

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

**B ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2000 წლის 6 ივნისის  
დირექტივა 2000/30/EC**

ევროპული გაერთიანების ტერიტორიაზე მოძრავი კომერციული სატრანსპორტო  
საშუალებების გზისთვის ვარგისობის დადგენის მიზნით განხორციელებული გზებზე  
შემოწმებების შესახებ

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

ცვლილება შეტანილია:

	ოფიციალური ჟურნალი		
	N°	გვერდი	თარიღი
<b><u>M1</u></b> ევროკომისიის 2003 წლის 3 აპრილის დირექტივა 2003/26/EC	L90	37	8.4.2003
<b><u>M2</u></b> ევროკომისიის 2010 წლის 5 ივლისის დირექტივა 2010/47/EC	L173	33	8.4.2003

კორექტირებულია:

**C1** შეცდომების შეწორება, ოფიციალური ჟურნალი L 53, 28.2.2003, გვ. 64 (2000/0030/EC)

**B**

**ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2000 წლის 6 ივნისის  
დირექტივა 2000/30/EC**

**ევროპული გაერთიანების ტერიტორიაზე მოძრავი კომერციული სატრანსპორტო  
საშუალებების გზისთვის ვარგისობის დადგენის მიზნით განხორციელებული გზებზე  
შემოწმებების შესახებ**

ევროპარლამენტმა და ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 71(1)(გ) და (დ) მუხლების საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე,<sup>1</sup>

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე,<sup>2</sup>

რეგიონების კომიტეტებთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 251-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურების თანახმად,<sup>3</sup>

ვინაიდან,

- (1) საგზაო მოძრაობის ზრდა ყოველ წევრ სახელმწიფოს უქმნის უსაფრთხოებასა და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებით მსგავსი სახისა და სერიოზულობის პრობლემებს.
- (2) საგზაო უსაფრთხოების, გარემოს დაცვისა და თანასწორი კონკურენციის ინტერესებიდან გამომდინარე, კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენება ხდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი სრულად აკმაყოფილებს გზისთვის ვარგისობასთან დაკავშირებით არსებულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.
- (3) ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებასთან დაკავშირებით წევრ სახელმწიფოებში მოქმედი კანონმდებლობების ჰარმონიზაციის შესახებ 1996 წლის 20 დეკემბრის 96/96/EC დირექტივის თანახმად,<sup>4</sup> კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებს უტარდებათ შემოწმება უფლებამოსილი ორგანოს მიერ ყოველწლიურად.

<sup>1</sup> ოფიციალური ჟურნალი C 190, 18.6.1998, გვ. 10 და ოფიციალური ჟურნალი C 116E, 26.4.2000, გვ. 7.

<sup>2</sup> ოფიციალური ჟურნალი C 407, 28.12.1998, გვ. 112.

<sup>3</sup> ევროპარლამენტის 1999 წლის 9 თებერვლის მოსაზრება (ოფიციალური ჟურნალი C 150, 28.5.1999, გვ. 27), საბჭოს 1999 წლის 2 დეკემბრის ზოგადი პოზიცია და ევროპარლამენტის 2000 წლის 14 მარტის გადაწყვეტილება (ჯერჯერობით არ გამოქვეყნებულა ოფიციალურ ჟურნალში).

<sup>4</sup> ოფიციალური ჟურნალი L 46, 17.2.1997, გვ. 1. დირექტივაში შეტანილია შესწორება ევროკომისიის 1992/52/EC დირექტივით (ოფიციალური ჟურნალი L 142, 5.6.1999, გვ. 26).

- (4) 94/12/EC დირექტივის მე-4 მუხლი<sup>1</sup> ითვალისწინებს მრავალმხრივ მიდგომას საგზაო ტრანსპორტით გამოწვეული დაბინძურების ღონის შესამცირებლად გათვალისწინებული ღონისძიებების ხარჯის/ეფექტიანობის ასპექტებთან დაკავშირებით; რა შემთხვევაშიც ევროპული პროგრამა „Auto-Oil I“ ითვალისწინებდა აღნიშნულ მიდგომას და იძლეოდა სატრანსპორტო საშუალებების ტექნოლოგიის, საწვავის ხარისხის, მონიტორინგისა და ტექნიკური უზრუნველყოფის, ასევე არატექნიკური ღონისძიებების საკითხებში ყველაზე სასარგებლო ღონისძიებების ობიექტური შეფასების შესაძლებლობას საგზაო სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამონაბოლქვის შემცირების მიზნით.
- (5) აღნიშნული მიდგომის ფარგლებში, ევროპარლამენტმა და საბჭომ დაამტკიცეს 98/70/EC დირექტივა,<sup>2</sup> რომელიც ითვალისწინებს საწვავის ხარისხის გაუმჯობესებას, ხოლო გამონაბოლქვთან დაკავშირებით კიდევ უფრო მკაცრი სტანდარტების დანერგვის მიზნით, დაამტკიცეს დირექტივა 98/69/EC<sup>3</sup> კერძო მსუბუქ ავტომობილებსა და მსუბუქ კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით და დირექტივა 1999/96/EC<sup>4</sup> - მძიმე სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით.
- (6) წინამდებარე დირექტივა წარმოადგენს იგივე მიდგომის ნაწილს, თუმცა იგი კიდევ უფრო ეფექტურია გარემოს დაცვის თვალსაზრისით არა 96/96/EC დირექტივით გათვალისწინებული გზისთვის ვარგისობასთან დაკავშირებით წარმოდგენილი სტანდარტების შეზღუდვის, არამედ გზებზე შემოწმების ეტაპზე, რათა უზრუნველყოს მთელი წლის განმავლობაში აღნიშნული დირექტივის მოქმედება.
- (7) გზისთვის ვარგისობაზე რეგულირებული წლიური ტესტირება ფაქტიურად არ ითვლება საკმარისად იმ ფაქტის უზრუნველსაყოფად, რომ ტესტირებული სატრანსპორტო საშუალებები წარმოდგენილნი იქნებიან გზისთვის ვარგის მდგომარეობაში მთელი წლის განმავლობაში.

<sup>1</sup> ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1994 წლის 23 მარტის 94/12/EC დირექტივა ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის მიერ ჰაერის დაბინძურების წინააღმდეგ მისაღები ღონისძიებების შესახებ, რომელიც უზრუნველყოფს შესწორებას 70/220/EEC დირექტივაში (ოფიციალური ჟურნალი L 100, 19.4.1994, გვ. 42).

<sup>2</sup> ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1998 წლის 13 ოქტომბრის დირექტივა 98/70/EC ბენზინისა და დიზელის საწვავის ხარისხის შესახებ, რომელიც უზრუნველყოფს შესწორებას საბჭოს 93/12/EEC დირექტივაში (ოფიციალური ჟურნალი L 350, 28.12.1998, გვ. 58).

<sup>3</sup> ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1998 წლის 13 ოქტომბრის დირექტივა 98/69/EC ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის მიერ ჰაერის დაბინძურების წინააღმდეგ განსახორციელებული ღონისძიებების შესახებ, რომელიც უზრუნველყოფს შესწორებას საბჭოს 70/220/EEC დირექტივაში (ოფიციალური ჟურნალი L 350, 28.12.1998, გვ.1).

<sup>4</sup> სატრანსპორტო საშუალებებში გამოყენების მიზნით კომპრესიული აალების ძრავებიდან აიროვანი და აეროზოლების ემისიის წინააღმდეგ ღონისძიებებისა და სატრანსპორტო საშუალებებში გამოყენების მიზნით ბუნებრივ და თხევად აირზე მომუშავე პოზიტიური აალების ძრავებიდან აიროვანი დამაბინძურებლებთან დაკავშირებით ევროპარლამენტისა და საბჭოს 1999 წლის 13 დეკემბრის დირექტივა 1999/96/EC წვერ სახელმწიფოებში მოქმედი კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ, შესწორებული საბჭოს დირექტივით 88/77/EEC (ოფიციალური ჟურნალი L 44, 16.2.2000, გვ.1).

