

რეგისტრირებულია  
საქართველოს იუსტიციის  
სამინისტროში  
სარეგისტრაციო კოდი  
310.150.000.47.052.010.451

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო  
ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის  
ბრძანება N 36

2007 წლის 14 ივნისი ქ. თბილისი

ტექნიკური რეგლამენტის “სხვადასხვა კატეგორიის  
ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების პერიოდულობა”  
დამტკიცების თაობაზე

“საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ” საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-4 პუნქტისა და 45<sup>1</sup> მუხლის მე-5 პუნქტის “ბ” ქვეპუნქტის, “ნორმატიული აქტების შესახებ” საქართველოს კანონის მე-15<sup>17</sup> მუხლის საფუძველზე, ვბრძანებ:

**მუხლი 1.** დამტკიცდეს თანდართული ტექნიკური რეგლამენტი “სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების პერიოდულობა”.

**მუხლი 2.** ბრძანება ამოქმედდეს 2007 წლის პირველი ნოემბრიდან.

*ი. თაქთაქიშვილი*

ტექნიკური რეგლამენტი  
“სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების  
პერიოდულობა”

**მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი**

1. ტექნიკური რეგლამენტი “სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტესტირების პერიოდულობა” (შემდგომ რეგლამენტი) შემუშავებულია საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ მე-11 მუხლის მე-4 პუნქტისა და 45<sup>1</sup> მუხლის მე-5 პუნქტის საფუძველზე.

2. რეგლამენტი, „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 45<sup>1</sup> მუხლის პირველი პუნქტის საფუძველზე, 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 მინიმიზაცია.

## **მუხლი 3. ტერმინთა განმარტებები**

რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **ავტოსატრანსპორტო საშუალება** – ტერმინი განიმარტება „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად;

ბ) **ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე სავალდებულო პერიოდული ტესტირება (გამოცდა)** (შემდგომში – ტესტირება) – ტერმინი განიმარტება „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად;

გ) **ავტოსატრანსპორტო საშუალების სრული მასა** – ტვირთით, მძღოლითა და მგზავრე-ბით 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 მაკომპლექტებელი 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 ექვივალენტი.

\*\* – 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 მუდომიარე 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 გადასაყვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები: ა)რომლებითაც ხორციელდება მგზავრთა რეგულარული და/ან საერთაშორისო გადაყვანა;	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან, შემდეგ წელიწადში ორჯერ.

		ბ) რომელთაც 3 ტონა და მეტი ტვირთამწეობა აქვთ.	
2	N2 N3	3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები: ა) რომლებითაც ხორციელდება საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა; ბ) რომელთაც 3 ტონა და მეტი ტვირთამწეობა აქვთ.	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან, შემდეგ ყოველ წელიწადს.  სახიფათო ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი – წელიწადში ორჯერ.
3	O3 O4	3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები: ა) რომლებითაც ხორციელდება საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა; ბ) რომელთაც 3 ტონა და მეტი ტვირთამწეობა აქვთ.	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს.
4	M1	ტაქსები, სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	კანონმდებლობით დადგენილი წესით
5	N1	არაუმეტეს 3500 კგ. ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებითაც ხორციელდება საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვა.	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს.
6	M1	არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებითაც ხორციელდება მგზავრთა რეგულარული და/ან საერთაშორისო გადაყვანა.	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს.