

წინამდებარე დოკუმენტს გააჩნია მხოლოდ დოკუმენტური დანიშნულება და შესაბამისი უწყებები არ კისრულობენ რაიმე პასუხისმგებლობას მის შინაარსთან დაკავშირებით

► **B** ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1996 წლის 25 ივლისის
დირექტივა 96/53/EC

ევროპული გაერთიანების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ეროვნული და საერთაშორისო გადაზიდვების დროს მაქსიმალურად დასაშვები გაბარიტების და საერთაშორისო გადაზიდვების დროს მაქსიმალურად დასაშვები წონის განსაზღვრის შესახებ

(ოფიციალური ჟურნალი L 203, 10.8.2000, გვ. 1)

ცვლილება შეტანილია:

	ოფიციალური ჟურნალი		
	№	გვერდი	თარიღი
► M1 ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 18 თებერვლის დირექტივა 2002/7/EC	L67	47	9.3.2002



საბჭოს 1996 წლის 25 ივლისის დირექტივა № 96/53/EC

ევროპული გაერთიანების ფარგლებში მოძრავი გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ეროვნული და საერთაშორისო გადაზიდვების დროს მაქსიმალურად დასაშვები გაბარიტების და საერთაშორისო გადაზიდვების დროს მაქსიმალურად დასაშვები წონის განსაზღვრის შესახებ

ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 75-ე მუხლის საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე¹,

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე²,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 189-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურით³,

- (1) ვინაიდან გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებების წონის, გაბარიტების და სხვა ტექნიკური მახასიათებლების შესახებ⁴ საბჭოს 1984 წლის 19 დეკემბრის 85/3/EEC დირექტივის თანახმად, საერთო სატრანსპორტო პოლიტიკის ფარგლებში, საერთო სტანდარტები უზრუნველყოფს სატრანსპორტო საშუალებების კიდევ უფრო ეფექტურ გამოყენებას წევრ სახელმწიფოებს შორის გადაზიდვების დროს;
- (2) ვინაიდან 85/3/EEC დირექტივაში რამდენჯერმე შეტანილი იქნა მნიშვნელოვანი შესწორებები; აგრეთვე, მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული ისიც, რომ დირექტივაში შემდგომი ცვლილების შეტანის შემთხვევაში, ის უნდა გაერთიანდეს, ზოგადი სიცხადისა და რაციონალურობის უზრუნველყოფის მიზნით, 1986 წლის 24 ივლისის 86/364/EEC დირექტივასთან, რომელიც ამტკიცებს სატრანსპორტო საშუალებების შესაბამისობას 85/3/EEC დირექტივასთან⁵;
- (3) ვინაიდან წევრ სახელმწიფოებში მოქმედ სტანდარტებს შორის არსებული განსხვავებები კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების წონასთან და გაბარიტებთან დაკავშირებით შესაძლოა უარყოფით გავლენას ახდენდეს კონკურენციაზე და წარმოადგენდეს წევრ სახელმწიფოებს შორის გადაზიდვების განხორციელების ხელშემშლელ ფაქტორს;

¹ ოფიციალური ჟურნალი № C 38, 8.2.1994, გვ. 3 და ოფიციალური ჟურნალი № C 247, 23.9.1995, გვ. 1.

² ოფიციალური ჟურნალი № C 295, 22.10.1994, გვ. 72.

³ 1994 წლის 15 ნოემბრის ევროპარლამენტის დასკვნა (ოფიციალური ჟურნალი № C 341, 5.12.1994, გვ. 39); 1995 წლის 8 დეკემბრის ევროკავშირის საბჭოს საერთო პოზიცია (ოფიციალური ჟურნალი № C 356, 30.12.1995, გვ. 13); 1996 წლის 14 მარტის ევროპარლამენტის გადაწყვეტილება (ოფიციალური ჟურნალი № C 96, 4.4.1996, გვ. 233).

⁴ ოფიციალური ჟურნალი № L 2, 3.1.1985, გვ. 14. აღნიშნულ დირექტივაში ბოლო შესწორება განხორციელდა 92/7/EEC დირექტივით (ოფიციალური ჟურნალი № L 57, 2.3.1992, გვ. 29).

⁵ ოფიციალური ჟურნალი № L 221, 7.8.1986, გვ. 48.

- (4) ვინაიდან სუბსიდიურობის პრინციპის თანახმად, აღნიშნული დაბრკოლება უნდა აღმოიფხვრას ევროპული გაერთიანების დონეზე;
- (5) ვინაიდან ზემოაღნიშნული სტანდარტები ასახავს ბალანსს კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების ეკონომიკურად რაციონალურ გამოყენებასა და ინფრასტრუქტურის მოთხოვნებს შორის, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებასა და გარემოს დაცვასთან მიმართებაში, აგრეთვე საზოგადოების ცხოვრების საფუძვლების თვალსაზრისით;
- (6) ვინაიდან ტვირთის გადასაზიდად გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების გაბარიტებთან დაკავშირებით განსაზღვრული საერთო სტანდარტები ხანგრძლივი დროის განმავლობაში უნდა დარჩეს უცვლელად;
- (7) ვინაიდან დამატებითი ტექნიკური მოთხოვნები სატრანსპორტო საშუალებების წონასა და გაბარიტებთან დაკავშირებით შესაძლოა განისაზღვროს კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, რომლებიც უნდა იყოს რეგისტრირებული ან გაშვებული ექსპლუატაციაში წევრ სახელმწიფოში; ამასთანავე აღნიშნული მოთხოვნები არ უნდა უქმნიდეს დაბრკოლებას კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობას წევრ სახელმწიფოებს შორის;
- (8) ვინაიდან განმარტება - 'სქელკედლიანი ავტორეფრიჟერატორი', წარმოდგენილი 85/3/EEC დირექტივის მე-2 მუხლში, რომელშიც ცვლილება განხორციელდა 89/388/EEC დირექტივის¹ საფუძველზე, უნდა განივრცოს, რათა მისცეს საშუალება წევრ სახელმწიფოებს საკუთარ ტერიტორიაზე დაუშვან ავტორეფრიჟერატორების მოძრაობა, რომლებიც აღარ შეესაბამება იზოლაციასთან დაკავშირებით წინამდებარე მუხლით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- (9) ვინაიდან აუცილებელია განვმარტოთ 'დაუნაწევრებელი ტვირთის' კონცეფცია, რათა ვუზრუნველყოთ მოცემული დირექტივის ერთგვაროვანი გამოყენება ამგვარი ტვირთის გადამზიდი სატრანსპორტო საშუალებებისა და ავტომატარებლების მიმართ გაცემულ ნებართვებთან დაკავშირებით;
- (10) ვინაიდან 'ტონა' საყოველთაოდ გამოყენებული და გაგებულია, როგორც სატრანსპორტო საშუალების წონის საზომი ერთეული და, აღნიშნულიდან გამომდინარე, გამოიყენება მოცემულ დირექტივაში მაშინ, როდესაც წონის საზომი ოფიციალური ერთეული არის 'ნიუტონი';
- (11) ვინაიდან შიდა ბაზრის ჩამოყალიბებისას, წინამდებარე დირექტივის მოქმედება ვრცელდება ეროვნულ ტრანსპორტზე, რამდენადაც აღნიშნული ითვალისწინებს ისეთ მახასიათებლებს, რომლებიც არსებით გავლენას ახდენს კონკურენციის პირობებზე სატრანსპორტო სექტორში, კერძოდ, ტვირთის გადაზიდვისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებებისა და ავტომატარებლების მაქსიმალურად დასაშვებ სიგრძესა და სიგანეზე;

¹ ოფიციალური ჟურნალი № L 142, 25.5.1989, გვ. 3.