- (8) ეფექტური ამოქმედება სამიზნე დამატებითი გზებზე შემოწმების საშუალებით წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეკონომიურ ღონისძიებას გზაზე კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული სტანდარტის კონტროლის მიზნით.
- (9) გზებზე შემოწმება სისრულეში უნდა იქნას მოყვანილი ყოველგვარი დისკრიმინაციის გარეშე მძღოლის ეროვნების ან მარეგისტრირებელი ქვეყნის ან კომერციული სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციაში გაშვების ნიადაგზე.
- (10) დათვალერების მეთოდის შერჩევა ეფუძნება სამიზნე მიდგომას, რომლის თანახმადაც საჭიროა უდიდესი ძალისხმევის გაწევა იმ სატრანსპორტო საშუალებების იდენტიფიცირებაზე, რომლებიც სავარაუდოდ იმყოფება არასათანადო ტექნიკურ მდგომარეობაში და შესაბამისად ზრდის ორგანოების მუშაუნარიანობას და ამცირებს მძღოლებისა და ოპერატორების მიმართ წარმოშობილ ხარჯსა და ვადაგადაცილებებს.
- (11) შემოწმებულ სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით საყურადღებო წუნის აღმოჩენის შემთხვევაში, შესაძლებელი უნდა იყოს იმ წევრი სახელმწიფოს, სადაც რეგისტრირებულია აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალება ან სადაც სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება ექსპლუატაციაში, კომპეტენტური ორგანოების მიმართ სათანადო ზომების მიღების მოთხოვნა და აღნიშნული მოთხოვნის წარმდგენი წევრი სახელმწიფოს მიმართ განხორციელებული ღონისძიებების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება.
- (12) წინამდებარე დირექტივის განსახორციელებლად აუცილებელი ღონისძიებების მიღება ხდება საბჭოს მიერ 1999 წლის 28 ივნისს მიღებული 1999/468/EC გადაწყვეტილების შესაბამისად, რომელშიც მოყვანილია კომისიის მიმართ მინიჭებული უფლებამოსილების სისრულეში მოყვანასთან დაკავშირებით გათვალისწინებული პროცედურები.<sup>1</sup>
- (13) შეთანხმების მე-5 მუხლით გათვალისწინებული უფლებამოსილების დელეგირებისა და თანასწორობის პრინციპების თანახმად, წარმოდგენილი მოქმედების მიზანი, კერძოდ, ევროპული გაერთიანების ფარგლებში მოძრავი კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე შემოწმების რეჟიმის განსაზღვრა არ შეიძლება იყოს საკმარისად მიღწეული წევრი სახელმწიფოების მიერ და, შესაბამისად, ღონისძიების მასშტაბურობიდან გამომდინარე, შესაძლებელია უფრო უკეთ იქნას მიღწეული ევროპული გაერთიანების მიერ; მოცემული დორექტივა არ სცდება იმ ღონისძიებების ფარგლებს, რომლებიც აუცილებელია აღნიშნული მიზნის სისრულეში მოსაყვანად.

**დაამტკიცეს წინამდებარე დირექტივა:**

<sup>1</sup> ოფიციალური ჟურნალი L 184, 17.7.1999, გვ. 23

*მუხლი 1*

1. გზის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის გაუმჯობესების მიზნით, წინამდებარე დირექტივის მიზანს წარმოადგენს ევროპული გაერთიანების წევრი სახელმწიფოების ტერიტორიების ფარგლებში მოძრავი კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ 96/96/EC დირექტივით განსაზღვრული გარკვეული ტექნიკური პირობების დაკმაყოფილება.
2. წინამდებარე დირექტივა განსაზღვრავს კონკრეტულ პირობებს ევროპული გაერთიანების ტერიტორიის ფარგლებში მოძრავი კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობის დადგენის მიზნით გზებზე შემოწმებასთან დაკავშირებით.
3. ევროპული გაერთიანების მიერ დამტკიცებული მარეგულირებელი ნორმების დარღვევის გარეშე, წინამდებარე დირექტივა ხელს არ შეუშლის წევრი სახელმწიფოების უფლებას სისრულეში მოიყვანონ იმ სახის შემოწმება, რომელიც არ არის გათვალისწინებული წინამდებარე დირექტივაში ან შეამოწმონ საგზაო სატრანსპორტო საშუალებების სხვა ასპექტები, კერძოდ, კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული ასპექტები. მეორეს მხრივ, წევრ სახელმწიფოებს არანაირი გარემოება შეუშლით ხელს, წინამდებარე დირექტივის ფარგლებში გაუთვალისწინებელი შემოწმებების კონტექსტში, სისრულეში მოიყვანონ I დანართით გათვალისწინებული შემოწმებები საზოგადოებრივი სარგებლობის გზების გარდა სხვა ადგილებშიც.

*მუხლი 2*

წინამდებარე დირექტივის მიზნებისთვის:

- (ა) 'კომერციული სატრანსპორტო საშუალება' ნიშნავს 96/96/EC დირექტივის I დანართის პირველი, მე-2 და მე-3 კატეგორიებით გათვალისწინებულ ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებებსა და მისაბმელებს;
- (ბ) 'გზებზე შემოწმება' ნიშნავს წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებში მოძრავი კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების შემოწმება, რომლის განხორციელებაც არ იქნება წინასწარ გამოცხადებული შესაბამისი ორგანოების მიერ და, შესაბამისად, ატარებს მოულოდნელ ხასიათს, აღნიშნული ხორციელდება შესაბამისი ორგანოების მიერ ან მათი ზედამხედველობის ქვეშ;
- (გ) 'გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება' ნიშნავს 96/96/EC დირექტივის II დანართით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებას.

*მუხლი 3*

1. ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ უნდა დანერგოს გზებზე შემოწმების მეთოდი, რომელიც უზრუნველყოფს წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებულ კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით პირველ მუხლში

მითითებული მიზნების სისრულეში მოყვანას, 96/96/EC დირექტივის თანახმად აღნიშნულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული ეროვნული მარეგულირებელი ნორმების გათვალისწინებით.

2. გზებზე ყოველი შემოწმება უნდა შესრულდეს ყოველგვარი დისკრიმინაციის გარეშე მძღოლის ეროვნების ან მარეგისტრირებელი ქვეყნის ან კომერციული სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციაში გაშვების ნიადაგზე, მძღოლთან ან ოპერატორებთან დაკავშირებით წარმოშობილი ხარჯის მინიმუმამდე შემცირების აუცილებლობის გათვალისწინებით.

#### *მუხლი 4*

1. გზებზე შემოწმება შედგება შემდეგი ერთი, ორი ან რამდენიმე ასპექტისგან:
  - (ა) სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მდგომარეობის ვიზუალური შემოწმება მისი უძრავ მდგომარეობაში ყოფნის დროს;
  - (ბ) მე-5 მუხლით ან სატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარგისობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტაციით გათვალისწინებული გზებზე მიმდინარე შემოწმების შესახებ ანგარიშის შემოწმება, და განსაკუთრებით, წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, იმ ფაქტის დამტკიცება, რომ კომერციულმა სატრანსპორტო საშუალებამ გაიარა სავალდებულო ტექნიკური ტესტირება საგზაო ვარგისობაზე 96/96/EC დირექტივის შესაბამისად;
  - (გ) I დანართის მე-10 პუნქტით გათვალისწინებული ერთი, ერთზე მეტი ან ყველა შესამოწმებელი დეტალის გაუმართაობის შემოწმება.
2. სამუხრუჭო სისტემისა და გამონაბოლქვის სისტემის შემოწმება უნდა განხორციელდეს II დანართით გათვალისწინებული წესების შესაბამისად.
3. I დანართის მე-10 პუნქტით გათვალისწინებული დათვალიერების სისრულეში მოყვანამდე, ინსპექტორი მხედველობაში მიიღებს ბოლო გზისთვის ვარგისობის სერტიფიკატს და/ან გზებზე მიმდინარე შემოწმების შესახებ ანგარიშს, რომელიც შესაძლებელია წარმოადგინოს მძღოლმა.

ინსპექტორს ასევე შეუძლია მხედველობაში მიიღოს დამამტკიცებელი ორგანოს მიერ გაცემული უსაფრთხოების დამადასტურებელი სხვა სერტიფიკატი, რომელსაც მოთხოვნის შემთხვევაში წარმოადგენს მძღოლი.

იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული სერტიფიკატების და/ან ანგარიშის საფუძველზე დადასტურდება, რომ I დანართის მე-10 პუნქტით გათვალისწინებული ერთ-ერთი დეტალი შემოწმდა წინა სამი თვის განმავლობაში, მოცემული დეტალის შემოწმება აღარ მოხდება ხელახლა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აღნიშნული გამართლებული იქნება აშკარა ხარვეზების და/ან გაუმართაობის არსებობის მიზეზით.

