

ევროპასთან ინტეგრაციის და დარგობრივი ეკონომიკისა და ეკონომიკური პოლიტიკის კომიტეტების თემატური მოკვლევა

„სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“

კითხვარი დაინტერესებული პირების მიერ საკუთარი პოზიციების წარმოსადგენად

ორგანიზაციის სამართლებრივი ფორმა და დასახელება:	
შემსრულებელის სახელი, გვარი და პოზიცია:	
მისამართი:	
ტელ:	
ელ-ფოსტა:	
ინფორმაციის ჩაბარების ბოლო ვადა	2019 წლის 28 ოქტომბერი
საკონტაქტო ინფორმაცია	

პირითადი მოთხოვნები

კომიტეტები იწვევენ დაინტერესებულ მხარეებს (იურიდიულ და ფიზიკურ პირებს) წერილობითი ფორმით წარმოადგინონ დოკუმენტურად დადასტურებული საკუთარი პოზიციები მოკვლევის საგანთან დაკავშირებით.

დაინტერესებული მხარე - ფიზიკური, კომერციული და არაკომერციული იურიდიული პირები, მათ შორის - სამოქალაქო საზოგადოებრივი ორგანიზაციები, ბიზნეს დაწესებულებები, სამეცნიერო სფეროს წარმომადგენლები, სტუდენტები და საკითხით დაინტერესებული ნებისმიერი სხვა პირები.

წარმოდგენილი პოზიცია უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

- ინფორმაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს ამ დოკუმენტში მოცემული კითხვების/კითხვარის გამოყენებით.
- ტექსტის აბზაცები უნდა იყოს დანომრილი, შესაბამისი კითხვის და ნუმერაციის ქვეშ.
- ტექსტში მოცემული უნდა იყოს დეტალური ფაქტობრივი მონაცემები, რომელიც სამუშაო ჯგუფს საშუალებას მისცემს, გააკეთოს სწორი ანალიზი და შეფასება.
- ყველა ინფორმაცია გაერთიანებული უნდა იყოს ერთ ფაილში, მათ შორის დანართები, ცხრილები, დიაგრამები, ფოტოები და სხვა დამხმარე მასალა.

- გამოგზავნილი ფაილი არ უნდა აღემატებოდეს 25 MB-ს.
- ფაილი უნდა იყოს მხოლოდ Word-ის ფორმატში.
- ტექსტის მოცულობა არ უნდა აღემატებოდეს 3000 სიტყვას (კითხვების გარეშე) და 5 გვერდს (დანართების გარეშე).
- წერილობით დადასტურებულ პოზიციაში კარგად უნდა ირკვეოდეს მომხსენებლის ვინაობა (წელი, თვე, რიცხვი სასვენი ნიშნების გარეშე, დადასტურებული პოზიცია და პოზიციის გამომგზავნის ვინაობა.).
- აუცილებელია ტექსტის დასაწყისში მოკლედ იყოს წარმოდგენილი ინფორმაცია მომხსენებლის შესახებ:
 -) იურიდიული პირის შემთხვევაში: ორგანიზაციული ფორმა, ორგანიზაციის დასახელება და საიდენტიფიკაციო ნომერი, საქმიანობის სფერო, საკონტაქტო ინფორმაცია
 -) ფიზიკური პირის შემთხვევაში: სახელი, გვარი, პირადი ნომერი და საქმიანობის სფერო, საკონტაქტო ინფორმაცია
- ტექსტში ასევე შესაძლებელია მითითებული იყოს ის სუბიექტები, რომლებიც, მომხსენებლის აზრით, სასურველია ჩაერთოს საკომიტეტო მოკვლევის პროცესში.
- პოტენციურ მომხსენებელს, შესაბამისი დასაბუთებით, შეუძლია მოითხოვოს მის მიერ წარდგენილი დადასტურებული პოზიციის კონფიდენციალურობის დაცვა.

