

ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო

საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“

მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი

1. „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტი (შემდგომში – რეგლამენტი) შემუშავებულია, „ერთი მხრივ, საქართველოსა და მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ“ შეთანხმებით (შემდგომში – ასოცირების შესახებ შეთანხმება) გათვალისწინებული ევროკავშირის სამართლებრივი აქტების „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონისა და სხვა სამართლებრივი აქტების შესაბამისად.

2. რეგლამენტი განსაზღვრავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების მიმართ წაყენებულ ტექნიკურ მოთხოვნებს, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, იმ ელემენტებსა და პარამეტრებს, რომლებიც ექვემდებარება ინსპექტირებას, სტანდარტებსა და ნორმებს, რომლებსაც უნდა აკმაყოფილებდნენ სატრანსპორტო საშუალებები, ინსპექტირების ორგანიზაციისა და ჩატარების წესს, მეთოდებსა და პროცედურებს, ხარვეზების მაგალითებს, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალებების გაუმართაობის მიზეზებს წარმოადგენს.

მუხლი 2. რეგლამენტის მიზანი

რეგლამენტის მიზანია:

ა) სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ერთიანი ორგანიზაციულ-ტექნიკური და ნორმატიული ბაზის ჩამოყალიბება;

ბ) ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული ევროკავშირის სამართლებრივი აქტების დებულებების საქართველოს კანონმდებლობაში იმპლემენტაცია დადგენილ ვადებში;

გ) სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მათი ტექნიკური გაუმართაობით გამოწვეული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია;

დ) საავტომობილო მიმოსვლისას მძღოლის, მგზავრისა და ქვეითის უსაფრთხოების, აგრეთვე საავტომობილო გზების, საგზაო ნაგებობებისა და ტვირთის დაცულობის გაუმჯობესება;

ე) სატრანსპორტო საშუალებების სრული ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში, გამონაბოლქვის მინიმუმამდე შემცირება, გამონაბოლქვის სისტემის რეგულარული ინსპექტირებითა და იმ სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციიდან ამოღების გზით, რომლებიც წარმოადგენენ ძირითად დამაბინძურებლებს, ვიდრე არ მოხდება მათი ამ რეგლამენტით გათვალისწინებულ ტექნიკურ მდგომარეობაში მოყვანა.

მუხლი 3. გამოყენების სფერო

1. ამ რეგლამენტის დებულებები გამოიყენება საქართველოს ტერიტორიაზე კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებსა და მათ მისაბმელებზე (გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული გამონაკლისებისა).

[1. ამ რეგლამენტის დებულებები გამოიყენება საქართველოს ან შესაბამისი ქვეყნის კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებსა და მათ მისაბმელებზე (გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული გამონაკლისებისა). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

2. რეგლამენტის მოთხოვნები არ ვრცელდება:

ა) O_1 , O_2 და L კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე;

ბ) ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებებზე;

გ) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა ექსპლუატაცია დროებით შეჩერებულია მფლობელის მიერ;

დ) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა დამამზადებლის მიერ დადგენილი მოძრაობის მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატება 25 კმ/სთ-ს;

ე) სატრანსპორტო საშუალებებზე, საქართველოში დადგენილი წესით რეგისტრაციამდე.

[ე) (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის დადგენილება №627 – ვებგვერდი, 27.12.2019წ.

მუხლი 4. რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინთა განმარტება

1. რეგლამენტის მიზნებისათვის მასში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიკაცია (შეცვლა)** – შეკეთება ან მოდიფიკაცია (შეცვლა), რომელიც უარყოფით გავლენას ახდენს სატრანსპორტო საშუალების საგზაო უსაფრთხოებასა და ნეგატიურ ზემოქმედებას გარემოზე;

ბ) **დამუხრუჭების დასასრული** – დროის მომენტი, როდესაც შეწყდა სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის მართვადი წინააღმდეგობა;

გ) **დამუხრუჭების ეფექტურობა** – განზომილება, რომელიც გამოიხატება სატრანსპორტო საშუალების სამუხრუჭო სისტემის მიერ აუცილებელი მართვადი წინააღმდეგობის შექმნის უნარით;

დ) (ამოღებულია - 04.03.2019, №126);

ე) **დამყარებული შენელება** – შენელების საშუალო მნიშვნელობა დამუხრუჭების პერიოდში, შენელების ზრდის პერიოდის დამთავრების მომენტიდან დამუხრუჭების დასასრულამდე;

ვ) **„სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების ცენტრი“** (შემდგომში – ინსპექტირების ცენტრი) – „მენარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მენარმე, რომელიც აკრედიტებულია საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის მიერ და ახორციელებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას საქართველოს კანონმდებლობისა და ამ რეგლამენტის მოთხოვნათა შესაბამისად;

ზ) **ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალება** – სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც დამზადებულია 1960 წლამდე;

თ) **მუშა სამუხრუჭო სისტემა** – ძირითადი სამუხრუჭო სისტემა, განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის სიჩქარის შესამცირებლად და მის გასაჩერებლად;

ი) **მუხრუჭის ამძრავი** – სამუხრუჭო მართვის ნაწილების ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაა დამუხრუჭების მიზნით ენერჯის მართვადი გადაცემა მისი წყაროდან სამუხრუჭო მექანიზმებამდე;

კ) **მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა** (ABS – Anti-lock braking system) – სატრანსპორტო საშუალების სამუხრუჭო სისტემის ნაწილი, რომელიც ჩართულია მუშა სამუხრუჭო სისტემაში და სატრანსპორტო საშუალების დამუხრუჭების პროცესის დროს ავტომატურად უზრუნველყოფს თვლების ბლოკირების თავიდან აცილებას;

კ) **ორგანოლეპტიკური შემონმება** – შემონმება, რომელსაც ატარებს სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების ჩამტარებელი პირი (ინსპექტორი) შეგრძნების ორგანოების დახმარებით, გაზომვის საშუალების გამოყენების გარეშე;

ლ) **სადგომი სამუხრუჭო სისტემა** – სამუხრუჭო სისტემა, რომლის დანიშნულებაა სატრანსპორტო საშუალების შეკავება უძრავ მდგომარეობაში;

მ) **სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემა** – სამუხრუჭო სისტემა, განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის სიჩქარის შესამცირებლად და მის გასაჩერებლად მუშა სამუხრუჭო სისტემის მწყობრიდან გამოსვლისას;

ნ) **სამუხრუჭო სისტემა** – სატრანსპორტო საშუალების დეტალებისა და კვანძების ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაა მისი დამუხრუჭება სამუხრუჭო სისტემის ამძრავზე ზემოქმედებით;

ო) **სამუხრუჭო სისტემის მართვის ორგანო** – მოწყობილობათა ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაა დამუხრუჭების პროცესის მართვა შესაბამისი სიგნალის თანხლებით;

პ) **სამუხრუჭო ძალა** – სატრანსპორტო საშუალების საყრდენი ზედაპირის რეაქცია სატრანსპორტო საშუალების თვლებზე, რომელიც იწვევს დამუხრუჭებას;

ჟ) **სატრანსპორტო საშუალება** – ავტოსატრანსპორტო საშუალება ან/და მისაბმელი (ნახევარმისაბმელი);

რ) **სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება** (შემდგომში – ინსპექტირება) – ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობა, რომლის მეშვეობითაც დანესებული პერიოდულობით დგინდება სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემცველობა;

ს) **სატრანსპორტო საშუალების დასაშვები სრული მასა** – ტვირთით, მძღოლითა და მგზავრებით შევსებული, ექსპლუატაციისთვის აღჭურვილ მდგომარეობაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალების მაქსიმალური მასა, რომლის ზღვარს ადგენს სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებელი (მწარმოებელი);

ტ) **სატრანსპორტო საშუალების კატეგორია** – სატრანსპორტო საშუალებების დაყოფა კატეგორიებად გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიდა ტრანსპორტის კომიტეტის მიერ მიღებული „სატრანსპორტო საშუალებების კონსტრუქციის შესახებ შემაჯამებელი რეგოლუციის“ (დოკუმენტი TRANS/WP-29/78/Rev.1/Amend/2, მიღების თარიღი 13/08/97) შესაბამისად;

უ) **სატრანსპორტო საშუალების კონტურული მარკირება** – შექამრეკლი მასალის ზოლები, რომელთა დანიშნულებაა სატრანსპორტო საშუალების გაბარიტების მითითება გვერდიდან და უკანა მხრიდან (უკანა მარკირება);

ფ) **საჭით მართვის სისტემის ჯამური ფოლხვა** – კუთხე, რომლითაც შემობრუნდება საჭის თვალი მართვადი თვლების სწორხაზობრივ, ნეიტრალურ მდგომარეობაში ყოფნისას მათი ერთ მხარეს მოხვევის დასაწყისიდან მეორე მხარეს მოხვევის დასაწყისამდე;

ქ) **საჭის თვლის (მართვადი თვლების) ნეიტრალური მდგომარეობა** – მდგომარეობა, რომელიც შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების სწორხაზოვან მოძრაობას შემოქმედების გარეშე;

ლ) **შუქამრეკლი მარკირების მასალა** – ზედაპირი ან მონყობილობა, რომლიდანაც ირეკლება პირველადი გამოსხივების წყაროდან მასზე მიმართული სინათლის სხივების მნიშვნელოვანი ნაწილი;

ყ) **ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა** – სატრანსპორტო საშუალებების თვლებზე სამუხრუჭო ძალების ჯამის შეფარდება სატრანსპორტო საშუალებების მასის თავისუფალი ვარდნის აჩქარებაზე ნამრავლთან (განისაზღვრება ცალკე საწვავარისა და მისაბმელისთვის);

შ) **ავტოსატრანსპორტო საშუალება** – მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც, ჩვეულებრივ, გამოიყენება გზაზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად ან/და ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების გზაზე ბუქსირებისათვის. ეს ტერმინი არ მოიცავს ისეთ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებას, როგორცაა, მაგალითად, ტრაქტორი, რომლისთვისაც გზაზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად ან/და ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების გზაზე ბუქსირებისათვის გამოყენება მხოლოდ დამხმარე ფუნქციაა;

ჩ) **ხარვეზების მიზნები** – სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო მონაცემების, მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობისა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობის მიზნები;

[ჩ) ხარვეზი – სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო მონაცემების, მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობისა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის ამ რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობა; *(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)*

ც) **სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის დამტკიცების შესახებ კანონმდებლობა** – ეკოლოგიური სტანდარტები და უსაფრთხოების მოთხოვნები, რომლებსაც უნდა პასუხობდეს სატრანსპორტო საშუალება „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მონყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთალიარების პირობების შესახებ“ 1958 წლის 20 მარტის შეთანხმების შესაბამისად;

დ) **ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების ანგარიში (შემდგომში – ინსპექტირების ანგარიში)** – ინსპექტირების ცენტრის მიერ გაცემული დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების შედეგებსა და დასკვნას ავტოსატრანსპორტო საშუალების ამ რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შესახებ. ინსპექტირების ანგარიშის ფორმას ამტკიცებს სსიპ – აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო – აკრედიტაციის ცენტრი.

2. რეგლამენტში გამოყენებულ სხვა ტერმინებს აქვთ იგივე მნიშვნელობა, რაც მოცემულია „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ და „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონებში.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 მარტის დადგენილება №126 – ვებგვერდი, 05.03.2019წ.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის დადგენილება №627 – ვებგვერდი, 27.12.2019წ.

მუხლი 5. სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ორგანიზაციისა და ჩატარების წესი

1. საქართველოს ტერიტორიაზე დადგენილი წესით რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები ექვემდებარებიან ინსპექტირებას საქართველოს კანონმდებლობისა და ამ რეგლამენტის შესაბამისად.

2. ინსპექტირებას დაქვემდებარებული სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიები და მათი ინსპექტირების პერიოდულობა, ასევე ინსპექტირების საფასურები კატეგორიისა და დანიშნულების მიხედვით, განსაზღვრულია საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით – „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურები“.

3. ინსპექტირება ხორციელდება აკრედიტებული ინსპექტირების ცენტრის მიერ, რომლის ტერიტორია, შენობა-ნაგებობები, მონყობილობა-დანადგარები, პროგრამული უზრუნველყოფა, პერსონალის კვალიფიკაცია, შესაბამისი დოკუმენტაცია და ტექნოლოგიური პროცესები აკმაყოფილებს „ტექნიკური რეგლამენტის – „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების აღჭურვილობისა და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №511 დადგენილებით განსაზღვრულ მოთხოვნებს და უზრუნველყოფს ინსპექტირების სამუშაოებისა და პროცედურების სრულად შესრულებას.

4. ინსპექტირების ჩატარება ეფუძნება შემდეგ ძირითად პრინციპებს:

ა) ინსპექტირების მომსახურების ტერიტორიული და ფინანსური ხელმისაწვდომობა;

ბ) მომხმარებლისათვის არსებული ინსპექტირების ცენტრების შეუზღუდავი არჩევანის უფლება;

გ) ინსპექტირების პერიოდულობისა და ჩატარების წესის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა;

დ) ინსპექტირების ცენტრების პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ მიღებულ გადაწყვეტილებებზე.

5. ინსპექტირება უნდა განხორციელდეს ინსპექტირების პროცესისათვის აუცილებელი და დოკუმენტურად დადასტურებული ტექნიკისა და მონყობილობების გამოყენებით, სატრანსპორტო საშუალების რაიმე ნაწილის დემონტაჟის ან გადატანის (მოხსნის) გარეშე.

6. ინსპექტირება შესაძლებელია ჩატარდეს მოძრავ (გადასატან) ხაზზე. ჩვეულებრივ, ეს ხაზი წარმოადგენს სპეციალურ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ჩამონტაჟებულ ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადასატან მობილურ კონტეინერს. ის შეიძლება იყოს როგორც ინსპექტირების ცენტრის მფლობელობაში/საკუთრებაში, ასევე დამოუკიდებელი ტექნიკური ერთეული აკრედიტებული იურიდიული პირის ან ინდივიდუალური მენარმის მფლობელობაში/საკუთრებაში, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოში აღიარებულ ტექნიკური რეგულირების სფეროში მოქმედი დოკუმენტების მოთხოვნებს და იძლეოდეს კონკრეტული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარების შესაძლებლობას.

[6. ინსპექტირება შესაძლებელია, ჩატარდეს მოძრავ (გადასატან) ხაზზე. ჩვეულებრივ, ეს ხაზი წარმოადგენს სპეციალურ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ჩამონტაჟებულ ან

ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადასატან მობილურ კონტეინერს. (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

7. ინსპექტირება ხორციელდება მისი ჩატარების ტექნოლოგიური პროცესის შესაბამისად, „ავტოსატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ცენტრების შენობა-ნაგებობების, აღჭურვილობის და პერსონალის ტექნიკური კვალიფიკაციის მიმართ მოთხოვნების შესახებ ტექნიკური რეგლამენტით განსაზღვრული“ ტექნიკური დიაგნოსტიკის საშუალებების გამოყენებით და ვიზუალური, ორგანოლექტიკური კონტროლის მეთოდებით.

8. მისაბმელების (ნახევარმისაბმელების) ინსპექტირება ხორციელდება როგორც კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალების შემადგენლობაში, ასევე ჩახსნილ მდგომარეობაში (სანევ-გადასაბმელი მოწყობილობისა და მუხრუჭების ბლოკირების სისტემის გამართულობის შესამოწმებლად).

9. ინსპექტირებისას გამოყენებული უნდა იყოს დაკალიბრებული (მერტოლოგიურად გამართული) გამზომი საშუალებები.

10. ინსპექტირებას დაქვემდებარებული სატრანსპორტო საშუალებების სისტემები და კომპონენტები, ინსპექტირების მეთოდი, მინიმალური სტანდარტები და ის კრიტერიუმები, რომლებიც გამოყენებულ უნდა იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის განსაზღვრისთვის, მოყვანილია ამ რეგლამენტის №1 დანართში.

[10. ინსპექტირებას დაქვემდებარებული სატრანსპორტო საშუალებების სისტემები და კომპონენტები, ინსპექტირების მეთოდი, ხარვეზების კატეგორიები, მინიმალური სტანდარტები და ის კრიტერიუმები, რომლებიც გამოყენებული უნდა იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის განსაზღვრისთვის, მოყვანილია ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლსა და დანართ №1-ში. (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

11. ამ რეგლამენტის №1 დანართში მითითებული ყველა ელემენტი მოწმდება ინსპექტირებისას, გარდა (X) ნიშნით აღნიშნული ელემენტებისა, რომლებიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობასა და მის პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან. ასეთი ელემენტების შემოწმება გავლენას არ ახდენს ინსპექტირების შედეგზე.

[11. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

12. ხარვეზის მიზეზად არ მიიჩნევა ისეთი შეუსაბამობა, რომელიც არ ყოფილა გათვალისწინებული კონკრეტული სატრანსპორტო საშუალების ტიპის დამტკიცების შესახებ კანონმდებლობაში, პირველი რეგისტრაციის, პირველი მომსახურების განხორციელების ან მოდერნიზაციის დროს.

[12¹. ამ რეგლამენტით გათვალისწინებული ხარვეზები მათი სიმძიმის დონის გათვალისწინებით იყოფა კატეგორიებად შემდეგი თანმიმდევრობით:

ა) სახიფათო ხარვეზი – ხარვეზი, რაც წარმოშობს პირდაპირ და მყისიერ რისკს საგზაო უსაფრთხოების მიმართ ან უარყოფითად აისახება გარემოზე;

ბ) მნიშვნელოვანი ხარვეზი – ხარვეზი, რომელიც შესაძლებელია, უარყოფითად აისახოს სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებაზე ან გავლენა იქონიოს გარემოზე, ან საფრთხე შეუქმნას ქვეითებსა და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს;

გ) უმნიშვნელო ხარვეზი – ხარვეზი, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას არ ახდენს სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხოებაზე ან გარემოზე.

12². სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც გააჩნია ამ მუხლის 12¹ პუნქტით გათვალისწინებული სხვადასხვა კატეგორიის ხარვეზები, კლასიფიცირებული უნდა იქნეს იმ

კატეგორიაში, რომელიც შესაბამისა გამოვლენილ ხარვეზებში ყველაზე მძიმე კატეგორიას.
(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

13. იმ შემთხვევაში, თუ შემონების მეთოდი არის ვიზუალური შემონება, ელემენტების დათვალიერების გარდა, ინსპექტორს საჭიროების შემთხვევაში, შეუძლია ხელით შეეხოს მათ, შეათასოს ხმაურის დონე, ან გამოიყენოს სხვა შემონების საშუალებები, სპეციალური მონაცემების გამოყენების გარეშე.

14. ტაქსებისა და სასწრაფო სამედიცინო დახმარების სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები შესაბამისი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მოთხოვნების ანალოგიურია.

15. ინსპექტირების ჩასატარებლად სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე (მფლობელი):

ა) დამოუკიდებლად ირჩევს ინსპექტირების ცენტრს სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ადგილისა და თავისი საცხოვრებელი ადგილის მიუხედავად;

ბ) დამოუკიდებლად განსაზღვრავს ინსპექტირების გავლის დროს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით – „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურები“ ინსპექტირების ჩატარების ვადების ფარგლებში;

გ) იხდის მომსახურების საფასურს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით – „სხვადასხვა კატეგორიის - ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურები“ დადგენილი ტარიფის შესაბამისად;

დ) წარუდგენს ინსპექტირების ცენტრს (პირადად ან თავისი წარმომადგენლის მეშვეობით) სატრანსპორტო საშუალებას სუფთა (გარეცხილ) მდგომარეობაში და შემდეგ დოკუმენტებს:

დ.ა) სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის მოწმობას;

დ.ბ) მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელ საბუთს.

[15. ინსპექტირების ჩასატარებლად სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენი:

ა) დამოუკიდებლად ირჩევს ინსპექტირების ცენტრს, სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ადგილისა და თავისი საცხოვრებელი ადგილის მიუხედავად;

ბ) დამოუკიდებლად განსაზღვრავს ინსპექტირების გავლის დროს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით – „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურები“ – ინსპექტირების ჩატარების ვადების ფარგლებში;

გ) იხდის მომსახურების საფასურს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით – „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირების პერიოდულობა და საფასურები“ – დადგენილი ტარიფის შესაბამისად;

დ) წარუდგენს ინსპექტირების ცენტრს სატრანსპორტო საშუალებას სუფთა მდგომარეობაში და შემდეგ დოკუმენტებს:

დ.ა) სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის მოწმობას ან მის ასლს;

დ.ბ) მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელ საბუთს. (ამოქმედდეს 2020

წლის 1 აპრილიდან)]

16. სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის (მფლობელის) მიერ ამ მუხლის მე-15 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში მითითებული დოკუმენტაციის წარუდგენლობის, ან დოკუმენტებში მითითებულ

მონაცემებთან სატრანსპორტო საშუალების შეუსაბამობის შემთხვევაში, ინსპექტირების ცენტრი უარს ამბობს ინსპექტირების ჩატარებაზე.

17. ინსპექტირების ცენტრს არ აქვს უფლება დაუსაბუთებლად, ობიექტური მიზეზების გარეშე უარი უთხრას სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეს (მფლობელს) ინსპექტირების ჩატარებაზე.

18. ინსპექტირების შედეგების მიხედვით ინსპექტირების ცენტრის მიერ ივსება ინსპექტირების ანგარიში ელექტრონული სახით აკრედიტაციის ცენტრის მიერ გამოქვეყნებული ფორმის შესაბამისად.

19. თუ ინსპექტირების შედეგად გამოვლინდა ხარვეზები და პირობები, რომლებიც კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას, ინსპექტირება არ ჩაითვლება დადებითად გავლილად და სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეს (მფლობელს) ეძლევა ინსპექტირების ანგარიში ხარვეზების მითითებით.

[19. თუ ინსპექტირების შედეგად გამოვლინდა ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების დეფექტი ან/და ამ რეგლამენტის დანართ №1-ში აღნიშნული მნიშვნელოვანი ან/და სახიფათო ხარვეზი, ინსპექტირება არ ჩაითვლება დადებითად გავლილად და ინსპექტირებაზე სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენს გადაეცემა ინსპექტირების ანგარიში ხარვეზების მითითებით.

19¹. ამ რეგლამენტის დანართ №1-ის 6.1.2 გრაფით გათვალისწინებული ხარვეზის არსებობის შემთხვევაში, შესაბამის სატრანსპორტო საშუალებას, განმეორებით ინსპექტირებაზე, სრულად უნდა ჩაუტარდეს გამონაბოლქვის კომპონენტის ინსპექტირება. *(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)*

20. ამ მუხლის მე-19 პუნქტში მითითებული ხარვეზებისა და პირობების აღმოფხვრის შემდეგ სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე (მფლობელი) წარუდგენს სატრანსპორტო საშუალებას ინსპექტირების ცენტრს განმეორებითი ინსპექტირების ჩასატარებლად.

[20. ამ მუხლის მე-19 პუნქტში მითითებული ხარვეზების აღმოფხვრის შემდეგ სატრანსპორტო საშუალება წარდგენილ უნდა იქნეს ინსპექტირების ცენტრში განმეორებითი ინსპექტირების ჩასატარებლად. ხარვეზად არ მიიჩნევა შემთხვევა, როდესაც სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენი ინსპექტირების ცენტრს წარუდგენს სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის ან მისი წარმომადგენლის მიერ გაცემულ დოკუმენტს, რომელიც ადასტურებს ხარვეზად მიჩნეული კომპონენტის შესაბამისობას სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის საექსპლოატაციო დოკუმენტებით დადგენილ ნორმებთან. *(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)*

21. სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირება შეიძლება ჩატარდეს ან იგივე ინსპექტირების ცენტრში, რომელშიც ჩატარდა წინარე ინსპექტირება, ან სხვა ინსპექტირების ცენტრში.