### მუხლი 5

1. 4(1) პუნქტით გათვალისწინებული გზებზე შემოწმების შესახებ ანგარიშს ადგენს მისი შემსრულებელი ორგანო ან ინსპექტორი. ანგარიშის ნიმუში წარმოდგენილია I დანართის მე-10 პუნქტში, რომელიც შეიცავს ჩამონათვალს. კომპეტენტურ ორგანოს ან ინსპექტორს შეუძლია მონიშნოს შესაბამისი გრაფები. ანგარიში წარედგინება კომერციული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს.
2. იმ შემთხვევაში, თუ შესაბამისი ორგანო ან მძღოლი ჩათვლის, რომ კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებული ხარვეზები შესაძლებელია წარმოშობდეს გარკვეულ რისკს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით, კერძოდ მუხრუჭებთან დაკავშირებით, შემდგომი შემოწმების ჩატარება იქნება გამართლებული, კომერციული სატრანსპორტო საშუალებაზე შესაძლებელია განხორციელდეს კიდევ უფრო საფუძლიანი ტესტირება წევრი სახელმწიფოს მიერ 96/96/EC დირექტივის მე-2 მუხლის თანახმად განსაზღვრულ მახლობლად მდებარე ტესტირების ცენტრში.

თუ ნათელი გახდება, რომ კომერციული სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვან საფრთხეს უქმნის მის მგზავრებს ან გზის სხვა მომხმარებლებს 4(1) მუხლით გათვალისწინებული გზებზე შემოწმების განმავლობაში ან წინამდებარე პუნქტის პირველი ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ კიდევ უფრო საფუძვლიანი ტესტირების განმავლობაში, აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შესაძლებელია აიკრძალოს მანამ, სანამ არ აღმოიფხვრება აღმოჩენილი სახიფათო გაუმართაობა.

### მუხლი 6

ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ, 31 მარტამდე, წევრი სახელმწიფოები წარუდგენენ ევროკომისიას I დანართის მე-6 პუნქტის თანახმად წინა ორი წლის განმავლობაში შემოწმებული და კატეგორიებისა და მარეგისტრირებული ქვეყნების მიხედვით კლასიფიცირებული კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობისა და I დანართის მე-10 პუნქტის თანახმად შემოწმებული დეტალებისა და გამოვლენილი დეფექტების შესახებ შეგროვებულ მონაცემებს.

პირველად წარდგენილი მონაცემები უნდა მოიცავდეს ორ წელიწადს, რომლის ათვლაც იწყება 2003 წლის 1 იანვარს.

თავის მხრივ, ევროკომისია გადაუგზავნის აღნიშნულ მონაცემებს ევროპარლამენტს.

### მუხლი 7

1. წევრი სახელმწიფოები დახმარებას გაუწევენ ერთმანეთს წინამდებარე დირექტივით სარგებლობაში, კერძოდ, ისინი აგრეთვე მიაწვდიან ერთმანეთს შემოწმებაზე პასუხისმგებელი სამსახურ(ებ)ისა და საკონტაქტო პირების შესახებ ინფორმაციას.

2. იმ კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით გამოვლენილი სერიოზული დარღვევები, რომლებიც ეკუთვნის არარეზიდენტ პირებს, განსაკუთრებით იმ პირებს, რომელთაც აკრძალული აქვთ სატრანსპორტო საშუალებებით სარგებლობა, გადაეცემა იმ წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოს, სადაც სატრანსპორტო საშუალება არის რეგისტრირებული ან იმყოფება ექსპლუატაციაში I დანართით გათვალისწინებული ანგარიშის ნიმუშის საფუძველზე, იმ წევრ სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სამართალწარმოების დარღვევის გარეშე, სადაც გამოვლინდება აღნიშნული დარღვევა.

კომპეტენტურმა ორგანომ, რომლის მიმართაც გაკეთდება მოთხოვნა, დამრღვევი პირის მიმართ განხორციელებული ნებისმიერი ზომის შესახებ უნდა შეატყობინოს იმ წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოს, სადაც გამოვლინდება დარღვევა კომერციულ სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით.

### *მუხლი 8*

ნებისმიერი ცვლილება, რომელიც აუცილებელი იქნება I დანართის ან II დანართით განსაზღვრული ტექნიკური სტანდარტების ადაპტირებისთვის ტექნიკურ პროგრესში, უნდა განხორციელდეს 9(2) მუხლით გათვალისწინებული პროცედურის შესაბამისად.

აღნიშნულმა ცვლილებამ არ უნდა გაზარდოს წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალი.

### *მუხლი 9*

1. კომისიას სათანადო დახმარებას გაუწევს 96/96/EC დირექტივის მე-8 მუხლის თანახმად ტექნიკური პროგრესის ადაპტირების ხელშეწყობის მიზნით შექმნილი კომიტეტი, შემდგომში წოდებული, როგორც 'კომიტეტი'.
2. წინამდებარე პუნქტის მითითების შემთხვევაში, მოქმედებს 1999/468/EC გადაწყვეტილების მე-5 და მე-7 მუხლები, მე-8 მუხლით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.

1999/468/EC გადაწყვეტილების 5(6) მუხლით გათვალისწინებული პერიოდი განისაზღვრება სამი თვით.

3. კომიტეტი ამტკიცებს მისი პროცედურის წესებს.

### *მუხლი 10*

წევრი სახელმწიფოები შეიმუშავებენ შესაბამის ზომებს ჯარიმებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოიყენება იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი ან ოპერატორი ვერ შეძლებს წინამდებარე დირექტივის საფუძველზე განსაზღვრული ტექნიკური მოთხოვნების დაკმაყოფილებას.

ისინი მიმართავენ ყოველგვარ აუცილებელ ზომას, რათა უზრუნველყონ აღნიშნული ჯარიმების კანონიერ ძალაში შესვლა. მოცემული სახით წარმოდგენილი ჯარიმები უნდა იყოს ეფექტური, პროპორციული და გადამარწმუნებელი.

### *მუხლი 11*

წევრი სახელმწიფოებისგან მე-6 მუხლით გათვალისწინებული მონაცემების მიღებიდან ერთი წლის განმავლობაში, ევროკომისია წარუდგენს საბჭოს ანგარიშს წინამდებარე დირექტივის მოქმედებასთან დაკავშირებით მიღწეული შედეგების შეჯამებასთან ერთად.

პირველი ანგარიში მოიცავს ორწლიან პერიოდს, რომლის ათვლაც იწყება 2003 წლის 1 იანვრიდან.

### *მუხლი 12*

1. წევრი სახელმწიფოები უზრუნველყოფენ კანონების, მარეგულირებელი აქტებისა და ადმინისტრაციული ნორმების კანონიერ ძალაში შესვლას, რაც აუცილებელია მათთვის წინამდებარე **C1** დირექტივის სისრულეში მოსაყვანად 2002 წლის 10 აგვისტომდე. ისინი მიაწვდიან ინფორმაციას ევროკომისიას აღნიშნულის შესახებ.
2. წევრი სახელმწიფოების მიერ ზემოაღნიშნული ზომების მიღების შემდგომ, ისინი მიუთითებენ წინამდებარე დირექტივას ან დაამატებენ მითითებებს მათ ოფიციალურ პუბლიკაციებთან დაკავშირებით. წევრი სახელმწიფოები განსაზღვრავენ მეთოდს, რომლის მიხედვითაც გაკეთდება ამგვარი მითითებები.
3. წევრი სახელმწიფოები წარუდგენენ ევროკომისიას ეროვნული კანონმდებლობით გათვალისწინებული დებულებების ტექსტს, რომელსაც ისინი დაამტკიცებენ წინამდებარე დირექტივით რეგულირებულ სფეროში.

### *მუხლი 13*

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

### *მუხლი 14*

დირექტივა მოქმედებს წევრი სახელმწიფოების მიმართ.

