimumo veiksniai, gali būti charakterizuojami vidutinėmis temperatūromis ir temperatūriniu gradijentu detalių paviršiuje ir gilumoje. [5] Tai objektyvūs veiksniai, kurių visiškai pašalinti negalima, tačiau kuriuos galima reguliuoti taip, kad jie lėtintų mašinų darbingumo mažėjimo intensyvumą. Detalių vidutinės temperatūros ir temperatūriniai gradijentai yra pirminiai šiluminiai patikimumo veiksniai, kuriuos visada lydi ir antriniai šiluminiai veiksniai - temperatūriniai įtempimai ir deformacijos, kurie atsiranda dėl savo temperatūrinio lauko ir dėl tarpusavyje sujungtų detalių temperatūrinių deformacijų skirtumo. Pirminiai ir antriniai šiluminiai veiksniai, veikdami kartu su mechaniniais, hidrauliniais ir aplinkos veiksniais, sukuria objektyviasias mašinų darbingumo mažėjimo sąlygas. Išvardinti veiksniai paprastai veikia kartu, todėl ir nagrinėti juos reikia kartu.

Šiluminiai veiksniai, kaip ir daugelis kitų mašinos patikimumo veiksmių, daugiausia įtakos turi dviem mašinų darbingumą mažinantiems procesams- detalių dilimui ir nuovargiui. Praktika rodo, kad reikšmingiausias iš šių dviejų procesų automobiliuose yra dilimas. Mašinų detalių trinties paviršių dilimo intensyvumas priklauso ne tik nuo šių paviršių vidutinės temperatūros, bet ir nuo temperatūrinio gradijento šiuose paviršiuose bei detalių gilumoje. Dylančių paviršių vidutinė temperatūra ir temperatūrinis gradijentas nulemia vyraujančią dilimo rūšį, o temperatūriniai gradijentai detalių gilumoje sukuria temperatūrinius įtempimus paviršiniame trinties sluoksnyje. Šie įtempimai, veikdami kartu su mechaninės apkrovos įtempimais, sąlygoja dilimo intensyvumą.

Liekamieji veiksniai - tai objektyvieji funkciniai veiksniai, kurie neišnyksta, t.y. išlieka, nustojus mašinai vykdyti savo funkcijas. [5] Dažniausiai pasitaikantys patikimumo požiūriu liekamieji veiksniai yra išdilimas, nuovargis, korozija, erozija ir liekamosios deformacijos.

Korozija - tai metalų paviršių irimas dėl aplinkos cheminio ar elektrocheminio poveikio. Labiausiai korozija paveikia grubiai mechaniškai apdirbtus, niekuo nepadengtus metalinius paviršius. Cheminė korozija vyksta tada, kai metalo paviršius veikia sausos dujos arba garas (dujinė korozija), taip pat skysti neelektrolitai (skystinė korozija). Pastaroji, t.y. cheminė skystinė korozija

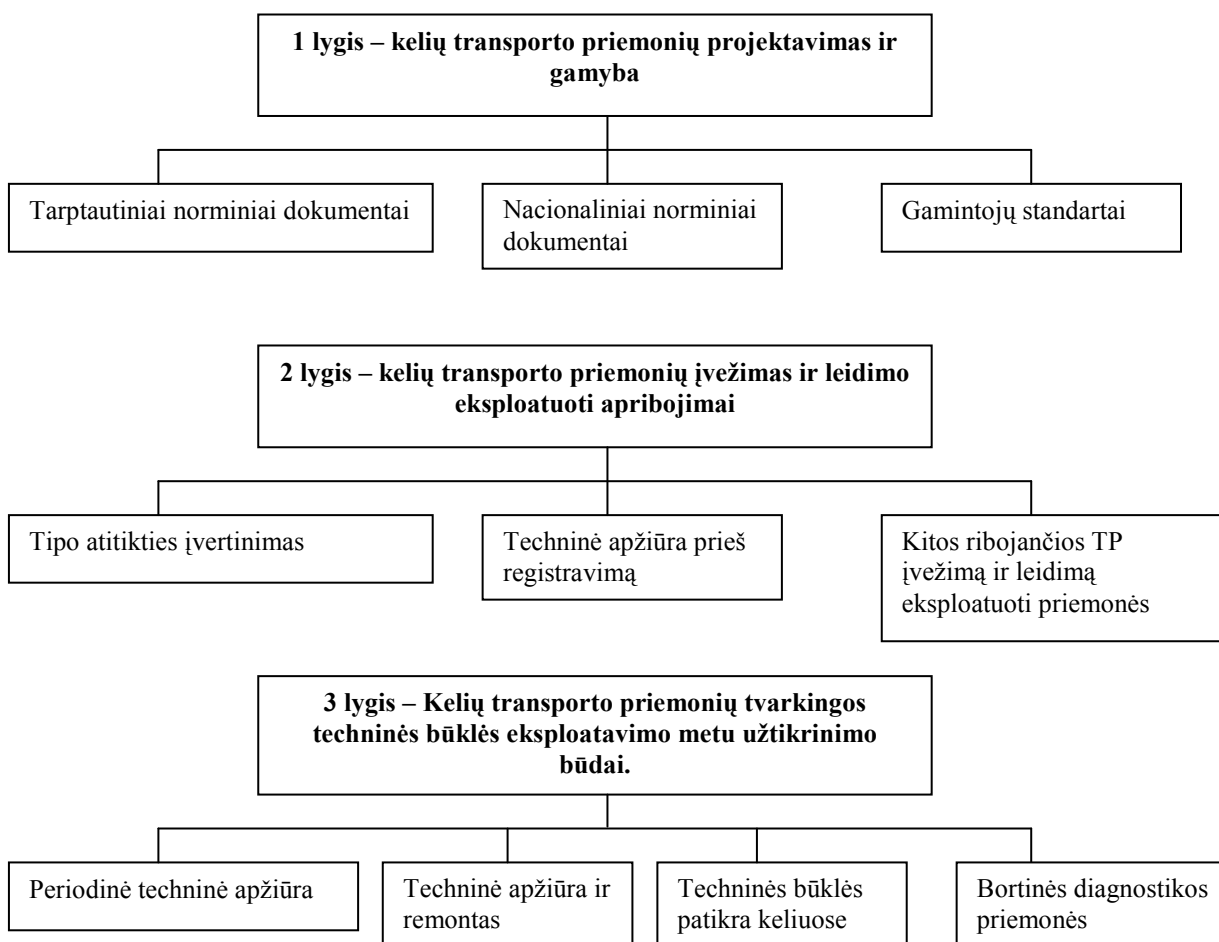
dabar automobiliuose vyksta retai, nes praktiškai detales supantys skysčiai visada yra arba šarminiai, arba rūgštiniai, t.y. elektrolitai, o tokiomis sąlygomis jau vyksta elektrocheminė korozija. Dujinė korozija veikia automobilių variklių cilindrus, išmetimo vožtuvus ir iš metamųjų vamzdžių sieneles, pripūtimo turbokompresorių detales ir kt, ko pasėkoje padidėja kenksmingų medžiagų kiekis išmetamosiose dujose, detalės greičiau išdyla, ištrupa ar pradega. Svarbi yra ir plyšinė korozija, vykstanti įvairiuose tarpeliuose tarp metalo lakštų, detalių sandūrose ir suleidimuose, paviršių įtrūkimuose, tarpeliuose tarp paviršių ir prie jų prilipusių ar nusėdusių medžiagų. Jos poveikis pastebimas vidaus degimo variklių (VDV) skystinėse aušinimo sistemose, pulsuojančia apkrova veikiamuose atraminiuose ir riedėjimo guoliuose, automobilių priekinės pakabos šarnyruose ir kt. [5]

Apibendrinant šį skyrių, noriu pabrėžti, kad Lietuvoje avaringumas gan nemažas, galbūt viena iš priežasčių – eksploatuojami seni automobiliai, kurie ne tik morališkai pasenę, bet ir sunaudotas jų techninis resursas. Vidutinis lengvųjų automobilių amžius Lietuvoje yra apie 15 metų, o virš 10 metų eksploatuojama apie 85% automobilių. Šios transporto priemonės dažnai genda, jų variklių išmetamai daugiau teršia aplinką.

Vienas veiksmingiausių būdų tvarkingai eksploatuojamų transporto priemonių techninei būklei užtikrinti yra periodinė jos kontrolė. Apie tai bei apie transporto priemonių saugos užtikrinimo principus – kitame šio darbo skyriuje.

## 2. AUTOMOBILINIO TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNINĖS BŪKLĖS KONTROLĖS SISTEMOS ANALIZĖ

Pirmame skyriuje aptarti pagrindai leidžia padaryti išvadą, jog prasta transporto priemonių techninė būklė yra tiesioginė arba dalinė bent 8% įvykusių autoavarijų priežastis. Todėl šiai problemai turi būti skiriamas deramas dėmesys. Tačiau transporto priemonių techninės būklės kontrolė – tik vienas eismo saugumo ir aplinkosaugos užtikrinimo būdų. Tai kompleksinė priemonių, kurias galima suskirstyti į keturis lygius, visuma (5 pav.).



5 pav. Kelių transporto priemonių saugos užtikrinimo būdai

Šaltinis: Sedžikas ir kt. (2001). Naudoti lengvieji automobiliai Lietuvoje. Techninių trūkumų analizė. Vilnius, p. 9.

Toliau savo darbe nagrinėsiu aukščiau pateiktus lygius.

**Kelių transporto priemonių saugos užtikrinimo būdai jų projektavimo ir gamybos metu.** Svarbu, kad jau transporto priemonių projektavimo ir gamybos stadijoje būtų užprogramuotas pakankamas jų saugos lygis. Tam skirti norminiai dokumentai - techniniai reikalavimai kelių transporto priemonių konstrukcijai ir savybėms.

Transporto priemonių gamintojai, siekdami, kad jų produkcija būtų realizuojama už

gamintojo šalies ribų, privalo vadovautis tarptautiniais techniniais reikalavimais. Siekiant įvesti bendrus tarptautinius techninius reikalavimus, pirmas žingsnis buvo žengtas, 1958 m. kovo 20 d. Ženevoje pasirašius sutartį „Dėl vienodų techninių nurodymų ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti sumontuotos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, priėmimo ir pagal šiuos nurodymus išduotų abipusio pripažinimo sąlygų patvirtinimo“. Šios sutarties priedai - Jungtinių Tautų Organizacijos Europos Ekonominės Komisijos Vidaus transporto komiteto taisyklės (JT EEK taisyklės) yra privalomojo pobūdžio norminiai dokumentai, kuriais vadovaujasi pasirašiusios šią sutartį šalys (2001 m. sausio 25 d. LR Seimas ratifikavo minėtą Ženevos sutartį). Šiuo metu galioja 109 JT EEK taisyklės. Jos taikomos automobiliams, jų priekaboms, taip pat dviratėms ir triratėms transporto priemonėms. Taisyklės nustato reikalavimus transporto priemonių konstrukcijai, savybėms, bandymo metodams, žymėjimui, taip pat administracinėms procedūroms, kuriomis privalo vadovautis valstybės, ratifikavusios minėtą sutartį. Paprastai valstybės taiko tas taisykles, kurių reikalavimai galioja jų teritorijoje gaminamoms transporto priemonėms, jų elementams arba atliekamiems bandymų metodams.

Tuo tarpu Europos Sąjungos valstybės narės privaloma tvarka taiko JT EEK taisyklėms analogiškus norminius dokumentus - Europos Sąjungos (ES) direktyvas. Techniniai reikalavimai, kuriuos nustato JT EEK taisyklės ir ES direktyvos, yra labai panašūs. Tačiau visų direktyvų reikalavimai yra privalomi ES valstybėms (Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, privalo taip pat taikyti ES direktyvų reikalavimus).

Yra dar viena tarptautinių norminių dokumentų kelių transporto priemonėms grupė - tai ISO (International Standards Organisation) standartai. Tačiau, skirtingai nuo minėtų taisyklių, tarptautiniai ISO standartai turi rekomendacinį pobūdį - šių standartų pagrindu valstybės gali rengti nacionalinius reikalavimus. Nacionalinius reikalavimus, taikomus transporto priemonėms projektavimo ir gamybos stadijoje, valstybė nustato atsižvelgdama į šalies ekonomikos būklę, eismo saugumo ir aplinkosaugos lygį bei tam tikrus politinius aspektus. Iš Lietuvos nacionalinių reikalavimų paminėtini Kelių Transporto priemonių gamybos ir perdirbimo tvarka bei Pagrindiniai techniniai reikalavimai kelių transporto priemonėms. Pastarieji parengti pagal ES direktyvų ir JT EEK taisyklių reikalavimus, kadangi Lietuva yra įstojusi į Europos Sąjungą.

Transporto priemonių ar jų dalių gamintojai, norėdami sukurti konkurencingą prekę, kartais taiko savus, pranašesnius standartus (konstrukcijas, technologijas ir pan.). Pavyzdžiui, „Volvo“ koncernas savo automobiliuose kur kas anksčiau pradėjo įrenginėti pasyviosios saugos sistemas (pvz., saugos diržus) nei tai buvo reglamentuota privalomai taikomais tarptautiniais norminiais dokumentais. Serijinė įranga didesnės klasės lengvuosiuose automobiliuose tapo stabdžių antiblokavimo sistema (ABS), nors tokią sistemą įrengti šiuose automobiliuose nėra privaloma.

Apibendrinant I lygio priemones, reikia pabrėžti, kad techniniai reikalavimai, taikomi



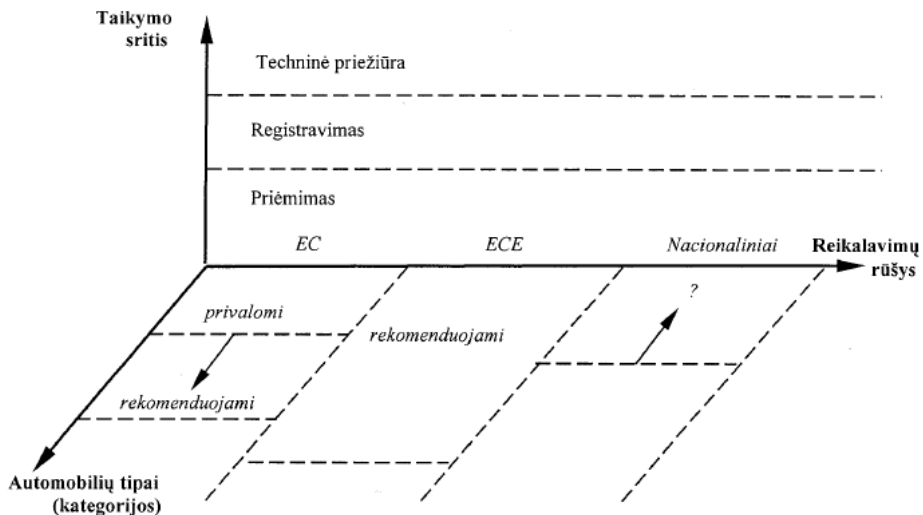
transporto priemonėms gamybos ir perdirbimo stadijoje, nuolat griežtėja. Taip kovojamu su nuolat daugėjančių transporto priemonių neigiamomis pasekmėmis (avarijos, aplinkos teršimas, triukšmas ir pan.). Pasiekta ryškių rezultatų: nors automobilių skaičius Europoje nuolat didėja, bendras jų išmetamų teršalų kiekis paskutinį praeito amžiaus dešimtmetį pradėjo mažėti. Tai paaiškinama gana griežtų EURO reikalavimų įvedimu automobilių išmetamiems teršalams. Čia belieka pridurti, kad per 30 metų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normos Europoje sugriežtėjo vidutiniškai 30 kartų.

***Neatitinkančių nustatytus reikalavimus kelių transporto priemonių įvežimo ir leidimo eksploatuoti apribojimo būdai.*** Kitas svarbus saugos užtikrinimo elementas yra priemonės, ribojančios neatitinkančių nustatytus Techninius reikalavimus transporto priemonių įvežimą bei leidimą pradėti jas eksploatuoti.

Kad nauji įvežami automobiliai, jų priekabos atitiktų nustatytus reikalavimus, valstybės taiko transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo procedūras. Lietuvoje jau patvirtinti atitinkami norminiai dokumentai - Transporto priemonių ir sudėtinių transporto priemonių dalių atitikties įvertinimo tvarka ir jos priedai.

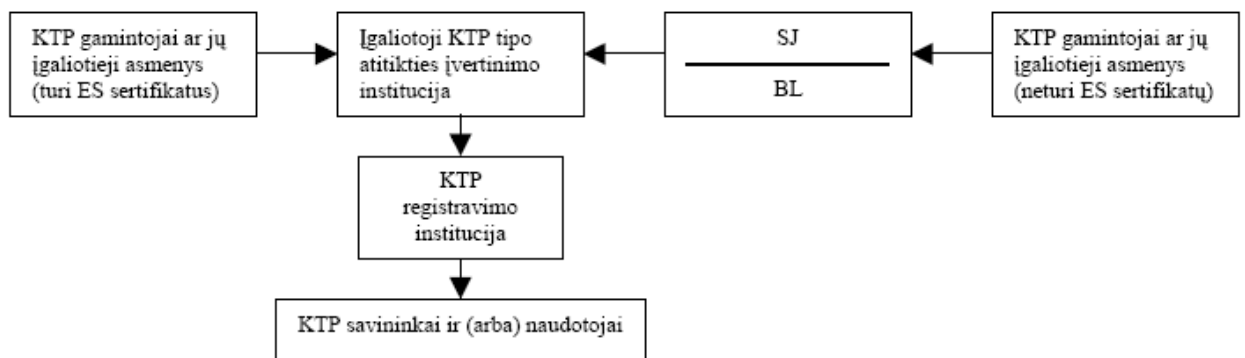
Lietuvos kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistema (toliau TAĮS) parengta remiantis Europos Bendrijos ir Europos Sąjungos direktyvomis 70/156/EEB, 92/53/EEB, 93/81/EEB ir 92/61/EEB, įtraukiant elementus, kurie yra aptarti 1958 Ženevos sutartyje (6 pav.) TAĮS apima kelių transporto priemones (KTP), jų dalis bei pagalbines priemones. Sistemos tikslas – eismo saugumo ir ekologinės būklės gerinimas bei duomenų bazės, kuri bus panaudota KTP registravimui bei apskaitai, sukūrimas.

Kelių eismo įstatyme reikalaujama, kad KTP gamintojai arba gamintojo atstovai turi turėti parduodamos transporto priemonės tipo atitikties įvertinimo sertifikatą.



**6 pav.** Techniniai reikalavimai automobilinio transporto priemonėms ir jų taikymo sritys

Šaltinis: V. Mickūnaitis, A. Pikūnas, V. Tilindis. (2001) Lietuvos kelių transporto priemonių tipo atitikties vertinimo sistema



**7 pav.** KTP atitikties įvertinimo sistemos struktūrinė schema

Šaltinis: V. Mickūnaitis, A. Pikūnas, V. Tilindis. (2001) Lietuvos kelių transporto priemonių tipo atitikties vertinimo sistema

Įstatymas reglamentuoja reikalavimus, keliamus KTP konstrukcijai, ir KTP kontrolės tvarką. Lietuvoje naujų, dar niekur neregistruotų kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo procedūra turi būti skirstoma į pripažinimą ir patvirtinimą.

Tipo pripažinimas – administracinė atitikties įvertinimo procedūra, kurios metu sertifikavimo institucija pripažįsta, kad kitos valstybės narės sertifikavimo institucijos išduotas tipo atitikties patvirtinimas atitinka šalyje galiojančius reikalavimus.

Tipo pripažinimo procedūra taikoma toms transporto priemonėms, kurios turi pagal Direktyvos 70/156/EEB, Direktyvos 92/53/EEB ir vėlesnių jos papildymų, bei Direktyvos 92/61/EEB (ir vėlesnių jos papildymų) procedūras išduotus sertifikatus.

Kiekvienas juridinis asmuo (gamintojas ar jo atstovas), kuris nori Lietuvoje prekiauti naujo

tipo kelių transporto priemonėmis, Valstybinėje kelių transporto inspekcijoje turi įregistruoti to tipo gaminius.

Jeigu KTP sukomplektuota taip, kaip nurodyta pateiktuose dokumentuose, ir nėra jokių neatitikimų, tai suteikiamas leidimas KTP eksploatuoti Lietuvoje. Ji užregistruojama, suteikiamas registracijos liudijimas ir registracijos numeris, kuris leidžia lengvai identifikuoti kiekvieną transporto priemonę.

Tipo patikrinimas – administracinė atitikties įvertinimo procedūra, kurios metu sertifikavimo institucija remdamasi bandymų laboratorijų pateikta informacija, patvirtina, kad transporto priemonė arba jos sudėtinės dalys atitinka šalyje galiojančius reikalavimus.

KTP tipo atitikties patvirtinimo procedūra (dar kitaip vadinama nacionaliniu atitikties patvirtinimu) taikoma toms KTP kategorijoms, kurios neturi pilnutinio patvirtinimo sertifikato.

Nacionalinis tipo atitikties patvirtinimas yra tik administracinės procedūros, t.y. Lietuva nustato kokiems mazgams ir sudėtinėms transporto priemonių dalims reikia pateikti atitinkamus ES ir JT sertifikatus. Yra reikalaujama tokių pavienių sertifikatų: KTP stabdžių, variklio galingumo, variklio taršos, variklio skleidžiamo triukšmo, stiklų ir kt.

Nuo 2004 m. tipo atitikties įvertinimo procedūra taikoma ir naudotoms į šalį įvežamoms kelių transporto priemonėms. Šios patikros metu įvertinama, ar pateikta transporto priemonė atitinka jos pagaminimo metu galiojusius reikalavimus konstrukcijai ir jos savybėms.