22. ინსპექტირების ცენტრს არ აქვს უფლება უარი უთხრას სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეს (მფლობელს) განმეორებითი ინსპექტირების ჩატარებაზე, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მის მიერ არ არის გადახდილი შესაბამისი მომსახურების საფასური.

23. სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირებაზე წარდგენა უნდა მოხდეს პირველი ინსპექტირების დროს ხარვეზებისა და პირობების გამოვლენიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში. ამ ვადის გასვლის შემდეგ ინსპექტირება ხორციელდება საერთო საუქცევლზე.

[23. სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირებაზე წარდგენა უნდა მოხდეს პირველი ინსპექტირების დროს ხარვეზ(ებ)ის გამოვლენიდან 30 კალენდარული დღის

განმავლობაში. ამ ვადის გასვლის შემდეგ ინსპექტირება ხორციელდება საერთო საფუძველზე. **(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]**

24. სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირებისას ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალების მხოლოდ ვიზუალური და ინსპექტირების ანგარიშში აღნიშნული იმ პოზიციების შემოწმება, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ დადგენილ კრიტერიუმებს. ამასთან, სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირება იმავე ინსპექტირების ცენტრში, რომელშიც ჩატარდა პირველი ინსპექტირება, თავისუფლდება მომსახურების საფასურისაგან.

24¹. ამ მუხლის 24-ე პუნქტით გათვალისწინებული ვიზუალური შემოწმება მოიცავს მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალების ფარის, ბამპერის, საბურავის, საქარე მინის, გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობის, ძარისა და ძარის სხვა ელემენტების გარეგნულ დათვალიერებას და მათი შესაბამისობის დადგენას ამ რეგლამენტის მოთხოვნებთან, ხოლო M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების მიმართ დამატებით უნდა განხორციელდეს ავარიული გასასვლელების შემოწმება.

25. თუ განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად დადგინდა, რომ ინსპექტირებამდე გამოვლენილი და ინსპექტირების ანგარიშში მითითებული ხარვეზი ან/და პირობა, რომელიც კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას, არ არის აღმოფხვრილი, ან თუ განმეორებითი ინსპექტირებისას ვიზუალური შემოწმების შედეგად გამოვლინდა ისეთი ხარვეზი, რომელიც არ არის მითითებული ინსპექტირების ანგარიშში, ინსპექტირების ცენტრის მიერ ივსება ინსპექტირების ანგარიშში განმეორებითი ინსპექტირების შედეგების მითითებით. ამასთან, სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირებაზე წარმდგენი იღებს გაფრთხილებას კანონის წინაშე პასუხისმგებლობის შესახებ გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალებით მოძრაობის შემთხვევაში. აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების შემდგომი ინსპექტირება ტარდება საერთო წესით.

26. თუ პირველი ან განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად საუხრუჭო ან/და საჭის მართვის სისტემებში გამოვლინდა ისეთი სერიოზული დეფექტი, რომელმაც საავტომობილო მიმოსვლისას შეიძლება აშკარა საფრთხე შეუქმნას მძღოლისა და მგზავრის, აგრეთვე საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას, ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ მიუთითოს ინსპექტირების ანგარიშის „შენიშვნის“ გრაფაში. ასეთი ჩანაწერის არსებობა კრძალავს ავტოსატრანსპორტო საშუალების საერთო სარგებლობის გზებზე მოძრაობას და ავალდებულებს მესაკუთრეს (მფლობელს) ინსპექტირების ცენტრიდან სატრანსპორტო საშუალების გამოყვანას და საერთო სარგებლობის გზებზე მოძრაობას ევაკუატორის საშუალებით.

27. თუ პირველი ან განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად არ გამოვლინდა ხარვეზ(ებ)ი და პირობ(ებ)ი, რომლებიც კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას, მიიჩნევა, რომ სატრანსპორტო საშუალებამ ინსპექტირება დადებითად გაიარა და მესაკუთრეს (მფლობელს) ეძლევა ინსპექტირების ანგარიშში, პირველი ინსპექტირების თარიღიდან მომდევნო ინსპექტირების ჩატარების საბოლოო ვადის მითითებით.

[26. თუ პირველი ან განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად გამოვლინდა ამ რეგლამენტის დანართ №1-ში აღნიშნული სახით ხარვეზი, ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია, აღნიშნულის შესახებ მიუთითოს ინსპექტირების ანგარიშის „შენიშვნის“ გრაფაში. ასეთი ჩანაწერის არსებობა კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების საერთო სარგებლობის გზებზე მოძრაობას.]

27. თუ პირველი ან განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად არ გამოვლინდა ხარვეზ(ებ)ი ან სახეგა მხოლოდ უმნიშვნელო ხარვეზ(ებ)ი, მიიჩნევა, რომ სატრანსპორტო საშუალებამ ინსპექტირება დადებითად გაიარა და სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენს გადაეცემა ინსპექტირების ანგარიშში, პირველი ინსპექტირების თარიღიდან მომდევნო ინსპექტირების

ჩატარების საბოლოო ვადის მითითებით. უმნიშვნელო ხარვეზ(ებ)ის აღმოჩენის შემთხვევაში ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია აღნიშნული ხარვეზ(ებ)ის შესახებ მიუთითოს ინსპექტირების ანგარიშის „შენიშვნის“ გრაფაში.

27¹. ინსპექტირების ანგარიშის „შენიშვნის“ გრაფაში მითითებული უმნიშვნელო ხარვეზი მიჩნეული იქნება მნიშვნელოვან ხარვეზად, თუ მისი აღმოფხვრა არ მოხდება დადებითი შედეგის მქონე პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ანგარიშში მითითებული პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ვადის გასვლამდე. **(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)**

29. (ამოღებულია - 04.03.2019, №126).

30. (ამოღებულია - 04.03.2019, №126).