**M2**

დანართი I  
(წინა მხარე)

**გზებზე შემოწმების შესახებ ანგარიშის ნიმუში, რომელიც შეიცავს ა ჩამონათვალს**

1. შემოწმების ადგილი: .....
2. თარიღი: .....
3. დრო: .....
4. სატრანსპორტო საშუალების სახელმწიფო სანომრე ნიშანი და სარეგისტრაციო ნომერი:
5. სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო/VIN კოდი: .....
6. სატრანსპორტო საშუალების კატეგორია:
 

(ა) <input type="checkbox"/> N2 <sup>(ა)</sup> (3,5-დან 12 ტონამდე)	(ე) <input type="checkbox"/> M2 <sup>(ა)</sup> (>9 სავარძელი <sup>(ა)</sup> 5 ტონამდე)
(ბ) <input type="checkbox"/> N3 <sup>(ა)</sup> (12 ტონაზე მეტი)	(ვ) <input type="checkbox"/> M3 <sup>(ა)</sup> (>9 სავარძელი <sup>(ა)</sup> 5 ტონაზე მეტი)
(გ) <input type="checkbox"/> O3 <sup>(ა)</sup> (3,5-დან 10 ტონამდე)	(ზ) <input type="checkbox"/> სატრანსპორტო საშუალებების სხვა
(დ) <input type="checkbox"/> O4 <sup>(ა)</sup> (10 ტონაზე მეტი)	კატეგორია (მუხლი 1(3))
7. ტრანსპორტირების განმახორციელებელი დაწესებულება
  - (ა) სახელი და მისამართი: .....
  - .....
  - (ბ) ევროპული გაერთიანების ლიცენზიის ნომერი<sup>(ა)</sup> (რეგლამენტი (EC) №1072/2009):
8. მოქალაქეობა (მძღოლის): .....
9. მძღოლის სახელი: .....
10. ჩამონათვალი: .....

შემოწმებული<sup>(ა)</sup> შეუმოწმებელი წარუმატებელი<sup>(ა)</sup>

- (0) იდენტიფიკაცია<sup>(ა)</sup>
- (1) სამუხრუჭო მოწყობილობა
- (2) საჭით მართვა<sup>(ა)</sup>
- (3) ხილვადობა<sup>(ა)</sup>
- (4) განათების მოწყობილობები და ელექტრო სისტემა<sup>(ა)</sup>
- (5) ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება
- (6) შასი და შასის სამაგრები<sup>(ა)</sup>
- (7) სხვა მოწყობილობები, ტაქოგრაფის<sup>(ა)</sup> და სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობის ჩათვლით
- (8) უარყოფითი ზემოქმედება გამონაბოლქვისა და საწვავის და/ან ნავთობის გაჟონვის ჩათვლით

**M2**

- 11. დათვალიერების შედეგები:  
აკრძალვა იმ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებაზე, რომელთან დაკავშირებითაც გამოვლინდა სახიფათო დეფექტები
- 12. სხვა პირობები / შენიშვნები: .....
- 13. დათვალიერების განმახორციელებელი სამსახური / ოფიცერი ან ინსპექტორი  
ხელმოწერა:

ტესტირების ორგანო/ ოფიცერი ან ინსპექტორი

მძღოლი

.....

.....

*შენიშვნები:*

- Ⓐ) სატრანსპორტო საშუალების კატეგორია 2007/46/EC დირექტივის II დანართის შესაბამისად (ოფიციალური ჟურნალი L 263, 9.10.2007, გვ. 1).
- Ⓑ) დასაჯდომი ადგილების რაოდენობა მძღოლის სავარძლის ჩათლით (სარეგისტრაციო სერტიფიკატის S.1 პუნქტი).
- Ⓒ) შესაბამისობის შემთხვევაში.
- Ⓓ) 'შემოწმებული' გულისხმობს, რომ შემოწმდა 2009/40/EC დირექტივის, რომელიც შეიცვალა აღნიშნული ჯგუფის 2010/48/EU დირექტივით, II დანართით გათვალისწინებული შესამოწმებელი პუნქტები.
- Ⓔ) უკანა მხარეს მითითებული დეფექტები.
- Ⓕ) ტესტირების მეთოდები და დეფექტების შეფასებასთან დაკავშირებული გაიდლაინები 2009/40/EC დირექტივის, რომელიც შეიცვალა 2010/48/EC დირექტივით, II დანართის შესაბამისად.

**M2**

(უკანა მხარე)

0.	<b>სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია</b>
0.1.	სანომრე ნიშნების რეგისტრაცია
0.2.	სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო / შასის / სერიული ნომერი
1.	<b>სამუხრუჭო მოწყობილობა</b>
1.1.	მექანიკური მდგომარეობა და მოქმედება
1.1.1.	ფეხის მუხრუჭის სატერფულის ბერკეტი
1.1.2.	სატერფულის მდგომარეობა და მუხრუჭის სამართავი მექანიზმის ფოლხვა
1.1.3.	ვაკუუმური წნეხი ან კომპრესორი და რეზერვუარები
1.1.4.	დაბალი წნეხის გამაფრთხილებელი საზომი ან ინდიკატორი
1.1.5.	ხელის მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი
1.1.6.	ხელის მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავი, ბერკეტის კონტროლი, ხელის მუხრუჭის ხრუტუნა მექანიზმი
1.1.7.	სამუხრუჭო სარქველები (სარედუქციო სარქველები, განმტვირთვები და რეგულატორები)
1.1.8.	მისაბმელების სამუხრუჭო სისტემასთან გადაბმა (ელექტრო და პნევმატიკური)
1.1.9.	ენერჯის დამგროვებელი რეზერვუარის დამწნევი ცილინდრი
1.1.10.	მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრაულიკური სისტემები)
1.1.11.	ხისტი სამუხრუჭო მილები
1.1.12.	დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები
1.1.13.	მუხრუჭის ზესადებები და ნაფენები
1.1.14.	სამუხრუჭო დოლები, სამუხრუჭო დისკები
1.1.15.	სამუხრუჭო კაბელები, ღერძები, ბერკეტები, გადაბმა
1.1.16.	მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარების ან ჰიდრაულიკური ცილინდრების ჩათვლით)
1.1.17.	დატვირთისადმი მგრძობიარე სარქველი
1.1.18.	ღრეჩოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები
1.1.19.	მედეგი სამუხრუჭო სისტემა (მორგების ან საჭიროების შემთხვევაში)
1.1.20.	მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ოპერირება
1.1.21.	სრული სამუხრუჭო სისტემა
1.1.22.	სატესტო ბმები
1.2.	მუშა მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა
1.2.1.	მოქმედება
1.2.2.	ეფექტიანობა
1.3.	სათადარიგო (ავარიული) მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა
1.3.1.	მოქმედება
1.3.2.	ეფექტიანობა
1.4.	ხელის მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა
1.4.1.	მოქმედება
1.4.2.	ეფექტიანობა
1.5.	მედეგი სამუხრუჭო სისტემის მოქმედება
1.6.	მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა
2.	<b>საჭით მართვა</b>

2.1.	მექანიკური მდგომარეობა
2.1.1.	საჭის მექანიზმის მდგომარეობა
2.1.2.	საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება
2.1.3.	საჭის მექანიზმის შეერთების პირობა
2.1.4.	საჭის მექანიზმის შეერთების ფუნქციონირება
2.2.	საჭე და დგარი
2.2.1.	საჭის მდგომარეობა
2.2.2.	საჭის დგარი
2.3.	საჭის ფოლხვა
2.4.	საჭის საკისრები
2.5.	მისაბმელის მიმმართველი ღერძის საბრუნე პოჭოჭიკი
3.	<b>ხილვადობა</b>
3.1.	ხილვადობის არეალი
3.2.	მინების მდგომარეობა
3.3.	უკანა ხედვის სარკეები
3.4.	საქარე მინასაწმენდები
3.5.	საქარე მინამრეცხები
3.6.	ნისლსაწინააღმდეგო სისტემა
4.	<b>ნათურები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა</b>
4.1.	ფარები
4.1.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.1.2.	პროექცია
4.1.3.	გამომრთველები
4.1.4.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.1.5.	მართვის მოწყობილობა
4.1.6.	ფარების საწმენდი მოწყობილობა
4.2.	წინა და უკანა ნათურები, გვერდითი გაბარიტული ნათურები და უკანა სანომრე ნიშნის ნათურები
4.2.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.2.2.	გადამრთველები
4.2.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.3.	გაჩერების ნათურები
4.3.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.3.2.	გადამრთველები
4.3.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.4.	მიმართულების ინდიკატორი და ავარიული ციმციმები
4.4.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.4.2.	გადამრთველები
4.4.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.4.4.	ციმციმის სიხშირე
4.5.	წინა და უკანა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები
4.5.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.5.2.	განლაგება
4.5.3.	გადამრთველი