Taigi, apibendrinant, galima pabrėžti, kad Transporto priemonių tipo atitikties įvertinimas – labai veiksminga priemonė siekiant užtikrinti, kad naujos įvežamos transporto priemonės atitiktų nustatytus techninius reikalavimus.

Nuo 1999 m. balandžio mėn. Lietuvoje pradėta taikyti techninė apžiūra prieš transporto priemonių registravimą. Šios procedūros tikslas - apriboti netvarkingų naudotų transporto priemonių įregistravimą, kol bus pašalinti aptikti techniniai trūkumai. Procedūra gana veiksminga. Statistiniai duomenys rodo, kad apie 30% naudotų įvežamų transporto priemonių turi techninių trūkumų, kuriuos tikrai pašalinus duodamas leidimas jas registruoti.

Valstybės taiko ir kitas priemones siekiant apriboti senesnių transporto priemonių įvežimą (pvz., padidinti maito mokesčiai senesniems įvežamiems automobiliams). Kitos šalys išviso draudžia įvežti senesnius automobilius.

Išsivysčiusios šalys, skatindamos naujų, ekologiškų automobilių pirkimą, paprastai įveda padidintus mokesčius (pvz., už aplinkos teršimą) senesniems automobiliams. Tačiau valstybėms, kuriose ekonominė padėtis nėra tiek gera, belieka taikyti priemones, skirtas naudotų transporto priemonių tvarkingai techninei būklei užtikrinti.

***Kelių transporto priemonių tvarkingos techninės būklės eksploatavimo metu užtikrinimo būdai.*** Pagrindinės priemonės šio etapo, metu yra: periodinė techninė apžiūra; techninė priežiūra ir

remontas; techninės būklės patikra keliuose; bortinės kompiuterizuotos diagnostikos sistemos.

Periodinė techninė apžiūra privaloma tvarka Europoje pradėta taikyti 1977 m. (tai reglamentavo Europos Bendrijos direktyva 77/143 EEC; šiuo metu galioja ES direktyvos 96/96 redakcija su ES direktyvų 2001/ 9 ir 2001/11 pataisomis).

ES direktyvoje 96/96 reglamentuoti šie privalomi techninės apžiūros procedūros ypatumai:

1. Reglamentuota, kad Europos valstybėse privalomai turi būti tikrinami automobiliai ir jų priekabos. Tačiau šią taikymo sritį rekomenduoja išplėsti ir kitų tipų transporto priemonėms (pvz., motociklams).
2. Nustatyti didžiausi techninės apžiūros atlikimo periodiškumo terminai (valstybės šiuos terminus gali tiktai mažinti).
3. Reglamentuoti minimalūs techniniai reikalavimai kelių transporto priemonių techninei būklei, veikimui ir efektyvumui bei patikros objektai (direktyvoje nustatyti reikalavimai gali būti griežtinami, o patikros objektų skaičius - didinamas).
4. Reglamentuota, kad Europos valstybės privalo pripažinti kitos valstybės išduotus techninės apžiūros dokumentus, jei techninės apžiūros procedūra, pastarojoje Šalyje atitinka direktyvos reikalavimus.

Valstybinės techninės apžiūros atlikimo Lietuvos norminiai dokumentai neprieštarauja minėtos ES direktyvos 96/96 nuostatom, tačiau reikalavimus techninės apžiūros procedūrai nustato Susisiekimo ministerija, o atliekančių techninę apžiūra įmonių veiklą prižiūri Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.

Dauguma vairuotojų Lietuvoje pasitiki pagal Europos Sąjungos standartus įdiegta kelių transporto priemonių valstybine technine apžiūra. Tai tikrai veiksminga priemonė pagerinti transporto priemonių techninę būklę. Tačiau šiuo metu nustatytu periodiškumu atliekama techninė apžiūra ne visada yra garantas transporto priemonių techninei būklei užtikrinti. Viena priežasčių - daugelio mūsų seni automobiliai. Maždaug pusę metų po techninės apžiūros seno automobilio techninė būkle išlieka nepakilusi. Po to suremontuotos ir techninius reikalavimus atitikusios transporto priemonės techninė būklė pradeda blogėti (jei ji tinkamai neprižiūrima) ir jau po 9 mėnesių automobiliu važinėti tampa 1,5 karto pavojingiau nei pirmuosius 6 mėnesius po techninės apžiūros. Todėl daugelyje Europos Šalių, kuriose eksploatuojama daug senesnių automobilių, taikoma tokia techninės apžiūros periodiškumo formulė: 3+2+1 (t.y. pirma techninė apžiūra naujam automobiliui atliekama po 3 metų, antra - po 2, toliau - kasmet).

Būtinumą mažinti techninės apžiūros periodiškumą lengviesiems automobiliams rodo ir tas faktas, kad Lietuvoje techninę apžiūrą iš pirmo karto praeina tik 48% automobilių, o šalyse, kur techninė apžiūra atliekama kasmet (pvz., Latvijoje, Estijoje, Švedijoje, Suomijoje) - 65-70%.

Transporto priemonių gamintojai reglamentuoja privalomuosius jų techninės priežiūros ir

remonto darbus, kad visą eksploataavimo laikotarpį transporto priemonė atitiktų nustatytus saugos reikalavimus, tačiau praktika rodo, kad reglamentuoti techninės priežiūros ir remonto darbai paprastai atliekami tik naujoms transporto priemonėms (kol galioja gamintojo garantiniai išsipareigojimai), o senoms profilaktinių darbų apimtys yra žymiai mažesnės. Tai labai žalinga praktika ne tik ekonominiu, bet ir eismo saugos bei aplinkosaugos požiūriu. Šiuo metu autoserviso įmonės, turinčios gana modernius diagnostikos prietaisus, dirba dažniausiai tik puse pajėgumo. Viena to priežasčių - prasta ekonominė situacija Lietuvoje. Reikia tikėtis, kad ateityje šios priemonės eismo saugumui gerinti įtaka didės, nes šiuolaikinių automobilių technine priežiūra ir remontą gali atlikti tik aukštos kvalifikacijos specialistai, pasitelkę į pagalbą tobulą diagnostikos įrangą. Kitas svarbus aspektas: transporto priemonių gamintojai Vakaruose reikalauja, kad autoserviso įmonėse būtų įdiegta kokybės sistema pagal ISO 9000 standarto reikalavimus. Šios tendencijos jau ateina į Lietuvą ir dauguma įmonių atitinka standartus.

Transporto priemonių techninę būklę keliuose tikrina Vidaus reikalų ministerijos atitinkamos tarnybos. Reikalavimai, keliami transporto priemonių techninei būklei, yra analogiški taikomiems techninės apžiūros metu - jos turi atitikti Techninius reikalavimus naudojamoms kelių transporto priemonėms. Tačiau šiuo metu daugiausia apsiribojama Kelių eismo taisyklių pažeidėjų išaiškinimu, o transporto priemonių techninės būklės kontrolei skiriama nepakankamai dėmesio. Ji tikrinama paprastai tik akcijų, reidų metu. Kad tai svarbi veiklos sritis, rodo neseniai priimta ES direktyva 2000/30, nes nuo 2003 m. Europos valstybėse turi būti tikrinama transporto priemonių techninė būklė keliuose. Šios procedūros svarbą, rodo statistiniai duomenys, surinkti periodinių patikrų keliuose metu (techninės apžiūros centrų specialistams dirbant su kelių policijos pareigūnais). Atlikus keliuose vien vizualinę apžiūrą bei kai kuriuos elementus patikrinus diagnostikos prietaisais (žibintų reguliavimo prietaisu, išmetamųjų dujų analizatoriumi, padangų prorektorius rašto gylio matuokliu), nustatoma, kad virš 50% automobilių eksploatuojami su techniniais trūkumais.

Pastaruju metu automobiliuose vis daugiau diegiama, aktyviosios ir pasyviosios saugos bei mažinančių variklių išmetamus teršalus sistemų (ABS, ASR, ESP ir pan.), kurias valdo elektroninės smegenys. Ryškus šuolis į priekį šia prasme įvyko, kai automobiliuose buvo įdiegta borto kontrolės sistema (OBD). Ši sistema Europos šalyse gaminamuose lengvuosiuose automobiliuose su Otto varikliais privalo būti diegiama nuo 2001 m., o kai kuriose JAV valstijose - jau nuo 1996 m. OBD sistema kontroliuoja variklio išmetamųjų dujų neutralizavimo sistemos darbą, o esant gedimams, apie tai signalizuoja vairuotojui. Ji taip pat kaupia informaciją apie gedimus. Ateityje numatoma OBD sistemos funkcijas išplėsti, ją naudojant ir kitų elektroninių sistemų diagnostikai, tokiu būdu akivaizdi automobilių konstrukcijos vystymosi tendencija, kuomet automobilis pats save kontroliuoja.

*Kelių transporto priemonių saugos užtikrinimo būdai utilizavimu metu.* Automobiliai ir kitos transporto priemonės turi būti saugios ne tik jų eksploatavimo metu. Vis aktualesnės tampa automobilių ir jų dalių utilizavimo problemos.

1997 m. Europos Sąjungos taryba paskelbė direktyvą 97/C 337/02. Direktyvoje kalbama apie jau neeksploatuojamų transporto priemonių utilizavimą, siekiant užtikrinti minimalią žalą aplinkai.

Minėta direktyva nustato, kad pagamintų po 2003 m. sausio 1 d. automobilių detalėse, kurias numatoma deginti, smulkinti arba išmesti į sąvartynus, neturi būti švino, gyvsidabrio, kadmio, taip pat kai kurių chromo junginių. Automobilių, pagamintų po 2005 m. sausio 1 d., 85% masės turi būti pakartotinai panaudojama gamybai arba kitaip perdirbama ar utilizuojama (pakartotinai perdirbama ne mažiau kaip 80%). Vėliau išvardyti detalių tinkamumo utilizavimui rodikliai turi didėti - atitinkamai iki 95% ir 85%.

Nuo 2000 m. visi jau neeksploatuojami automobiliai turi būti pristatomi į sertifikuotus utilizavimo centrus. Automobilių gamintojai įpareigoti naudoti vieną detalių žymėjimą (kad būtų įmanoma atpažinti medžiagą, iš kurios pagaminta detalė), taip pat pateikti automobilių ardymo instrukcijas. Šios griežtos aplinkosaugos požiūriu priemonės nėra pigios: įvertinta, kad automobiliai dėl utilizavimo (recycling) išlaidų turi pabrangti vidutiniškai 340 eurų.

Taigi šiame skyriuje pateikta apžvalga apibūdina transporto priemonių saugos užtikrinimo sistemos principus. Čia dar reikia pridurti: svarbiausias šios sistemos subjektas yra žmogus - mokslininkas, konstruktorius, atsakingas kompetetingų institucijų darbuotojas, drausmingas vairuotojas, pagaliau eilinis eismo dalyvis, bent truputį prisidedantis gerinant saugų eismą keliuose bei mažinant aplinkos teršimą.

Sekančiame skyriuje nagrinėjama institucijų kurios užtikrina kelių transporto priemonių tvarkingos techninės būklės eksploatavimą.

### **3. REIKALAVIMAI INSTITUCIJOMS, KURIOS UŽTIKRINA KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TVARKINGĄ TECHNINĘ BŪKLĘ**

Kiekvienas vairuotojas turi būti ypač budrus siekdamas išvengti eismo įvykių. Norint tai pasiekti, vienas tiesiausių praktikos padiktuotų kelių – dažniau techniškai pasitikrinti ir prižiūrėti savo automobilį. Už kelių transporto priemonių techninės būklės eksploatavimą atsakingi Valstybinės techninės apžiūros centrai.

*Valstybinė techninė apžiūra* - Lietuvos Respublikoje įregistruotos kelių transporto priemonės privalomas periodinis techninės būklės patikrinimas. Tai atlieka techninės apžiūros centrai (TAC).

Techninės apžiūros centrai atlieka ne tik valstybines technines apžiūras, bet ir pagamintų ir perdirbtų transporto priemonių technines ekspertizes, nustato autoavarijų metu patirtą žalą, teikia kitas paslaugas susietas su transporto priemonių techninės būklės įvertinimu. Taip pat glaudžiai bendradarbiauja su institucijomis, kurioms rūpi transporto priemonių techninės bei jų keliamos ekologinės problemos, kelių eismo saugumo gerinimas šalyje.

Apžiūros atlikimo metu tikrinama ar transporto priemonės techninė būklė, konstrukcija, sistemų, agregatų ir mazgų veikimas bei efektyvumas atitinka *Techninius reikalavimus naudojamoms kelių transporto priemonėms*, gamintojo ir kitų teisės aktų reikalavimus, ar identifikuojami transporto priemonės duomenys atitinka nurodytus pateikiamuose dokumentuose (patvirtintus Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003-04-08 įsakymu Nr.3-241 „Techniniai reikalavimai naudojamoms kelių transporto priemonėms“ (Valstybės žinios, 2003, Nr.43-1991, Nr. 106-4759, 2005, Nr.61-2169, 2006, Nr.93-3656, 145-5544)).

1995 m. įsteigta kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros įmonių asociacija TRANSEKSTA, kurios pagrindinės funkcijos yra atstovauti techninės apžiūros sistemą šalyje ir užsienyje bei rengti sistemos vystymo strateginius planus. Asociacijos steigėjai yra 10 techninės apžiūros centrų ir UAB „Transporto studijos“.

Šiandien jau galima teigti, kad šalyje 1994-2000 m. buvo sukurta veiksminga techninės apžiūros sistema, turinti visas svarbiausias grandis – gamybinę, konsultacinę, atstovavimo ir kontrolės (Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos). Tai padeda įgyvendinti svarbiausius valstybinės techninės apžiūros principus: bešališkumą ir nepriklausomumą; atliekamos techninės kontrolės kokybę; automobilių savininkų poreikių tenkinimą; minimalią kainą už techninės apžiūros atlikimą.

Per šiuos metus buvo intensyviai vystoma techninės apžiūros sistemos infrastruktūra. Šiandien tai 10 savarankiškų bendrovių – techninės apžiūros centrų su 61 techninės apžiūros stotimi (TAS). Techninės apžiūros sistemos įmonės automobilių techninės būklės kontrolei naudoja

šiuolaikinę modernią diagnostinę įrangą. Jos centrai ir stotys šalies teritorijoje išdėstyti taip, kad automobilių savininkams iki artimiausios techninės apžiūros atlikimo vietos reikėtų važiuoti ne toliau kaip 30 km. Kaina už techninės apžiūros atlikimą yra pati mažiausia Europoje. Netgi kaimyninėse šalyse, nekalbant jau apie Europos Sąjungos šalis, t. y. Latvijoje ir Estijoje, ji yra atitinkamai 2 ir 2,5 karto didesnė nei Lietuvoje.

Techninės apžiūros centruose ir jų stotyse dirba daugiau kaip 250 aukštos kvalifikacijos specialistų – techninės apžiūros kontrolierių, kelių transporto priemonių ekspertų, kelių transporto priemonių vertintojų. Techninės apžiūros kontrolieriai atlieka valstybinę techninę apžiūrą. Pagrindinė kelių transporto priemonių ekspertų funkcija – vykdyti gaminamų ir perdirbamų transporto priemonių technines ekspertizes. Kelių transporto priemonių vertintojai nustato transporto priemonių rinkos vertę, įvertina autoavarijose apgadintų transporto priemonių žalą.

Kasmet atliekama apie 550 tūkstančių pirminių ir 400 tūkst. pakartotinių techninių apžiūrų. Iš pirmo karto valstybinės techninės apžiūros atlikimą patvirtinančius dokumentus gauna apie 48% transporto priemonių, ir šis rodiklis neturi tendencijos didėti. Tai galima paaiškinti tuo, kad dauguma mūsų važinėja su senais automobiliais. Vidutinis Lietuvoje eksploatuojamų lengvųjų automobilių amžius yra 15 metų ir šiuo metu esantis jų techninių apžiūrų periodiškumas (2 metai) negali užtikrinti jų saugios techninės eksploatacijos laikotarpiu iki kitos techninės apžiūros. Sistemos gamybiniai pajėgumai panaudojami apie 75%.

Lietuvos techninės apžiūros sistema palankiai vertinama ir mūsų šalyje, ir tarptautiniu mastu. Anoniminės anketinės apklausos duomenys rodo, kad 96% atvykusių į techninę apžiūrą automobilių savininkų techninės apžiūros atlikimo kokybę įvertina gerai arba labai gerai, nors iš pirmo karto techninę apžiūrą praeina tik kas antra transporto priemonė. Apie 36% apklaustų savininkų atvyksta į TAC arba TAS papildomam (neprivalomam) patikrinimui, kai jiems kyla abejonių dėl automobilio techninės būklės. Techninės apžiūros sistemos aukštą išvystymo lygį konstatavo ir PHARE ekspertai, kurie 1999 m. tyrė (pagal „The Phare Multi-Country Road Safety Project“) Lietuvos kelių eismo saugumo sistemos kokybę. Jie nustatė, kad Lietuvos techninės apžiūros sistema yra išvystyta geriausiai iš visų saugaus eismo sistemos grandžių. Ji pirmauja ir tarp visų pokomunistinių vidurio ir rytų Europos šalių.

Sukurta šiuolaikinė techninė bazė sudaro geras sąlygas ateities uždaviniams spręsti. Vieni svarbiausių jų yra gerinti darbo kokybę, tobulinti techninių apžiūrų atlikimo technologiją, kelti aptarnavimo kultūrą, gerinti darbo sąlygas darbuotojams.

Šiuo metu rengiama ir artimiausiu metu bus įdiegta visuose TAC kokybės sistema pagal ISO 9000 serijos standartų reikalavimus. Kitais metais pagal LST EN 45004 standarto reikalavimus bus siekiama gauti A tipo kontrolės įstaigos statusą. Pradėta rengti techninių apžiūrų šiuolaikinė



informacinė sistema labai išplės galimybes naudotis centriniu duomenų banku bei technine informacija.

Užsienyje formuojasi tokios techninės apžiūros vystymo tendencijos, kurios gali būti įdiegtos ateityje ir pas mus:

- 1) automobilių ir jų priekabų su pneumatine stabdžių sistema specializuota stabdžių patikra;
- 2) sistemų su elektroniniu valdymu (ABS, ASR, ESP, OBD ir pan.) testavimas panaudojant tam skirtus diagnostikos prietaisus;
- 3) amortizatorių patikra panaudojant technines priemones – specialiuosius vibrostendus;
- 4) privalomai atliekama autoavarijose stipriai apgadintų automobilių techninė ekspertizė po jų atstatomojo remonto;
- 5) kelių transporto priemonių techninės būklės patikra keliuose pagal ES direktyvos 2000/30 reikalavimus.

Techninės apžiūros sistemos vystymo kryptis formuoja LR Susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į Europos Sąjungos reikalavimus, mūsų šalies eismo saugumo lygį bei transporto priemonių skaičiaus augimo tendencijas.

Sekančiame skyrelyje nagrinėsiu Šiaulių TAC kokybės vadybos sistemą.

### ***3.1. Šiaulių TAC kokybės vadybos sistemos (KVS) analizė***

Organizacijos pagrindinė veikla – Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros atlikimas. Per metus Šiaulių zonoje atliekama apie 100000 pirminių techninių apžiūrų.

Organizacija kelių transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą atlieka 7-iose techninės apžiūros centruose (TAC), kurios veikia Šiaulių apskrityje, t.y. Šiaulių m., Šiaulių raj., Kuršėnų, Kelmės, Joniškio, Pakaruojos bei Radviliškio savivaldybėse. Tenkinant kelių transporto priemonių valdytojų interesus, TAC išdėstytos taip, kad važiuoti iki artimiausios iš jų reikėtų ne daugiau kaip apie 30 km.

Atsižvelgiant į kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros poreikį vien tik Šiaulių m. veikia 2 TAC. Visos TAC aprūpintos šiuolaikine apžiūrų atlikimui reikalinga kontroline diagnostine įranga bei kompiuterine technika.

Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūras atlieka 31-asis ekspertas ir kontrolierius, turintis nustatyta tvarka valstybės išduotus pažymėjimus, patvirtinančius jų kvalifikaciją.

Organizacija be kelių transporto priemonių apžiūrų teikia kitas paslaugas:

- kelių transporto priemonių techninės ekspertizės;

- kelių transporto priemonių autoavarijos metu patirtos žalos įvertinimo;
- kelių transporto priemonių techninės būklės patikros;
- konsultavimo organizacijos darbuotojų saugos ir sveikatos bei priešgaisrinės saugos klausimais;
- profesinės rizikos vertinimo;
- vairuotojų gabenančių pavojingus krovinius ir pavojingų krovinių gabenimo saugos specialistų įmonėje mokymo (ADR) ;
- energetikos objektų ir įrenginių eksploatavimo.

*Bendradarbiavimas standartizacijos srityje.* Organizacijos specialistai teikia pastabas ir pasiūlymus rengiant valstybines technines apžiūras reglamentuojančių norminių dokumentų projektus.

Organizacijoje sukurta, įforminta dokumentais ir įgyvendinta kokybės vadybos sistema (KVS), atitinkanti LST EN ISO 9001:2001 standarto reikalavimus. KVS procesų seka aprašyta kokybės vadybos sistemos procedūra (KP) ir kokybės vadovas (KV). KVS procesų sekos ir sąveikos schema pateikta 1 priede. KVS užtikrina kokybės politikos tikslų įgyvendinimą visoje organizacijoje.

KVS galioja šiose srityse: kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės, vertinimas.

Už KVS įgyvendinimą ir funkcionavimą yra atsakinga organizacijos vadovybė. Ji turi visas būtinas priemones, reikalingas KVS funkcionavimui užtikrinti ir tobulinti.