31. ინსპექტირება უნდა მოიცავდეს მინიმუმ ქვემოთ ჩამოთვლილ ელემენტებს:

- ა) სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია; (0)
- ბ) სამუხრუჭო აღჭურვილობა; (1)
- გ) საჭით მართვის სისტემა; (2)
- დ) ხილვადობა; (3)
- ე) ფარები, შუქამრეკვლები და ელექტრომონწყობილობა; (4)
- ვ) ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება; (5)
- ზ) შასი და მისი შემადგენლები; (6)
- თ) სხვა მონწყობილობები; (7)
- ი) უარყოფითი ზემოქმედება; (8)
- კ) დამატებითი ინსპექტირება მგზავრთა გადამყვან M_2 , M_3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის. (9)

32. სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია წარმოადგენს ინსპექტირების მოსამზადებელ ეტაპს, რომლის დროსაც ვიზუალური შემოწმების მეთოდით:

- ა) დგინდება სატრანსპორტო საშუალების ტიპი, მარკა, მოდელი;
- ბ) (ამოღებულია - 04.03.2019, №126);
- გ) მოწმდება რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტის არსებობა და მისი მდგომარეობა;
- დ) დგინდება სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციაში შეტანილი ცვლილებების არსებობა, მათ შორის საჭის ქარხნული მდებარეობა და მასში შეტანილი ცვლილებები;
- ე) დგინდება სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო ნომერი;
- ვ) დგინდება კატალიზური კონვერტორის არსებობა;
- ზ) მოწმდება მიღებული შედეგებისა და სატრანსპორტო საშუალების წარდგენილ რეგისტრაციის მოწმობაში მოყვანილი მონაცემების შესაბამისობა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს ელექტრონულ ბაზაში დაცულ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მონაცემებთან;

[ზ) მოწმდება მიღებული შედეგებისა და სატრანსპორტო საშუალების წარდგენილ რეგისტრაციის მოწმობაში მოყვანილი მონაცემების შესაბამისობა საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს ელექტრონულ ბაზაში დაცულ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მონაცემებთან. ამ ქვეპუნქტის მოქმედება არ ვრცელდება იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც რეგისტრირებული არიან უცხო ქვეყნის კანონმდებლობით დადგენილი წესით; (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

თ) მოწმდება შეკუმშულ ბუნებრივ აირსა (CNG) და გათხევადებულ სანავა აირზე (LPG) მომუშავე ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე განთავსებული აირბალონ(ებ)ისა და აირბალონიანი

სისტემის მიმართ საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით გაცემული ვადიანი ინსპექტირების სერტიფიკატი, რომელიც მოიცავს დადებით დასკვნას;

[ი] დგინდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ტაქოგრაფის ან/და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობის არსებობა. (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

33. ინსპექტირების პროცესში მოწმდება სატრანსპორტო საშუალების კომპლექტაციის სისრულე, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ზღვრული პარამეტრების დაცულობა, კონსტრუქციაში შეტანილი ცვლილებების დასაშვებ ნორმებთან შესაბამისობა და მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა.

34. სატრანსპორტო საშუალების კომპლექტაციის სისრულე, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ზღვრული პარამეტრების დაცულობა, კონსტრუქციაში შეტანილი ცვლილებების დასაშვებ ნორმებთან შესაბამისობა დგინდება ტიპის დამტკიცების შესახებ კანონმდებლობის საფუძველზე.

საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 9 ივლისის დადგენილება №356 - ვებგვერდი, 10.07.2018წ.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 მარტის დადგენილება №126 – ვებგვერდი, 05.03.2019წ.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 13 სექტემბრის დადგენილება №450 - ვებგვერდი, 13.09.2019წ.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის დადგენილება №627 – ვებგვერდი, 27.12.2019წ.

მუხლი 6. მოთხოვნები სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობის მიმართ

1. სამუხრუჭო აღჭურვილობა

ა) სატრანსპორტო საშუალებების სამუხრუჭო სისტემის ეფექტიანობისა და მდგრადობის ინსპექტირება ხორციელდება გორგოლაჭებიან სამუხრუჭო ტესტერზე დამამზადებლის ინსტრუქციის შესაბამისად;

ბ) სამუხრუჭო ტესტერზე შესამოწმებელი სატრანსპორტო საშუალების საბურავები უნდა იყოს სუფთა, მშრალი, ხოლო მათში წნევა უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტებით დადგენილ ნორმატივებს. საბურავებში წნევას ამოწმებენ მანომეტრების გამოყენებით;

გ) ტესტერზე სამუხრუჭო სისტემის (გარდა სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემისა) ინსპექტირება ხორციელდება ტრანსმისიისაგან გამორთული მომუშავე ძრავით, დამატებითი წამყვანი ხიდებისა და ტრანსმისიის დიფერენციალის მახლოკირებელი ამძრავი უნდა იყოს გამორთულ მდგომარეობაში (აღნიშნული აგრეგატების არსებობისას). შემოწმება ხორციელდება „ცივ“ სამუხრუჭო მექანიზმებზე;

დ) M₁, და N₁ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მუშა და სადგომი მუხრუჭების შემოწმების დროს სალონში (კაბინაში) უნდა იმყოფებოდეს მძღოლი და წინა სავარძელზე მგზავრი ან 75 კგ. მასის მქონე რაიმე საგანი/საგნები;

ე) სამუხრუჭო სისტემების სასიგნალო და საკონტროლო სისტემა, პნევმატიკური და პნევმოჰიდრაული კური სამუხრუჭო ამძრავის მანომეტრები, სადგომი სამუხრუჭო სისტემის მართვის ორგანოს ფიქსაციის მოწყობილობა უნდა იყოს გამართული;

ვ) დრეკადი სამუხრუჭო მილები, რომელიც გადასცემენ შეკუმშული ჰაერის წნევას ან სამუხრუჭო სითხის წნევას თვლების სამუხრუჭო მექანიზმებს, ერთმანეთს უნდა უერთდებოდეს დამატებითი შემაერთებელი ელემენტების გარეშე (სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც გამოშვებულია 1981 წლის 1 იანვრიდან). დრეკადი სამუხრუჭო მილების განლაგება და სიგრძე უნდა უზრუნველყოფდეს შეერთებებში ჰერმეტიკობას (საკიდარის დრეკადი ელემენტების