- (12) ვინაიდან სატრანსპორტო საშუალებების სხვა მახასიათებლებთან მიმართებაში, წევრი სახელმწიფოები უფლებამოსილნი არიან საკუთარ ტერიტორიაზე მიმართონ იმ ნორმებს, რომლებიც არ არის მითითებული წინამდებარე დირექტივაში, მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან მიმართებაში, რომლებიც გამოიყენება შიდა გადაზიდვების დროს;
- (13) ვინაიდან ავტომატარებლები, რომლებიც იყენებენ დრეკადი გადაბმის სისტემებს, პრაქტიკულად აღწევენ 18,75 მეტრ მაქსიმალურ სიგრძეს სრულად გაწეულ მდგომარეობაში; იგივე მაქსიმალური სიგრძე უნდა განისაზღვროს ავტომატარებლებისთვის, რომლებიც იყენებენ ხისტი გადაბმის სისტემებს;
- (14) ვინაიდან ტვირთის გადაზიდვისთვის განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებების ნებადართული მაქსიმალური სიგანე - 2,50 მეტრი შესაძლოა არასაკმარისი აღმოჩნდეს პალეტების ეფექტური დატვირთვისთვის, რაც იწვევს წევრი სახელმწიფოების მიერ კანონმდებლობით გათვალისწინებული დონისგან განსხვავებული ნებადართული გადახრების შემოღებას შიდა გადაზიდვების შემთხვევაში; ვინაიდან აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელია არსებულ სიტუაციასთან ზოგადი ადაპტირება იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნას ტექნიკური მოთხოვნების სიცხადე, ამასთან, აღნიშნული მახასიათებლების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ასპექტების გათვალისწინებით;
- (15) ვინაიდან იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთის გადაზიდვებისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალური სიგანე გაიზრდება 2,55 მეტრამდე, ასეთივე სტანდარტი უნდა იქნას გამოყენებული ავტობუსების შემთხვევაშიც; ვინაიდან ავტობუსებთან მიმართებაში აუცილებელია განვსაზღვროთ გარდამავალი პერიოდი, რათა საშუალება მიეცეთ დამამზადებლებს მოახდინონ საწარმოო დანადგარების ადაპტირება;
- (16) ვინაიდან გზების გადაჭარბებული დაზიანების თავიდან აცილებისა და მანევრირების შესაძლებლობის უზრუნველყოფის მიზნით, სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ ნებართვის გაცემისა და გამოყენებისას, უპირატესობა უნდა მიენიჭოს პნევმატიკურ ან ანალოგურ საკიდარს მექანიკურ საკიდართან შედარებით; ვინაიდან განსაზღვრული მაქსიმალური დატვირთვა ღერძზე არ უნდა იქნას გადაჭარბებული, ხოლო თვითონ სატრანსპორტო საშუალებას უნდა შეემლოს 360°-ზე მოხვევა, ავტომობილის მაქსიმალურ გაბარიტულ რადიუსთან დაკავშირებული მოთხოვნების დაცვით;
- (17) ვინაიდან წევრი სახელმწიფოები უფლებამოსილნი უნდა იყვნენ დაუშვან საკუთარ ტერიტორიაზე შიდა ტვირთის გადამზიდი სატრანსპორტო საშუალებების ან ავტომატარებლების გადაადგილება, რომელთა გაბარიტებიც არ ემთხვევა წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებულ გაბარიტებს, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გადაზიდვის ოპერაციები, რომელთაც ახორციელებს აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალება, არ მიეკუთვნება მოცემული დირექტივით განსაზღვრულ ოპერაციებს, რომლებიც არსებით გავლენას ახდენს საერთაშორისო კონკურენციაზე სატრანსპორტო სექტორში, ანუ სპეციალური

სატრანსპორტო საშუალებების მეშვეობით გახორციელებულ ოპერაციებს და აგრეთვე, მოდულური პრინციპით განხორციელებულ ოპერაციებს;

- (18) ვინაიდან მოდულური პრინციპით განხორციელებულ ოპერაციებთან მიმართებაში უნდა განისაზღვროს გარდამავალი პერიოდი იმისათვის, რომ საშუალება მიეცეს წევრ სახელმწიფოს მოახდინოს საკუთარი საგზაო ინფრასტრუქტურის ადაპტირება;
- (19) ვინაიდან ახალი ტექნოლოგიების ან ახალი პრინციპების გამოყენებით კონსტრუირებულ სატრანსპორტო საშუალებების ან ავტომატარებლების მიმართ, მოცემული დირექტივით დადგენილი სტანდარტებისგან განსხვავებული სტანდარტების შესაბამისად, უნდა იქნას გაცემული ადგილობრივი გადაზიდვების ოპერაციების შესრულების ნებართვა გამოსაცდელი ვადის განმავლობაში იმისათვის, რომ შესაძლებელი გახდეს ტექნიკური პროგრესისგან სარგებლის მიღება;
- (20) ვინაიდან წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლამდე ექსპლუატაციაში მიღებული სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, რომლებიც არ შეესაბამება მოცემული დირექტივით ზომებთან დაკავშირებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, ამასთანავე პასუხობენ მანამდე განსაზღვრულ განსხვავებულ გაზომვის მოთხოვნებს ან მეთოდებს, გარდამავალი პერიოდის განმავლობაში გაიცემა იმ წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებში გადაადგილების ნებართვა, რომელშიც ის არისარეგისტრირებული ან გამოშვებულია ექსპლუატაციაში;
- (21) ვინაიდან ადგილი აქვს გარკვეულ პროგრესს დირექტივის მიღებისას ხუთ ან ექვსლერძიანი ავტომატარებლების სერტიფიცირების თვალსაზრისით; ვინაიდან წონისა და გაბარიტების გარდა სხვა მახასიათებლებთან შესაბამისობის მოთხოვნები, რომლებიც წარმოდგენილია 85/3/EEC დირექტივის II დანართში, ექვემდებარება გაუქმებას;
- (22) ვინაიდან აღნიშნული ცვლილებები აგრეთვე აუცილებელია იმისათვის, რომ თავიდან ავიცილოთ კონფლიქტი საგზაო მოძრაობისა და მიმოსვლის შესახებ არსებულ საერთაშორისო კონვენციებთან;
- (23) ვინაიდან იმისათვის, რომ ხელი შევუწყოთ წინამდებარე დირექტივის მოთხოვნებთან შესაბამისობის კონტროლის განხორციელებას, აუცილებელია სათანადო ზომების მიღება იმისათვის, რომ სატრანსპორტო საშუალებებმა თან ატარონ ამგვარი შესაბამისობის მტკიცებულებები;
- (24) ვინაიდან მოცემული დირექტივა არ ახდენს გავლენას წევრი სახელმწიფოების ვალდებულებებზე ეროვნულ კანონში გადატანის ვადებთან მიმართებაში და ისეთი დირექტივების მიღებასთან დაკავშირებით, რომელთაც ცვლის მოცემული დირექტივა,

მიიღო წინამდებარე დირექტივა:

მუხლი 1

1. წინამდებარე დირექტივა მოქმედებს:

▼M1

(ა) M2 და M3 კატეგორიებში შემავალი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და 0 კატეგორიაში შემავალი მათი მისაბმელების გაბარიტების მიმართ, აგრეთვე N2 და N3 კატეგორიებში შემავალი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და 03 და 04 კატეგორიებში შემავალი მათი მისაბმელების გაბარიტების მიმართ, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების და მათი მისაბმელების ტიპის დამტკიცებასთან დაკავშირებით წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს 1970 წლის 6 თებერვლის 70/156/EEC დირექტივის II დანართის შესაბამისად¹;

▼B

(ბ) სატრანსპორტო საშუალებების წონის პარამეტრებისა და რამდენიმე სხვა მახასიათებლების მიმართ, რომლებიც მითითებულია (ა) პუნქტში და წინამდებარე დირექტივის I(2) დანართში ჩამოთვლილ მახასიათებლებთან დაკავშირებით.

2. I დანართში მითითებული ყოველი წონის პარამეტრი მოქმედებს საგზაო მოძრაობის სტანდარტების მიმართ, ამიტომ ისინი განეკუთვება დატვირთვის პირობებს და არა წარმოების სტანდარტებს, რომლებიც განისაზღვრება შემდგომი დირექტივით.

▼M1

3. წინამდებარე დირექტივა არ გამოიყენება შესახსრებული ავტობუსების მიმართ, რომლებიც მოიცავს ერთზე მეტ შესახსრებულ სექციას.

▼B*მუხლი 2*

წინამდებარე დირექტივის მიზნებისთვის:

- 'ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება' ნიშნავს ნებისმიერი სახის თვითმავალ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებას;
- 'მისაბმელი' ნიშნავს ნებისმიერი სახის სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გათვალისწინებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალების შემადგენლობაში მოძრაობისთვის, გარდა ნახევრად მისაბმელებისა, რომელიც წარმოებულია და აღჭურვილია ტვირთის გადაზიდვის მიზნით,

¹ ოფიციალური ჟურნალი № L 42, 23.2.1970, გვ. 1. წინამდებარე დირექტივაში ბოლო ცვლილება განხორციელდა ევროპარლამენტის და საბჭოს 2000/40/EC დირექტივით (ოფიციალური ჟურნალი № L 203, 10.8.2000, გვ. 9).