Vadovybės atstovas kokybei (VAK) vidaus auditų pagalba nuolat tikrina KVS gyvybingumą ir jį koreguoja bei tobulina. VAK turi įgaliojimus kontroliuoti, kad darbo vietose būtų reikalingos KP ir kiti normatyviniai dokumentai turintys įtakos darbo, proceso ir produkto ar paslaugos kokybei.

Galiojančių KVS dokumentų sąrašas pateiktas 1 lentelėje.

**Kokybės vadybos sistemos dokumentai**

Eil. Nr.	Galiojantys dokumentai		Išleidimo data
	žymuo	pavadinimas	
1	2	3	4
1.	KV	Kokybės vadovas	2004-12-01
2.	KP 01-2004	KVS dokumentų parengimas ir valdymas	2004-12-01
3.	KP 02-2004	Dokumentų ir duomenų valdymas	2004-12-01
4.	KP 03-2004	Įrašų valdymas	2004-12-01
5.	KP 04-2004	Kokybės vidaus auditas	2004-12-01
6.	KP 05-2004	Neatitikčių valdymas	2004-12-01
7.	KP 06-2004	Koregavimo ir prevenciniai veiksmai	2004-12-01
8.	KP 07-2004	Personalo parinkimas ir mokymas	2004-12-01
9.	KP 08-2004	Užsakymo analizė	2004-12-01
10.	KP 09-2004	Pirkimas	2004-12-01
11.	KP 10-2004	Matavimo prietaisų ir tikrinimo įrenginių valdymas	2004-12-01
12.	KP 11-2004	Techninės apžiūros proceso valdymas	2004-12-01
13.	KP 12-2004	Techninės ekspertizės proceso valdymas	2004-12-01
14.	KP 13-2004	Kelių transporto priemonių vertinimo proceso valdymas	2004-12-01

Šaltinis. TAC

**Dokumentų valdymas.** Organizacijoje dokumentų rengimo bei valdymo tvarka aprašyta kokybės vadybos sistemos procedūra (KP) 01-2004 “Kokybės vadybos sistema (KVS) dokumentų parengimas ir valdymas”, KP 02-2004 “Dokumentų ir duomenų valdymas”.

Kokybei skirti dokumentai skirstomi: KVS dokumentai (kokybės vadovas (KV), KP); darbo dokumentai (darbo instrukcija, pareiginiai nuostatai); teisiniai ir norminiai dokumentai; kiti KVS veikloje parengiami dokumentai.

Dokumentams yra numatytas parengimas, tikrinimas, tvirtinimas, išleidimas, paskirstymas ir saugojimo laikas. Dokumentų keitimus atlieka darbuotojas, parengęs ir išleidęs pirmąjį dokumento leidimą.

**Įrašų valdymas.** Organizacijoje įrašų identifikavimo, rinkimo, gavimo, tvarkymo, laikymo, priežiūros, rodyklių parengimo ir utilizavimo tvarka aprašyta KP 03-2004 “Įrašų valdymas”.

Įrašų identifikavimas padeda išvengti klaidų, sudaro galimybę atsekti problemas analizių metu. Įrašų identifikavimas užtikrinamas pagal įrašo žymenį – eilės numerį, pavadinimą, įrašymo datą ir įrašiusio asmens pavardę.

Įrašų įforminimas pagal savo darbų specifiką atliekamas numatytoje dokumento formoje, pvz., žurnale, protokole, kortelėje ir kt.

Įrašų atsekimui ir identifikavimui palengvinti padalinių, kurių darbą reglamentuoja aprašyta procedūra, vadovai ar jų įgalioti darbuotojai parengia įrašų rodyklę, kurios vieną egz. įteikia VAK, o antrą pasilieka padalinyje. Taip užtikrinamas greitas įrašų atsekamumas ir identifikavimas visoje organizacijoje.

Įrašai tvarkomi ir laikomi organizacijoje. Darbuotojai tvarkantys įrašus, atsako už tai kad įrašai būtų apsaugoti nuo pažeidimų, sunaikinimo ar pašalinių asmenų įsikišimo. Įrašai saugomi įrašų rodyklėje nurodytą terminą, o įrašų rodyklės kasmet peržiūrimos ir atnaujinamos.

**Kokybės vadybos sistemos planavimas.** KVS planavimas užtikrina tinkamą vartotojo reikalavimų įvykdymą kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės ir vertinimo paslaugų teikimo proceso metu. Planuodama KVS, organizacija pagrindinį dėmesį skiria nustatymui tų procesų, kurie reikalingi organizacijos kokybės tikslams ir reikalavimams pasiekti. Planavimo įvestiniai duomenys apima organizacijos strategiją, tikslus, vartotojų reikalavimus, įstatymų ir kitų reikalavimų įvertinimą, duomenis apie procesų vyksmą, gerinimo galimybes.

KVS planavimo pagrindinę dalį organizacijoje sudaro parengtos procedūros:

- KVS dokumentų rengimo, tikrinimo, tvirtinimo bei paskirstymo tvarka aprašyta KP 01-2004 “KVS dokumentų parengimas ir valdymas”,
- vidaus ir išorės dokumentų bei kompiuterinių duomenų valdymo tvarka aprašyta KP 02-2004 “Dokumentų ir duomenų valdymas”,
- įrašų rinkimo, identifikavimo ir saugojimo tvarka aprašyta KP 03-2004 “Įrašų valdymas”,
- personalo parinkimo, mokymo ir kvalifikacijos kėlimo tvarka aprašyta KP 07-2004 “Personalo parinkimas ir mokymas”,
- užsakymų priėmimo, analizės bei sutarčių sudarymo tvarka aprašyta KP 08-2004 “Užsakymo analizė”,
- tiekėjų parinkimo, pirkimo proceso vykdymo bei gavinių priėmimo ir patikros tvarka aprašyta KP 09-2004 “Pirkimas”,
- matavimo prietaisų ir tikrinimo įrenginių priežiūros bei eksploataavimo tvarka aprašyta KP 10-2004 “Matavimo prietaisų ir tikrinimo įrenginių valdymas”,
- vidaus auditų planavimo, vykdymo bei dokumentavimo tvarka aprašyta KP 04-2004 “Kokybės vidaus auditai”,
- neatitikčių identifikavimo ir valdymo tvarka aprašyta KP 05-2003 “Neatitikčių valdymas”,
- nustatytų ir galimų neatitikčių priežasčių tyrimo, koregavimo ir prevencinių veiksmų nustatymo, įgyvendinimo bei jų efektyvumo įvertinimo tvarka aprašyta KP 06-2004 “Koregavimo ir prevenciniai veiksmai”,
- Kelių transporto priemonės (KTP) techninių apžiūrų proceso valdymo tvarka aprašyta KP 11-2004 “Kelių transporto priemonių techninės apžiūros proceso valdymas”,
- KTP techninės ekspertizės proceso valdymo tvarka aprašyta KP 12-2004 “Techninės ekspertizės proceso valdymas”,

- KTP vertinimo proceso valdymo tvarka aprašyta KP 13-2004 “Kelių transporto priemonių vertinimo proceso valdymas”.

Apibendrinant šį skyrelį, galima pabrėžti, kad organizacijos vadovybė yra suformulavusi visos organizacijos kokybės tikslus. Nustatydamą tikslus, vadovybė atsižvelgia į rinkos poreikius, vadovybinės vertinamosios analizės rezultatus, į vartotojų patenkinimo laipsnį, konkurentų veiklos analizę, gerinimo galimybes, reikiamus išteklius tikslams pasiekti.

Kiekvienas organizacijos padalinys (lygmuo) turi suformulavęs atskirus savo padalinio kokybės tikslus. Šie tikslai yra suderinti su organizacijos kokybės politika. Kiekvieno padalinio kokybės tikslai yra pamatuojami, t.y. palyginami su konkrečiais įsipareigojimais.

Kokybės tikslai paskleisti organizacijoje, tuo sudarant galimybę kiekvienam darbuotojui prisidėti prie jų siekimo. Kokybės tikslai sistemingai analizuojami ir, esant reikalui, peržiūrimi.

### ***3.2. Šiaulių TAC atsakomybės, įgaliojimų ir ryšių analizė***

Organizacijos vadovaujančiajai, vykdančiajai ir kontroliuojančiajai veiklai, turinčiai įtakos kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės ir vertinimo paslaugų kokybei, atsakomybė nustatyta kokybės vadovo (KV), procedūrose ir pareiginiuose nuostatuose (PN).

Vadovybės atstovas kokybei (VAK) paskirtas generalinio direktorius (GD) įsakymu, jam suteikti atitinkami įgaliojimai. VAK privalo įgyvendinti organizacijoje kokybės vadybos sistema (KVS) ir prižiūrėti, kad jos reikalavimus darbuotojai suprastų ir jais vadovautųsi. KVS veikloje VAK pavaldus GD ir nepriklausomas nuo visų kitų vadovų.

VAK pagrindinės užduotys:

- standarto LST EN ISO 9001:2001 reikalavimų vykdymo užtikrinimas,
- standarto LST EN ISO/IEC 17020 reikalavimų vykdymo užtikrinimas,
- žinių apie vartotojų reikalavimus skleidimas organizacijoje,
- KVS koregavimas, pasikeitus tikslams, procesams ar reikalavimams,
- tinkamo KVS praktinio mokymo organizavimas,
- vadovybės informavimas apie KVS funkcionavimą ir būtinybę ją gerinti,
- KV priežiūra ir tobulinimas,
- KVS veiksmingumo gerinimas ir KVS dokumentacijos tobulinimas,
- KVS tikrinimas, atliekant vidaus auditus,
- koregavimo ir prevencinių veiksnių efektyvumo tikrinimas ir analizė.

*Vidiniai ryšiai.* Organizacijos vadovybė užtikrina, jog organizacijoje vyksta pasikeitimas informacija tarp padalinių apie kokybės vadybos sistema (KVS) bei jos rezultatyvumą. Informacijos perdavimas padeda gerinti organizacijos veiklą, tiesiogiai įtraukiant darbuotojus į kokybės tikslų siekimą.

Organizacijoje taikomi šie informavimo būdai:

- darbuotojų informavimas darbo vietose,
- padalinių susirinkimai,
- vadovybės atstovas kokybei (VAK) inicijuojami susitikimai,
- skelbimų lentos padaliniuose bei kitose bendro naudojimosi patalpose,
- darbuotojų apklausos bei pasiūlymų rinkimas,
- informacinės sistemos (el.paštas, internetas, specializuotos programos).

Lentelėje Nr. 2 matome pavaizduota užduočių atsakomybės pasiskirstymą.

2 lentelė

Užduotys	A	D	I
Kokybės politikos ir tikslų nustatymas bei įgyvendinimas	GD	Padalinių vadovai	Visi darbuotojai
Organizacinės struktūros parengimas ir tobulinimas	GD	Padalinių vadovai	Visi darbuotojai
Pareigų ir atsakomybės paskirstymas	GD	Padalinių vadovai	Visi darbuotojai
VAK paskyrimas	GD	Padalinių vadovai	Visi darbuotojai
Aprūpinimas ištekliais	GD	Padalinių vadovai	Visi darbuotojai
KVS tikrinimas ir tobulinimas	VAK	Padalinių vadovai	GD
Vadovybinė vertinamoji analizė	GD	VAK, Padalinių vadovai	Visi darbuotojai

Šaltinis: TAC

Siekiant užtikrinti nepaliaujamą KVS pritaikymą ir veiksmingumą, organizacijos vadovybė kartą per metus (esant reikalui ir dažniau) atlieka KVS vadovybinę vertinamąją analizę. Vertinamosios analizės metu nustatomos gerinimo galimybės, poreikis keisti KVS, įvertinama kokybės politika bei tikslai.

Taigi, organizacijos vadovybė paruošia, paskiria ir valdo kvalifikuotą personalą ir kitus išteklius, reikalingus KVS funkcionavimui ir jos rezultatyvumui nuolat didinti. Kokybės politikos įgyvendinimas ir kokybę užtikrinančių priemonių panaudojimas yra kiekvieno darbuotojo pareiga

*Žmogiškieji ištekliai.* Siekiant maksimalaus darbo efektyvumo ir gerinant teikiamų paslaugų kokybę, organizacijoje sukurta KP 07-2004 “Personalo parinkimas ir valdymas”, kurioje nustatyta personalo parinkimo, paskyrimo, mokymo ir kvalifikacijos kėlimo tvarka.

Priimant darbuotojus, yra tikrinama jų kvalifikacijos atitiktis organizacijos vadovybės nustatytiems reikalavimams. Nauji darbuotojai supažindinami su organizacijos vidaus tvarkos ir darbo taisyklėmis, kokybės vadybos sistema, darbuotojų saugos reikalavimais.

Siekiant patenkinti vis didėjančius kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės ir vertinimo paslaugų rinkos reikalavimus, organizacijoje įdiegta pastovaus personalo mokymo, kvalifikacijos kėlimo ir darbuotojų saugos ir sveikatos žinių tikrinimo sistema.

*Darbo aplinka.* Organizacija užtikrina tinkamą darbo aplinką, kuri reikalinga produkto (kelių transporto priemonių valstybinių techninių apžiūrų, ekspertizių ir vertinimo paslaugų) reikalavimų atitikčiai pasiekti. Organizacija deda visas pastangas tam, kad darbo aplinka darytų teigiamą poveikį darbuotojų motyvacijai, pasitenkinimui ir darbui.

*Produkto realizavimas.* Planuodama kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės ir vertinimo paslaugų realizavimą, organizacija yra nustčiusi kokybės tikslus ir reikalavimus, keliamus paslaugoms. Organizacija planuoja, kokie bus reikalingi procesai, dokumentai, ištekliai, kokuose kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės ir vertinimo paslaugų realizavimo pakopose bus atliekama kontrolė, patikra, įteisinimas, monitoringas. Organizacija numato, kokie bus daromi įrašai, įrodantys, kad paslaugos realizavimo procesas bei suteikta paslauga atitinka nustatytus reikalavimus.

Organizacija nuolat vykdo rinkos tyrimus bei naujų vartotojų paiešką. Visi gaunami užsakymai bei pasiūlymai registruojami, atliekama jų analizė. Analizėje dalyvauja su užsakymo vykdymu susiję organizacijos darbuotojai, galutinį sprendimą apie galimybę įvykdyti užsakymą priima GD arba jo įgaliotas darbuotojas. Tokiu būdu užtikrinama, kad organizacijos įsipareigojimai vartotojui bus įvykdyti tinkamai ir laiku.

Organizacijoje yra nustatyti, įgyvendinti ir prižiūrimi bendravimo su vartotojais procesai. Šie procesai leidžia užtikrinti, kad organizacija tinkamai supranta vartotojų poreikius bei lūkesčius ir suformuluoja juos į organizacijai keliamus reikalavimus. Organizacijoje nustatoma svarbi informacija, atliekama jos vertinamoji analizė. Nustatant informaciją, aktyviai dalyvauja vartotojai.

Ryšius, susijusius su informacija apie užklausimus, sutartis, užsakymų bei jų keitimų tvarkymu, organizacijoje reglamentuoja dokumentais įforminta procedūra KP 08-2004 "Užsakymo analizė".

Kitą informaciją organizacija gauna šiais būdais: atliekant rinkos tyrimus, analizuojant konkurentų veiklą, sugretinant organizacijos veiklą su panašaus profilio organizacijomis, renkant, analizuojant vartotojų atsiliepimus apie organizacijos veiklą.

Taigi, organizacijos vadovybė nuolat ieško galimybių ir siekia pagerinti procesų bei kokybės vadybos sistemos rezultatyvumą.

Apibendrinant šį skyrių galima pabrėžti, kad patvirtinau iškeltą hipotezę: Lietuvoje yra sukurta veiksminga techninės apžiūros sistema, turinti visas svarbiausias grandis – gamybinę, konsultacinę, atstovavimo ir kontrolės (Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos). Tai padeda įgyvendinti svarbiausius valstybinės techninės apžiūros principus:

bešališkumą ir nepriklausomumą; atliekamos techninės kontrolės kokybę; automobilių savininkų poreikių tenkinimą; minimalią kainą už techninės apžiūros atlikimą.

Korupcija egzistuoja vos ne visose segmentuose, todėl tikėtina, kad korupcija vyrauja ir techninės apžiūros centruose. Dėl šios priežasties sekančiame skyriuje atliksiu anketinę apklausą, kurios pagalba išaiškinsiu ar egzistuoja korupcija automobilių techninių apžiūrų centruose. Būtent respondentų atsakymai padės padaryti išvadas apie centrų darbą, perspektyvą bei galėsiu pateikti pasiūlymus.



#### **4. LIETUVOS GYVENTOJŲ NUOMONĖS APIE KORUPCIJĄ AUTOMOBILIŲ TECHNINIŲ APŽIŪRŲ CENTRUOSE EMPYRINIS TYRIMAS**

Techninių apžiūrų centrų (TAC) įvaizdžio kūrimas, t.y išanalizavus esamą padėtį, nustačius konkrečius tikslus ir priemones jiems pasiekti, TAC gali pradėti veikti efektyviau. Atlikus išsamią analizę ir nustačius savo privalumus bei trūkumus, TAC žino, kuria linkme jai reikėtų eiti, todėl gali pradėti organizuoti konkrečią veiklą.

Remiantis teorine medžiaga buvo atliekamas švietimo TAC valdymo empyrinis tyrimas, panaudojant anketinės apklausos metodą.

Tyrimo uždaviniai:

- Įvertinti nuostatas apie automobilių techninės apžiūros sektoriaus skaidrumą;
- Įvertinti informacijos šaltinius apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose;
- Išanalizuoti Lietuvos žmonių patirtį automobilių techninės apžiūros centruose;
- Išanalizuoti antikorporcinį potencialą santykyje su automobilių techninės apžiūros centrais;
- Įvertinti priemonių priimtinumą kovoje su korupcija automobilių techninės apžiūros centruose;

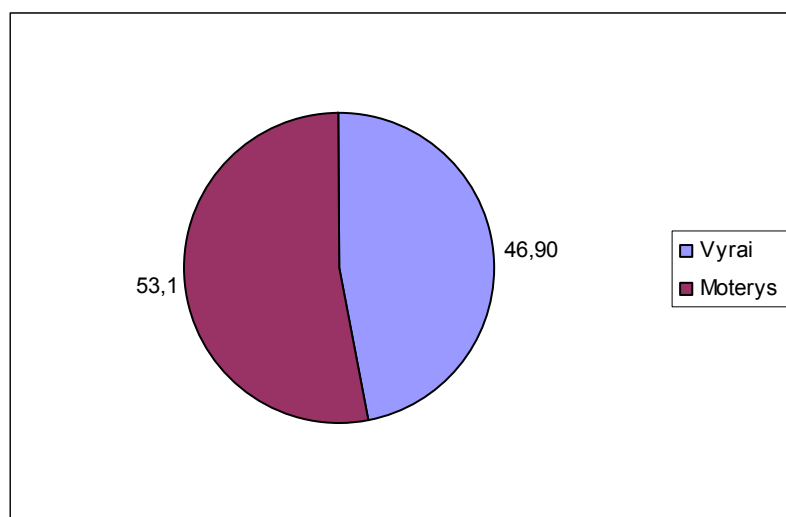
Siekiant išsiaiškinti respondentų požiūrį į TAC darbuotojų darbo skaidrumą buvo atliktas empyrinis tyrimas. Tam naudojau anketos metodą, anketą (žr. Priedą Nr.2) panaudojau analizuojant duomenis.

Empyrinis tyrimas atliktas 2007 metų spalio-lapkričio mėnesiais. Anketinėje apklausoje dalyvavo 1019 respondentų. Darbe naudotasi tokiais tyrimo metodais: apklausa, sisteminimas, grafinis vaizdavimas, lyginamoji analizė, apibendrinimas, pateikti pasiūlymai.

Tyrimo klausimai buvo grupuojami, kad tyrimo ataskaita būtų vaizdesnė, teiktų daugiau informacijos. Apklauskos pradžioje buvo surinkta informacija apie respondentą. Vėliau pradėta rinkti informacija susijusi su TAC.

##### ***4.1. Respondentų socialinis – demografinis portretas:***

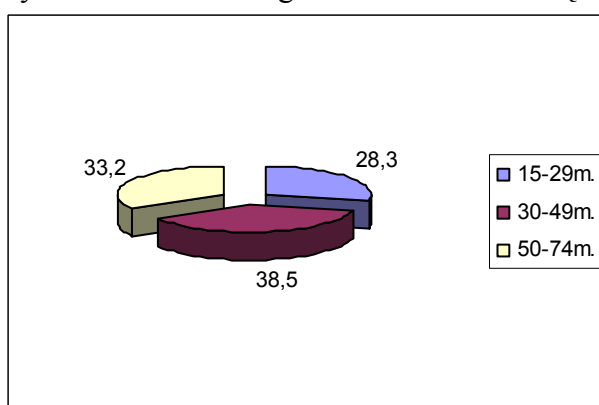
Tyrimo dalyvavo daugiau moterų, nei vyrų, tai pateikta 8 paveiksle.



**8 pav.** Respondentų pasiskirstymas pagal lytį

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

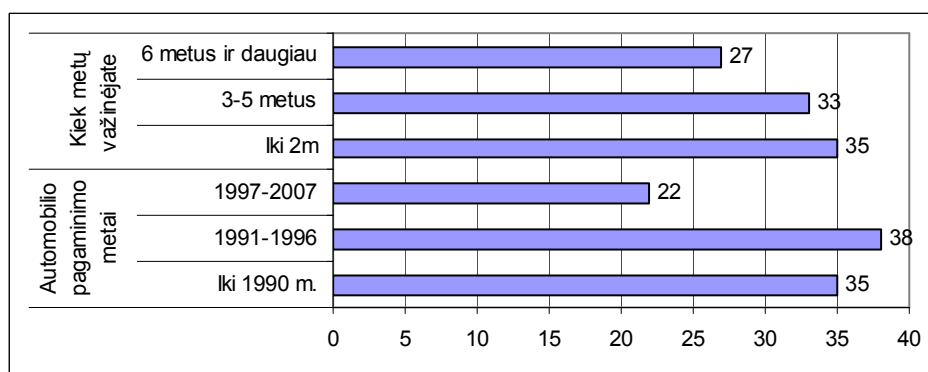
Daugiausiai dalyvavo 30-49 amžiaus respondentų (žr. 9 pav.), mažiausiai 15-29 metų, galbūt dėl to, kad išsilaikyti vairavimo teises galima tik nuo 18 metų.



