

საქართველოს მთავრობის

დადგენილება №37

2014 წლის 3 იანვარი

ქ. თბილისი

ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობის“ დამტკიცების თაობაზე

მუხლი 1

პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსის 58-ე მუხლის მე-2 ნაწილისა და „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-12 მუხლის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული „ტექნიკური რეგლამენტი „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობა“.

მუხლი 2

დადგენილება ამოქმედდეს 2014 წლის 1 იანვრიდან.

პრემიერ-მინისტრი

ირაკლი ღარიბაშვილი

ტექნიკური რეგლამენტი სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობა

მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი

1. ტექნიკური რეგლამენტი – „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობა“ (შემდგომში – რეგლამენტი) შემუშავებულია „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-4 პუნქტის საფუძველზე.
2. რეგლამენტი ადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო ტესტირების პერიოდულობას მისი კატეგორიისა და დანიშნულების მიხედვით.
3. რეგლამენტში მოყვანილი მოთხოვნები ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე ექსპლუატაციაში არსებულ და დადგენილი წესით რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.
4. რეგლამენტის მოთხოვნები არ ვრცელდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა დამამზადებლის მიერ დადგენილი მოძრაობის მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატება 25 კმ/სთ-ს და არასაგზაო დანიშნულების ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.

მუხლი 2. რეგლამენტის მიზანი

რეგლამენტის მიზანია:

- ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისათვის ვარგისობაზე ტესტირების ერთიანი ორგანიზაციულ-ტექნიკური და ნორმატიული ბაზის ჩამოყალიბება;
- ბ) საავტომობილო ტრანსპორტის უსაფრთხოების სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის კანონმდებლობასთან;



გ) ავტოსატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმინზაცია.

მუხლი 3. ტერმინთა განმარტებები

რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალება – ტერმინი განმარტება ”საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ” საქართველოს კანონის შესაბამისად;

ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე სავალდებულო პერიოდული ტესტირება (გამოცდა) (შემდგომში – ტესტირება) – ტერმინი განმარტება ”საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ” საქართველოს კანონის შესაბამისად;

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების სრული მასა – ტვირთით, მძღოლითა და მგზავრებით შევსებული, აღჭურვილ მდგომარეობაში მყოფი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მასა, რომელის ზღვარს ადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალების დამამზადებელი (მწარმოებელი);

დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების აღჭურვილი (საკუთარი) მასა – ავტოსატრანსპორტო საშუალების მასა ტვირთის (მგზავრების) გარეშე, კვების, გაგრილების, შეზეთვის და სხვა სისტემების შევსებული მოცულობებით საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის შესაბამისად, დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული მაკომპლექტებული ინსტრუმენტებით და აღჭურვილობით, სათადარიგო საბურავის ჩათვლით;

ე) ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტვირთამწეობა – ავტოსატრანსპორტო საშუალების სრული მასისა და აღჭურვილი (საკუთარი) მასის სხვაობა;

ვ) პირველად გამოყენების თარიღი – ავტოსატრანსპორტო საშუალების პირველი რეგისტრაციის თარიღი.

მუხლი 4. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიები

ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, მათი დანიშნულებისა და მახასიათებლების მიხედვით, იყოფა კატეგორიებად გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიგა ტრანსპორტის კომიტეტის მიერ მიღებული ”სატრანსპორტო საშუალებების კონსტრუქციის შესახებ” შემაჯამებელი რეზოლუციის შესაბამისად (დანართი №1).

მუხლი 5. ტესტირების პერიოდულობა

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების პერიოდულობა (დანართი №2) განსაზღვრულია მათი კატეგორიების მიხედვით, ევროგაერთიანების საბჭოს დირექტივის 96/96/EC „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ“ საფუძველზე, საქართველოში არსებული საავტომობილო პარკის, საგზაო ინფრასტრუქტურისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა სერვისის სისტემის მდგომარეობის გათვალისწინებით.

დანართი №1

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაყოფა კატეგორიებად გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიგა ტრანსპორტის კომიტეტის მიერ მიღებული „სატრანსპორტო საშუალებების კონსტრუქციის შესახებ შემაჯამებელი რეზოლუციის“ (დოკუმენტი TRANS/WP-29/78/Rev.1/Amend/2, მიღების თარიღი 13.08.97) შესაბამისად



ავტოსატრანსპორტო საშუალების კატეგორია	ავტოსატრანსპორტო საშუალების სრული (ნებადართული მაქსიმალური) მასა * ტ.	ავტოსატრანსპორტო საშუალების დანიშნულება
M ₁	–	არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
M ₂	5-მდე **	8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
M ₃	5-ზე მეტი **	
N ₁	3,5-მდე ***	ტვირთის გადასაზიდი ავტოსატრანსპორტო საშუალება
N ₂	3,5-ზე მეტი 12,0-მდე ***	
N ₃	12,0-ზე მეტი ***	
O ₁	0,75-მდე	მისაბმელები – ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ბუქსირებადი
O ₂	0,75-ზე მეტი 3,5-მდე	მისაბმელები და ნახევარმისაბმელები – ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ბუქსირებადი
O ₃	3,5-დან **** 10-მდე	მისაბმელები და ნახევარმისაბმელები – ავტოსატრანსპორტო საშუალებით ბუქსირებადი
O ₄	10-ზე მეტი ****	

შენიშვნები:

1. გამოყენებული აღნიშვნები:

* – სპეციალურ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული სპეციალური მოწყობილობა განიხილება, როგორც ტვირთის ეკვივალენტი.