წარმოდგენილი პოზიცია უნდა პასუხობდეს შემდეგ შეკითხვებს:

1. რამდენად გამოჰყოფს სახელმწიფო და პტი-ის ცენტრები საკმარის რესურსებს პტი-ის განსახორციელებლად და რამდენად მიმდინარეობს ეს პროცესი დროულად და ისე, როგორც ჩაფიქრებული იყო?
 - 1.1. რამდენად უზრუნველყოფილია რეფორმა საჭირო საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ბაზით (ტექნიკური რეგლამენტები, საკანონმდებლო, სტრატეგიული და პოლიტიკური ჩარჩო)?
 - 1.2. რამდენად საკმარისი და ადეკვატურია პტი-ის არსებული ცენტრები და ხაზები, მათი ინფრასტრუქტურა და აღჭურვილობა?
 - 1.3. რამდენად საკმარისია ინსპექტორების რაოდენობა და მომზადების ხარისხი?
 - 1.4. რამდენად შეუფერხებლად მიმდინარეობს ტესტირების პროცესი პტი ცენტრებში?
 - 1.5. რამდენია და რამდენად საკმარისია პოლიტიკის დამგეგმავი და საზედამხედველო ორგანოების - აკრედიტაციის ეროვნული ცენტრის და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს - ბიუჯეტი, პერსონალი, ინფრასტრუქტურა და ტექნიკური შესაძლებლობები?
2. რამდენად ეფექტურად ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება?
 - 2.1. რამდენმა სატრანსპორტო საშუალებამ (სხვადასხვა კატეგორიის) გაიარა ტექნიკური ინსპექტირება და რამდენი (პირველადი, მეორადი) ინსპექტირება განხორციელდა. როგორია მათი წილი ავტოპარკის საერთო რაოდენობაში?
 - 2.2. რამდენია და რამდენად ადეკვატური და ობიექტურია (პირველადი, მეორადი) დახარვეზების მაჩვენებელი ავტოპარკის ტექნიკური მდგომარეობის და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით?
 - 2.3. რამდენად ადეკვატური და ობიექტურია გამოვლენილი ტექნიკური ხარვეზების კატეგორიები, ასევე ტექნიკური ხარვეზის გამოსწორების მაჩვენებელი, ავტოპარკის ტექნიკური მდგომარეობის, რეფორმის მიზნებისა და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით?

- 2.4. როგორია ინსპექტირებაგავლილი ავტოპარკის ასაკი და ტექნიკური მდგომარეობა? როგორია ტექნიკური მდგომარეობა ინსპექტირებამდე და მას შემდეგ, ე.ი. რამდენად აისახება ტექნიკური ინსპექტირების გავლა ავტოპარკის ტექნიკურ მდგომარეობაზე?
- 2.5. როგორია, რამდენად ადეკვატური და ობიექტურია ტექნიკური ინსპექტირების ვერგავლის გამო სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციიდან ამოღების მაჩვენებელი?
- 2.6. როგორია (პირველადი, მეორადი) ტექნიკური ინსპექტირების ვალდებულებისთვის გვერდის ავლის მაჩვენებლები, რამდენია მისი წილი საერთო მოცულობაში და რამდენად დიდია მისი გავლენა რეფორმის ეფექტურობაზე?
- 2.7. როგორ და რამდენად ეფექტურად კონტროლდება ის ასს-ები, რომლებიც ვერ/არ გადიან ტექნიკურ ინსპექტირებას (შსს-ის ან სხვა ორგანოების მიერ)?
- 2.8. რამდენად ხშირია/რა წილია ტექნიკური ინსპექტირების გავლის შემთხვევები ერთჯერადი მანიპულაციების გზით? რომელია მანიპულაციის ყველაზე გავრცელებული ფორმები და რამდენად დიდ გავლენას ახდენს ეს პრაქტიკა რეფორმის მიზნებზე?

3. რამდენად აღწევს ტექნიკური ინსპექტირება მის ძირითად - საგზაო უსაფრთხოების მიზანს?
 - 3.1. რამდენად აუმჯობესებს საგზაო უსაფრთხოებას (ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული ავტოსაგზაო შემთხვევების, სხეულის დაზიანების, დაღუპულების მაჩვენებლების შემცირებით)?

4. რამდენად ეფექტურად აღწევს ტექნიკური ინსპექტირება გარემოსდაცვით და ჯანდაცვით მიზნებს და რამდენად ეფექტურია ამ მიზნების მისაღწევად?
 - 4.1. რამდენად შეესაბამება გამონაბოლქვის შემოწმების არსებული მოთხოვნები და პრაქტიკა ევროკავშირის შესაბამის სამართლებრივ აქტებს?
 - 4.2. რამდენად ამცირებს გარემოზე ავტოტრანსპორტის უარყოფით ზემოქმედებას (მაგ. ტრანსპორტის გამონაბოლქვთან ან ტრანსპორტის ტექნიკურ გაუმართაობასთან სხვაგვარად დაკავშირებული დამაბინძურებლების წლიური საერთო მაჩვენებლების შემცირებით)?
 - 4.3. რამდენად აღწევს მიზნებს საზოგადოებრივი ჯანდაცვის კუთხით (მაგ. ტრანსპორტთან დაკავშირებული დამაბინძურებლებით გამოწვეული დაავადებებისა და სიკვდილიანობის შემცირებით)?

5. რამდენად ახლოსაა „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული ასს-ის კატეგორიები, ინსპექტირების პარამეტრები, სტანდარტები, ინსტრუმენტები, ხარვეზები, ვადები და პერიოდულობა ევროკავშირის შესაბამისი სამართლებრივი აქტების მოთხოვნებთან?

6. რამდენად მზადაა სახელმწიფო სექტორი, ავტომფლობელები და კერძო სექტორი (პტი ცენტრები, ავტონაწილების და ავტოსახელოსნოების ბაზარი) 2020 წელს პტი რეფორმის შემდეგი ფაზისთვის?
 - 6.1. როგორია ავტოპარკში კატალიზური გარდამქმნელების კუთხით არსებული მდგომარეობა?

7. ეკონომიკურად რამდენად რაციონალურად ხორციელდება ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმა?
 - 7.1. არის თუ არა და რამდენად მასშტაბურია კორუფციის რისკები/შემთხვევები?
 - 7.2. რამდენად ოპტიმალურია ტესტირების საფასური (მომხმარებლებისთვის, პტი ცენტრებისთვის)?

<p>7.3. საშუალოდ, ყველაზე გავრცელებული ხარვეზების შემთხვევაში რამდენი უჯდება ავტომფლობელებს სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურად მწყობრში მოყვანა?</p> <p>7.4. რამდენად ასრულებენ საზედამხედველო ორგანოები საკუთარ ფუნქციას და რამდენად გონივრულია სახელმწიფოს მიერ პტი ცენტრებისთვის დაწესებული ადმინისტრაციული ტვირთი?</p> <p>7.5. როგორია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების გავლენა ეკონომიკაზე, დასაქმებაზე, ბაზარზე და სხვა ეკონომიკურ პარამეტრებზე?</p> <p>7.6. შეიძლება თუ არა იგივე შედეგების ნაკლები დანახარჯებით მიღწევა (სახელმწიფოსთვის, მოქალაქეებისთვის, კერძო სექტორისთვის)?</p>	
<p>8. რამდენად სამართლიანია ტექნიკური ინსპექტირების არსებული პოლიტიკა და პრაქტიკა?</p>	
<p>9. რა რეკომენდაციები გაქვთ სახელმწიფოს, პტი ცენტრების და სხვა კერძო ორგანიზაციების მიმართ?</p>	
<p>დაინტერესებულ მხარეებს შეუძლიათ დასაბუთებული პოზიციები წარმოადგინონ ყველა ან მხოლოდ მათი მტკიცებულებებისთვის რელევანტურ კითხვებზე</p>	
<p>დამატებითი კომენტარი:</p>	
<p>ინფორმაციის ჩაბარების თარიღი</p>	<p>28 ოქტომბერი, 2019 წელი</p>