**9 pav.** Respondentų pasiskirstymas pagal amžių

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Toliau tyrime bandžiau nustatyti informacija apie asmenis, turinčius automobilius. Atsakymai pateikti 10 paveiksle.



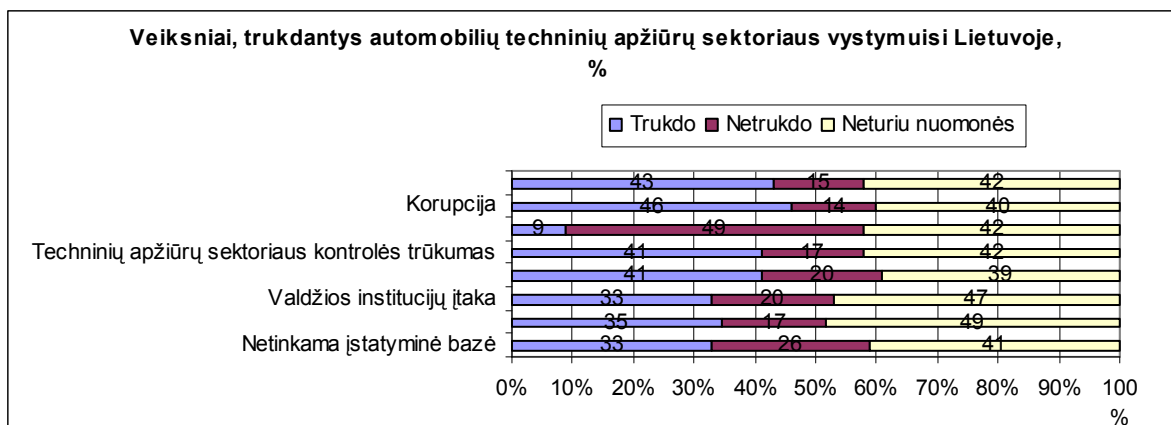
**10 pav.** Respondentai, turintys nuosavą automobilį, %

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Paiškėjo, jog iš visų respondentų automobilius turi tik 589 respondentų (58 proc.) Iš to seka, kiti klausimai: automobilio pagaminimo metai bei kiek metų važinėja juo.

## 4.2. Lietuvos gyventojų vertinimas apie automobilių techninės apžiūros sektoriaus darbą

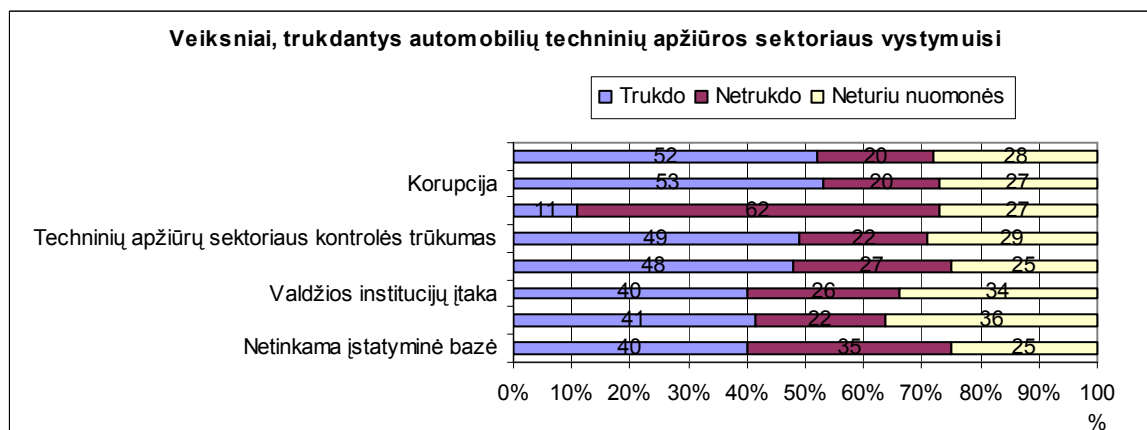
Norėdamas sužinoti kurie veiksniai respondentų nuomone, trukdo automobilio priežiūrų centrų vystymuisi, buvo paklausta jų apie tai.



**11 pav.** Veiksniai, trukdantys automobilių techninių apžiūrų sektoriaus vystymuisi.

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Lietuvoje respondentų nuomone, automobilių techninės apžiūros centrų vystymuisi trukdo korupcija, pasenusi gamybinė bazė, kvalifikuotų specialistų trūkumas bei techninės apžiūros sektoriaus kontrolės trūkumas. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad daugiau nei trečdalis apklausos dalyvių neturėjo nuomonės šiuo klausimu. Tokia pozicija aiškinama tuo, kad 42 proc apklausos dalyvių ar jų šeimos narių neturi automobilio. Todėl 12 paveiksle pateikti atsakymai 589 respondentų, kurie turi automobilį.



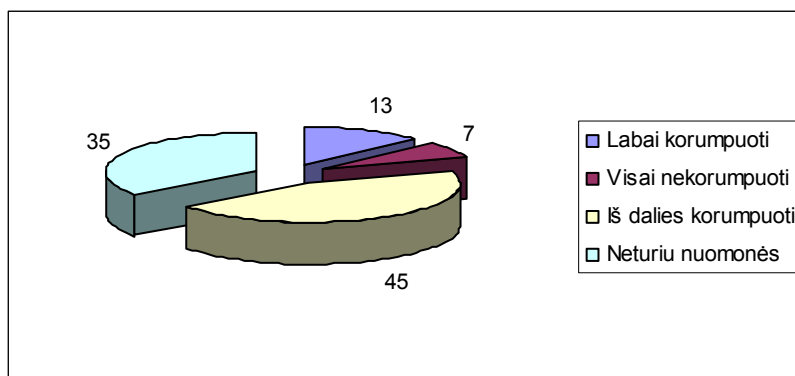
**12 pav.** Veiksniai, trukdantys automobilių techninių apžiūros sektoriaus vystymuisi, 589 respondentai.

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Turintys nuosavą automobilį apklausos dalyviai, kaip ir visa populiacija, dažniausiai minėjo tuos pačius veiksnius – korupcija, pasenusi gamybinė bazė, techninės apžiūros sektoriaus kontrolės

trūkumas bei kvalifikuotų specialistų trūkumas – kaip labiausiai trukdančius šio sektoriaus vystymuisi. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad ir šios grupės apklausos dalyvių reikšmingas skaičius neturėjo nuomonės šiuo klausimu.

Sekančiu klausimu išsiaiškinau kiek gi respondentų mano, jog automobilių techninių apžiūrų centrai yra korumpuoti. Atsakymai pateikti 13 paveiksle.

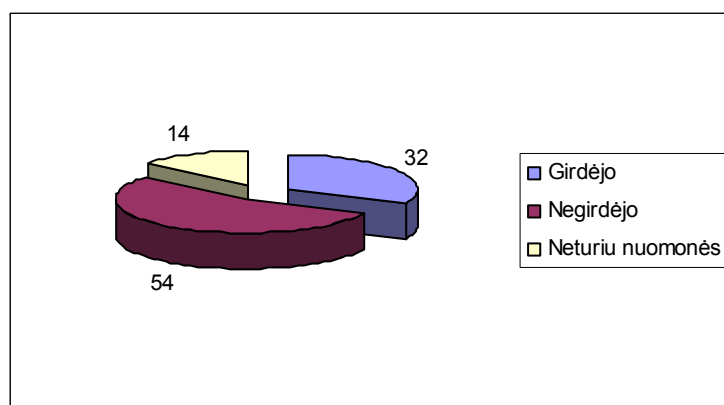


**13 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą ar automobilių techninių apžiūrų centrai yra korumpuoti

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

58 proc. respondentų nuomone automobilių techninių apžiūros centrai yra iš dalies ar labai korumpuoti.

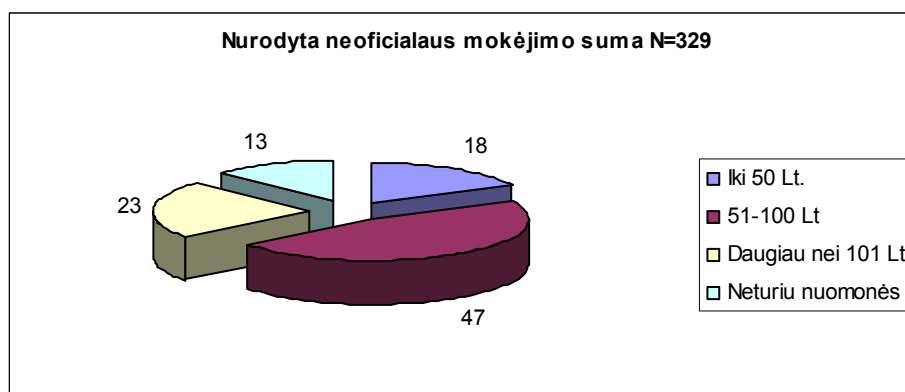
Sekančiais klausimais anketoje norėjau sužinoti respondentų nuomonę apie neoficialius mokėjimus automobilių techninių apžiūros centruose.



**14 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar teko girdėti kokie yra neoficialūs mokėjimo tarifai automobilių techninės apžiūros centruose“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Kaip matome iš pateikto paveikslo dauguma respondentų negirdėjo apie neoficialius mokėjimo tarifus, bet 32 proc respondentų girdėjo, todėl sekančiu klausimu norėjau, kad respondentai nurodytų kokia suma yra neoficialaus mokėjimo tarifo. Atsakymai pateikti 15 paveiksle.

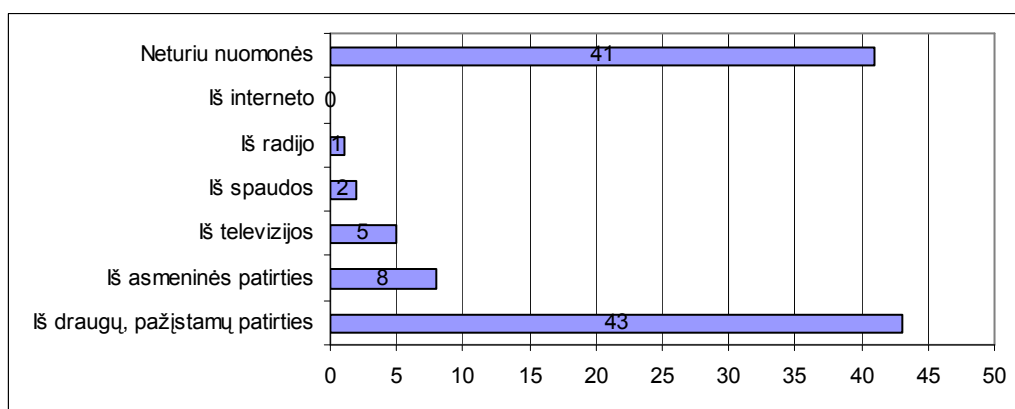


**15 pav.** Respondentų nurodyta neoficialaus mokėjimo suma

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Galima daryti išvadą, jog neoficialaus mokėjimo tarifai: už pagalbą, praeinant automobilio techninę apžiūrą, dažniausiai mokama nuo 50 iki 100 litų.

Anketoje pateikiau klausimą iš kur sužinojo jog korupcija vyrauja automobilių techninių apžiūros centruose. Atsakymai pateikti 16 paveiksle.



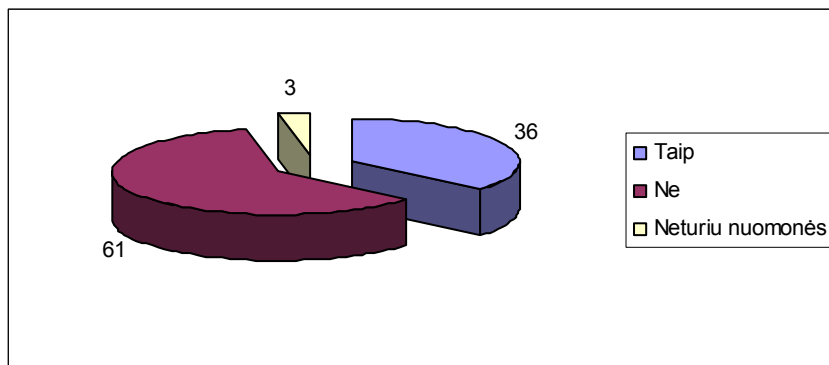
**16 pav.** Respondentų pasiskirstymas pagal dažniausiai informacijos šaltinius apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Apklausos dalyviai apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose dažniausiai sužino iš savo artimos aplinkos – draugų ir pažįstamų. 8 proc. Respondentų pagrindinių informacijos šaltinių yra jų pačių patirtis. Tokie rezultatai leidžia spėti, kodėl didelis procentas žmonių neturi nuomonės apie automobilių techninės apžiūros centrus.

### 4.3. Respondentų patirtis automobilių techninės apžiūros centruose

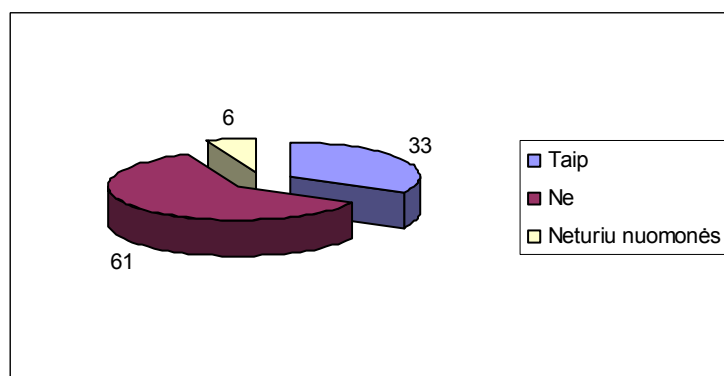
Sekančiu klausimu norėjau išsiaiškinti kokiai daliai respondentų teko naudotis automobilių techninės apžiūros centrų pas laugomis.



**17 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar teko naudotis automobilių techninės apžiūros centrų paslaugomis?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

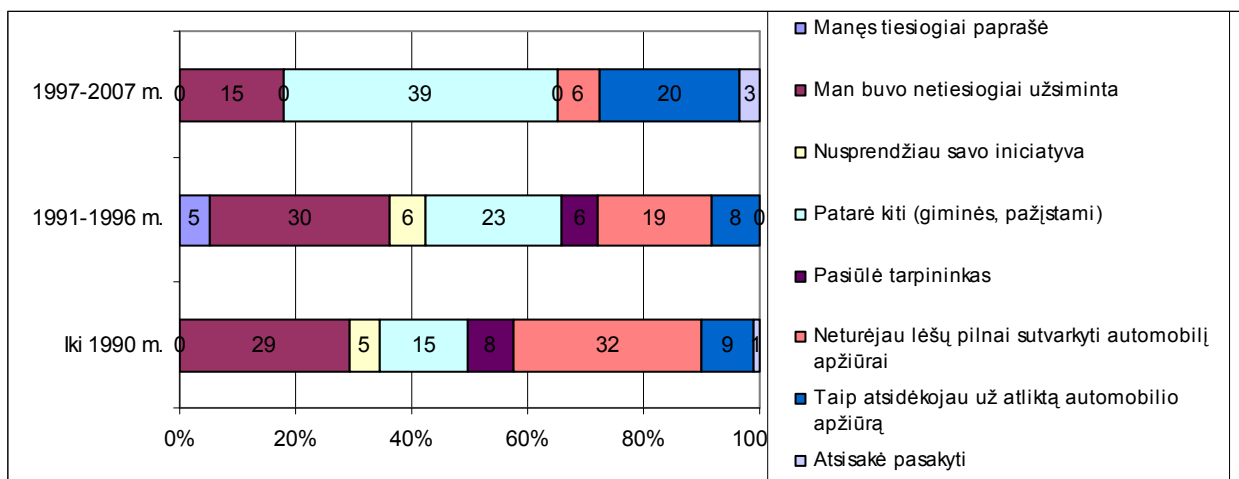
Kaip matome iš 17 paveikslo, kiek daugiau nei trečdaliui (371 respondentai) apklausos dalyviui teko naudotis automobilių techninės apžiūros centrų teikiamomis paslaugomis.



**18 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar teko neoficialiai mokėti už automobilio techninę apžiūrą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

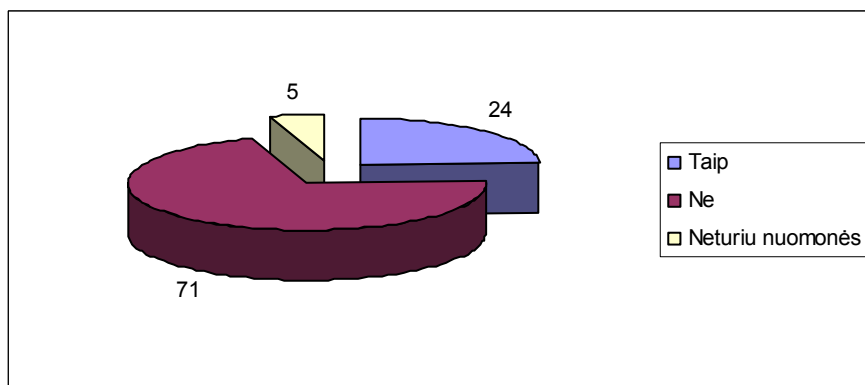
Iš paveikslo matome, kad 61 proc. respondentų neteko neoficialiai mokėti už automobilio techninę apžiūrą, 33 proc. respondentų teko neoficialiai mokėti už automobilio techninę apžiūrą.



**19 pav.** Respondentų nurodyti veiksniai, paskatinę neoficialiai atsilyginti už automobilio techninę apžiūrą, kai mokėjote paskutinį kartą

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

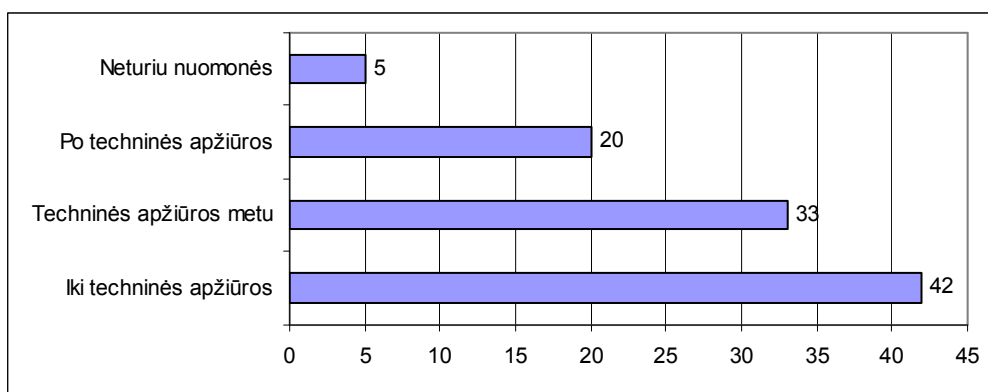
Daugiausia respondentų, kurie turi 1997-2007 m. automobilį, nurodė, jog patarė kiti neoficialiai atsilyginti už automobilio techninę apžiūrą, respondentai, kurie turi 1991-1996 m. automobilį nurodė, jog jiems buvo netiesiogiai užsiminta apie neoficialų atsilyginimą už automobilio techninę apžiūrą ir daugumai respondentai, kurie turi iki 1990 m. automobilį, nurodė, jog neturėjo lėšų pilnai sutvarkyti automobili.



**20 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar atliekant automobilio techninę apžiūrą tai darote per pažįstamus, kurie dirba tame techninės apžiūros centre?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

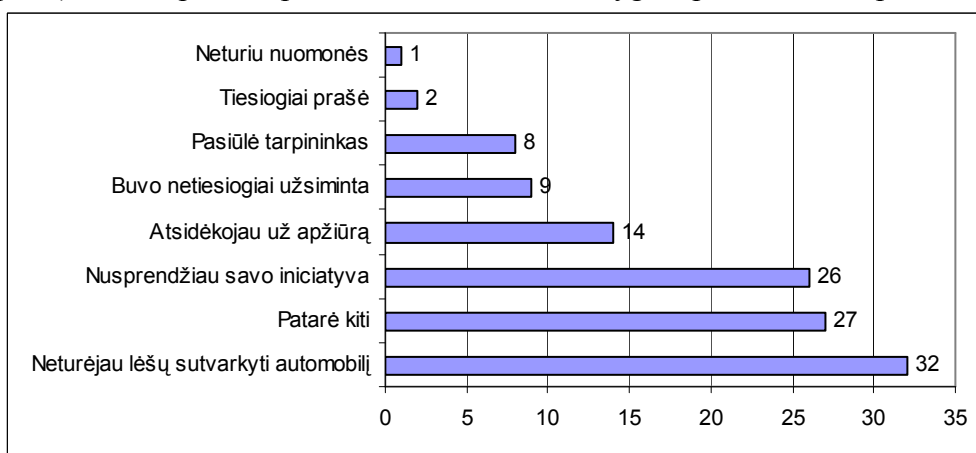
71 proc. respondentų nurodė, kad atliekant automobilio techninę apžiūrą tai darote ne per pažįstamus, kurie dirba tame techninės apžiūros centre, o 24 proc. atliekant automobilio techninę apžiūrą tai daro per pažįstamus, kurie dirba tame techninės apžiūros centre.