4.5.4.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.6.	უკანა ნათების ნათურები
4.6.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.6.2.	გადამრთველები
4.6.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.7.	უკანა სანომრე ფირფიტის ნათურა
4.7.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.7.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.8.	რეტრო ამრეკლავები, ხილვადობის აღნიშვნა და უკანა სანომრე ფირფიტები
4.8.1.	მდგომარეობა
4.8.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.9.	განათების მოწყობილობებთან დაკავშირებით სავალდებულო სასიგნალო განათებები
4.9.1.	მდგომარეობა და მოქმედება
4.9.2.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა
4.10.	საწევარა სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს ან ნახევრად მისაბმელს შორის ელექტროსადენებით გადაბმა
4.11.	ელექტროსადენები
4.12.	არასავალდებულო ნათურები ან შექამრეკლები
4.13.	აკუმულატორი
5.	<b>ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება</b>
5.1.	ღერძები
5.1.1.	ღერძები
5.1.2.	საბრუნო ღერძი
5.1.3.	საჭის საკისრები
5.2.	თვლები და საბურავები
5.2.1.	სავალი თვლის მილისი
5.2.2.	თვლები
5.2.3.	საბურავები
5.3.	დაკიდების სისტემა
5.3.1.	ზამბარები და სტაბილიზატორები
5.3.2.	ამორტიზატორები
5.3.3.	ტურბინიდან კომპრესორზე მაბრუნო მომენტის გადამცემი სადგმელები, ტრავერსები და დაკიდების კონსოლები
5.3.4.	დაკიდების სახსრები
5.3.5.	ჰნევემატიკური დაკიდება
6.	<b>შასი და შასის სამაგრები</b>
6.1.	შასი ან კარკასი და სამაგრები
6.1.1.	საერთო მდგომარეობა
6.1.2.	გამონაბოლქვის მილები და მაყუჩები
6.1.3.	საწვავის ავზი ან მილები (გამათბობელი საწვავის ცისტერნისა და მილების ჩათვლით)
6.1.4.	ბუფერები, გვერდიდან დაცვა და უკანა დამცავი მოწყობილობები
6.1.5.	სათადარიგო თვლის ადგილი
6.1.6.	შეწყვილების მექანიზმები და საწევარა სატრანსპორტო საშუალებები
6.1.7.	ტრანსმისია

6.1.8.	ძრავის დგარები
6.1.9.	ძრავის მუშაუნარიანობა
6.2.	ძარა და კაბინა
6.2.1.	საერთო მდგომარეობა
6.2.2.	მონტაჟი
6.2.3.	კარები და კარის საკეტები
6.2.4.	იატაკი
6.2.5.	მძღოლის სავარძელი
6.2.6.	სხვა სავარძლები
6.2.7.	მართვის მაკონტროლებლები
6.2.8.	კაბინის საფეხურები
6.2.9.	სხვა შიდა და გარე ფიტინგები და აღჭურვილობა
6.2.10.	ფრთები, შეფრქვევის ჩამხშობი საშუალებები
7.	<b>სხვა მოწყობილობები</b>
7.1.	უსაფრთხოების ღვედები / გრძივი ხვეულები
7.1.1.	სადგარის უსაფრთხოება
7.1.2.	მდგომარეობა
7.1.3.	უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი მოწყობილობა
7.1.4.	უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მოწყობილობა
7.1.5.	უსაფრთხოების ბალიში (აირბეგი)
7.1.6.	SRS სისტემა
7.2.	ცეცხლმაქრები
7.3.	ჩამკეტები და გატაცების საწინააღმდეგო მოწყობილობა
7.4.	ამრეკლავი სამკუთხედი
7.5.	სამედიცინო სააფთიაქო ყუთი
7.6.	თვლების დაგორების საწინააღმდეგო ხუნდი
7.7.	ხმოვანი სასიგნალე მოწყობილობა
7.8.	სპიდომეტრი
7.9.	ტაქოგრაფი
7.10.	სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობა
7.11.	ოდომეტრი
7.12.	ელექტრო სტაბილურობის კონტროლი (ESC)
8.	<b>ხმაური</b>
8.1.	ხმაურის ჩამხშობი სისტემა
8.2.	გამონაბოლქვის სისტემა
8.2.1.	ბენზინის ძრავის გამონაბოლქვი
8.2.1.1.	გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა
8.2.1.2.	აირების გამონაბოლქვი
8.2.2.	დიზელის ძრავის გამონაბოლქვი
8.2.2.1.	გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა
8.2.2.2.	გამჭვირვალობა
8.3.	ელექტრომაგნიტური ინტერფერენციების ჩახშობა
8.4.	გარემოსთან დაკავშირებული სხვა პუნქტები
8.4.1.	ხილული კვამლი

8.4.2. სითხის გაჟონვა

**M2**

*დანართი II*

**სარჩევი**

1. შესავალი
2. შემოწმებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები
  1. სამუხრუჭო მოწყობილობა
  2. უარყოფითი ზემოქმედება

1. შესავალი

წინამდებარე დანართში წარმოდგენილია გზებზე შემოწმების სამუხრუჭო სისტემებისა და გამონაბოლქვის სისტემების ტესტირებასა და/ან შემოწმებასთან დაკავშირებული წესები. გზებზე შემოწმებისას არ არის სავალდებულო შესაბამისი მოწყობილობის გამოყენება. თუმცა აღნიშნული გაზრდის დათვალიერების სიზუსტის ხარისხს და, შესაძლებლობის შემთხვევაში, მისი გამოყენება რეკომენდებულია.

ის დეტალები, რომელთა შემოწმებაც შესაძლებელია სათანადო მოწყობილობის საშუალებით, აღნიშნულია ნიშნით (E).

იმ შემთხვევაში, თუ დათვალიერების მეთოდი არის ვიზუალური სახის, აღნიშნული გულისხმობს, რომ დეტალების დათვალიერების გარდა, ინსპექტორი, საჭიროების შემთხვევაში, ასევე ხელით შეეხება მათ, შეაფასებს ხმაურს და გამოიყენებს დათვალიერების ნებისმიერ სხვა საშუალებას შესაბამისი მოწყობილობის გამოყენების გარეშე.

2. შემოწმებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

გზებზე შემოწმება შესაძლებელია ითვალისწინებდეს ქვემოთ წარმოდგენილი პუნქტებისა და მეთოდების ჩამონათვალს. ხარვეზების გრაფაში უნდა მოხდეს იმ დეფექტების მაგალითების მითითება, რომლებიც შესაძლებელია გამოვლინდეს.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
<b>1. სამუხრუჭო მოწყობილობა</b>		
1.1. მექანიკური მდგომარეობა და მოქმედება		
1.1.1. ფეხის მუხრუჭის სატერფულის ბერკეტი	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება. შენიშვნა: ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ ძაღვანი სამუხრუჭო სისტემები, მოწმდება გამორთული ძრავის შემთხვევაში.	(ა) ბერკეტი ძალიან მაგარია. (ბ) ზედმეტი ცვეთა ან ფოლხვა.
1.1.2. სატერფულის მდგომარეობა და მუხრუჭის სამართავი მექანიზმის ფოლხვა	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება. შენიშვნა: ის სატრანსპორტო	(ა) გადამეტებული ან არასაკმარისი ფოლხვა. (ბ) მუხრუჭის კონტროლის არასათანადო ფუნქციონირება.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
	საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ ძალოვანი სამუხრუჭო სისტემები, მოწმდება გამორთული ძრავის შემთხვევაში.	(გ) მუხრუჭის სატერფულზე მოცურების საწინააღმდეგო საფარის არარსებობა ან ზედმეტი ცვეთა.
1.1.3. ვაკუუმური წნეხი ან კომპრესორი და რეზერვუარები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ნორმალურ მუშა წნევაზე. შემოწმეთ ვაკუუმური წნეხი ან კომპრესორის მიერ უსაფრთხო საშუალო მნიშვნელობის და გამაფრთხილებელი მოწყობილობის, მრავალწრედიანი დამცავი სარქველისა და წნეხის შემზღუდავი სარქველის ასამოქმედებლად საჭირო დრო.	<p>(ა) არასაკმარისი წნევა / ვაკუუმში გამაფრთხილებელი მოწყობილობის ამოქმედების (ან საზომი მოწყობილობის მიერ სახიფათო მონაცემების ჩვენების) შემდეგ მუხრუჭის სულ ცოტა ორჯერ მაინც გამოყენების მიზნით.</p> <p>(ბ) ჰაერის წნეხის/ვაკუუმის წარმოქმნის დრო მუხრუჭების ეფექტურად მოქმედებისათვის არ შეესაბამება მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p> <p>(გ) მრავალწრედიანი დამცავი სარქველი ან წნეხის შემზღუდავი სარქველი გამოსულია მწყობრიდან.</p> <p>(დ) ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს ჰაერის წნეხის ვარდნას ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა.</p> <p>(ე) გარე დაზიანება, რაც სავარაუდოდ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე.</p>
1.1.4. დაბალი წნეხის გამაფრთხილებელი საზომი ან ინდიკატორი	ფუნქციონალური შემოწმება	მწყობრიდან გამოსული ან დეფექტური საზომი ან ინდიკატორი.
1.1.5. ხელის მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მოღუნული, დაზიანებული ან ზედმეტად გაცვეთილი მაკონტროლებელი.</p> <p>(ბ) სარქველის დერძის კონტროლი ან თვით სარქველი არასაიმედოა.</p> <p>(გ) შეერთებები მოშვებულია ან სისტემაში გაჟონვაა.</p> <p>(დ) არადამაკმაყოფილებელი მოქმედება.</p>
1.1.6. ხელის მუხრუჭი, ბერკეტის კონტროლი, ხელის მუხრუჭის ხრუტუნა მექანიზმი	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) ხრუტუნა მექანიზმი არ აფიქსირებს გამართულ მდგომარეობას.</p> <p>(ბ) ბერკეტის საყრდენის ან ხრუტუნა მექანიზმის ზედმეტი ცვეთა.</p> <p>(გ) ბერკეტის ზედმეტი მოძრაობა, რაც არასწორ მორგებაზე მიუთითებს.</p> <p>(დ) ძალოვანი ამძრავის არარსებობა, დაზიანება ან უმოქმედობა.</p> <p>(ე) გაუმართავი ფუნქციონირება,</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
		გამაფრთხილებელი ინდიკატორი აჩვენებს გაუმართაობას.
1.1.7. სამუხრუჭო სარქველები (სარედუქციო სარქველები, განმტვირთველები და რეგულატორები)	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) დაზიანებული სარქველი ან ჰაერის ზედმეტი გადინება. (ბ) კომპრესორიდან ზედმეტი ზეთის გადინება. (გ) სარქველის არასაიმედო ან არასათანადო მონტაჟი. (დ) ჰიდრავლიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება ან გაჟონვა.
1.1.8. მისაბმელების სამუხრუჭო სისტემასთან გადაბმა	მაბუქსირებელ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს შორის ყოველგვარი სამუხრუჭო სისტემის გადაბმის ჩახსნა და ხელახლა შეერთება.	(ა) ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებადი სარქველი დეფექტურია. (ბ) ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებადი სარქველი არასაიმედოდ ან არაადეკვატურად არის დამონტაჟებული. (გ) ზედმეტი გაჟონვები. (დ) არასწორადაა ან საერთოდ არ არის გადაბმული საჭროებისამებრ. (ე) არ ფუნქციონირებს გამართულად.
1.1.9. ენერჯის დამგროვებელი რეზერვუარის დამწნევი ცილინდრი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) რეზერვუარი დაზიანებულია, კოროზირებულია ან ჟონავს. (ბ) გამომშვები მოწყობილობა არ მუშაობს. (გ) რეზერვუარის არასაიმედო ან არასათანადო მონტაჟი.
1.1.10. მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრავლიკური სისტემები)	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) სერვო მოწყობილობა დეფექტური ან არადეფექტურია. (ბ) მთავარი ცილინდრი დეფექტურია ან ჟონავს. (გ) მთავარი ცილინდრი არასაიმედოა. (დ) სამუხრუჭო სითხის არასაკმარისი რაოდენობა. (ე) მთავარი ცილინდრის რეზერვუარს სახურავი არ აქვს. (ვ) მუხრუჭის სითხის საინდიკაციო ნათურა განათებული ან მწყობრიდან გამოსულია. (ზ) სამუხრუჭო სითხის დონის საზომი ხელსაწყო გაუმართავია.
1.1.11. ხისტი სამუხრუჭო მილები	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის რისკი. (ბ) მილებიდან ან გადაბმის ადგილებიდან გაჟონვა. (გ) მილები დაზიანებული ან