- 'ნახევრად მისაბმელი' ნიშნავს ნებისმიერი სახის სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც განკუთვნილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების შემადგენლობაში სამოდრაოდ ისე, რომ მისი წონის ნაწილი და ტვირთის წონის ნაწილი მოდიოდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე და რომელიც დამზადებულია და აღჭურვილია ტვირთის გადასაზიდად;
- 'კომბინირებულ სატრანსპორტო საშუალებს' გააჩნია შემდეგი ორი მნიშვნელობიდან ერთ-ერთი:
 - ავტომატარებელი, რომელიც წარმოადგენს მისაბმელთან ერთად მოძრავ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას; ან
 - შესახსრებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც წარმოადგენს ნახევრად მისაბმელთან ერთად მოძრავ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას.
- 'ავტორეფრიჟერატორი' ნიშნავს ნებისმიერ სატრანსპორტო საშუალებას, რომლის ძარის დამაგრებული ან მოძრავი ზედა ნაწილი სპეციალურად არის აღჭურვილი ტვირთის გადასაზიდად რეგულირებადი ტემპერატურის პირობებში და რომლის გვერდითი კედლების სისქე, იზოლაციის ჩათვლით, შეადგენს მინიმუმ 45 მმ-ს;
- 'ავტობუსი' ნიშნავს ცხრაზე მეტი სავარძლის მქონე სატრანსპორტო საშუალებას, მძღოლის სავარძლის ჩათვლით, რომელიც კონსტრუირებული და აღჭურვილია მგზავრების გადასაყვანად და მათი ბარგის გადასაზოდად. ავტობუსი შესაძლებელია იყოს ერთ ან ორსართულიანი, აგრეთვე ჰქონდეს ბარგისთვის განკუთვნილი მისაბმელიც;
- 'შესახსრებული ავტობუსი' ნიშნავს ავტობუსს, რომელიც შედგება ორი უძრავი ნაწილისგან, რომლებიც ერთმანეთთან შეერთებულია სახსრული შეერთებით. სატრანსპორტო საშუალების აღნიშნულ ტიპში ორივე უძრავ ნაწილში არსებული სამგზავრო განყოფილებები უნდა უკავშირდებოდეს ერთმანეთს. სახსრული შეერთება უზრუნველყოფდეს მგზავრების თავისუფალ გადაადგილებას უძრავ ნაწილებს შორის. ზემოაღნიშნული ორი ნაწილის შეერთება და განცალკევება შესაძლებელი უნდა იყოს მხოლოდ სახელოსნოში;
- 'ნებადართული მაქსიმალური გაბარიტები' ნიშნავს მაქსიმალურ გაბარიტებს წინამდებარე დირექტივის I დანართში მითითებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებისთვის;
- 'ნებადართული მაქსიმალური წონა' ნიშნავს მაქსიმალურ წონას დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების საერთაშორისო გადაზიდვებში გამოყენებისთვის;
- 'ნებადართული მაქსიმალური ღერძული დატვირთვა' ნიშნავს დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების ღერძის ან ღერძების ჯგუფის მაქსიმალურ დატვირთვას საერთაშორისო გადაზიდვებში გამოყენებისთვის;
- 'დაუნაწევრებელი ტვირთი' ნიშნავს ტვირთს, რომელიც საგზაო გადაზიდვების მიზნებისთვის არ შეიძლება დაყოფილი იქნას ორ ან მეტ ნაწილად არასაჭირო ხარჯების ან მისი დაზიანების რისკის გარეშე და რომლის გადაზიდვაც

წინამდებარე დირექტივის მოთხოვნების შესაბამისი მრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით, მისაბმელით, ავტომატარებლით ან შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალებით არ შეიძლება საკუთარი გაბარიტების ან მასის გამო;

- 'ტონა' ნიშნავს წონას, რომელიც გააჩნია ერთი ტონა მასის მქონე საგანს და შეესაბამება 9,8 კილონიუტონის (კნ);

I დანართში მითითებული ყოველი ნებადართული მაქსიმალური გაბარიტი უნდა იქნას გაზომილი 70/156/EEC დირექტივის I დანართის თანახმად, ყოველგვარი დადებითი გადახრის გარეშე.

მუხლი 3

1. წევრ სახელმწიფოს უფლება არ აქვს უარი განაცხადოთ ან აკრძალოს საკუთარ ტერიტორიაზე:
 - საერთაშორისო გადაზიდვების შემთხვევაში - იმ სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენება, რომლებიც რეგისტრირებულნი არიან ან იმყოფებიან ექსპლუატაციაში ნებისმიერ სხვა წევრ სახელმწიფოში, მათ წონასთან ან გაბარიტებთან დაკავშირებული მიზეზებით;

▼ M1

- შიდა გადაზიდვები შემთხვევაში - იმ სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენება, რომლებიც რეგისტრირებულნი არიან ან იმყოფებიან ექსპლუატაციაში ნებისმიერ სხვა წევრ სახელმწიფოში, მათ გაბარიტებთან დაკავშირებული მიზეზებით,

▼ B

იმ პირობით, რომ აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებები აკმაყოფილებს I დანართში მითითებულ მაქსიმალურ მნიშვნელობებს.

ზემოაღნიშნული დებულება მოქმედებს იმ ფაქტის მიუხედავად, რომ:

- (ა) ზემოაღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებები არ შეესაბამება იმ წევრი სახელმწიფოს მოთხოვნებს წონასა და გაბარიტების კონკრეტულ მახასიათებლებთან დაკავშირებით, რომელიც არ არის მითითებული I დანართში;
 - (ბ) იმ წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურმა ხელისუფლების ორგანომ, რომელშიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში სატრანსპორტო საშუალება, განსაზღვრა დასაშვები მნიშვნელობები, რომლებიც არ არის მითითებული 4(1) მუხლი და აღემატება I დანართში წარმოდგენილ მნიშვნელობებს.
2. გარდა ამისა, 1(ა) პუნქტი არ უნდა მოქმედებდეს წევრი სახელმწიფოს უფლებაზე მოითხოვოს, ევროპული გაერთიანების კანონის გათვალისწინებით, რომ

სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში მის ტერიტორიაზე, შეესაბამებოდეს ეროვნულ მოთხოვნებს წონასა და გაბარიტებთან დაკავშირებული მახასიათებლების მიმართ, რომლებიც არ არის წარმოდგენილი I დანართში.

3. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ მოითხოვონ, რომ ავტორეფრიჟერატორები აღჭურვილი იყოს ATP სერტიფიკატით ან ATP სერთიფიცირების სანომრე ნიშნით, რაც გათვალისწინებულია 1970 წლის 1 სექტემბრის შეთანხმებით მალფუჭებადი საკვები პროდუქტების საერთაშორისო გადაზიდვებისა და ამგვარი გადაზიდვების დროს გამოყენებული სპეციალური აღჭურვილობის შესახებ.

მუხლი 4

▼ **M1**

1. წევრმა სახელმწიფომმა არ უნდა დაუშვან საკუთარ ტერიტორიაზე შემდეგი სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა მათი ტერიტორიის ფარგლებში:
 - (ა) სატრანსპორტო საშუალებები და კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ახორციელებენ ტვირთის შიდა გადაზიდვებს და არ შეესაბამებიან I დანართის 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 და 4.4 პუნქტებით გათვალისწინებულ მახასიათებლებს;
 - (ბ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ახორციელებენ მგზავრების შიდა გადაყვანას და არ შეესაბამებიან I დანართის 1.1, 1.2, 1.4ა, 1.5 და 1.5ა პუნქტებით გათვალისწინებულ მახასიათებლებს.
2. მიუხედავად აღნიშნულისა, წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ დაუშვან შემდეგი სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა მათი ტერიტორიის ფარგლებში:
 - (ა) სატრანსპორტო საშუალებები და კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ახორციელებენ ტვირთის შიდა გადაზიდვებს და ვერ აკმაყოფილებენ I დანართის 1.3, 2, 3, 4.1 და 4.3 პუნქტებით გათვალისწინებულ მახასიათებლებს;
 - (ბ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ახორციელებენ მგზავრების შიდა გადაყვანას და ვერ აკმაყოფილებენ I დანართის 1.3, 2, 3, 4.1 და 4.3 პუნქტებით გათვალისწინებულ მახასიათებლებს.

▼ **B**

3. ნებადართულ მაქსიმალურ გაბარიტებზე მეტი გაბარიტების მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისა და კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა შესაძლებელია დაშვებულ იქნას მხოლოდ სპეციალური ნებართვების საფუძველზე, რომლებიც გაიცემა არადისკრიმინაციული წესით

კომპეტენტური ხელისუფლების ორგანოების მიერ, აგრეთვე მსგავსი სახის არადისკრიმინაციული შეთანხმებების საფუძველზე, რომელთა შეთანხმებაც მოხდა აღნიშნულ ორგანოებთან ცალ-ცალკე ყოველ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებები ან კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებები განკუთვნილია დაუნაწევრებელი ტვირთის გადასაზიდად.

4. წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ დაუშვან ► **M1** საკუთარ ტერიტორიაზე ისეთი სატრანსპორტო საშუალებების და კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა, რომლებიც გამოიყენება ◀ შიდა გადაზიდვების დროს და რომლებიც არსებით გავლენას არ ახდენს სატრანსპორტო სექტორში არსებულ საერთაშორისო კონკურენციაზე, თუ მათი გაბარიტები არ ჯდება I დანართის 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 და 4.4 პუნქტებით გათვალისწინებულ ნორმებში.

აღიარებულია, რომ გადაზიდვები არ მოახდენს არსებით გავლენას სატრანსპორტო სექტორში არსებულ საერთაშორისო კონკურენციაზე, თუ დაცული იქნება ქვემოთ წარმოდგენილი (ა) და (ბ) პუნქტებით გათვალისწინებული პირობებიდან ერთი პირობა მაინც:

- (ა) გადაზიდვები, რომლებიც ხორციელდება წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებებით ან სპეციალური კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებებით იმ პირობებში, რა პირობებშიც, როგორც წესი, აღნიშნული არ ხორციელდება სხვა წევრი სახელმწიფოების სატრანსპორტო საშუალებებით, მაგალითად, ოპერაციები, რომლებიც დაკავშირებულია ხე-ტყის ტრანსპორტირებასა და სატყეო წარმოებასთან;
- (ბ) წევრი სახელმწიფო, რომელიც საკუთარ ტერიტორიაზე დაუშვებს გადაზიდვების განხორციელებას I დანართში მითითებული ნორმებიდან გადახრილი გაბარიტების მქონე სატრანსპორტო საშუალებების და კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, აგრეთვე გასცემს ნებართვას ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების, მისაბმელების და ნახევრად მისაბმელების გამოყენებასთან დაკავშირებით, რომელთა გაბარიტებიც აკმაყოფილებს I დანართში გათვალისწინებულ ნორმებს, ისეთ კომბინაციებში, რაც იძლევა მინიმუმ აღნიშნულ წევრ სახელმწიფოში ნებადართული დატვირთვის სიგრძის მიღწევის შესაძლებლობას ისე, რომ ყოველმა გადამზიდავმა ისარგებლოს კონკურენციის თანაბარი პირობებით (მოდულური პრინციპი).