**21 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kada nusprendėte neoficialiai atsilyginti, kai mokėjote paskutinį kartą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Dažniausiai neoficialiai atsilygina iki techninės apžiūros (42 proc.) ir techninės apžiūros metu (33 proc.). Tik 20 proc respondentų neoficialiai atsilygina po techninės apžiūros.

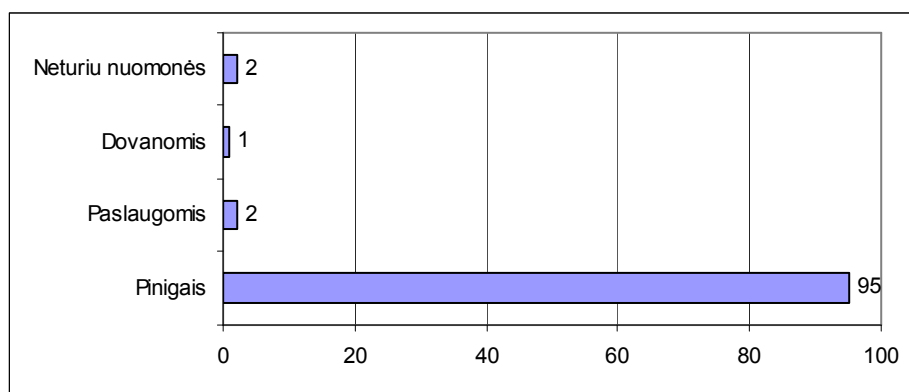


**22 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kodėl neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Dažniausiai neoficialiai atsilyginama pačių žmonių iniciatyva. Tokios elgsenos priežastis – automobilio techninė būklė, neatitinkanti techninės patikros keliamų sąlygų, kitų patarimai bei pačių apklausos dalyvių sprendimas, noras atsidėkoti už paslaugą. Tik 1 proc. šios grupės atstovų neturėjo nuomonės šiuo klausimu.

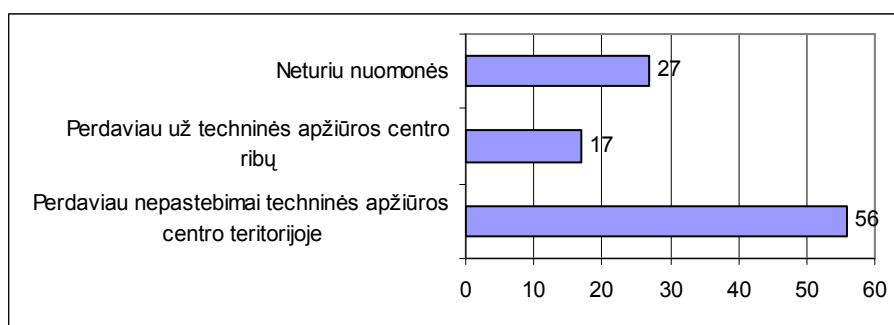




**23 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą, kai mokėjote paskutinį kartą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

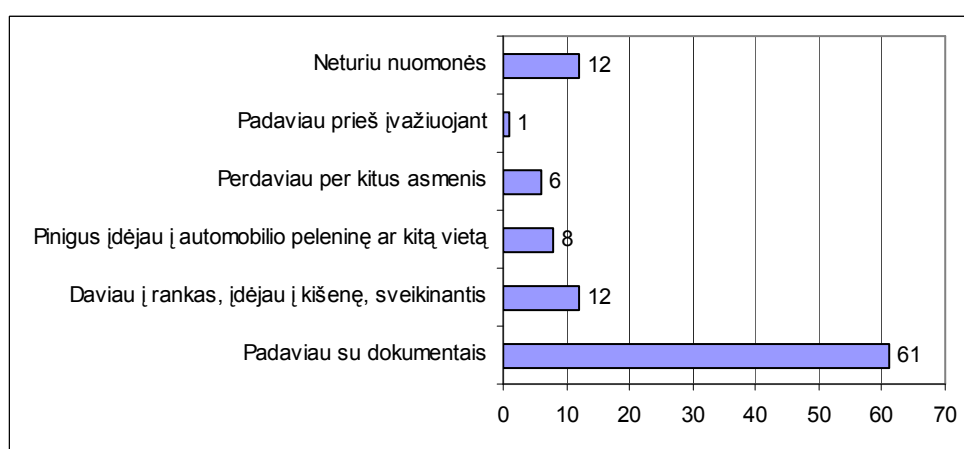
Taigi, populiariausia neoficialaus atlygio forma – pinigai. Automobilių techninės apžiūros centruose paslaugos ir dovanos yra visiškai nepopuliarios.



**24 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kur perdavėte neoficialų atlygį, kai mokėjote paskutinį kartą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

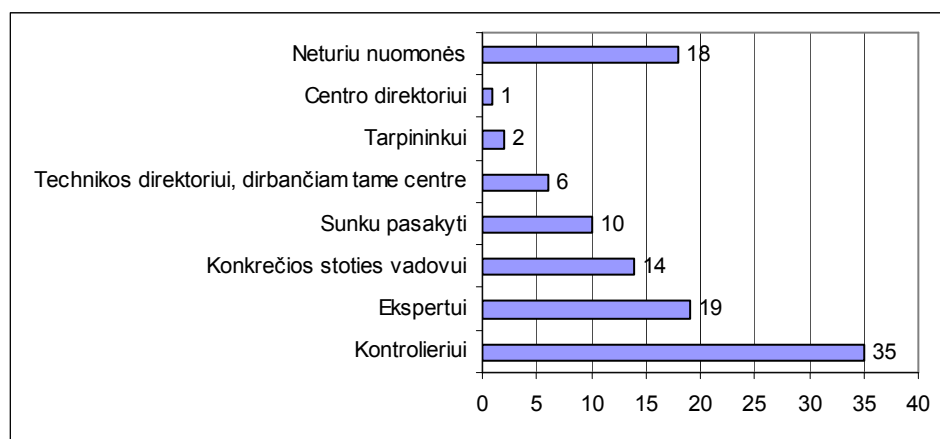
56 proc respondentų neoficialų atlygį perdavė nepastebimai technikos apžiūros centro teritorijoje, bet gan nemaža dalis respondentų neturi nuomonės šiuo klausimu.



**25 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip perdavėte neoficialų atlygį grynais pinigais?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

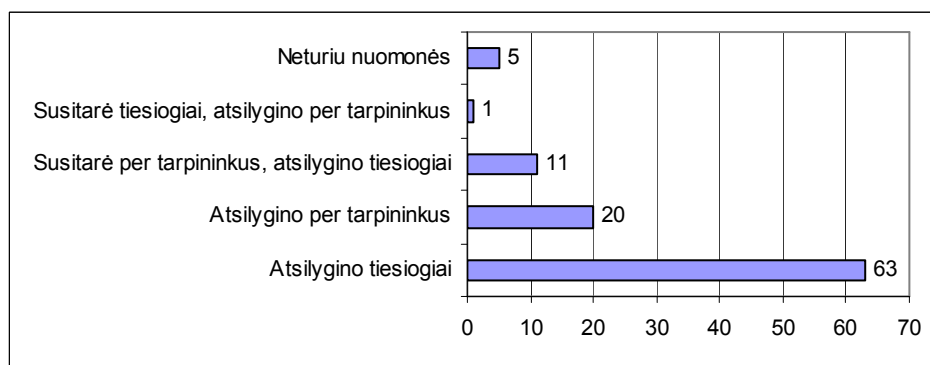
Labiausiai paplitusi neoficialaus atsilyginimo technologija - gryniesi pinigai kartu su dokumentais automobilių techninės apžiūros centro teritorijoje.



**26 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kam buvo skirtas neoficialus atlygis, kai mokėjote paskutinį kartą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

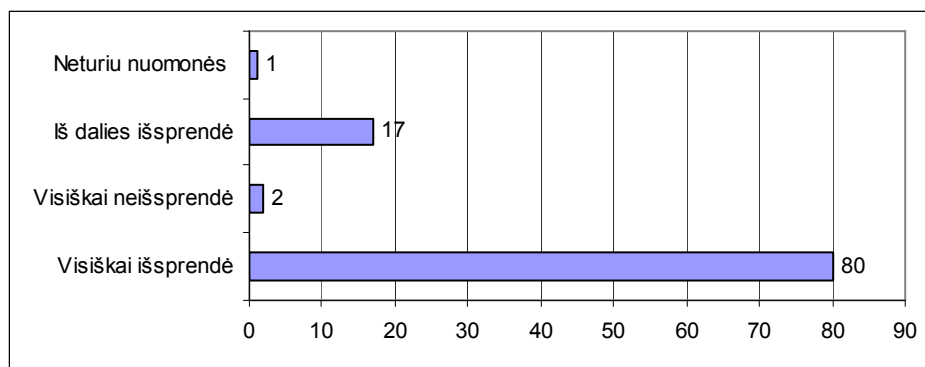
Daugiausia respondentų nurodė (35 proc) jog neoficialus atlygis buvo skirtas kontrolieriui.



**27 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar paskutinį kartą, kai neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą, tai darėte tiesiogiai ar per tarpininkus?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Už automobilio techninę apžiūrą dažniausiai atsilyginama tiesiogiai. Toks atsilyginimo būdas priimtinas beveik dviem trečdaliams šios grupės apklausos dalyvių. Kas penktas apklausos dalyvis už teikiamas paslaugas atsilygino per tarpininkus. Mažiausiai priimtinas neoficialus atsilyginimas per tarpininkus, susitarus tiesiogiai.



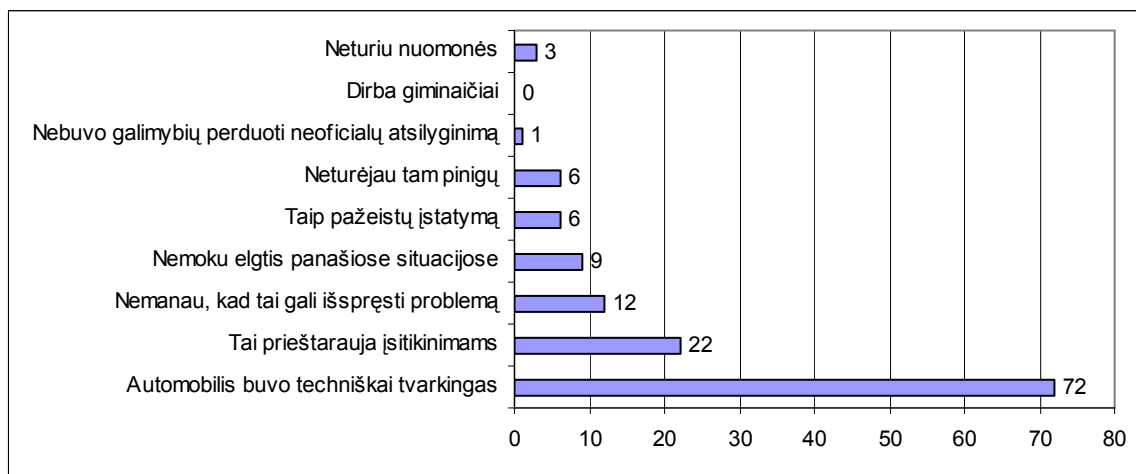
**28 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Kiek neoficialus mokėjimas už techninę apžiūrą padeda išspręsti problemą?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Neoficialus atlygis absoliučiai daugumai apklausos dalyvių, praeinant automobilio techninę apžiūrą, padėjo išspręsti jiems rūpinimą problemą.

#### **4.4. Respondentų nuomonės tyrimas apie antikorupcinį potencialą**

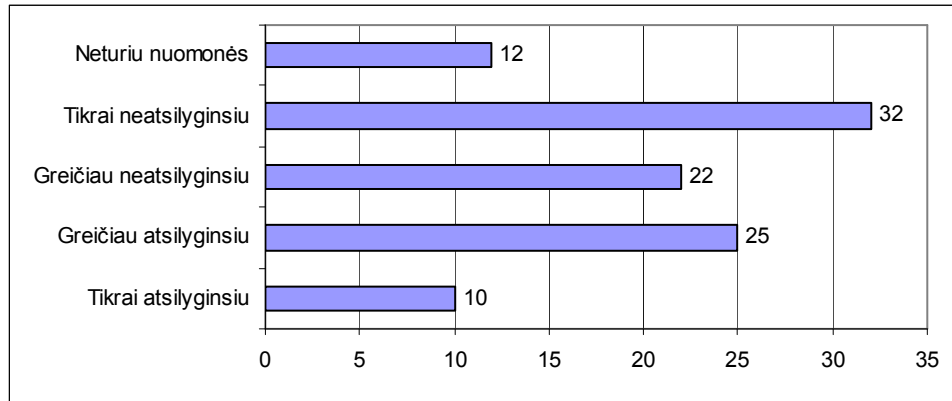
Pagrindinis kyšio nemokėjimo argumentas – techniškai tvarkingas automobilis. Penktadaliui šios grupės apklausos dalyvių neoficialus atlygis prieštarauja jų įsitikinimams. Tik vienas procentas respondentų minėjo, kad nebuvo galimybių perduoti neoficialų atlygį. (žr. 29 pav.)



**29 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Jei tvarkėte automobilio techninę apžiūrą, bet nemokėjote oficialiai, tai kodėl neatsilyginote neoficialiai už automobilio techninę apžiūrą?“ (N-

226)

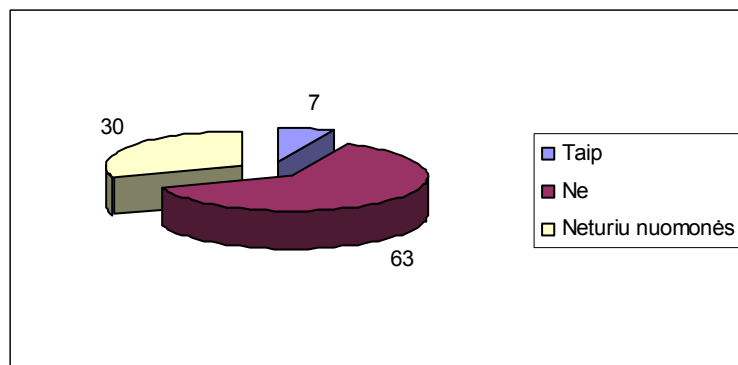
Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus



**30 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Jei ateityje tektų atlikti techninę apžiūrą, ar atsilygintų neoficialiai?“ (N-371)

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

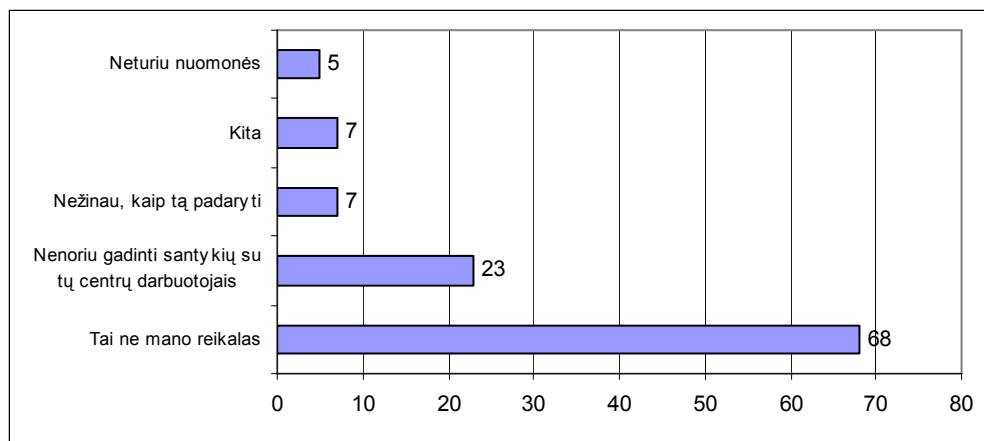
Trečdalis automobilių techninės apžiūros centrų paslaugomis besinaudojusių apklausos dalyvių ir ateityje nusiteikę neoficialiai atsilyginti. Kas penktas šios grupės atstovas linkęs ateityje vengti neoficialių atsilyginimų. Kiek mažiau nei trečdalis šios grupės atstovų yra griežtai apsisprendę neduoti kyšių.



**31 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar pastebėję korupcijos atvejį automobilių techninės apžiūros centre, praneštų apie tai kuriai nors institucijai?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

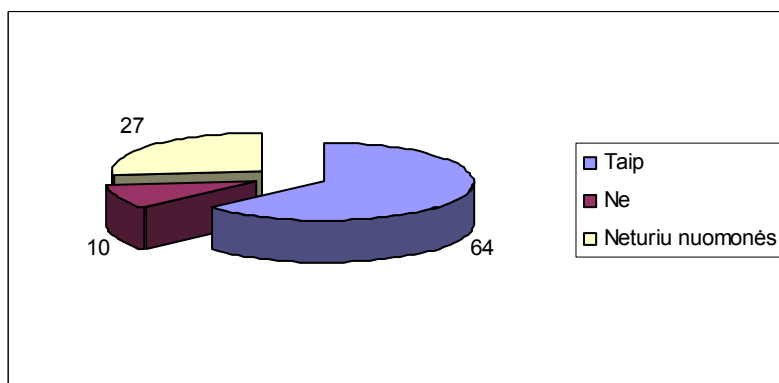
Atkreiptinas dėmesys į tai, kad beveik du trečdaliai apklausos dalyvių, turinčių patirtį automobilių techninės apžiūros centruose ir norinčių, kad korupcija šiame sektoriuje mažėtų, apie šiuose centruose pastebėtą korupcinį atvejį nepraneštų jokiai institucijai. Pagrindinis argumentas – tai jų neliečia. Kas penktas šios grupės atstovas baiminasi sugadinti santykius su šių centrų darbuotojais. (žr. 32pav.)



**32 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Veiksniai, dėl kurių nepraneštų apie korupcinį atvejį automobilių techninės apžiūros centruose“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

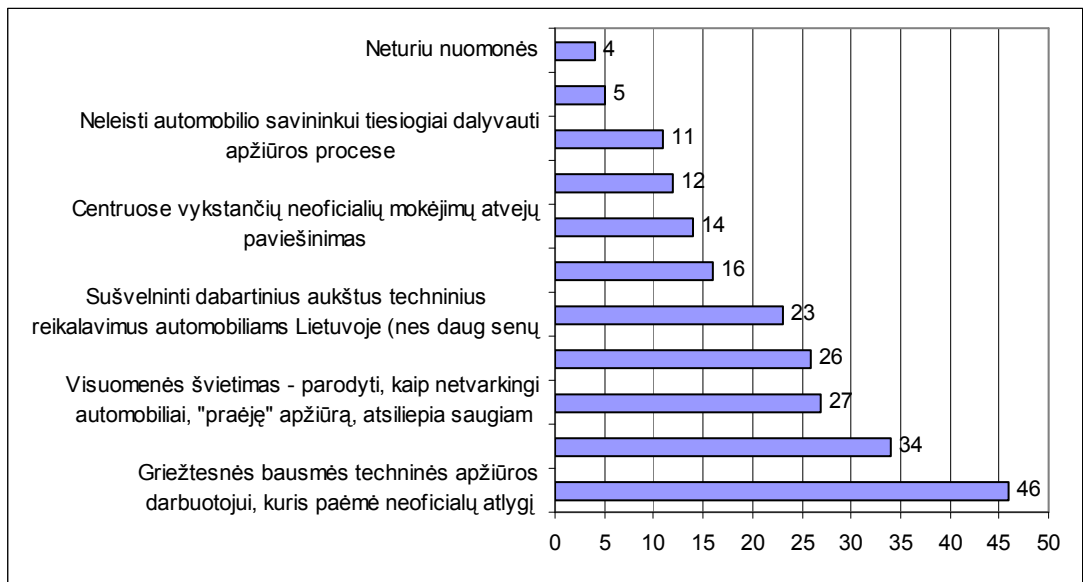
68 proc respondentų nurodė du pagrindinius veiksnius, dėl kurių nepraneštų apie korupcinį atvejį automobilių techninės apžiūros centruose: tai ne jų reikalas (68 proc.) ir nenori gadinti santykių su tų centrų darbuotojais.



**33 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Ar norėtumėte, kad sumažėtų korupcija automobilių techninės apžiūros centruose?“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Beveik du trečdaliai respondentų, atlikusių automobilio techninę apžiūrą, norėtų, kad korupcija šiame sektoriuje mažėtų. Ir šiuo atveju, beveik kas trečias šios grupės atstovas neturėjo nuomonės šiuo klausimu.