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
1.1.12. დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	<p>ზედმეტად კოროზირებულია. (დ) მილები გადაადგილებულია.</p> <p>(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის რისკი.</p> <p>(ბ) შლანგები დაზიანებულია, გაცვეთილია, დაგრებილი ან ძალიან მოკლეა.</p> <p>(გ) აღინიშნება გაჟონვა შლანგებიდან ან შეერთების ადგილებიდან.</p> <p>(დ) მილები გამობერილია წნევისაგან.</p> <p>(ე) მილები ფორიანია.</p>
1.1.13. მუხრუჭის ზესადებები და ნაფენები	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) ზესადების ან ნაფენის ზედმეტი ცვეთა.</p> <p>(ბ) ზესადები ან ნაფენი დაზინძურებულია (ზეთით, საცხით და ა.შ.).</p> <p>(გ) ზესადები ან ნაფენი არ არის წარმოდგენილი.</p>
1.1.14. სამუხრუჭო დოლები, სამუხრუჭო დისკები	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) დოლი ან დისკი ზედმეტად არის გაცვეთილი, კოროზირებული, დამტვრეული, არასაიმედო ან გაბზარული.</p> <p>(ბ) დოლი ან დისკი დაზინძურებულია (ზეთით, საცხით და ა.შ.)</p> <p>(გ) დოლი ან დისკი არ არის წარმოდგენილი.</p> <p>(დ) უკანა ფირფიტა არასაიმედოა.</p>
1.1.15. სამუხრუჭო კაბელები, ღერძები, ბერკეტები, შეერთებები	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) კაბელები დაზიანებული ან გადახლართულია.</p> <p>(ბ) კომპონენტი ზედმეტად გაცვეთილი ან კოროზირებულია.</p> <p>(გ) კაბელის ან ღერძის შეერთება არასაიმედოა.</p> <p>(დ) კაბელის მიმართველი დეფექტურია.</p> <p>(ე) არსებობს გარკვეული შეზღუდვა სამუხრუჭო სისტემის თავისუფალ მოძრაობაზე.</p> <p>(ვ) ბერკეტების / შეერთების არანორმალური მოძრაობა, რაც მიუთითებს ცუდ მიმარჯვებაზე ან ზედმეტ ცვეთაზე.</p>
1.1.16. მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარების ან ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით)	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) ძალოვანი ამძრავი გაბზარული ან დაზიანებულია.</p> <p>(ბ) ძალოვანი ამძრავი ჟონავს.</p> <p>(გ) ძალოვანი ამძრავი</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
		<p>არასაიმედოდ ან არასათანადოდ არის დამონტაჟებული.</p> <p>(დ) ძალოვანი ამძრავი ზედმეტად კოროზირებულია.</p> <p>(ე) მუშა სარქველის ან დიაფრაგმული მექანიზმის არასაკმარისი ან ზედმეტი ფოლხვა.</p> <p>(ვ) ჭუჭყისაგან დამცავი საფარი არ არსებობს ან ზედმეტად დაზიანებულია</p>
<p>1.1.17. დატვირთვისადმი მგრძობიარე სარქველი</p>	<p>სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) დეფექტური შეერთება.</p> <p>(ბ) შეერთება არასწორადაა მორგებული.</p> <p>(გ) სარქველი გაჭედილია ან არ მუშაობს.</p> <p>(დ) ტექნიკური მონაცემების ამსახველი ფირფიტა არ არის წარმოდგენილი.</p> <p>(ე) მონაცემები არ იკითხება ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p>
<p>1.1.18. ღრჩოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) მარეგულირებელი დაზიანებულია, გაჭედილია ან არანორმალურად მოძრაობს, აღინიშნება ზედმეტი ცვეთა ან ცუდი მიმარჯვება.</p> <p>(ბ) მარეგულირებელი დეფექტურია.</p> <p>(გ) არასწორად არის დამონტაჟებული ან შეცვლილია.</p>
<p>1.1.19. მედეგი სამუხრუჭო სისტემა (მიმარჯვების ან საჭიროების შემთხვევაში)</p>	<p>ვიზუალური ინსპექცია</p>	<p>(ა) არასაიმედო შეერთებები ან დგარები.</p> <p>(ბ) სისტემა აშკარად დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი.</p>
<p>1.1.20. მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ოპერირება</p>	<p>მუხრუჭების შეერთების გაწვევტა მახუქსირებელ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს შორის.</p>	<p>მისაბმელის მუხრუჭი არ გამოიყენება ავტომატურად შეერთების გაწვევტის შემთხვევაში.</p>
<p>1.1.21. სრული სამუხრუჭო სისტემა</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) სისტემის სხვა მოწყობილობები (მაგალითად, მოყინვის საწინააღმდეგო სითხით შევსებული ტუმბო, ჰაერის საშრობი და ა.შ.), დაზიანებულია გარეგნულად ან ზედმეტად არის კოროზირებული იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემაზე.</p> <p>(ბ) ჰაერის ან მოყინვის საწინააღმდეგო სითხის ზედმეტი გაჟონვა.</p> <p>(გ) არასაიმედოდ ან</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
		<p>არასათანადოდ დამონატაჟებული ნებისმიერი კომპონენტი.</p> <p>(დ) ნებისმიერი კომპონენტის არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.</p>
<p>1.1.22. სატესტო შეერთებები (მიმარჯვების ან საჭიროების შემთხვევაში)</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) არ არის წარმოდგენილი.</p> <p>(ბ) დაზიანებულია, არ არის ვარგისი გამოსაყენებლად ან ჟონავს.</p>
<p>1.2. მუშა მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა</p>		
<p>1.2.1. მოქმედება (E)</p>	<p>შეამოწმეთ სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმი, გამოიყენეთ მუხრუჭები ეტაპობრივად მაქსიმალურ სიმძლავრემდე.</p>	<p>(ა) არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.</p> <p>(ბ) სამუხრუჭო ძალა რომელიმე თვალზე ნაკლებია იგივე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უმაღლესი ძალის 70 %-ზე.</p> <p>(გ) სამუხრუჭო ძალის არათანაბარი შექიდილობა.</p> <p>(დ) ნებისმიერ თვალზე მუხრუჭის მოქმედების არანორმალურად დიდი დაგვიანება.</p> <p>(ე) სამუხრუჭო ძალის ზედმეტი ცვლილება ყოველი თვლის სრული ბრუნის განმავლობაში.</p>
<p>1.2.2. ეფექტიანობა (E)</p>	<p>შეამოწმეთ სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმი წარმოდგენილ წონაზე.</p>	<p>(ა) არ იძლევა მინიმუმ შემდეგ მაჩვენებლებს:</p> <p>(ბ) კატეგორია M1, M2 და M3 - 50 %<sup>(1)</sup></p> <p>(გ) კატეგორია N1 - 45 %</p> <p>(დ) კატეგორია N2 და N3: 43%<sup>(2)</sup></p> <p>(ე) კატეგორია O2, O3 და O4 - 40 %<sup>(3)</sup></p>
<p>1.3. დამხმარე (ავარიული) მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა (იმ შემთხვევაში, თუ აკმაყოფილებს ცალკე სისტემა)</p>		
<p>1.3.1. მოქმედება (E)</p>	<p>იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, მიმართეთ 1.2.1 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.</p>	<p>(ა) არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.</p> <p>(ბ) სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერი თვლისთვის ნაკლებია იმავე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უდიდესი ძალის 70 %-ზე.</p> <p>(გ) სამუხრუჭო ძალის არათანდათანობითი ცვლილება.</p>
<p>1.3.2. ეფექტიანობა (E)</p>	<p>იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, მიმართეთ 1.2.2 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.</p>	<p>დამუხრუჭების კოეფიციენტი ნაკლებია მუშა მუხრუჭის ძალის 50 %-ზე<sup>(4)</sup>, რომელიც განსაზღვრულია 1.2.2 პუნქტში ნებადართულ მაქსიმალურ მასასთან დაკავშირებით ან, ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში, ნებადართული ღერძული</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
		დატვირთვების ჯამთან დაკავშირებით.
<b>1.4. ხელის მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა</b>		
1.4.1. მოქმედება (E)	მუხრუჭის გამოყენება სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმზე	ერთ ან მეტ თვალზე მუხრუჭი უმოქმედოა.
1.4.2. ეფექტიანობა (E)	ტესტირება სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმზე არსებულ წონაზე	ყველა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებისთვის დამუხრუჭების კოეფიციენტი ნაკლებია 16 %-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასის შემთხვევაში ან, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის ნაკლებია 12 %-ზე ნებადართული მაქსიმალური კომბინირებული მასის შემთხვევაში, რომელიც უფრო დიდია.
1.5. მედეგი სამუხრუჭო სისტემის მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და, შესაძლებლობის შემთხვევაში, ტესტირების ჩატარება სისტემის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით	(ა) ეფექტიანობის ეტაპობრივი ცვლილება არ ხდება (არ მოქმედებს გამწოვ სამუხრუჭო სისტემაზე). სისტემა არ ფუნქციონირებს. (ბ)
1.6. მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა	გამაფრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემოწმება	(ა) მუხრუჭების ანტიბლოკირების გამაფრთხილებელი სისტემის გაუმართაობა. (ბ) გამაფრთხილებელი სისტემა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას.

**8. უარყოფითი ზემოქმედება**

<b>8.2. გამონაბოლქვის სისტემა</b>		
<b>8.2.1. საწვავის ძრავის გამონაბოლქვი</b>		
8.2.1.1. გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან ამკარად (ბ) დეფექტურია. გაჟონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის მოცულობის გაანგარიშებაზე.
8.2.1.2. აირების გამონაბოლქვი (E)	გაანგარიშება ხდება გამონაბოლქვი აირების ანალიზატორის გამოყენებით არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(6)</sup> . ალტერნატიული სახით, შესაბამისი ინტეგრირებული სადიაგნოსტიკო სისტემით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, შესაძლებელია შემოწმდეს გამონაბოლქვის სისტემის გამართული ფუნქციონირება OBD მოწყობილობის შესაბამისი ჩვენებით და შემოწმდეს OBD სისტემის ფუნქციონირება გამონაბოლქვის გაანგარიშების ადგილზე ძრავის უქმი სვლისას დამამზადებლის	(ა) აირების გამონაბოლქვი აღემატება დამამზადებლის მიერ წარმოდგენილ კონკრეტულ დონეებს; (ბ) ან თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, CO გამონაბოლქვი აღემატება, 1. იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც არ კონტროლდება გამონაბოლქვის საკონტროლო