მაქსიმალური დეფორმაციის და სატრანსპორტო საშუალებების თვლების მოხვევის კუთხის გათვალისწინებით);

ზ) პნევმატიკური სამუხრუჭო ამძრავის შემაერთებელი მილებების განლაგება და სიგრძე უნდა გამოირიცხავდეს მათ დაზიანებას საწვარისა და მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) ურთიერთგადაადგილებისას;

თ) სამუხრუჭო სითხის დონე რეგერეუარში და სითხის ტიპი უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ დადგენილ მოთხოვნებს;

ი) დაბალი წნევის ინდიკატორი (ჰაერის წნევის საზომი ხელსაწყო) გამართული უნდა იყოს;

კ) მისაბმელების სამუხრუჭო სისტემასთან გადაბმამ უნდა უზრუნველყოს ჰერმეტიკობა;

ლ) ჰაერის წნევის რეგერეუარის კომპრესორი არ უნდა იყოს დაზიანებული, კოროზირებული, არ უნდა ჟონავდეს. ჰაერის გამომშვები მოწყობილობა გამართული უნდა იყოს;

მ) მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრაულიკური სისტემები) გამართული უნდა იყოს, არ უნდა ჟონავდეს, არ უნდა აკლდეს სითხე, სითხის საინდიკაციო ნათურა და დონის საზომი ხელსაწყო სწორად უნდა ფუნქციონირებდეს;

ნ) მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავი (მუხრუჭის ზამბარების ან თვლის ჰიდრაულიკური ცილინდრების ჩათვლით) უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში;

ო) დატვირთვისადმი მგრძობიარე სარქველი გამართულად უნდა მუშაობდეს, სწორად უნდა იყოს მორგებული და შეერთებული;

პ) ღრეჩოს ავტომატური მარეგულირებელი არ უნდა იყოს გაჭედილი, დაუშვებელია ზედმეტი ცვეთა და ცუდი მორგება;

ჟ) დაუშვებელია:

ჟ.ა) სამუხრუჭო სისტემის ამძრავის ბერკეტის საკისარის ზღვრული ცვეთა და ზედმეტი ფოლხვა, აგრეთვე სატერფულის ზედმეტი ან არასაკმარისი სვლა და მოცურების საწინააღმდეგო საფენის არარსებობა ან ზედმეტი ცვეთა;

ჟ.ბ) წნევის ქვეშ დრეკადი სამუხრუჭო მილების გამობერვა, ბზარისა და განახეხის არსებობა, სამუხრუჭო დოლების, დისკების, სამუხრუჭო საფენების ბზარები ან ზღვრულ დასაშვებზე მეტად გაცვეთა;

ჟ.გ) ხისტი და/ან მოქნილი მილების გახეხვა, კოროზია, მექანიკური დაზიანებები, გაღუნვა ან მილსადენის ან სამუხრუჭო ამძრავის შეერთებაში ჰერმეტიკობის დარღვევა, სამუხრუჭო სითხის გაჟონვა, სამუხრუჭო ამძრავში ბზარებიანი და ნარჩენი დეფორმაციის მქონე დეტალების არსებობა;

ჟ.დ) პნევმოსისტემიდან ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს წნევის ვარდნას, ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა;

ჟ.ე) ხელით მართვადი მუხრუჭის საკონტროლო სარქველის არადამაკმაყოფილებელი მოქმედება, გაჟონვა, მისი მაკონტროლებლის დაზიანება, დეფორმირება ან ზედმეტი ცვეთა;

ჟ.ვ) ხელის მუხრუჭის ხრუტუნა მექანიზმის გაუმართაობა, ბერკეტის ზედმეტი სვლა;

ჟ.ზ) სამუხრუჭო სარქველების (სარედუქციო სარქველები და რეგულატორები) დაზიანება, ჰაერის ზედმეტი გადინება, კომპრესორიდან ზედმეტი ზეთის გადინება, არასაიმედო მონტაჟი, ჰიდრაულიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება;

ჟ.თ) თვითჰერმეტიზებადი სარქველის ონკანის გაუმართაობა, არასაიმედო მონტაჟი, გაჟონვები;

ჟ.ი) მუხრუჭების შესადგობის ზედმეტი ცვეთა, ზეთით, საცხით და სხვა დაბინძურება;

ჟ.კ) სამუხრუჭო დოლების/დისკების ზედმეტი ცვეთა, ნაპრალები, დაბინძურება (ზეთით, საცხით და სხვა);

ჟ.ლ) მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავის დაზიანებები, არასაიმედო მონტაჟი, ზედმეტი კოროზია, ჭუჭყისაგან დამცავი საფარის დაზიანება, მოქმედი სარქველის ან/და ღიაფრაგმული მექანიზმის ზედმეტი ფოლხვა, სითხის გაჟონვა;

ჟ.მ) სამუხრუჭო სისტემის დეტალებში და კვანძებში დამამზადებლის მიერ გაუთვალისწინებელი შედეგების გამოყენება;

რ) სამუხრუჭო სისტემის ინსპექტირების ტესტირზე შემონმებისას მუშა მუხრუჭის ეფექტიანობა (ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა γ_T , %-ში) არ უნდა იყოს წინამდებარე რეგლამენტის №1 დანართის 1.2.2 პუნქტში მითითებულ მინიმალურ მაჩვენებლებზე ნაკლები;

ს) ტესტირზე შემონმებისას სატრანსპორტო საშუალების ერთ ღერძზე თვლების მაქსიმალურ სამუხრუჭო ძალებს შორის სხვაობა დასაშვებია არაუმეტეს 30%-სა;

ტ) ტესტირზე მუშა სამუხრუჭო სისტემის შემონმებისას მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) მუხრუჭების ამოქმედების დრო ნაკლები უნდა იყოს საწვარის მუხრუჭების ამოქმედების დროზე;

უ) ტესტირზე შემონმებისას ხვედრითი სამუხრუჭო ძალის მნიშვნელობა განისაზღვრება ავტოსატრანსპორტო საშუალებისთვის და მისაბმელისათვის (ნახევარმისაბმელისთვის) ცალ-ცალკე;