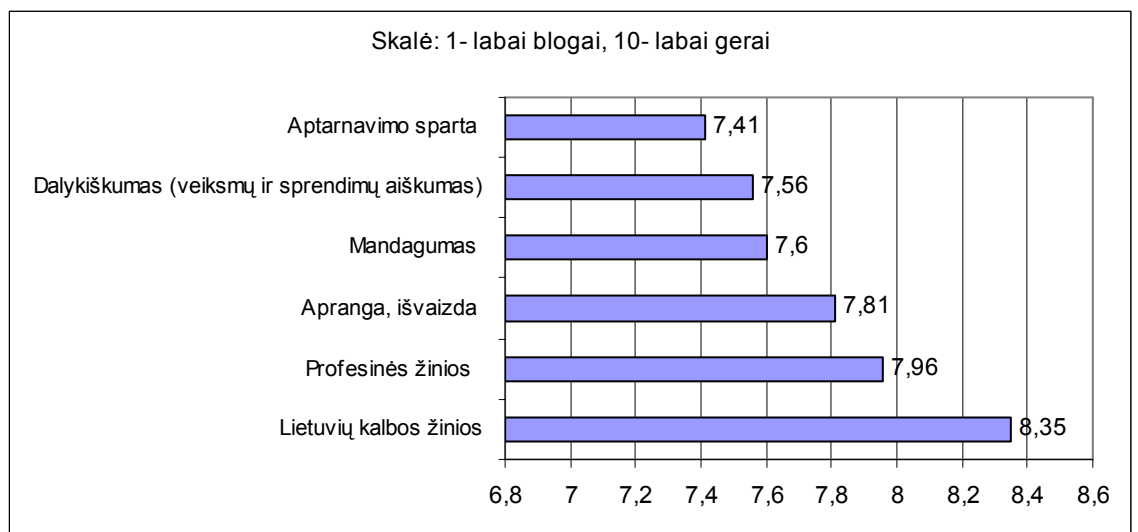
**34 pav.** Respondentų atsakymai į klausimą „Veiksniai, galintys sumažinti korupciją automobilių techninės apžiūros centruose“

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Turintiems patirtį automobilių techninės apžiūros centruose apklausos dalyviams veiksmingiausia korupcijos mažinimo priemonė yra baudmių griežtinimas. Mažiausiai šios grupės atstovai tiki tokių veiksmų, kaip – draudimas automobilio savininkui tiesiogiai dalyvauti apžiūros procese bei transporto priemonės techninės būklės tikrinimas keliuose – veiksmingumu.

#### 4.5. Respondentų nuomonės tyrimas apie paslaugų kokybės vertinimą

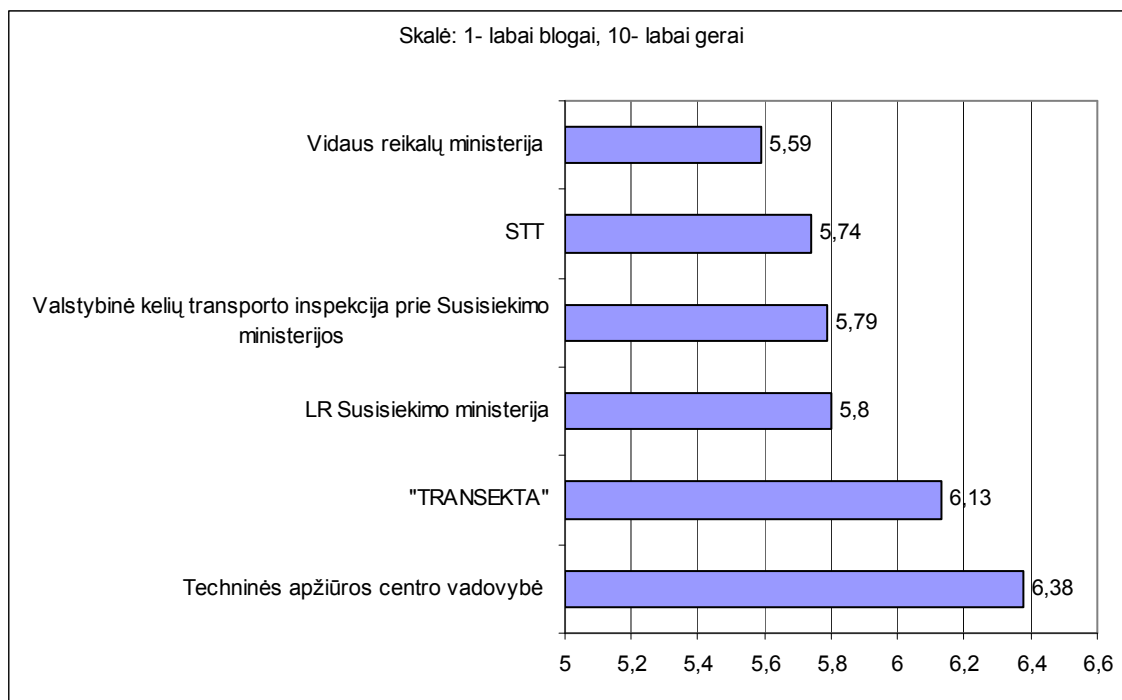
Sekančių klausimų grupę išsiaiškinau, kaip respondentai įvertina paslaugų kokybę.



**35 pav.** Respondentų aptarnavimo kokybės automobilių techninės apžiūros centruose vertinimas pagal 10 balų skalę (vidurkiai balais)

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Klientų aptarnavimo kokybė visais išvardintais aspektais susilaukė teigiamo vertinimo.



**36 pav.** Institucijų pastangų didinti skaidrumą automobilių techninės apžiūros centruose įvertinimas pagal 10 balų skalę (*vidurkiaai balais*)

Šaltinis: sudaryta darbo autoriaus

Geriausio vertinimo didinant skaidrumą automobilių techninės apžiūros centruose susilaukė techninės apžiūros centro vadovybė ir "Transeкта". Likusios išvardintos institucijos vertinamos kiek geriau nei vidutiniškai.

#### ***4.6. Tyrimo rezultatų apibendrinimas ir pasiūlymai***

Lietuvos gyventojų nuomone, pagrindiniai veiksniai, trukdantys automobilių techninės apžiūros sektoriaus vystymuisi Lietuvoje yra korupcija, kvalifikuotų specialistų trūkumas ir pasenusi gamybinė bazė. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad daugiau nei pusė apklausos dalyvių neturėjo nuomonės šiuo klausimu;

Trečdaliui Lietuvos gyventojų teko girdėti apie neoficialius mokėjimo tarifus automobilių techninės apžiūros centruose. Tai dažniausiai vyrai, 30 – 50 metų amžiaus, turintys vidutines ir didesnes pajamas bei gyvenantys didmiestyje žmonės;

Lietuvos gyventojams pagrindiniu informacijos šaltiniu apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose yra draugai, pažįstami, jų pačių patirtis. Asmeninę patirtį minėjo 8 proc. apklausos dalyvių;

Kiek daugiau nei trečdaliui apklausos dalyvių teko tvarkyti reikalus automobilių techninės apžiūros centruose;

Trečdalis tvarkiusių reikalus automobilių techninės apžiūros centruose neoficialiai atsilygino už šią paslaugą. Kas penktas apklausos dalyvis, atlikęs automobilio techninę apžiūrą, tai darė per pažįstamus, dirbančius tuose centruose. Už šias paslaugas dažniausiai mokama 50 – 100 litų;

Trečdalis tvarkiusių reikalus automobilių techninės apžiūros centruose linkę neoficialiai atsilyginti ir ateityje. Tokios nuostatos dažniausiai laikosi kaimo bei turintys didžiausias pajamas apklausos dalyviai;

Populiariausias neoficialaus atlygio perdavimo būdas – pinigai kartu su dokumentais;

Pagrindinis neoficialaus atlygio motyvas – techninė automobilio būklė. Įtakos šiam žingsniui turi kitų patarimai bei paties sprendimas. Dažniausiai neoficialiai atsilyginama iki automobilio ar automobilio techninės apžiūros metu. Kas penktas apklausos dalyvis neoficialiai atsilygino po automobilio techninės apžiūros;

Beveik du trečdaliai tvarkiusių reikalus automobilių techninės apžiūros centruose išreiškė norą, kad korupcija šiuose centruose mažėtų. Tai dažniausiai minėjo turintys didžiausias pajamas, moterys bei gyvenantys didmiestyje žmonės. Mažiau nei trečdalis apklausos dalyvių, turinčių patirtį automobilių techninės apžiūros centruose, neturėjo nuomonės šiuo klausimu. Tai dažniausiai kaimo bei mažiausias pajamas turintys apklaustieji;

Apklausos dalyviai, kuriems teko tvarkyti reikalus automobilių techninės apžiūros centruose ir kurie norėtų, kad korupcija šiuose centruose mažėtų, dažniausiai vardijo šiuos veiksnius, galinčius turėti įtakos korupcijos mažėjimui: griežtesnės bausmės techninės apžiūros darbuotojams, apžiūros proceso kompiuterizavimas, visuomenės švietimas ir stebėjimo sistemos įdiegimas.

#### REKOMENDACIJOS:

##### 1. Šviesti klientus.

- Pasamdyti patyrusius socialinės reklamos specialistus švietimo kampanijai sukurti.
- Akcentuoti garbingos patikros ir automobilių trūkumų diagnozės naudą klientams.
- Sudaryti galimybę piliečiams tiesiogiai dalyvauti techninės apžiūros proceso skaidrinime, pranešant apie pastebėtas problemas techninės apžiūros įmonėse. Sukurti anoniminį nemokamą pasitikėjimo telefoną, pastoviai skelbti apie tai žiniasklaidos priemonėse bei asociacijos interneto puslapyje. Žiniasklaidos priemonėse inicijuoti piliečių diskusijas apie sąžiningą techninę apžiūrą bei viešai skelbti išaiškintus korupcijos atvejus. Laukiamas rezultatas: Antikorupcinė iniciatyva turi būti prieinama kiekvienam visuomenės nariui ir atitikti jo lūkesčius. Visokeriopai skatintina visuomenės parama numatytoms kovos su korupcija priemonėms įgyvendinti.



- Šviesti visuomenę, atkreipiant jos dėmesį į skaidrios techninės apžiūros naudą ir nesaugių automobilių keliamus pavojus kelyje. Rengti informacines saugaus eismo kampanijas „Saugus ir techniškai tvarkingas automobilis – gyvybių išsaugojimo kelyje garantas“, kurių metu nemokamai įvertinti automobilių techninę būklę techninės apžiūros stotyse. Rengti antikorpucines švietėjiškas kampanijas „Garbingos ir sąžiningos transporto priemonių techninės apžiūros“. Kiekvienoje TA įmonėje vykdyti klientų anketines apklausas, kurių tikslas – techninės apžiūros kokybės ir korupcijos lygio visuomeninis įvertinimas. Laukiamas rezultatas: Sumažės eismo įvykių dėl techniškai netvarkingų transporto priemonių. Keisis visuomenės nuomonė apie technines apžiūras. Bus skatinamas nepakantumas korupcijos apraiškoms. Bus vykdomas nuolatinis TA kokybės ir korupcijos lygio vidaus monitoringas.
- Įgyvendinti glaudų bendradarbiavimą su visuomene, valstybės institucijomis, nevyriausybinėmis organizacijomis, žiniasklaida, kitais asmenimis. Asociacijoje įsteigti viešųjų ryšių specialisto etatą ir įrengti darbo vietą. Dalyvauti švietimo įstaigų organizuojamose saugaus eismo dienose. Aiškinti moksleiviams transporto priemonių techninės būklės įtaką saugiam eismui. Laukiamas rezultatas: Efektyviau bus nušviečiama asociacijos ir jos įmonių veikla, bus formuojamas moksleivių pozityvus požiūris į automobilių techninės būklės palaikymą ir jos įtaką saugiam eismui
  - Įvertinti kampanijos poveikį.

## 2. Ugdyti darbuotojus.

- Sukurti pasitikėjimą tarp įmonių savininkų, vadovų, specialistų ir kontrolierių ir rasti bendrą paskatų korupcijai sumažinti.
- Sukurti profesinės etikos ugdymo programą, atskleidžiančią korupcijos žalą ir keliamas grėsmes.
- Rengti reguliarius profesinės etikos mokymus, - Valstybinė mokesčių inspekcija (VMI) daug pasiekė su šia priemone per 3 metus.
- Rengti sąžiningumo patikrinimus ir skelbti rezultatus.
- Gerinti darbo sąlygas ir diferencijuoti atlyginimą pagal darbuotojų pastangas.
- Pakeisti įrodymų našta, kad potencialiai korumpuoti asmenys (pavyzdžiui, didelius turtus sukaupe kontrolieriai) įrodytų savo turto kilmę.
- Paskirti atsakingus už kovą su korupcija asmenis, kurie rinktų ir analizuotų geros praktikos pavyzdžius, pranešimus apie korupciją.
- Ugdyti kvalifikuotus ir sąžiningus darbuotojus:

- Rengti aukščiausios kvalifikacijos kontrolierius. Išanalizuoti galimybę įkurti automobilių techninės patikros laboratoriją. Laukiamas rezultatas: Bus sprendžiamos TA įmonių darbuotojų kompetencijos, etikos tobulinimo problemos.
- Siekti, kad visi kontrolieriai būtų aukštos moralės ir atitiktų kontrolieriaus profesinės etikos kodekso reikalavimus. Papildyti kontrolierių darbo sutartis nuostatomis apie jo teisinę atsakomybę už kontrolieriaus profesinės etikos kodekso pažeidimus, turinčius korupcijos požymių. Laukiamas rezultatas: Bus šalinamos prielaidos korupcijai atsirasti.
- Stiprinti darbuotojų motyvaciją kokybiškam ir sąžiningam darbui. Peržiūrėti kontrolierių atlyginimus, užtikrinant, kad jie būtų didesni nei skelbiamas vidutinis atlyginimas šalyje: -TA įmonėse, atliekančiose iki 50000 pirminių TA per metus – 1,2–1,4 karto; -TA įmonėse, atliekančiose nuo 50000 iki 100000 TA per metus – 1,4–1,6 karto; TA įmonėse, atliekančiose virš 100000 TA per metus – 1,6–1,8 karto. Diferencijuoti atlyginimus pagal darbuotojų pastangas ir kvalifikaciją. Laukiamas rezultatas: Atsiras darbuotojų motyvacija kokybiškam ir sąžiningam darbui, pagrįsta kvalifikacijos kėlimu, materialiniu ir moraliniu skatinimu.

### 3. Kompiuterizuoti apžiūros vertinimą.

- Sukurti šiuolaikinę vieningą kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros informacinę sistemą (on-line). Asociacijoje įkurti informacinių technologijų ir analizės skyrių. Parengti kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros informacinės sistemos projektą, jį įgyvendinti ir vystyti. Sukurtos kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros sistemos eksploatavimas ir priežiūra. Laukiamas rezultatas: Bus įdiegtas informacinių sistemų vystymo ir eksploatavimo koordinavimas, teisinis reglamentavimas, duomenų analizavimas ir jų perdavimas tolimesniam efektyviam naudojimui. Vieningas duomenų bankas. Operatyvus valdymas ir patikrų kontrolė realiaame laike.
- Patikros metu registruoti duomenis kompiuteryje, leisti jam juos vertinti ir suteikti kuo didesnę svarbą priimant galutinį sprendimą. Pertvarkyti TAC technologinę bazę, panaudojant kontrolinę įrangą, turinčią matavimo rezultatų apdorojimo ir perdavimo prietaisus. Patikros metu naudoti delninius kompiuterius. Laukiamas rezultatas: Mažinama kontrolieriaus įtaka patikros rezultatui. Didinamas atliekamos patikros kontrolės laipsnis.
- Stebėti ir kontroliuoti techninės apžiūros atlikimo procesą. Visuose techninės apžiūros įmonėse ir stotyse įrengti vaizdo stebėjimo kameras ir kontroliuoti apžiūros atlikimo procesą, apie tai informuojant klientus. Laukiamas rezultatas: Stebimi

kontrolieriaus ir transporto priemonės valdytojo veiksmai TA metu, mažinama galimybė atlikti neteisėtas veikas. Laiku bus nustatomi ir išanalizuojami pagrįsti įtarimai dėl korupcinio pobūdžio nusikalstamos veiklos.

- Sudaryti galimybę kitiems tinklo vartotojams iš šalies stebėti registravimą ir vertinimą.
- Sukurti anoniminę problemų registro sistemą, leidžiančią pranešti apie pastebėtas problemas.
- Sukurti integruotą duomenų registrą su “Regitra”, VKTI, policija.

#### 4. Pasitelkti antikorupcinį lobizmą.

- Suteikti teisę gavusiems “raudoną lapą” klientams važinėti 1 mėnesį negaliojant draudimui arba priminti klientams apie artėjančią talono galiojimo pabaigą (ir įtraukti pranešimų kaštus į apžiūros kainą).
- Siekti, kad Kelių policija sugriežtintų akivaizdžiai techniškai netvarkingų autotransporto priemonių kontrolę.

#### 5. Užtikrinti operatyvią, veiksmingą ir ilgalaikę kovą su korupcija:

- Sudaryti nepakantumo sąlygas korupcijos pasireiškimams TA įmonėse, užtikrinant nuolatinę kontrolę. Asociacijoje įsteigti korupcijos prevencijos grupę. Korupcijos prevencijos grupei: 1. organizuoti ir operatyviai vykdyti korupcijos prevencijos priemonių įgyvendinimą asociacijos mastu, savo pastangomis ir/ar pasitelkus specializuotas įstaigas; 2. reguliariai tikrinti kontrolierių, vykdančių viešojo administravimo funkcijas, akredituotoje pagal Lietuvos standartą LST ENISOIEC 17020:2004 kaip A tipo kontrolės įstaigoje, darbą; 3 reguliariai atsiskaityti už savo veiklą asociacijos valdybai, ruošti rekomendacijas korupcijos apraiškoms šalinti TA įmonėse. Nesąžiningai dirbančius darbuotojus svarstyti atestacinėse komisijose, viešai skelbti jų pavardes, skirti drausmines nuobaudas. Laukiamas rezultatas: Nesąžiningi darbuotojai žinos, kad neskaidraus darbo ir korupcijos atvejai bus išaiškinti ir paviėšinti.
- Reikalauti TA įmonių vadovų asmeninės atsakomybės už korupcijos prevenciją įmonėse. TA įmonių vadovų darbo sutartyse numatyti jų asmeninę atsakomybę už korupcijos prevencijos priemonių rengimą, jų vykdymo kontrolę ir efektyvumą įmonėje. Laukiamas rezultatas: Padidės įmonių vadovų asmeninė atsakomybė už korupcijos prevenciją TA įmonėje.
- Didinti kontrolierių tarnybinę kontrolę ir atsakomybę už priimtus sprendimus. Įsigyti mobiliąjį automobilių techninio stovio tikrinimo įrangą ir kartu su Eismo priežiūros tarnybomis bei VKTI specialistais dalyvauti vykdant, automobilių techninės būklės

patikras keliuose, bei analizuoti kontrolierių darbo atsakomybės klausimus. Laukiamas rezultatas: Didės kontrolieriaus atsakomybė už transporto priemonės būklę kelyje. Bus išaiškinti akivaizdūs faktai, kad ir TA metu TP buvo tech. netvarkinga. Atsiraa galimybė imtis griežtų priemonių prieš nesąžiningus kontrolierius.

6. Tobulinti teisės aktus, kurie realiai pašalintų prielaidas korupcijai atsirasti:

- Analizuoti ir teikti siūlymus dėl teisės aktų tobulinimo techninių apžiūrų srityje, siekiant apriboti korupcijos galimybę. Parengti siūlymus dėl Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimo įstatymo dėl techninę apžiūrą atliekančių įmonių ir kontrolierių. Teikti siūlymus dėl teisės suteikimo vairuotojams važinėti 1 mėnesį nepraėjusiems techninės apžiūros, tačiau turintiems techninės apžiūros patikros kortelę („raudoną lapą“), išskyrus atvejus, kai transporto priemonės eksploatacija yra draudžiama. Teikti siūlymus dėl privalomo atsakingų asmenų, susijusių su techninės apžiūros procesu, turto ir pajamų deklaravimo. Teikti siūlymus dėl techninių reikalavimų transporto priemonėms mažinant subjektyvių vertinimų skaičių, daugiau atsakomybės suteikiant vairuotojui už trūkumų šalinimą. Laukiamas rezultatas: Bus analizuojami ir tobulinami teisės aktai, siekiant apriboti korupcijos galimybes bei įtvirtinant priimamų sprendimų nešališkumą.

7. Kontroliuoti priemonių plano vykdymą:

- Užtikrinti efektyvų korupcijos prevencijos priemonių vykdymą. Kiekvienų metų pradžioje svarstyti korupcijos prevencijos plano vykdymą, konkretizuoti plano realizavimo būdus, patikslinti lėšų poreikį bei skirti atsakingus asmenis bei įmones už atskirų punktų vykdymą. Laukiamas rezultatas: Bus užtikrinamas antikorupcinių priemonių vykdymas bei šio plano įgyvendinimas.

## IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

1. Automobilis - sudėtinga sistema, jungianti 10-15 agregatų bei sistemų, sudarytų iš mazgų ir detalių. Dirbantį automobilį veikia aplinka, o jo detalės sąveikauja tarpusavyje. Techninė automobilio būklė kinta dėl nuolat veikiančių (dilimo, korozijos) ir atsitiktinių veiksnių.

Spartūs automobilizacijos augimo tempai sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvos keliuose ir gatvėse. Saugaus eismo užtikrinimas yra viena iš svarbiausių kelių transporto problemų.

Transportas be teigiamo poveikio ekonomikai turi ir žalingą poveikį aplinkai bei visuomenei. Daug žalos padaro kelių eismo įvykiai, kurių metu žūsta ir sužalojami žmonės, sudaužomos transporto priemonės, transporto statiniai, teršiama aplinka, išsilieja degalai, alyvos, transportuojamos medžiagos ir t. t.

Transporto priemonės yra vienas iš didžiausių aplinkos teršėjų. Įvairūs literatūros šaltiniai skirtingai vertina įvairių transporto rūšių teršiantį aplinką poveikį. Autotransportas yra specifinis taršos šaltinis, jis tampa pagrindine atmosferos oro užteršimo priežastimi, ypač dideliuose miestuose. Automobilių išmetamosios dujos miestuose pasižymi dar viena bloga savybe - jos daugiausia užteršia orą žmogaus ūgio lygyje. Ir žmonės kvėpuoja šiomis koncentruotomis dujomis.