შესაბამისი წევრი სახელმწიფო, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს საკუთარი საგზაო ინფრასტრუქტურის ადაპტირება იმისათვის, რომ შეძლოს (ბ) პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაკმაყოფილება, უფლებამოსილია აკრძალოს არაუგვიანეს 2003 წლის 31 დეკემბრისა, ► **M1** საკუთარ ტერიტორიაზე შიდა გადაზიდვებში მონაწილე იმ სატრანსპორტო საშუალებების ◀ ან კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა, რომელთა გაბარიტებიც აღემატება გაბარიტებთან დაკავშირებით მოქმედი ეროვნული

სტანდარტებით დადგენილ მნიშვნელობებს, თუმცა იმ პირობით, რომ ეროვნული კანონმდებლობა კვლავ გავრცელდება ევროპული გაერთიანების ფარგლებში მოქმედ ყველა გადამზიდავებზე ყოველგვარი დისკრიმინაციის გამორიცხვით.

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა შეატყობინონ ევროკომისიას წინამდებარე პუნქტის თანახმად მიღებული ზომების შესახებ.

5. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ დაუშვან ისეთი სატრანსპორტო საშუალებების ან კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა, რომლებიც კონსტრუირებულია ახალი ტექნოლოგიების გამოყენებით ან ახალი პრინციპების მიხედვით და რომლებიც არ შეესაბამება წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებულ ერთ ან რამდენიმე მოთხოვნას, განახორციელონ გარკვეული ადგილობრივი გადაზიდვები გამოსაცდელი ვადის განმავლობაში. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიაწოდონ ინფორმაცია აღნიშნულის შესახებ ევროკომისიას.
6. წევრ სახელმწიფოებს არ აქვთ უფლება დაუშვან საკუთარ ტერიტორიაზე ისეთი სატრანსპორტო საშუალებების ან კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა, რომლებიც გამოიყენება ტვირთის გადასაზიდად და რომლებიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლამდე – 2006 წლის 31 დეკემბრამდე, თუ მათი გაბარიტები აღემატება I დანართის 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 და 4.4 პუნქტებით გათვალისწინებულ ნორმებს, შიდა ნორმებთან ან გაზომვის მეთოდებთან განსხვავების შედეგად.

▼ **M1**

7. წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ დაუშვან საკუთარ ტერიტორიაზე 2020 წლის 31 დეკემბრამდე იმ ავტობუსების მოძრაობა, რომლებიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლამდე და რომელთა გაბარიტებიც აღემატება I დანართის 1.1, 1.2, 1.5 და 1.5a პუნქტებით გათვალისწინებულ ნორმებს.

▼ **B**

მუხლი 5

4(6) მუხლის მოქმედებისთვის ზიანის მიყენების გარეშე:

- (ა) შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოდგენილია ექსპლუატაციაში 1991 წლის 1 იანვრამდე და რომლებიც არ შეესაბამება I დანართის 1.6 და 4.4 პუნქტებში წარმოდგენილ ნორმებს, აღიარებულია აღნიშნული ნორმების შესაბამისად მე-3 მუხლის მიზნებისთვის, თუ მათი საერთო სიგრძე არ აღემატება 15,5 მეტრს;
- (ბ) ავტომატარებლები, ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოდგენილია ექსპლუატაციაში 1991 წლის 31 დეკემბრამდე და რომლებიც არ შეესაბამება I დანართის 1.7 და 1.8 პუნქტებში წარმოდგენილ ნორმებს, 1998 წლის

31 დეკემბრამდე ითვლება აღნიშნული ნორმების შესაბამისად მე-3 მუხლის მიზნებისთვის, თუ მათი საერთო სიგრძე არ აღემატება 18,00 მეტრს.

მუხლი 6

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ აუცილებელ ზომებს, რათა დარწმუნდნენ, რომ პირველ მუხლში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც აკმაყოფილებენ წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, გააჩნიათ (ა), (ბ) და (გ) პუნქტებით გათვალისწინებული მტკიცებულებიდან ერთ-ერთი:
 - (ა) შემდეგი ორი ფირფიტის კომბინაცია:
 - 'დამამზადებლის ფირფიტა', რომელიც დამზადებულია და მაგრდება 76/114/EEC დირექტივის¹ შესაბამისად,
 - III დანართის შესაბამისად, გაბარიტებთან დაკავშირებული ფირფიტა, რომელიც დამზადებულია და მაგრდება 76/114/EEC დირექტივის შესაბამისად;
 - (ბ) საერთო ფირფიტა, რომელიც დამზადებულია და მაგრდება 76/114/EEC დირექტივის შესაბამისად და შეიცავს ინფორმაციას (ა) პუნქტით გათვალისწინებული ორი ფირფიტის შესახებ;
 - (გ) საერთო დოკუმენტი, რომელიც გაცემულია წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ, რომლის თანახმადაც სატრანსპორტო საშუალება რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში. აღნიშნული დოკუმენტი უნდა ითვალისწინებდეს იმავე სათაურებსა და ინფორმაციას, რაც წარმოდგენილია (ა) პუნქტში გათვალისწინებულ ფირფიტებზე. ის უნდა ინახებოდეს შემოწმების მიზნით ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე და სათანადოდ უნდა იქნას დაცული.
2. იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებლები აღარ აკმაყოფილებს შესაბამისობის მტკიცებულებებში გათვალისწინებულ მახასიათებლებს, იმ წევრმა სახელმწიფომ, სადაც რეგისტრირებულია სატრანსპორტო საშუალება, უნდა მიმართოს აუცილებელ ზომებს იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნას აღნიშნული შესაბამისობის მტკიცებულებების ჩანაცვლება.
3. პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ფირფიტები და დოკუმენტები უნდა იქნას აღიარებული წევრი სახელმწიფოების მიერ, როგორც სატრანსპორტო საშუალების წინამდებარე დირექტივასთან შესაბამისობის მტკიცებულება.

¹ ოფიციალური ჟურნალი № L 24, 30.1.1976, გვ. 1. აღნიშნულ დირექტივაში განხორციელდა ცვლილება ევროკომისიის 78/507/EEC დირექტივის თანახმად (ოფიციალური ჟურნალი № L 155, 13.6.1978, გვ. 31).

4. სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ შესაბამისობის მტკიცებულება, შესაძლებელია დაექვემდებაროს შემდეგ მოქმედებებს:
 - წონის საერთო სტანდარტებთან მიმართებაში, არჩევითობის წესით ჩატარებულ შემოწმებებს,
 - გაბარიტების საერთო სტანდარტებთან მიმართებაში, შემოწმებებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც არსებობს საფუძვლიანი ეჭვი წინამდებარე დირექტივასთან შეუსაბამობის შესახებ.
5. შესაბამისობის მტკიცებულებების შუა სვეტი წონის პარამეტრებთან დაკავშირებით უნდა მოიცავდეს, აუცილებლობის შემთხვევაში, ევროპული გაერთიანების სტანდარტებს წონასთან დაკავშირებით, რომლებიც ვრცელდება შესაბამის სატრანსპორტო საშუალებაზე. რაც შეეხება I დანართის 2.2.2 (გ) პუნქტში გათვალისწინებულ სატრანსპორტო საშუალებებს, ცალკე ჩანაწერი '44 ტონა' უნდა შესრულდეს ბრჭყალებში ავტომატარებლის ნებადართული მაქსიმალური წონის ქვეშ.
6. ყოველ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება მის ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ ან ექსპლუატაციაში მყოფ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომ შესაბამისობის მტკიცებულებათა მარცხენა სვეტში მითითებული უნდა იქნას ეროვნული კანონმდებლობით დასაშვები მაქსიმალური წონა, ხოლო მარჯვენა სვეტში - ტექნიკურად დასაშვები წონა.

▼ **M1**

მუხლი 7

წინამდებარე დირექტივა არ უნდა უშლიდეს ხელს იმ საგზაო მოძრაობის წესების მოქმედებას, რომლებიც ძალაშია ყოველ წევრ სახელმწიფოში და რომლებიც განსაზღვრავენ სატრანსპორტო საშუალებების წონისა და/ან გაბარიტების შეზღუდვას გარკვეულ გზებზე და საინჟინრო-სამშენებლო ობიექტებზე, აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციის სახელმწიფოს ან იმ სახელმწიფოს მიუხედავად, რომელშიც მითითებული სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება ექსპლუატაციაში.