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
	<p>პირობების განსაზღვრასთან დაკავშირებული რეკომენდაციების და სხვა მოთხოვნების<sup>(ა)</sup> შესაბამისად და სათანადო მედეგობის გათვალისწინებით.</p>	<p>თანამედროვე სისტემით,                      - 4,5%-ს, ან                      - 3,5%-ს.                      პირველი რეგისტრაციის ან მოთხოვნებით გათვალისწინებული გზით გამოყენების შესაბამისად<sup>(ბ)</sup></p> <p>2. იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც კონტროლდება გამონაბოლქვის საკონტროლო თანამედროვე სისტემით,                      - ძრავის უქმ სვლაზე: 0,5%-ს;                      - მაღალ უქმ სვლაზე: 0,3%-ს, ან                      - ძრავის უქმ სვლაზე: 0,3%-ს;<sup>(5)</sup>                      - მაღალ უქმ სვლაზე: 0,2%-ს.                      პირველი რეგისტრაციის ან მოთხოვნებით გათვალისწინებული გზით გამოყენების შესაბამისად<sup>(ბ)</sup></p> <p>(გ) ლამბდას გარე დიაპაზონი, იმის მიუხედავად იქნება თუ არა <math>1 \pm 0,03</math>, დამამზადებლის სპეციფიკაციის შესაბამისად.</p> <p>(დ) OBD უზრუნველყოფს მნიშვნელოვანი გაუმართაობის მითითებას.</p> <p>(ე) დისტანციური მგრძობიარე გაზომვა, რაც ავლენს მნიშვნელოვან შეუსაბამობას.</p>
<p>8.2.2. დიზელის ძრავის გამონაბოლქვი</p>		
<p>8.2.2.1. გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად დეფექტურია.                      გაჟონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინონ გამონაბოლქვის გაანგარიშებაზე.</p>
<p>8.2.2.2. გამჭვირვალობა</p>	<p>(ა) გამონაბოლქვი აირების გამჭვირვალობა იზომება დატვირთვის გარეშე გარბენის (დაუტვირთავად გაჩერებული მდგომარეობიდან მაქსიმალურ სიჩქარემდე) დროს, როდესაც</p>	<p>(ა) იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში პირველად მოთხოვნებში</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
	<p>სიჩქარეების კოლოფი ნეიტრალურ მდგომარეობაშია, ხოლო მოჭიდება ჩართულია.</p> <p>(ბ) სატრანსპორტო საშუალების წინასწარი მომზადება:</p> <p>1. სატრანსპორტო საშუალების ტესტირება შესაძლებელია ჩატარდეს წინასწარი მომზადების გარეშე, თუმცა უსაფრთხოების მიზნით უნდა შემოწმდეს, რომ ძრავა გახურებულია და იმყოფება დამაკმაყოფილებელ ტექნიკურ მდგომარეობაში.</p> <p>2. წინასწარ მომზადებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები:</p> <p>(i) ძრავა გახურებული უნდა იყოს სრულად, მაგალითად, ძრავის ზეთის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ზეთის დონის მაჩვენებელი ჩხირით აღებული სინჯის ტემპერატურით, რაც 80°C მაინც უნდა შეადგენდეს ან ნორმალური საოპერაციო ტემპერატურით, თუ უფრო დაბალი იქნება ან ძრავის ბლოკის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ინფრაწითელი გამოსხივებით, ამდენივეს უნდა შეადგენდეს. იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების კონფიგურაცია აღნიშნულ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავის ნორმალური მუშა ტემპერატურის დადგენა სხვა საშუალებებით ხდება, მაგალითად, ძრავის გამაგრებელი ვენტილატორის მუშაობით.</p> <p>(ii) გამონაბოლქვის მართვის სისტემა უნდა გაიწმინდოს თავისუფალი აჩქარების სამი ციკლის საშუალებით მაინც ან მსგავსი მეთოდით.</p> <p>გ) ტესტირების პროცედურები:</p> <p>1. ძრავა და ნებისმიერი მასზე</p>	<p>მითითებული თარიღის შემდგომ<sup>(6)</sup>, გამჭვირვალობა აღემატება სატრანსპორტო საშუალებაზე დამამზადებლის ფირფიტაზე მითითებულ დონეს.</p> <p>(ბ) თუ ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, ან მოთხოვნები<sup>(6)</sup> არ იძლევა საწყისი სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ჩვეულებრივი დიზელის ძრავებისთვის = 2,5 მ<sup>-1</sup>;</li> <li>- დიზელის ძრავებისთვის ტურბომამაჩქარებლებით = 3,0 მ<sup>-1</sup>;</li> </ul> <p>ან იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც განსაზღვრულია მოთხოვნებით<sup>(6)</sup> ან რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში პირველად მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდგომ<sup>(6)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1.5 მ<sup>-1(6)</sup></li> </ul> <p>(გ) დისტანციური მგრძნობიარე გაზომვა, რომელიც ასახავს მნიშვნელოვან შეუსაბამობას.</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
	<p>დამონტაჟებული ტურბომანქარებელი უნდა გაჩერდეს თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებამდე. დიზელის მძიმე ძრავებისთვის ეს ნიშნავს, რომ გაზის სატერფულის აშვებიდან 10 წამი მაინც უნდა დავიცადოთ.</p> <p>2. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებისათვის უნდა მოხდეს გაზის სატერფულის ბოლომდე დაჭერა სწრაფად და ხანგრძლივად (ერთ წამზე ნაკლებ დროში), მაგრამ არა უხეშად, რათა გამფრქვევი ტუმბო მაქსიმალურად დავტვირთოთ.</p> <p>3. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის განმავლობაში ძრავამ უნდა მიაღწიოს მაქსიმალურ სიჩქარეს, ან ავტომატური სიჩქარის კოლოფის მქონე ავტომობილების შემთხვევაში დამამზადებლის მიერ განსაზღვრულ სიჩქარეს. აღნიშნული მონაცემების არარსებობის შემთხვევაში, მაქსიმალური სიჩქარის ორ მესამედს გაზის სატერფულის აშვებამდე. აღნიშნულის შემოწმება შეიძლება ძრავის სიჩქარეზე დაკვირვებით ან გაზის სატერფულის დაჭერასა და აშვებას შორის საკმარისი დროის გასვლის უზრუნველყოფით, რაც M2, M3, N2 ან N3 სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში ორ წამს მაინც შეადგენს.</p> <p>4. სატრანსპორტო საშუალებათა დაწუნება ხდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ბოლო სამი თავისუფალი აჩქარების ციკლის საშუალო არითმეტიკული მნიშვნელობა მაინც აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობას. ამის გამოთვლა შეიძლება იმ გაზომვების უგულებელყოფით, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება გაზომილი საშუალო</p>	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზი
	<p>მნიშვნელობებისაგან ან სხვა ნებისმიერი სტატისტიკური გამოთვლების შედეგებისგან, რომლებიც ითვალისწინებენ გაზომვების უზუსტობებს. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეზღუდონ ტესტების რაოდენობა.</p> <p>5. არააუცილებელი ტესტირების თავიდან ასაცილებლად, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ დაიწუნონ ის საავტომობილო საშუალებანი, რომელთა ის მნიშვნელობები, რომლებიც მიღებულია თავისუფალი აჩქარების სამზე ნაკლები ციკლის ან გასუფთავების ციკლის შედეგად, მნიშვნელოვნად აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობებს. ამის მსგავსად, არააუცილებელი ტესტირების თავიდან ასაცილებლად წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ გზებზე დაუშვან ის სატრანსპორტო საშუალებანი, რომელთა ის მნიშვნელობები, რომლებიც მიღებულია თავისუფალი აჩქარების სამზე ნაკლები ციკლის ან გასუფთავების ციკლის შედეგად, მნიშვნელოვნად ჩამოუვარდება ზღვრულ მნიშვნელობებს.</p>	

- (1) 48% იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც არ არის აღჭურვილი ჩაკეტვის საწინააღმდეგო სამუხრუჭო სისტემით ან რომლის ტიპი დამტკიცებულია 1991 წლის 1 ოქტომბრამდე.
- (2) 45% იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში<sup>(2)</sup> მითითებული თარიღის შემდეგ, რომელსაც უფრო გვიან ექნება ადგილი.
- (3) 43% 1998 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში<sup>(2)</sup> მითითებული თარიღის შემდეგ, რომელსაც უფრო გვიან ექნება ადგილი, დარეგისტრირებული ნახევრად მისაბმელებისა და გადაბმის მოწყობილობის მქონე მისაბმელების შემთხვევაში.
- (4) 2,2 მ/წმ<sup>2</sup> N1, N2 და N3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით,
- (5) დამტკიცებული ტიპის 70/220/EEC დირექტივის, რომელშიც ბოლო ცვლილება განხორციელდა 98/69/EC დირექტივის ან უფრო გვიან გამოცემული დირექტივის თანახმად, I დანართის 5.3.1.4 პუნქტის ა ან ბ რიგში განსაზღვრული შეზღუდვების თანახმად, ან რომელიც პირველად არის რეგისტრირებული ან შევა ექსპლუატაციაში 2002 წლის 1 ივლისის შემდგომ.
- (6) დამტკიცებული ტიპის 70/220/EEC დირექტივის, რომელშიც ბოლო ცვლილება განხორციელდა 98/69/EC დირექტივის ან უფრო ახალი დირექტივის თანახმად, I დანართის 5.3.1.4 პუნქტის ბ რიგში, 88/77/EC დირექტივის, რომელშიც განხორციელდა ცვლილება 1999/96/EC დირექტივით ან უფრო ახალი ვერსიით, განსაზღვრული შეზღუდვების თანახმად, ან რომელიც პირველად არის რეგისტრირებული ან შევა ექსპლუატაციაში 2008 წლის 1 ივლისის შემდგომ.

**შენიშვნები:**

<sup>(2)</sup> მოთხოვნები წარმოდგენილია ტიპის დამტკიცებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების სახით პირველი რეგისტრაციის თარიღისთვის ან როგორც ექსპლუატაციაში პირველად გაშვების, ასევე ვალდებულებების მოდიფიცირების თარიღისთვის, ან მარეგისტრირებული ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად.