Lietuvoje avaringumas gan nemažas, galbūt viena iš priežasčių – eksploatuojami seni automobiliai, kurie ne tik morališkai pasenę, bet ir sunaudotas jų techninis resursas. Vidutinis lengvųjų automobilių amžius Lietuvoje yra apie 15 metų, o virš 10 metų eksploatuojama apie 85% automobilių. Šios transporto priemonės dažnai genda, jų variklių išmetamai daugiau teršia aplinką. Vienas veiksmingiausių būdų tvarkingai eksploatuojamų transporto priemonių techninei būklei užtikrinti yra periodinė jos kontrolė.

2. Tvarkingos transporto priemonių techninės būklės užtikrinimas - kompleksinė priemonių visuma: techninė priežiūra ir remontas; periodinė techninė apžiūra; techninės būklės patikra keliuose;

3. Lietuvoje pagal Europos Sąjungos standartus įdiegta kelių transporto priemonių valstybinė techninė apžiūra. Tai veiksminga priemonė pagerinti transporto priemonių techninę būklę. Tačiau šiuo metu nustatytu periodiškumu atliekama techninė apžiūra ne visada yra garantas transporto priemonių techninei būklei užtikrinti. Viena priežasčių - seni automobiliai.

Transporto priemonių gamintojai reglamentuoja privalomuosius jų techninės priežiūros ir remonto darbus, kad visą eksploatacavimo laikotarpį transporto priemonė atitiktų nustatytus saugos reikalavimus. Tačiau praktika rodo, kad reglamentuoti techninės priežiūros ir remonto darbai paprastai atliekami tik naujoms transporto priemonėms, o senoms profilaktinių darbų apimtys yra

žymiai mažesnės. Tai labai žalinga praktika ne tik ekonominiu, bet ir eismo saugos bei aplinkosaugos požiūriu.

Techninės apžiūros centrai (TAC) atlieka ne tik valstybines technines apžiūras, bet ir pagamintų ir perdirbtų transporto priemonių technines ekspertizes, nustato autoavarijų metu patirtą žalą, teikia kitas paslaugas susietas su transporto priemonių techninės būklės įvertinimu. TAC glaudžiai bendradarbiauja su institucijomis, kurioms rūpi transporto priemonių techninės bei jų keliamos ekologinės problemos, kelių eismo saugumo gerinimas šalyje.

Kokybės Vadybos Sistemos planavimas užtikrina tinkamą vartotojo reikalavimų įvykdymą kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros, ekspertizės ir vertinimo paslaugų teikimo proceso metu. Planuodama kokybės vadybos sistema (KVS), organizacija pagrindinį dėmesį skiria nustatymui tų procesų, kurie reikalingi organizacijos kokybės tikslams ir reikalavimams pasiekti. Planavimo įvestiniai duomenys apima organizacijos strategiją, tikslus, vartotojų reikalavimus, įstatymų ir kitų reikalavimų įvertinimą, duomenis apie procesų vyksmą, gerinimo galimybes.

Organizacijos vadovybė yra suformulavusi visos organizacijos kokybės tikslus. Nustatydamą tikslus, vadovybė atsižvelgia į rinkos poreikius, vadovybinės vertinamosios analizės rezultatus, į vartotojų patenkinimo laipsnį, konkurentų veiklos analizę, gerinimo galimybes, reikiamus išteklius tikslams pasiekti. Kiekvienas organizacijos padalinys (lygmuo) turi suformulavęs atskirus savo padalinio kokybės tikslus. Šie tikslai yra suderinti su organizacijos kokybės politika. Kiekvieno padalinio kokybės tikslai yra pamatuojami, t.y. palyginami su konkrečiais įsipareigojimais. Kokybės tikslai paskleisti organizacijoje, tuo sudarant galimybę kiekvienam darbuotojui prisidėti prie jų siekimo. Kokybės tikslai sistemingai analizuojami ir, esant reikalui, peržiūrimi.

Organizacijos vadovybė nuolat ieško galimybių ir siekia pagerinti procesų bei kokybės vadybos sistemos rezultatyvumą.

4. Patvirtinama suformuluota hipotezė, kad Lietuvoje yra sukurta veiksminga techninės apžiūros sistema, turinti visas svarbiausias grandis – gamybinę, konsultacinę, atstovavimo ir kontrolės. Tai padeda įgyvendinti svarbiausius valstybinės techninės apžiūros principus: bešališkumą ir nepriklausomumą, atliekamos techninės kontrolės kokybę, automobilių savininkų poreikių tenkinimą, minimalią kainą už techninės apžiūros atlikimą. Visos TAS aprūpintos šiuolaikine apžiūrų atlikimui reikalinga kontroline diagnostine įranga bei kompiuterine technika.

5. Lietuvos gyventojų nuomone, pagrindiniai veiksniai, trukdantys automobilių techninės apžiūros sektoriaus vystymuisi Lietuvoje yra korupcija, kvalifikuotų specialistų trūkumas ir pasenusi gamybinė bazė. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad daugiau nei pusė apklausos dalyvių neturėjo nuomonės šiuo klausimu;

Trečdaliui Lietuvos gyventojų teko girdėti apie neoficialius mokėjimo tarifus automobilių techninės apžiūros centruose. Tai dažniausiai vyrai, 30 – 50 metų amžiaus, turintys vidutines ir didesnes pajamas bei gyvenantys didmiestyje žmonės;

Lietuvos gyventojams pagrindiniu informacijos šaltiniu apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose yra draugai, pažįstami, jų pačių patirtis. Asmeninę patirtį minėjo 8 proc. apklausos dalyvių;

Trečdalis tvarkiusių reikalus automobilių techninės apžiūros centruose neoficialiai atsilygino už šią paslaugą. Kas penktas apklausos dalyvis, atlikęs automobilio techninę apžiūrą, tai darė per pažįstamus, dirbančius tuose centruose. Už šias paslaugas dažniausiai mokama 50 – 100 litų;

Trečdalis tvarkiusių reikalus automobilių techninės apžiūros centruose linkę neoficialiai atsilyginti ir ateityje. Tokios nuostatos dažniausiai laikosi kaimo bei turintys didžiausias pajamas apklausos dalyviai;

Pagrindinis neoficialaus atlygio motyvas – techninė automobilio būklė. Įtakos šiam žingsniui turi kitų patarimai bei paties sprendimas. Dažniausiai neoficialiai atsilyginama iki automobilio ar automobilio techninės apžiūros metu. Kas penktas apklausos dalyvis neoficialiai atsilygino po automobilio techninės apžiūros;

Beveik du trečdaliai tvarkiusių reikalus automobilių techninės apžiūros centruose išreiškė norą, kad korupcija šiuose centruose mažėtų. Tai dažniausiai minėjo turintys didžiausias pajamas, moterys bei gyvenantys didmiestyje žmonės. Mažiau nei trečdalis apklausos dalyvių, turinčių patirtį automobilių techninės apžiūros centruose, neturėjo nuomonės šiuo klausimu. Tai dažniausiai kaimo bei mažiausias pajamas turintys apklaustieji;

Apklausos dalyviai, kuriems teko tvarkyti reikalus automobilių techninės apžiūros centruose ir kurie norėtų, kad korupcija šiuose centruose mažėtų, dažniausiai vardijo šiuos veiksnius, galinčius turėti įtakos korupcijos mažėjimui: griežtesnės baudmės techninės apžiūros darbuotojams, apžiūros proceso kompiuterizavimas, visuomenės švietimas ir stebėjimo sistemos įdiegimas.

## **5. Rekomenduojama TAC centrams**

- šviesti klientus: Akcentuoti garbingos patikros ir automobilių trūkumų diagnozės naudą klientams; įgyvendinti glaudų bendradarbiavimą su visuomene, valstybės institucijomis, nevyriausybinėmis organizacijomis, žiniasklaida, kitais asmenimis. Asociacijoje įsteigti viešųjų ryšių specialisto etatą ir įrengti darbo vietą. Dalyvauti švietimo įstaigų organizuojamose saugaus eismo dienose. Aiškinti moksleiviams transporto priemonių techninės būklės įtaką saugiam eismui.
- ugdyti darbuotojus: sukurti profesinės etikos ugdymo programą, atskleidžiančią korupcijos žalą ir keliamas grėsmes; rengti sąžiningumo patikrinimus ir skelbti rezultatus; gerinti darbo sąlygas ir diferencijuoti atlyginimą pagal darbuotojų pastangas;

stiprinti darbuotojų motyvaciją kokybiškam ir sąžiningam darbui. Peržiūrėti kontrolierių atlyginimus, užtikrinant, kad jie būtų didesni nei skelbiamas vidutinis atlyginimas šalyje: -TA įmonėse, atliekančiose iki 50000 pirminių TA per metus – 1,2–1,4 karto; -TA įmonėse, atliekančiose nuo 50000 iki 100000 TA per metus – 1,4–1,6 karto; TA įmonėse, atliekančiose virš 100000 TA per metus – 1,6–1,8 karto. Diferencijuoti atlyginimus pagal darbuotojų pastangas ir kvalifikaciją.

- kompiuterizuoti apžiūros vertinimą: sukurti šiuolaikinę vieningą kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros informacinę sistemą (on-line); patikros metu registruoti duomenis kompiuteryje, leisti jam juos vertinti ir suteikti kuo didesnę svarbą priimant galutinį sprendimą. Pertvarkyti TAC technologinę bazę, panaudojant kontrolinę įrangą, turinčią matavimo rezultatų apdorojimo ir perdavimo prietaisus. Patikros metu naudoti delninius kompiuterius; stebėti ir kontroliuoti techninės apžiūros atlikimo procesą. Visuose techninės apžiūros įmonėse ir stotyse įrengti vaizdo stebėjimo kameras ir kontroliuoti apžiūros atlikimo procesą, apie tai informuojant klientus; sukurti anoniminę problemų registro sistemą, leidžiančią pranešti apie pastebėtas problemas.
- tobulinti teisės aktus, kurie realiai pašalintų prielaidas korupcijai atsirasti.
- kontroliuoti priemonių plano vykdymą:



## LITERATŪRA

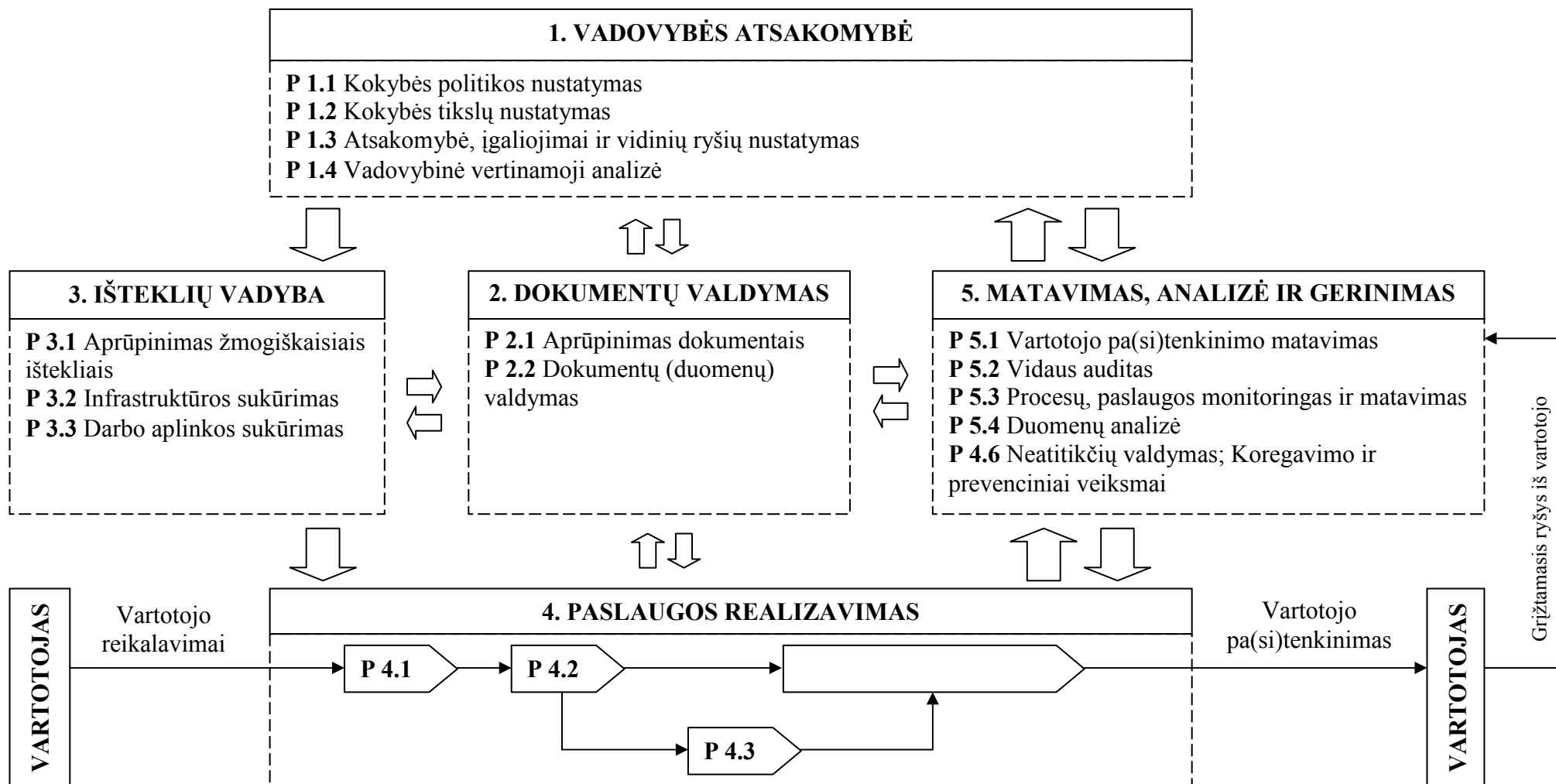
1. Adomavičius V. (1991) Automobilizacija ir jos problemos Lietuvoje. Vilnius: Technika. Automobiliai ir gamtos apsauga, pagal „Eart audit“ // Tiesa, 1992 gruodžio 23, Nr. 251
2. Baublys A., Griškevičienė D., Lazauskas J., Pašaitis R. (2003) Transporto ekonomika. Vilnius. Technika. ISBN 9986-05-298-X.
3. BNS. Automobilių techninės apžiūros centrai sieks atsikratyti kyšininkų įvaizdžio. žiūrėta [2008-04-05] Prieiga per internetą: <http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=9214142>
4. Brandenburg T. (2006) Automobiliai. Vilnius: Mūsų knyga. ISBN 9955-14-138-7.
5. Butkus F. (2003) Vadyba : organizacijos veiklos operatyvaus valdymo pagrindai. Vilnius: Technika. ISBN 978-9955-28-082-8.
6. Daugėla G., Glėbus A., Žeromskas R. (2001) Naudoti lengvieji automobiliai Lietuvoje. Vilnius: Grafika. ISBN 9955-9416-0-X.
7. Elta. Techninių apžiūrų įmonėse - korupcijos pėdsakai. žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: <http://www.ve.lt/?data=2006-11-16&rub=1065924813&id=1163611108>
8. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 70/156/EEB, žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult\\_l?p\\_nr=&p\\_nuo=&p\\_iki=&p\\_org=&p\\_drus=183&p\\_kalb\\_id=&p\\_title=70%2F156%2FEEB&p\\_text=&p\\_pub=&p\\_met=&p\\_lnr=&p\\_denr=&p\\_es=0&p\\_rus=1&p\\_tid=&p\\_tkid=&p\\_t=0&p\\_cnr=&p\\_tr1=2&p\\_tr2=2&p\\_gal=](http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult_l?p_nr=&p_nuo=&p_iki=&p_org=&p_drus=183&p_kalb_id=&p_title=70%2F156%2FEEB&p_text=&p_pub=&p_met=&p_lnr=&p_denr=&p_es=0&p_rus=1&p_tid=&p_tkid=&p_t=0&p_cnr=&p_tr1=2&p_tr2=2&p_gal=)
9. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 70/156/EEB. žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2005-0195+0+DOC+XML+V0//LT>
10. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 77/143 EEC; šiuo metu galioja ES direktyvos 96/96 redakcija su ES direktyvų 2001/ 9 ir 2001/11 pataisomis), žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult\\_l?p\\_nr=&p\\_nuo=&p\\_iki=&p\\_org=&p\\_drus=183&p\\_kalb\\_id=&p\\_title=77%2F143%20EEC&p\\_text=&p\\_pub=&p\\_met=&p\\_lnr=&p\\_denr=&p\\_es=0&p\\_rus=1&p\\_tid=&p\\_tkid=&p\\_t=0&p\\_cnr=&p\\_tr1=2&p\\_tr2=2&p\\_gal=](http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult_l?p_nr=&p_nuo=&p_iki=&p_org=&p_drus=183&p_kalb_id=&p_title=77%2F143%20EEC&p_text=&p_pub=&p_met=&p_lnr=&p_denr=&p_es=0&p_rus=1&p_tid=&p_tkid=&p_t=0&p_cnr=&p_tr1=2&p_tr2=2&p_gal=)
11. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 92/53/EEB, žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult\\_l?p\\_nr=&p\\_nuo=&p\\_iki=&p\\_org=&p\\_drus=183&p\\_kalb\\_id=&p\\_title=92%2F53%2FEEB&p\\_text=&p\\_pub=&p\\_met=&p\\_lnr=](http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult_l?p_nr=&p_nuo=&p_iki=&p_org=&p_drus=183&p_kalb_id=&p_title=92%2F53%2FEEB&p_text=&p_pub=&p_met=&p_lnr=)

- =&p\_denr=&p\_es=0&p\_rus=1&p\_tid=&p\_tkid=&p\_t=0&p\_cnr=&p\_tr1=2&p\_tr2=2&p\_gal=
12. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 92/53/EEB, žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2005-0195+0+DOC+XML+V0//LT>
  13. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 92/61/EEB, žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult\\_l?p\\_nr=&p\\_nuo=&p\\_iki=&p\\_org=&p\\_drus=183&p\\_kalb\\_id=&p\\_title=92%2F61%2FEEB&p\\_text=&p\\_pub=&p\\_met=&p\\_lnr=&p\\_denr=&p\\_es=0&p\\_rus=1&p\\_tid=&p\\_tkid=&p\\_t=0&p\\_cnr=&p\\_tr1=2&p\\_tr2=2&p\\_gal=](http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult_l?p_nr=&p_nuo=&p_iki=&p_org=&p_drus=183&p_kalb_id=&p_title=92%2F61%2FEEB&p_text=&p_pub=&p_met=&p_lnr=&p_denr=&p_es=0&p_rus=1&p_tid=&p_tkid=&p_t=0&p_cnr=&p_tr1=2&p_tr2=2&p_gal=)
  14. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 92/61/EEB, žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult\\_l?p\\_nr=&p\\_nuo=&p\\_iki=&p\\_org=&p\\_drus=183&p\\_kalb\\_id=&p\\_title=92%2F61%2FEEB&p\\_text=&p\\_pub=&p\\_met=&p\\_lnr=&p\\_denr=&p\\_es=0&p\\_rus=1&p\\_tid=&p\\_tkid=&p\\_t=0&p\\_cnr=&p\\_tr1=2&p\\_tr2=2&p\\_gal=](http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.rezult_l?p_nr=&p_nuo=&p_iki=&p_org=&p_drus=183&p_kalb_id=&p_title=92%2F61%2FEEB&p_text=&p_pub=&p_met=&p_lnr=&p_denr=&p_es=0&p_rus=1&p_tid=&p_tkid=&p_t=0&p_cnr=&p_tr1=2&p_tr2=2&p_gal=)
  15. Europos Sąjungos taryba. Europos Sąjungos direktyva 93/81/EEB, žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=42286&p\\_query=&p\\_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=42286&p_query=&p_tr2=2)
  16. Grigaliūnas S. Prieš korupciją - moderniu elektronikos vėzdu. žiūrėta [2008-04-05] Prieiga per internetą: [http://www.info.lt/index.php?page=naujienos&view=naujiena\\_arch&id=117484](http://www.info.lt/index.php?page=naujienos&view=naujiena_arch&id=117484)
  17. Jurkauskas A. (2006). Visuotinės kokybos vadyba: mokomoji knyga. Kaunas: Technologija. ISBN 9955-25-071-2.
  18. Jurkauskas.(2002) Transporto raida. Kaunas: Technologija. ISBN 9986-13-415-3.
  19. Kaziliūnas A. (2007) Kokybės vadyba: vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romeriu universiteto leidybos centras. ISBN 978-9955-19-071-4.
  20. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. balandžio 8 d. įsakymas Nr. 3-241 „Dėl techninių reikalavimų naudojamoms kelių transporto priemonėms” // Valstybės žinios, 2003 Nr.43-1991.
  21. LR Susisiekimo ministerija. Techninės apžiūros įmonėse diegiama moderni informacinė sistema. žiūrėta [2008-04-24] Prieiga per internetą: <http://www.autoreviu.lt/portal/index/article/3853>
  22. LR Vyriausybės nutarimas NR.1950. Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo. (2002) Vilnius.