აღნიშნული ითვალისწინებს ადგილობრივი შეზღუდვების დაწესების შესაძლებლობას სატრანსპორტო საშუალებების ნებადართულ მაქსიმალურ გაბარიტებზე და/ან წონის პარამეტრებზე, რომლებიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას კონკრეტულ ზონებში ან სპეციალურად გამოყოფილ გზებზე, სადაც ინფრასტრუქტურა არ არის ხელსაყრელი გრძელი და მძიმე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის, მაგალითად, როგორცაა ქალაქის ცენტრები, პატარა სოფლები ან ის ადგილები, რომელთაც გააჩნიათ განსაკუთრებული ბუნებრივი ღირებულება.

▼ **B**

მუხლი 8

მე-3 მუხლი არ მოქმედებს ირლანდიასა და დიდი ბრიტანეთის გაერთიანებულ სამეფოში 1998 წლის 31 დეკემბრამდე:

- (ა) I დანართის 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 და 3.3.2 პუნქტებით გათვალისწინებული სტანდარტების მიმართ:
- გარდა 2.2.2 პუნქტში მითითებული შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალებებისა, რა შემთხვევაში:
 - (i) საერთო წონა ტვირთთან ერთად არ აღემატება 38 ტონას;
 - (ii) ნებისმიერი სამღერძიანი ნახევრად მისაბმელის წონა 3.3.2 პუნქტში მითითებულ მანძილზე არ აღემატება 22,5 ტონას,
 - გარდა 2.2.3, 2.2.4, 2.3 და 2.4 პუნქტებში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებებისა, რა შემთხვევაშიც საერთო წონა ტვირთთან ერთად არ აღემატება:
 - (i) 35 ტონას 2.2.3 და 2.2.4 პუნქტებში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში;
 - (ii) 17 ტონას 2.3.1 პუნქტში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში;
 - (iii) 30 ტონას 2.3.3 პუნქტში მითითებულ სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, წინამდებარე პუნქტსა და 4.3 პუნქტში განსაზღვრული პირობების დაკმაყოფილების შემთხვევაში;
 - (iv) 27 ტონას 2.4 პუნქტში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში,
- (ბ) I დანართის 3.4 პუნქტით გათვალისწინებული სტანდარტის მიმართ, გარდა 2.2, 2.3 და 2.4 პუნქტებში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებებისა, რომლებიც, თუ წონა ყოველ წამყვან ღერძზე არ აღემატება 10,5 ტონას.

▼ M1

მუხლი 8ა

პორტუგალია და დიდი ბრიტანეთის გაერთიანებული სამეფო უფლებამოსილნი არიან უარი თქვან ან აკრძალონ საკუთარ ტერიტორიაზე 2005 წლის 9 მარტამდე I დანართის 1.1 პუნქტით გათვალისწინებული ავტობუსების გამოყენება, თუ ისინი არ აკმაყოფილებს მანევრირების შემდეგ კრიტერიუმებს:

- როდესაც ავტობუსი იმყოფება უძრავ მდგომარეობაში და მისი წამყვანი თვლები ისეა მიმართული, რომ სატრანსპორტო საშუალება მოძრაობის შემთხვევაში, მისი წინა ცენტრიდან ყველაზე დაშორებულმა წერტილმა შემოხაზოს 12,50 მეტრის რადიუსის წრეწირი, მიწაზე ხაზის სახით უნდა მოინიშნოს ვერტიკალური სიბრტყე, რომელიც გავლებული იქნება სატრანსპორტო საშუალების გვერდითი მხარის შეხების წერტილზე და მიმართული იქნება გარშემოწერილობის

საზღვრებს გარეთ. შესახსრებული ავტობუსის შემთხვევაში, სიბრტყეს უნდა ემთხვეოდეს ორი მყარი ნაწილი,

- როდესაც ავტობუსი მოძრაობს 12,50 მეტრის რადიუსის გარშემოწერილობით ნებისმიერ მხარეს, მისი არცერთი ნაწილი არ უნდა გამოდიოდეს მითითებული ვერტიკალური სიბრტყის ფარგლებს გარეთ 0,80 მეტრზე მეტად, 12 მეტრამდე სიგრძის ჩვეულებრივი ავტობუსის შემთხვევაში ან 1,20 მეტრზე მეტად 12 მეტრზე მეტი სიგრძის ჩვეულებრივი ავტობუსის ან შესახსრებული ავტობუსის შემთხვევაში.

▼B

მუხლი 9

რაც შეეხება I დანართის 1.2 (ა) პუნქტით გათვალისწინებულ სტანდარტს, წევრი სახელმწიფო უფლებამოსილია უარი განაცხადოს ან აკრძალოს საკუთარ ტერიტორიაზე 2,5 მეტრზე მეტი სიგრძის მქონე ავტობუსების გამოყენება 1999 წლის 31 დეკემბრამდე.

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიაწოდონ ინფორმაცია ევროკომისიას იმ ზომების შესახებ, რომლებიც მიღებულ იქნა წინამდებარე მუხლის სისრულეში მოსაყვანად. ევროკომისია, თავის მხრივ, მიაწვდის ინფორმაციას სხვა წევრ სახელმწიფოებს.

მუხლი 10

IV დანართს ა ნაწილით გათვალისწინებული დირექტივები კარგავენ იურიდიულ ძალას მე-11 მუხლში მითითებული დღიდან, წევრი სახელმწიფოების იმ ვალდებულებებისთვის ყოველგვარი ზიანის მიყენების გარეშე, რომლებიც ეხება IV დანართის ბ ნაწილში მითითებულ ეროვნულ კანონში გადატანის ვადებს.

ძალადაკარგული დირექტივების მითითება განიხილება, როგორც წინამდებარე დირექტივის მითითება და წაიკითხება V დანართში წარმოდგენილ საკორელაციო ცხრილის შესაბამისად.

▼M1

მუხლი 10ა

I დანართის 1.5ა პუნქტის გათვალისწინებით, ევროკომისიამ არაუგვიანეს 2005 წლის 9 მარტამდე წარმოადგენს ანგარიშს 0,60 მეტრის სიდიდის შემცირების შესაძლებლობის შესახებ, რომელიც მითითებულია წინამდებარე პუნქტის მეორე ქვეპუნქტში, რათა გაუმჯობესდეს გრძელი ავტობუსების მანევრირების შესაძლებლობასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების პირობები. აუცილებლობის შემთხვევაში, ანგარიშს თან უნდა ახლდეს საკანონმდებლო წინადადება წინამდებარე დირექტივაში შესაბამისი ცვლილებების განხორციელების შესახებ.

▼B

მუხლი 11

1. წევრმა სახელმწიფოებმა 1997 წლის 17 სექტემბრამდე უნდა აამოქმედონ კანონები, რეგულაციები და ადმინისტრაციული დებულებები, რომლებიც აუცილებელია წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად. წევრი სახელმწიფოები დაუყოვნებლივ მიაწვდიან ინფორმაციას აღნიშნულის შესახებ ევროკომისიას.

წევრი სახელმწიფოების მიერ აღნიშნული სახის დებულებების დამტკიცების შემთხვევაში, ისინი უნდა ითვალისწინებდეს მითითებას წინამდებარე დირექტივაზე ან მათ თან უნდა ახლდეს ამგვარი მითითება მათი ოფიციალური გამოქვეყნების დროს. აღნიშნული მითითებების შესრულების მეთოდები განისაზღვრება წევრი სახელმწიფოების მიერ.

2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიაწოდონ ევროკომისიას ეროვნული კანონმდებლობის ძირითადი დებულებების ტექსტი, რომელსაც ისინი მიიღებენ წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალის ფარგლებში.

მუხლი 12

წინამდებარე დირექტივა კანონიერ ძალაში შედის *ევროპული გაერთიანების ოფიციალურ ჟურნალში* მისი გამოქვეყნების დღიდან.

მუხლი 13

დირექტივა მოქმედებს წევრი სახელმწიფოების მიმართ.

▼ **B**

დანართი I

სატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალური წონა და გაზარიტები, ასევე მათთან დაკავშირებული სხვა მახასიათებლები

1. 1(1)(ა) მუხლში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალურად დასაშვები გაზარიტები

▼ **M1**

- 1.1 *მაქსიმალური სიგრძე:*
- ავტოსატრანსპორტო საშუალება, ავტობუსის გარდა 12,00 მეტრი 12,00 მ
 - მისაბმელი 12,00 მ
 - შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალება 16,50 მ
 - ავტომატარებელი 18,75 მ
 - შესახსრებული ავტობუსი 18,75 მ
 - ავტობუსი ორი ღერძით 13,50 მ
 - ავტობუსი ორზე მეტი ღერძით 15,00 მ
 - ავტობუსი + მისაბმელი 18,75 მ

▼ **B**

- 1.2 *მაქსიმალური სიგანე:*
- (ა) ყველა სატრანსპორტო საშუალება 2,55 მ
 - (ბ) ავტორეფრიჟერატორის ძარა 2,60 მ
- 1.3. *მაქსიმალური სიმაღლე (ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება)* 4,00 მ
- 1.4. მოსახსნელი ძარა და სტანდარტული დატვირთვის საშუალებები, როგორცაა კონტეინერები, გათვალისწინებულია 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 და 4.4 პუნქტებში მითითებულ გაზარიტებში.