** – შესახსრებული ავტობუსი შედგება ორი ან მეტი განუცალკევებლად დაკავშირებული სექციისგან, რომლებშიც განთავსებულია მგზავრთა სალონები, ერთმანეთთან დაკავშირებული გასასვლელით მგზავრთა



თავისუფალი გადაადგილებისთვის, განუცალკევებელი სექციები მუდმივად დაკავშირებულია ერთმანეთთან და მათი განცალკევება ხდება მხოლოდ სალონებში არსებული სპეციალური მოწყობილობით. შესახსრებული ავტობუსი, რომელიც შედგება ორი ან მეტი განუცალკევებელი, მაგრამ შესახსრებული სექციისგან და განიხილება როგორც ერთი სატრანსპორტო საშუალება.

*** – ნახევარმისაბმელის ბუქსირებისთვის განკუთვნილი უნაგირა საწევრების ნებადართულ მაქსიმალურ მასაში იგულისხმება საწევარის (აღჭურვილ მდგომარეობაში) მასისა და იმ მასის ჯამი, რომელიც შეესაბამება ნახევარმისაბმელისაგან უნაგირა-ჩასაბმელი მოწყობილობის მეშვეობით საწევარზე გადაცემულ მაქსიმალურ სტატიკურ ვერტიკალურ დატვირთვას, აგრეთვე საჭიროების შემთხვევაში საწევარის ტვირთის მაქსიმალური მასით.

**** – სპეციალურ საწევართან ცენტრალური ღერძით ჩაბმული ნახევარმისაბმელისთვის ან მისაბმელისთვის ნებადართულ მაქსიმალური მასად მიიჩნევა მასა, რომელიც შეესაბამება მაქსიმალურ სტატიკურ-ვერტიკალურ დატვირთვას ღერძიდან (ღერძებიდან) საყრდენ ზედაპირზე, როდესაც ნახევარმისაბმელი ან მისაბმელი მაქსიმალურად დატვირთულია.

2. M_2 , M_3 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები დამატებით დაყოფილია კლასებად:

ა) I – საქალაქო ავტობუსები – სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც აღჭურვილია სავარძლებით და ფეხზე მდგომი მგზავრების გადასაყვანად ადგილებით, გასასვლელის გარდა;

ბ) II – საქალაქთაშორისო ავტობუსები – სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც აღჭურვილია სავარძლებით, მაგრამ რომელშიც დასაშვებია გასასვლელში მდგომი მგზავრების გადაყვანა;

გ) III – შორი მიმოსვლის ავტობუსები – სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც განკუთვნილია მხოლოდ მჯდომიარე მგზავრებისთვის შორ მანძილზე საკმარისად მაღალი კომფორტულობით.

3. O_2 , O_3 , O_4 კატეგორიის მისაბმელების (ნახევარმისაბმელების) დამატებითი კლასიფიკაცია ხდება ტიპების მიხედვით:

ა) ნახევარმისაბმელი – ბუქსირებადი ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომლის ღერძი (ები) განლაგებულია სრულად დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების მასის ცენტრის უკან, აღჭურვილია უნაგირა-ჩაბმის მოწყობილობით, რომელიც საწევარს გადასცემს ჰორიზონტალურ და ვერტიკალურ დატვირთვებს. ნახევარმისაბმელის ერთი ან მეტი ღერძი შეიძლება იყოს წამყვანი საწევარის ამძრავით;

ბ) მისაბმელი – ბუქსირებადი ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც აღჭურვილია სულ ცოტა ორი ღერძით და წევით – გადაბმის მოწყობილობით, რომელსაც შეუძლია მისაბმელის მიმართ ვერტიკალური გადაადგილება და წინა ღერძის (ების) მიმართულების მართვა, მაგრამ გადასცემს საწევარს უმნიშვნელო სტატიკურ დატვირთვას. მისაბმელის ერთი ან მეტი ღერძი შეიძლება იყოს საწევარის ამძრავით;

გ) მისაბმელი ცენტრალური ღერძით – ბუქსირებადი ავტოსატრანსპორტო საშუალება წევით-ჩაჭიდების მოწყობილობით, რომელსაც არ შეუძლია მოძრაობა საწევარის მიმართ ვერტიკალურ სიბრტყეში. მისაბმელის სრული დატვირთვისას ღერძი (ები) მასის ცენტრის მიმართ გადანაცვლებულია ისე, რომ საწევარს გადაეცემა მხოლოდ უმნიშვნელო ვერტიკალური დატვირთვა, რომელიც არ აღემატება მისაბმელის მასის 10% ან 10 კნ. (მითითებულ მნიშვნელობებს შორის უმცირესი), ერთი ან მეტი ღერძი შეიძლება იყოს წამყვანი საწევარიდან ამძრავით.

დანართი №2

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე სავალდებულო ტესტირების პერიოდულობა მათი კატეგორიისა და დანიშნულების მიხედვით



ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიები		ავტოსატრანსპორტო საშუალების დანიშნულება და მახასიათებლები	ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების პერიოდულობა
1	M2 M3	8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე, მგზავრთა გადასაცვანად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები:	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს, ხოლო ოთხი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან წელიწადში ორჯერ
2	N2 N3	3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები:	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს.
3	O3 O4	3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები:	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს.
4	M1	ტაქსები, სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს.
5	N1	არაუმეტეს 3500 კგ-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასის და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები სასოფლო-სამეურნეო მანქანებისა და ტრაქტორების გარდა	ოთხი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ.
6	M1	არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) და არანაკლებ ოთხი თვლის მქონე, მგზავრთა გადასაცვანად განკუთვნილი, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ოთხი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ.