23. Lukoševičius K., Pikūnas A., Lukoševičienė N., Valiūnas V. (2006) Automobilių remontas ir aplinkos apsaugos problemos: mokomoji knyga. Vilnius: Technika. ISBN 9955-28-061-1.
24. Lukošius G. Valstybinė techninė apžiūra – saugaus eismo garantijos dalis. žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: <http://www.sekunde.lt/content.php?p=read&tid=37366>
25. Mickūnaitis V. (2006) Transporto priemonių kokybės valdymas. Vilnius: Technika. ISBN 9955-28-002-6.
26. Nemeikaitė E., (2002) Automobilių vertė nustatoma pagal katalogus. Lietuvos žinios Nr. 88.
27. Pociūtė J.(2005) Kokybės vadyba : mokomoji knyga. Vilnius: Technika. ISBN 9986-05-781-7.
28. Rinkevičius J. (1999) Automobilis, jo dabartis ir ateitis. Kaunas: Ūkininko patarėjas. ISBN 9955-672-04-8.
29. Scarry, Richard (2000) Automobiliai. Vilnius: Egmont Lietuva. ISBN 9986-22-450-0.
30. Sedžikas ir kt. (2001). Naudoti lengvieji automobiliai Lietuvoje. Techninių trūkumų analizė. Vilnius: UAB „Transporto studijos“ ISBN 9955-9416-0-X.
31. Stoner, James Arthur Finch (2000) Vadyba. Kaunas: UAB “Poligrafija ir informatika” ISBN 9986-850-30-4.
32. Susisiekimo ministerija (2000). Kelių transporto priemonių techninių apžiūrų taisyklės ir kiti norminiai dokumentai. Vilnius.
33. Tilindis V., Mickūnaitis V. (2003) Automobilių techninės eksploatacijos teorijos pagrindai. Vilnius. Technika. ISBN 9986-05-646-2.
34. TRANSEKSTA. žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: <http://www.vta.lt/>
35. Tuvlita. Valstybinė techninė apžiūra. žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: [http://www.tuvlita.lt/lt/technine\\_apziura](http://www.tuvlita.lt/lt/technine_apziura)
36. UAB “Transporto studijos”. (1997) Lengvųjų automobilių techninių trūkumų analizė. Vilnius.
37. Valstybinė kelių transporto inspekcija prie susisiekimo ministerijos. Atitikties įvertinimas. žiūrėta [2008-02-05] Prieiga per internetą: <http://search.delfi.lt/cache.php?id=68E95C23548A731A>
38. Vizgaitis J. (2001) Automobilių techninė priežiūra. Vilnius: P.Kalibato IĮ „Petro ofsetas“ ISBN 9986-824-84-2.
39. Žekonis J. (2006) Automobilio priežiūra. Vilnius: Asveja. ISBN 9955-464-88-7.
40. Žeromskas R. (1999) Automobilių eksploatacija. VGTU. ISBN 9955-9416-0-X.
41. Žeromskas R., Andrašius A., Mitunevičius V., Pakalnis E., Sendžikas V. (1998) Pagrindiniai techniniai reikalavimai kelių transporto priemonėms. Vilnius: Technika. ISBN 9955-03-106-9.

# **PRIEDAI**

### ŠIAULIŲ TAC PROCESŲ SEKOS IR SĄVEIKOS SCHEMA



Proceso		Įvestiniai duomenys	Proceso šeimini nkas	Išvestiniai duomenys	Aprašantis KVS dokumentas	KVS įrašai
žymuo	pavadinimas					
1	2	3	4	5	6	7
<b>1. Vadovybės atsakomybė</b>						
P 1.1	Kokybės politikos nustatymas	Organizacijos siekiai kokybės srityje	GD	Kokybės politika	KV, sk. 5.3	Kokybės politika
P 1.2	Kokybės tikslų nustatymas	Kokybės politika	GD	Pamatuojami kokybės tikslai	KV, sk. 5.4	Pamatuojami kokybės tikslai
P 1.3	Atsakomybės, įgaliojimų ir vidinių ryšių nustatymas	Organizacijos vadovybės atsakomybė	GD	Darbuotojų atsakomybė, įgaliojimai; Vidiniai ryšiai	KV, sk. 5.5	Organizacinė struktūra; Pareiginiai nuostatai; KVS procedūros
P 1.4	Vadovybinė vertinamoji analizė	Auditų rezultatai; Grįžtamoji informacija iš vartotojų; Informacija apie procesus bei produktų atitiktį; Koregavimo bei prevencinių veiksmų būklė; Praeitų VVA sprendimų vykdymas; Pakeitimai susiję su KVS	GD	KVS gerinimo priemonės; Teikiamų paslaugų gerinimo priemonės; Išteklių poreikis	KV, sk. 5.6	VVA protokolai
<b>2. Dokumentų valdymas</b>						
P 2.1	Aprūpinimas dokumentais	Dokumentų poreikis	VAK	Reikiami dokumentai	KP-01 “KVS dokumentų parengimas ir valdymas”; KP-02 “Dokumentų ir duomenų valdymas”	Organizaciniai dokumentai; Tvarkomieji dokumentai; Informaciniai dokumentai
P 2.2	Dokumentų (duomenų) valdymas	Išorės, vidaus dokumentai	Atsakingi darbuotojai.	Apdoroti dokumentai (duomenys)	KP-01 “KVS dokumentų parengimas ir valdymas”; KP-02 “Dokumentų ir duomenų valdymas”; KP-03 “Įrašų valdymas”	Gaunamų (siunčiamų) dokumentų registracijos žurnalai; Įsakymų registracijos žurnalai; Įrašų rodyklės

1	2	3	4	5	6	7
<b>3. Išteklių vadyba</b>						
P 3.1	Aprūpinimas žmogiškaisiais ištekliais	Personalo (mokymo, kvalifikacijos kėlimo) poreikis	DAP	Reikiamos kvalifikacijos personalas	KP-07 "Personalo parinkimas ir mokymas"	Darbo sutartys; Darbo sutarčių registravimo žurnalas; Darbuotojų asmens bylos; Mokymo-kvalifikacijos kėlimo planas; Mokymo pažymėjimai, sertifikatai ir kt.; Įrašai apie mokymo rezultatyvumą
P 3.2	Infrastruktūros sukūrimas	Infrastruktūros poreikis	GD,TV	Reikiama infrastruktūra	KV, sk. 6.3	-
P 3.3	Darbo aplinkos sukūrimas	Reikalavimai darbo aplinkai	GD, TV	Tinkama darbo aplinka	KV, sk. 6.4	-
<b>4. Paslaugos realizavimas</b>						
P 4.1	Reikalavimų paslaugai nustatymas	Vartotojo reikalavimai; Teisiniai ir norminiai reikalavimai; Organizacijos reikalavimai	TV, ESV	Reikalavimai paslaugai	KP08-2004 "Užsakymo analizė"	Pasiūlymų ir pageidavimų knyga; Ekspertizių registravimo žurnalas; Užsakymų registravimo ir analizės žurnalas; Pageidavimų paslaugoms, kurių organizacija neatlieka, registravimo žurnalas; Sutartys.
P 4.2	Paslaugų teikimo planavimas	Analitiniais tyrimų rezultatai; prognozuojamais rinkos pokyčiai	VEA	Planai	KP 11-2004 "Techninės apžiūros proceso valdymas"	Metinis kelių transporto priemonių valstybinių techninių apžiūrų planas; K ir E operatyvinio paskirstymo planai

Proceso		Įvestiniai duomenys	Proceso šeimininkas	Išvestiniai duomenys	Aprašantis KVS dokumentas	KVS įrašai
žymuo	pavadinimas					
1	2	3	4	5	6	7
P 4.3	Pirkimas	Produktų (paslaugų) poreikis	Padalinių vadovai	Reikiami produktai (paslaugos)	KP 09-2004 "Pirkimas"	Tiekėjų vertinimo metodika; Tiekėjų sąrašai; Pirkimo sutartys; Mažo kiekio produktų pirkimo registravimo žurnalas; Sąskaitos-faktūros; Kiti pirkimo dokumentai (garantiniai raštai, naudojimo instrukcijos)
P 4.4	KTP valstybinė techninė apžiūra	Reikalavimai TA atlikimui	K, E	Suteikta paslauga	KP 11-2004 "Techninės apžiūros proceso valdymas"	Kontrolieriaus ataskaita; Techninių apžiūrų dokumentai (TA talonai, kortelės ir kt.);
P 4.5	KTP techninė ekspertizė	Reikalavimai paslaugai; Reikalavimai KTP	E	Suteikta paslauga	KP 12-2004 "Techninės ekspertizės proceso valdymas"	Ekspertizių registracijos žurnalas; KTP bandymų protokolas; Ekspertizės aktas Ekspertizės pažyma; Informacija apie atliktas ekspertizes
P 4.6	KTP vertinimas	Reikalavimai paslaugai; Reikalavimai KTP vertinimui	V	Suteikta paslauga	KP 13-2004 "Kelių transporto priemonių vertinimo proceso valdymas"	Transporto priemonės apžiūrėjimo aktas; Apgadinimų ir numatomo remonto protokolas; Išvada apie transporto priemonės rinkos vertę; Atkūrimo kaštų skaičiavimas (kalkuliacija);



						Išvada apie transporto priemonės likutinę vertę; Išvada apie transporto priemonės prekinės vertės netekimą;  <b>KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONĖS VERTINIMO PAŽYMA;</b> Kelių transporto priemonės vertinimo ataskaita; Kelių transporto priemonių vertinimo žurnalas
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>5. Matavimas, analizė ir gerinimas</b>						
P 5.1	Vartotojo pa(si)tenkinimo matavimas	Informacija iš vartotojo	TV,ESV,PV	Vartotojo lūkesčiai, poreikiai	KP 06-2004 “Koregavimo ir prevenciniai veiksmai”; KV, sk. 8.2.1	Vartotojų atliepimai; Pasiūlymų ir pageidavimų knyga
P 5.2	Vidaus auditai	KVS reikalavimai; Praeitų auditų rezultatai	VAK	KVS rezultatyvumo rodikliai	KP 04-2004 “Kokybės vidaus auditai”	Vidaus auditų metinis planas; Matricinis planas; Vidaus audito klausimynas; Neatitikčių aktai; Vidaus audito ataskaita; Audito ataskaitų registravimo žurnalas
P 5.3	Procesų paslaugos monitoringas ir matavimas	KVS reikalavimai; Reikalavimai paslaugai	GD, VK ,PV	Monitoringo ir matavimo duomenys	KV, sk. 8.2.3, 8.2.4	Monitoringo ir matavimo įrašai
P 5.4	Duomenų analizė	Monitoringo ir matavimo duomenys	GD	Procesų gerinimo priemonės	KV, sk. 8.4	Vadovybinės vertinamosios analizės protokolai;

						<p>Pamatuojami kokybės tikslai;</p> <p>Koregavimo, prevencinių veiksmų planai-grafikai</p>
P 5.5	Neatitikčių valdymas; Koregavimo ir prevenciniai veiksmai	Informacija apie neatitiktis (galimas neatitiktis)	Atsakingi darbuotojai	Koregavimo (prevenciniai) veiksmai	<p>KP 05-2004 “Neatitikčių valdymas”;</p> <p>KP 06-2004 “Koregavimo ir prevenciniai veiksmai”</p>	<p>Administracijos darbuotojų patikrinimų registravimo žurnalas;</p> <p>Valstybinių kontrolės institucijų pareigūnų atliekamų įmonės (fizinis asm.) patikrinimų-registravimo žurnalas;</p> <p>sugedusių įrengimų remonto registravimo žurnalas;</p> <p>koregavimo, prevencinių veiksmų planas-grafikas.</p>

# ANKETA

Gerbiamas respondente, šio tyrimo *tikslas* – nustatyti ar vyrauja korupcija techninių apžiūrų centruose. Apklausa yra ANONIMINĖ, nei vardo, nei pavardės nurodyti nereikia.

Anketoje nėra teisingų arba neteisingų klausimų ir atsakymų. Pastarieji tiesiog atspindi nuomonių įvairovę.

Labai prašome atsakyti į kiekvieną klausimą bei užpildyti anketą iki galo, nes tai padidins tyrimo rezultatų tikslumą.

Apklausa atlieka Šiaulių universiteto Socialinių mokslų fakulteto vadybos magistrantas Vaidotas Vaišvila, tel. 869886600

Iš anksto dėkojame už atsakymus!

*Jums tinkantį atsakymą pažymėkite kryželiu.*

1. Jūsų lytis:	
Vyras	<input type="checkbox"/>
Moteris	<input type="checkbox"/>

2. Jūsų amžius?
15-29 m.m.
30-49 m.m.
50-74 m.m.

### 3. Šeimyninė padėtis

- Nevedęs (netekėjusi)
- Vedęs (ištekejusi)
- Išsiskyres (išsituokusi)
- Našlys (našlė)

### 4. Jūsų šeimos pajamos

- Iki 800 Lt
- 801 Lt. – 1200 Lt.
- 1201 Lt. – 2000 Lt.
- 2000 + Lt.

### 5. Ar turite automobilį?

- Taip
- Ne

### 6. Kelintų metų Jūsų automobilis?

- 1977 – 1987 m.
- 1988 – 1998 m.
- 1999 – 2007 m.

7. Ar vairuojate automobilį?

Taip

Ne

8. Kur atliktos automobilių technikos apžiūros (kada nors tvarkėte automobilio apžiūrą ir mokėjote neoficialiai)?

Vilniaus apskrityje

Kauno apskrityje

Klaipėdos apskrityje

Panevėžio apskrityje

Šiaulių apskrityje

Marijampolės apskrityje

Alytaus apskrityje

Utenos apskrityje

Tauragės apskrityje

Telšių apskrityje

9. Jūsų nuomone, veiksniai, trukdantys automobilių techninių apžiūrų sektoriaus vystymuisi

Lietuvoje.

Netinkama įstatyminė bazė

Interesų grupių įtaka

Valdžios institucijų įtaka

Kvalifikuotų specialistų trūkumas

Techninių apžiūrų sektoriaus kontrolės trūkumas

Per žema techninės apžiūros kaina

Korupcija

Pasenusi gamybinė bazė

10. Ar automobilių apžiūros centrai Lietuvoje yra korumpuoti?

Labai korumpuoti

Iš dalies korumpuoti

Visai nekorumpuoti

Neturiu nuomonės

11. Ar teko girdėti kokie yra neoficialūs mokėjimo tarifai Lietuvos Automobilių techninės apžiūros centruose?

Taip

Ne

Neturiu nuomonės

12. Kokia yra (esate girdėję) neoficialaus mokėjimo suma?

Iki 50 Lt

51-100 Lt

Daugiau nei

101 Lt

Neturiu nuomonės

13. Jūsų nuomone, dažniausi informacijos šaltiniai apie korupciją automobilių techninės apžiūros centruose yra?

Iš draugų, pažįstamų patirties

Iš asmeninės patirties

Iš televizijos

Iš spaudos

Iš radijo

Iš interneto

Neturiu nuomonės

14. Ar teko naudotis automobilių techninės apžiūros Centrų paslaugomis?

Taip

Ne

Neturiu nuomonės

15. Kiek kartų per paskutinius 2 metus teko atlikti automobilio Techninę apžiūrą?

Vieną

Du

Tris ir daugiau

Per paskutinius 2 metus neteko to daryti

Nenurodė

16. Ar teko neoficialiai mokėti už automobilio techninę apžiūrą?

Taip

Ne

Neturiu nuomonės

17. Veiksniai, paskatinę neoficialiai atsilyginti už automobilio techninę apžiūrą, kai mokėjote paskutinį kartą

Manęs tiesiogiai paprašė

Man buvo netiesiogiai užsiminta

Nusprendžiau savo iniciatyva

Patarė kiti (giminės, pažįstami)

Pasiūlė tarpininkas

Neturėjau lėšų pilnai sutvarkyti automobilį apžiūrai

Taip atsidėjau už atliktą automobilio apžiūrą

Atsisakė pasakyti

18. Kiek kartų neoficialiai mokėjote už Automobilio techninę apžiūrą?

Vieną kartą

Per paskutinius 2 metus neteko neoficialiai mokėti

Du – tris kartus

Keturis ir daugiau kartų

Neturiu nuomonės

19. Ar atliekant automobilio techninę apžiūrą tai darote per pažįstamus, kurie dirba tame techninės apžiūros centre?

Taip

Ne

Neturiu nuomonės

20. Kada nusprendėte neoficialiai atsilyginti, kai mokėjote paskutinį kartą?

Iki techninės apžiūros

Techninės apžiūros metu

Po techninės apžiūros

Neturiu nuomonės

21. Kodėl neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą?

- Neturėjau lėšų sutvarkyti automobilį
- Patarė kiti
- Nusprendžiau savo iniciatyva
- Atsidėkojau už apžiūrą
- Buvo netiesiogiai užsiminta
- Pasiūlė tarpininkas
- Tiesiogiai prašė
- Neturiu nuomonės

22. Kaip neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą, kai mokėjote paskutinį kartą?

- Pinigais
- Paslaugomis
- Dovanomis
- Neturiu nuomonės

23. Kur perdavėte neoficialų atlygį, kai mokėjote paskutinį kartą?

- Perdaviau nepastebimai techninės apžiūros centro teritorijoje
- Perdaviau už techninės apžiūros centro ribų
- Neturiu nuomonės

24. Kaip perdavėte neoficialų atlygį grynais pinigais?

- Padaviau su dokumentais
- Daviau į rankas, įdėjau į kišenę, sveikinantis
- Pinigus įdėjau į automobilio peleninę ar kitą vietą
- Perdaviau per kitus asmenis
- Padaviau prieš įvažiuojant
- Neturiu nuomonės

25. Kam buvo skirtas neoficialus atlygis, kai mokėjote paskutinį kartą?

- Kontrolieriui
- Ekspertui
- Konkrečios stoties vadovui
- Sunku pasakyti
- Technikos direktoriui, dirbančiam tame centre

- Tarpininkui
- Centro direktoriui
- Neturiu nuomonės

26. Ar paskutinį kartą, kai neoficialiai atsilyginote už automobilio techninę apžiūrą, tai darėte tiesiogiai ar per tarpininkus?

- Atsilygino tiesiogiai
- Atsilygino per tarpininkus
- Susitarė per tarpininkus, atsilygino tiesiogiai
- Susitarė tiesiogiai, atsilygino per tarpininkus
- Neturiu nuomonės

27. Kiek neoficialus mokėjimas už techninę apžiūrą padeda išspręsti problemą?

- Visiškai išsprendė
- Visiškai neišsprendė
- Iš dalies išsprendė
- Neturiu nuomonės

28. Jei tvarkėte automobilio techninę apžiūrą, bet nemokėjote oficialiai, tai kodėl neatsilyginote neoficialiai už automobilio techninę apžiūrą?

- Automobilis buvo techniškai tvarkingas
- Tai prieštarauja įsitikinimams
- Nemanau, kad tai gali išspręsti problemą
- Nemoku elgtis panašiose situacijose
- Taip pažeistų įstatymą
- Neturėjau tam pinigų
- Nebuvo galimybių perduoti neoficialų atsilyginimą
- Dirba giminaičiai
- Neturiu nuomonės

29. Jei ateityje tektų atlikti techninę apžiūrą, ar atsilygintų neoficialiai?

- Tikrai atsilyginsiu
- Greičiau atsilyginsiu
- Greičiau neatsilyginsiu
- Tikrai neatsilyginsiu
- Neturiu nuomonės



30. Ar pastebėję korupcijos atvejį automobilių techninės apžiūros centre, praneštų apie tai kuriai nors institucijai?

Taip

Ne

Neturiu nuomonės

31. Institucijos, kurioms praneštų apie korupcinį atvejį automobilių Techninės apžiūros centruose

Policija

Žiniasklaida

STT

Techninės apžiūros centro, kuriame įvyko korupcijos atvejis, vadovui

FNTT

TRANSEKTA

"Transparency International" Lietuvos skyrius

LR Seimo Antikorupcijos komisija

Prokuratūra

Neturiu nuomonės

32. Veiksniai, dėl kurių nepraneštų apie korupcinį atvejį automobilių techninės apžiūros centruose

Tai ne mano reikalas

Nenoriu gadinti santykių su tų centrų darbuotojais

Nežinau, kaip tą padaryti

Kita

Neturiu nuomonės

33. Ar norėtumėte, kad sumažėtų korupcija automobilių techninės apžiūros centruose

Taip

Ne

Neturiu nuomonės

34. Veiksniai, galintys sumažinti korupciją automobilių techninės apžiūros centruose

Griežtesnės baudmės techninės apžiūros darbuotojui, kuris paėmė neoficialų atlygį

Kompiuterizuotas apžiūros procesas, kai sprendimą priima kompiuteris

Visuomenės švietimas - parodyti, kaip netvarkingi automobiliai, "praėję" apžiūrą,

atsiliepia saugiam eismui

- Stebėjimo sistemos įdiegimas visose techninės apžiūros centruose
- Sušvelninti dabartinius aukštus techninius reikalavimus automobiliams
- Lietuvoje (nes daug senų automobilių)
- Griežtesnes baudmės asmeniui, kuris sumokėjo neoficialų atlygį
- Centruose vykstančių neoficialių mokėjimų atvejų paviėšinimas
- Transporto priemonės realios techninės būklės tikrinimas keliuose
- Neleisti automobilio savininkui tiesiogiai dalyvauti apžiūros procese
- Kita
- Neturiu nuomonės

35. Įvertinkite klientų aptarnavimo kokybės automobilių techninės apžiūros centruose pagal 10 balų skalę (*vidurkiai balais*)

- Lietuvių kalbos žinios \_\_\_\_\_
- Profesinės žinios \_\_\_\_\_
- Apranga, išvaizda \_\_\_\_\_
- Mandagumas \_\_\_\_\_
- Dalykiškumas (veiksmų ir sprendimų aiškumas) \_\_\_\_\_
- Aptarnavimo sparta \_\_\_\_\_

36. Ar pasitikite automobilių techninės apžiūros centrų darbuotojų sugebėjimais

- Taip
- Ne
- Neturiu nuomonės

37. Įvertinkite Institucijų pastangų didinti skaidrumą automobilių techninės apžiūros centruose pagal 10 balų skalę

- Techninės apžiūros centro vadovybė \_\_\_\_\_
- "TRANSEKTA" \_\_\_\_\_
- LR Susisiekimo ministerija \_\_\_\_\_
- Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos \_\_\_\_\_
- STT \_\_\_\_\_
- Vidaus reikalų ministerija \_\_\_\_\_