▼ **M1**

- 1.4ა იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე მოსახსნელი მოწყობილობა, როგორცაა საბარგული სახურავზე, დამაგრებულია ავტობუსზე, მისი სიგრძე, მოწყობილობის ჩათვლით, არ უნდა აღემატებოდეს 1.1 პუნქტში მითითებულ მაქსიმალურ სიგრძეს.

▼ **B**

- 1.5 ნებისმიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას ან ავტომატარებელს, რომელიც იმყოფება მოძრაობაში, უნდა შეეძლოს მოხვევა ელიფსის ფარგლებში 12,50 მეტრის გარე რადიუსით და 5,30 მეტრის შიდა რადიუსით.

▼ **M1**

- 1.5ა *ავტობუსებთან დაკავშირებით დამატებითი მოთხოვნები*
- როდესაც სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება უძრავ მდგომარეობაში, მიწაზე ხაზის სახით უნდა

მოინიშნოს ვერტიკალური სიბრტყე, რომელიც გავლებული იქნება სატრანსპორტო საშუალების გვერდითი მხარის შეხების წერტილზე და მიმართული იქნება გარშემოწერილობის საზღვრებს გარეთ. შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, სიბრტყეს უნდა ემთხვეოდეს ორი მყარი ნაწილი.

როდესაც სატრანსპორტო საშუალება მოძრაობს ვერტიკალური მდგომარეობიდან 1.5 კუნქტში მითითებული ელიფსის ტრაექტორიით, მისი არცერთი ნაწილი არ უნდა გამოდიოდეს აღნიშნული ვერტიკალური სიბრტყის ფარგლებს გარეთ 0,60 მეტრზე მეტად.

▼B

- | | | |
|--------|---|---------|
| 1.6 | ნახევრად მისაბმელის სახსრული შეერთების ღერძსა და ნახევრად მისაბმელის უკანა ნაწილს შორის მაქსიმალური მანძილი | 12,00 მ |
| 1.7. | მაქსიმალური მანძილი გაზომილი ავტომატარებლის გრძივი ღერძის პარალელურად, კაბინის უკან არსებული დატვირთვის არეალის წინა გარე წერტილიდან მისაბმელის გარე უკანა წერტილამდე, გამწევი სატრანსპორტო საშუალების უკანა ნაწილსა და მისაბმელის წინა ნაწილს შორის არსებული მანძილის გამოკლებით | 15,65 მ |
| 1.8. | მაქსიმალური მანძილი გაზომილი ავტომატარებლის გრძივი ღერძის პარალელურად, კაბინის უკან არსებული დატვირთვის არეალის წინა გარე წერტილიდან მისაბმელის გარე უკანა წერტილამდე | 16,40 მ |
| 2. | სატრანსპორტო საშუალების მაქსიმალურად დასაშვები წონა (გამოსახული ტონაში) | |
| 2.1. | <i>სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენენ კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალების ნაწილს</i> | |
| 2.1.1 | ორღერძიანი მისაბმელი | 18 ტონა |
| 2.1.2 | სამღერძიანი მისაბმელი | 24 ტონა |
| 2.2. | <i>კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებები</i> | |
| 2.2.1. | ავტომატარებელი ხუთი ან ექვსი ღერძით | |
| | (ა) ორღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება სამღერძიანი მისაბმელით | 40 ტონა |
| | (ბ) სამღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება ორ ან სამღერძიანი მისაბმელით | 40 ტონა |

2.2.2.	შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალებები ხუთი ან ექვსი ღერძით		
	(ა) სამღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება ორ ან სამღერძიანი ნახევრად მისაბმელით	40 ტონა	
	(ბ) სამღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება სამღერძიანი ნახევრად მისაბმელით	40 ტონა	
	(გ) სამღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალება ორ ან სამღერძიანი ნახევრად მისაბმელით, რომელიც ახდენს 40-ფუტიანი ISO კონტეინერის გადაზიდვას კომბინირებული გადაზიდვის სახით	44 ტონა	
2.2.3.	ოთხღერძიანი ავტომატარებელი, რომელიც შედგება ორღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და ორღერძიანი მისაბმელისაგან	36 ტონა	
2.2.4.	შესახსრებული სატრანსპორტო საშუალებები ოთხი ღერძით, რომელიც შედგება ორღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და ორღერძიანი ნახევრად მისაბმელისგან, თუ ნახევრად მისაბმელის ღერძებს შორის წარმოდგენილია შემდეგი მანძილი:		
2.2.4.1.	შეადგენს 1,3 მეტრს ან მეტს, მაგრამ არ აღემატება 1,8 მეტრს	36 ტონა	
2.2.4.2.	აღემატება 1,8 მეტრს	36 ტონა	
		+ 2 ტონა, თუ გათვალისწინებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალების ნებადართული მაქსიმალური წონა (18 ტონა) და ორღერძიანი ნახევრად მისაბმელის ნებადართული მაქსიმალური წონა (20 ტონა), ხოლო წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით და პნევმატიკური საკიდარით ან საკიდარით, რომელიც აღიარებულია ექვივალენტურად ევროპული გაერთიანების ტერიტორიის ფარგლებში, II დანართის მიხედვით	
2.3.	<i>ავტოსატრანსპორტო საშუალებები</i>		
2.3.1.	ორღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	18 ტონა	

- 2.3.2. სამღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები - 25 ტონა
- 26 ტონა
თუ წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით და პნევმატიკური საკიდარით ან საკიდარით, რომელიც აღიარებულია ექვივალენტურად ევროპული გაერთიანების ტერიტორიის ფარგლებში, II დანართის მიხედვით, ან თუ ყოველი წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით და თითოეული ღერძის მაქსიმალური წონა არ აღემატება 9,5 ტონას,
- 2.3.3. ოთხღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები - 32 ტონა
ორი წამყვანი ღერძით
თუ წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით ან პნევმატიკური საკიდარით ან საკიდარით, რომელიც აღიარებულია ექვივალენტურად ევროპული გაერთიანების ტერიტორიის ფარგლებში, II დანართის მიხედვით ან თუ ყოველი წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით და თითოეული ღერძის მაქსიმალური წონა არ აღემატება 9,5 ტონას
- 2.4. *სამღერძიანი შესახსრებული ავტობუსები* 28 ტონა
- 3 1(1)(ბ) მუხლში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების ნებადართული მაქსიმალური ღერძული დატვირთვა (გამოსახულია ტონაში)
- 3.1. ცალკეული ღერძები 10 ტონა
ცალკეული არაწამყვანი ღერძი
- 3.2. *მისაბმელების ან ნახევრად მისაბმელების ორმაგი ღერძები*
ორმაგ ღერძზე ღერძული დატვირთვის ჯამი არ უნდა აღემატებოდეს იმ შემთხვევაში, თუ ღერძებს შორის

	მანძილი (d) არის:	
3.2.1.	1 მეტრზე ($d < 1,0$) ნაკლები	11 ტონა
3.2.2.	1 მეტრიდან 1,3 მეტრამდე ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ტონა
3.2.3.	1,3 მეტრიდან 1,8 მეტრამდე ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ტონა
3.2.4.	1,8 მეტრი ან მეტი ($1,8 \leq d$)	20 ტონა
3.3	<i>მისაბმელების და ნახევრად მისაბმელების სამმაგი ღერძები</i> სამმაგი ღერძზე ღერძული დატვირთვის ჯამი არ უნდა აღემატებოდეს იმ შემთხვევაში, თუ ღერძებს შორის მანძილი (d) არის:	
3.3.1.	1,3 მეტრი ან ნაკლები ($d \leq 1,3$)	21 ტონა
3.3.2.	1,3 მეტრიდან 1,4 მეტრამდე ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 ტონა
3.4	<i>წამყვანი ღერძი</i>	
3.4.1	2.2.1 და 2.2.2 პუნქტებში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების წამყვანი ღერძი	11,5 ტონა
3.4.2	2.2.3, 2.2.4, 2.3 და 2.4 პუნქტებში მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების წამყვანი ღერძი	11,5 ტონა
3.5	<i>ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ორმაგი ღერძები</i> ორმაგ ღერძზე ღერძული დატვირთვის ჯამი არ უნდა აღემატებოდეს იმ შემთხვევაში, თუ ღერძებს შორის მანძილი (d) არის:	
3.5.1.	1 მეტრზე ნაკლები ($d < 1,0$)	11,5 ტონა
3.5.2	1,0 მეტრიდან 1,3 მეტრამდე ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ტონა
3.5.3	1,3 მეტრიდან 1,8 მეტრამდე ($1,3 \leq d < 1,8$)	- 18 ტონა - 19 ტონა თუ წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით ან პნევმატიკური საკიდარით ან საკიდარით, რომელიც აღიარებულია ექვივალენტურად ევროპული გაერთიანების ტერიტორიის ფარგლებში, II დანართის მიხედვით, ან თუ ყოველი წამყვანი ღერძი აღჭურვილია ორმაგი საბურავებით და თითოეული ღერძის მაქსიმალური წონა არ

აღმატება 9,5 ტონას

4. **1 (1) (ბ) მუხლით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებების სხვა მახასიათებლები**
- 4.1 *ყველა სატრანსპორტო საშუალებები*
საერთაშორისო გადაზიდვებისას გამოყენების შემთხვევაში წონა გადატანილი სატრანსპორტო საშუალების ან კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალების წამყვან ღერძზე ან ღერძებზე, არ უნდა იყოს სატრანსპორტო საშუალების ან კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალების ჯამური წონის 25%-ზე ნაკლები.
- 4.2 *ავტომატარებლები*
ავტოსატრანსპორტო საშუალების უკანა ღერძსა და მისაბმელის წინა ღერძს შორის არსებული მანძილი არ უნდა იყოს 3,00 მეტრზე ნაკლები.
- 4.3. *ნებადართული მაქსიმალური წონა, თვლების ბაზის მიხედვით*
ოთხღერძიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალების ნებადართული მაქსიმალური წონა (გამოსახული ტონაში) არ უნდა აღემატებოდეს ხუთჯერ სატრანსპორტო საშუალების წინა და უკანა ღერძს შორის არსებულ მანძილს.
- 4.4 *ნახევრად მისაბმელი*
ნახევრად მისაბმელის სახსრული შეერთების ღერძსა და ნახევრად მისაბმელის ნებისმიერ წინა ნაწილს შორის ჰორიზონტალურად გაზომილი მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს 2,04 მეტრს.

▼ B

დანართი II

ზოგიერთი არაპნევმატიკურ საკიდრების სისტემებსა და სატრანსპორტო საშუალების წამყვანი ღერძ(ებ)ის პნევმატიკურ საკიდარს შორის ექვივალენტობასთან დაკავშირებული პირობები

1. პნევმატიკური საკიდრის განმარტება

საკიდრის სისტემა ითვლება პნევმატიკურად იმ შემთხვევაში, თუ დემფპირების ეფექტის მინიმუმ 75% მიიღწევა პნევმატიკური ზამბარის ხარჯზე.

2. პნევმატიკური საკიდრის ექვივალენტობა

საკიდარი ითვლება პნევმატიკური საკიდრის ექვივალენტად იმ შემთხვევაში, თუ აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

2.1. წამყვან ღერძზე ან დაკიდების ურიკაზე ზამბარის ქვედა მასის თავისუფალი, გარდამავალი, დაბალსიხშირული, ვერტიკალური მერყეობის განმავლობაში, გაზომილი საკიდრის სიხშირე და დემფპირება მაქსიმალური დატვირთვისას უნდა განისაზღვროს 2.2 - 2.5 პუნქტებით გათვალისწინებული მნიშვნელობების ფარგლებში;

2.2. ყოველი ღერძი უნდა აღიჭურვოს ჰიდრავლიკური ამორტიზატორებით. ორმაგი ღერძის მქონე ურიკებზე ამორტიზატორები უნდა დამაგრდეს იმგვარად, რომ ურიკის რყევა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი;

2.3. ჩაქრობის საშუალო სიჩქარე D უნდა აღემატებოდეს საკისრის კრიტიკული დემფპირების 20%-ს ნორმალურ პირობებში, წარმოდგენილ და მუშა ჰიდრავლიკურ ამორტიზატორებთან ერთად;

2.4. მწყობრიდან გამოსული ან მოხსნილი ჰიდრავლიკური ამორტიზატორების მქონე საკისრის ჩაქრობის სიჩქარე D არ უნდა აღემატებოდეს D-ს 50%;

2.5. წამყვან ღერძზე ან დაკიდების ურიკაზე თავისუფალი, გარდამავალი, ვერტიკალური მერყეობის დროს ზამბარის ქვედა მასის სიხშირე არ უნდა აღემატებოდეს 2,0 ჰერცს;

2.6. საკისრის სიხშირე და დემფპირება წარმოდგენილია მე-3 პუნქტში. სიხშირის და დემფპირების გამოთვლასთან დაკავშირებული სატესტო პროცედურები წარმოდგენილია მე-4 პუნქტში.

3. სიხშირის და დემფპირების განმარტება

წინამდებარე განმარტებაში განხილულია წამყვანი ღერძის ან ურიკის ზემოთ არსებული ზამბარის მასა M (კგ). ღერძს ან ურიკას გზის საფარსა და ზამბარის მასას (კილონიუტონი/მეტრი) შორის გააჩნია საერთო ვერტიკალური სიხისტე და ჩაქრობის საერთო კოეფიციენტი C ნიუტონი-მეტრი/წამში. ზამბარის მასის ვერტიკალური გადახრა უდრის Z-ს. მოძრაობის ფორმულა ზამბარის მასის თავისუფალი მერყეობის შემთხვევაში წარმოდგენილია შემდეგი სახით:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

ზამბარის მასის მერყეობის სიხშირე F (რად/წმ) წარმოდგენილია შემდეგი სახით:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

დემფპირება არის კრიტიკული იმ შემთხვევაში, თუ $C = C_0$,

სადაც

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

ჩაქრობის სიჩქარე, როგორც კრიტიკული დემფპირების წილი, უდრის C/C_0 -ს.

ზამბარის მასის თავისუფალი, გარდამავალი რხევების დროს, მასის ვერტიკალური მოძრაობა განხორციელდება კლებადი სინუსოიდური ტრანექტორიით (იხილეთ სურათი 2). სიხშირის გამოთვლა შესაძლებელია რხევების ისეთი რაოდენობის ციკლების დროის გამოთვლის გზით, რომლებზეც დაკვირვების საშუალებაც არსებობს. დემფპირების გამოთვლა შესაძლებელია მოხდეს ერთი და იმავე მიმართულებით რხევების თანმიმდევრული პიკების სიმაღლეების გაზომვის გზით. იმ შემთხვევაში, თუ რხევების პირველი და მეორე ციკლის მაქსიმალური ამპლიტუდები შეადგენს A_1 და A_2 , მაშინ ჩაქრობის სიხშირე D წარმოდგენილი იქნება შემდეგი სახით:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

სადაც „ln“ წარმოადგენს ამპლიტუდის კოეფიციენტის ნატურალურ ლოგარითმს.

4. ტესტირების პროცედურა

ჩაქრობის სიჩქარის D , მოხსნილი ჰიდრავლიკური ამორტიზატორებით ჩაქრობის სიჩქარისა და საკიდრის სიხშირის F ტესტირების გზით განსაზღვრის მიზნით, დატვირთული სატრანსპორტო საშუალება უნდა:

- ა) მოძრაობდეს დაბალი სიჩქარით (5 კმ/სთ + 1 კმ/სთ) 80 მმ სიმაღლის აღმართზე როგორც ეს ნაჩვენებია პირველ სურათზე. გარდამავალი რხევები, რომელიც ექვემდებარება ანალიზს სიხშირესა და დემფპირებაზე, წარმოიქმნება მას შემდეგ, რაც წამყვანი ღერძის თვლები ტოვებენ აღმართს;

ბ) დაეჭიროს შასით ისე, რომ წამყვანი ღერძის დატვირთვა შეადგენდეს მის მაქსიმალურ სტატიკურ მნიშვნელობაზე 1,5-ჯერ მეტს. დაწეულ მდგომარეობაში, სატრანსპორტო საშუალება მოულოდნელად თავისუფლდება და სრულდება წარმოქმნილი რხევების ანალიზი;

ან

გ) უნდა დაიჭიმოს შასით იმგვარად, რომ ზამბარის მასა წამყვან ღერძზე გაიზარდოს 80 მმ-ით. აწეულ მდგომარეობაში, სატრანსპორტო საშუალება მოულოდნელად თავისუფლდება და სრულდება წარმოქმნილი რხევების ანალიზი;

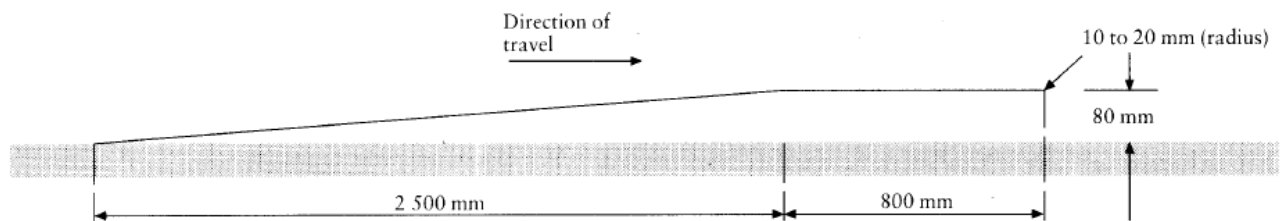
ან

დ) უნდა დაექვემდებაროს სხვა პროცედურებს, თუ დამამზადებელი, ტექნიკური განყოფილების მოთხოვნების დაცვით, დაამტკიცებს, რომ აღნიშნული პროცედურები არის ექვივალენტური.

სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს ვერტიკალური გადახრის გარდამქმნელი წამყვან ღერძსა და შასს შორის, უშუალოდ წამყვან ღერძზე. მოწყობილობის მაჩვენებლების მიხედვით, შესაძლებელია გაზომილ იქნას შეკუმშვის პირველ და მეორე პიკს შორის არსებული დროის ინტერვალი F სიხშირის მისაღებად და ამპლიტუდის კოეფიციენტი - დემფპირების მისაღებად. ვერტიკალური გადახრის გარდამქმნელები ორწამყვანიან ურიკებზე უნდა დამაგრდეს ყოველ წამყვან ღერძსა და შასს შორის, უშუალოდ მის ზემოთ.

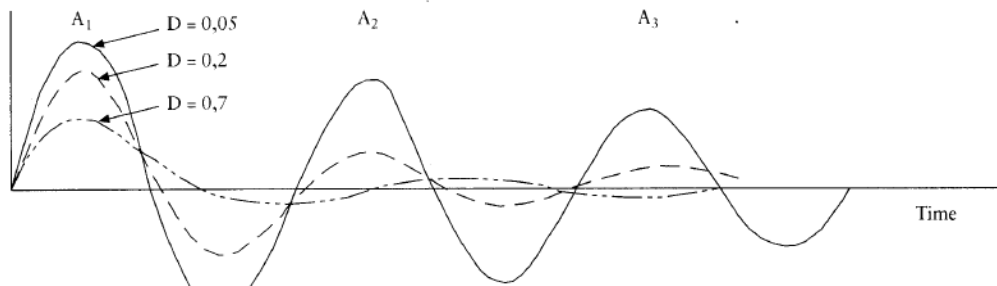
სურათი 1

აღმართი საკიდრების ტესტირებისთვის



სურათი 2

ჩამქრობი გარდამავალი რეაგირება



▼B

დანართი IV

6 (1) (ა) მუხლით გათვალისწინებული გაბარიტების ამსახველი დაფა

I. გაბარიტების ამსახველი დაფა შეძლებისდაგვარად უნდა დამაგრდეს 76/114/EEC დირექტივაში მითითებული დაფის შემდგომ და უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

1. დამამზადებლის დასახელება¹;
2. სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო ნომერი¹;
3. ავტოსატრანსპორტო საშუალების, მისაბმელის ან ნახევრად მისაბმელის სიგრძე (L);
4. ავტოსატრანსპორტო საშუალების, მისაბმელის ან ნახევრად მისაბმელის სიგანე (W);
5. მონაცემები კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალებების სიგრძის გასაზომად:
 - მანძილი (ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების წინა ნაწილსა და მაერთებელი მოწყობილობის ცენტრს შორის (მაერთებელი კავი ან სახსრული შეერთება); სახსრული შეერთების შემთხვევაში, შეერთების რამდენიმე ადგილით, უნდა იქნას წარმოდგენილი მინიმალური და მაქსიმალური მნიშვნელობები (ა_{მინ} და ა_{მაქს}),
 - მანძილი (ბ) მისაბმელის (უნაგირა-საწვევარას გადაბმის მოწყობილობით) ან ნახევრად მისაბმელის (სახსრული ღერძით) გადაბმის ცენტრსა და მისაბმელის ან ნახევრად მისაბმელის უკანა ნაწილს შორის; რამდენიმე შეერთების ადგილიანი მოწყობილობის შემთხვევაში, უნდა მიეთითოს მინიმალური და მაქსიმალური მნიშვნელობები (ბ_{მინ} და ბ_{მაქს}).

კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალების სიგრძე წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალების და მისაბმელის ან ნახევრად მისაბმელის სიგრძეს, რომლებიც ერთმანეთის თანმიმდევრობით არიან განლაგებულნი სწორი ხაზზე.

II. შესაბამისობის მტკიცებულებასთან დაკავშირებით წარმოდგენილი მნიშვნელობები უნდა ემთხვეოდეს უშუალოდ სატრანსპორტო საშუალებაზე მითითებულ მნიშვნელობებს.

¹არ არის აუცილებელი აღნიშნული ინფორმაციის განმეორება იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალებას გააჩნია როგორც წონის, ასევე გაბარიტების შესახებ მონაცემების ერთიანი დაფა.

▼B

დანართი IV

ნაწილი ა

გაუქმებული დირექტივები
(მითითებული მე-10 მუხლში)

- 83/3/EEC დირექტივა გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებების წონის, გაბარიტებისა და სხვა ტექნიკური მახასიათებლების შესახებ და მისი შემდგომი შესწორებები:
 - 86/360/EEC დირექტივა
 - 88/218/EEC დირექტივა
 - 89/338/EEC დირექტივა
 - 89/460/EEC დირექტივა
 - 89/461/EEC დირექტივა
 - 91/60/EEC დირექტივა
 - 92/7/EEC დირექტივა
- 86/364/EEC დირექტივა, გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებების წონის, გაბარიტებისა და სხვა ტექნიკური მახასიათებლების შესახებ 85/3/EEC დირექტივასთან სატრანსპორტო საშუალებების შესაბამისობის დამტკიცებასთან დაკავშირებით.

ნაწილი ბ

დირექტივა

გადატანის ვადები

85/3/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L2, 3.1.1985, გვ. 14)	1986 წლის 1 ივლისი 1990 წლის 1 იანვარი
86/360/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L217, 5.8.1986, გვ. 19)	1992 წლის 1 იანვარი
86/364/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L221, 7.8.1986, გვ. 48)	1987 წლის 29 ივლისი
88/218/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L98, 15.4.1988, გვ. 48)	1989 წლის 1 იანვარი
89/338/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L142, 25.5.1989, გვ. 3)	1991 წლის 1 ივლისი
89/460/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L226, 3.8.1989, გვ. 5)	1993 წლის 1 იანვარი
89/461/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L226, 3.8.1989, გვ. 7)	1991 წლის 1 იანვარი
91/60/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L 37, 9.2.1991, გვ. 37)	1991 წლის 30 სექტემბერი
92/7/EEC (ოფიციალური ჟურნალი № L57, 2.3.1992, გვ. 29)	1992 წლის 31 დეკემბერი

▼B

დანართი V

საკორელაციო ცხრილი

წინამდებარე დირექტივა	85/3/EEC	86/360/EEC	86/364/EEC	88/218/EEC	89/338/EEC	89/460/EEC	86/461/EEC	91/60/EEC	92/7/EEC
მუხლი 1(1)	მუხლი 1(1)								
მუხლი 1(1) (ა)	---								
მუხლი 1(1)(ბ)	მუხლი1(1)(ბ)								
მუხლი 1(2)	მუხლი 1(2)								
მუხლი 2, პირველიდან მე-4 და მე-6-დან მე-10 აბზაცები					მუხლი 1(2)				
მუხლი 2, მე-5, მე-11 და მე-12 აბზაცები	----								
მუხლი 2, ბოლო პუნქტი	----								
მუხლი 3(1)	----								
მუხლი 3(1)(ა)(ბ)	მუხლი3(1)(ა) (ბ)								
მუხლი 3 (2)	მუხლი 3 (2)								
მუხლი 3 (3)	----								
მუხლი 4	----								
მუხლი 5 (ა)							მუხლი 1(1)		
მუხლი 5 (ბ)								მუხლი1(1)	
მუხლი 6 (1-4)			მუხლი1 (1-4)						
მუხლი 6 (5-6)			მუხლი 2 (1-2)						
მუხლი 7	მუხლი 6								
მუხლი 8						მუხლი 1			
მუხლები 9-12	----								
მუხლი 13	მუხლი 9								
დანართი I	დანართი I								
პუნქტი 1	პუნქტი 1								
პუნქტი 1.1 პირველიდან								მუხლი 1 (2)	

მე-3 და მე-5 აბზაცი									
პუნქტი 1.1 მე-4 აბზაცი	----								
პუნქტი 1.2 (ა)	----								
პუნქტი 1.2 (ბ)	----								
პუნქტი 1.3-1.5	პუნქტი 1.3-1.5								
პუნქტი 1.6							მუხლი 1(3)		
პუნქტი 1.7								მუხლი1(3)	
პუნქტი 1.8	----								
პუნქტი 2-2.2.1(ბ)	პუნქტი 2-2.2.1 (ბ)								
პუნქტი 2.2.2 (ა-გ)	პუნქტი 2.2.2 (ა-გ)								
პუნქტი 2.2.3 პუნქტი 2.2.4.1						მუხლი 1(5) (ბ)			
პუნქტი 2.2.4.2									მუხლი 1(1) (ა)
პუნქტი 2.3-2.3.1						მუხლი 1(5) (გ)			
პუნქტი 2.3.2-2.3.3									მუხლი 1(5) (ბ-გ)
პუნქტი 2.4						მუხლი 1(5) (გ)			
პუნქტი 3-3.3.2	პუნქტი 3-3.3.2								
პუნქტი 3.4-3.4.1		მუხლი 1(3)							
პუნქტი 3.4.2-3.5.2						მუხლი 1(5) (დ)			
პუნქტი 3.5.3									მუხლი 1(1) (დ)
პუნქტი 4-4.2	პუნქტი 4-4.2								
პუნქტი 4.3						მუხლი 1(5) (ე)			
პუნქტი 4.4							მუხლი 1(4)		
დანართი II									დანართი III
დანართი III			დანართი						