ფ) ტესტირზე შემონმებისას სათადარიგო მუხრუჭის ეფექტიანობა არ უნდა იყოს წინამდებარე რეგლამენტის №1 დანართის 1.3.2 პუნქტში მითითებულ მინიმალურ მაჩვენებლებზე ნაკლები;

ქ) მუშა და სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემის მოქმედება უნდა იყოს რეგულირებადი;

ქ.ა) სამუხრუჭო სისტემის ამძრავზე ზემოქმედებით დამუხრუჭების ძალის შემცირება ან გაზრდა უზრუნველყოფილ უნდა იყოს დამუხრუჭების ძალის რეგულირების მთელ დიაპაზონში;

ქ.ბ) დამუხრუჭების ძალა უნდა იცვლებოდეს ამძრავზე ზემოქმედების მიმართულების შესაბამისად;

ქ.გ) დამუხრუჭების ძალა უნდა რეგულირდებოდეს მდოვრედ და წინააღმდეგობის გარეშე;

ლ) ტესტირზე შემონმებისას სადგომი მუხრუჭის ეფექტიანობა არ უნდა იყოს წინამდებარე რეგლამენტის №1 დანართის 1.4.2 პუნქტში მითითებულ მინიმალურ მაჩვენებლებზე ნაკლები.

[1. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

2. საჭით მართვის სისტემა

ა) სატრანსპორტო საშუალების საჭის თვლის მაბრუნი ძალის ცვლილება მოხვევის კუთხის მთელ დიაპაზონში უნდა იყოს მდოვრედ;

ბ) რეგულირებადი საჭის სვეტის მდგომარეობის დამაფიქსირებელი მონწყობილობა უნდა იყოს გამართული, ხრახნული შეერთებები უნდა იყოს მოჭერილი და დაფიქსირებული;

გ) საჭის თვლის მაქსიმალური შემობრუნება უნდა შეიზღუდოს მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციით გათვალისწინებული მონწყობილობებით;

დ) საჭის გამაძლიერებლის ტუმბოს ამძრავის ღვედის დაჭიმულობა და მის რეგერეუარში მუშა სითხის ტიპი და დონე უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილ ნორმებს;

ე) საჭით მართვის სისტემაში ჯამურ ფოლხვას ამონმებენ უძრავ სატრანსპორტო საშუალებაზე ორგანოლექტიკურად მექანიკური გადაადგილებებით, ხოლო, თუ არსებობს ზღვრული მნიშვნელობის დადგენის საჭიროება, მაშინ საჭის მართვის ჯამური ფოლხვის განსაზღვრის ხელსაწყოს გამოყენებით, რომლითაც აფიქსირებენ საჭის თვლის მობრუნების კუთხეს და მართვადი თვლების მობრუნების დასაწყისს. ჯამური ფოლხვა არ უნდა აღემატებოდეს დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტში მოცემულ ზღვრულ მნიშვნელობას;

ვ) ჯამური ფოლხვის გაზომვის მაქსიმალური ცდომილება დასაშვებია არაუმეტეს ერთი გრადუსისა;

ზ) დაუშვებელია:

ზ.ა) საჭით მართვის სისტემის მაძლიერებლის (მისი არსებობის შემთხვევაში) გაუმართაობა;

ზ.ბ) უძრავ მდგომარეობაში მყოფი (მომუშავე ძრავით) საჭის მაძლიერებლით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალების საჭის თვლის ნეიტრალური მდგომარეობიდან თვითნებური შემობრუნება;

ზ.გ) საჭის სვეტის თავისუფალი გადაადგილება მის ღერძზე გამავალ სიბრტყეში, საჭის ღერძის მიმართულებით, საჭის მექანიზმის კარტერის, საჭის მექანიზმის ამძრავის დეტალების ერთმანეთის ან საყრდენი ზედაპირის მიმართ;

ზ.დ) საბრუნო პოჭოჭკის ბერკეტების შეერთებაში და საჭის წვეების სახსრებში ფოლხვა;

ზ.ე) საჭის მექანიზმში და საჭის ამძრავში ნარჩენი დეფორმაციის, ნაპრალებისა და ხილული დაზიანების არსებობა;

ზ.ვ) საჭის სისტემის დეტალებში და კვანძებში დამამზადებლის მიერ გაუთვალისწინებელი შედეგების გამოყენება.

[2. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

3. ხილვადობა

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალებები დაკომპლექტებული უნდა იყოს უკანა ხედვის სარკეებით, აგრეთვე მინებით და მზისგან დამცავი საშუალებებით, დამამზადებლის მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ) დასაშვებია საქარე მინის ზედა ნაწილში გამჭვირვალე ფერადი აფსკის დამაგრება სივანით არაუმეტეს 140 მმ, ხოლო M₃, N₂, N₃ კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებებზე – სივანით, რომელიც არ აჭარბებს საქარე მინის ზედა ნაწილსა და მისი მინასაწმენდით განწმენდის ზედა ზონის ზღვარს შორის მანძილს;

გ) M₁ და N₁ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების უკანა მინებზე ჟალუზებისა და ფარდების არსებობისას აუცილებელია ორივე მხარეს გარეთა ხედვის სარკეები;

დ) დასაშვებია ფარდები M₂, M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების III კლასის ავტობუსების გვერდით და უკანა მინებზე;

ე) ავტოსატრანსპორტო საშუალებები აღჭურვილი უნდა იყოს საქარე მინის მინასაწმენდებითა და მინამრეცხებით;

ვ) მინასაწმენდის ჯავრის სველ მინაზე გადაადგილების სიხშირე მაქსიმალური სიჩქარის რეჟიმში უნდა იყოს არანაკლები 35 ორმაგი სვლისა წუთში;

ზ) მინამრეცხები უნდა უზრუნველყოფდნენ სითხის მიწოდებას მინის წმენდის ზონაში (არეში);

თ) დაუშვებელია:

თ.ა) საქარე მინაზე მინამწმენდის მოქმედების არეში და სარკეებზე ბზარ(ებ)ის ან/და ლაქ(ებ)ის არსებობა;

თ.ბ) მძღოლის ადგილიდან ხილვადობის შემზღუდველი დამატებითი საგნების არსებობა (გარდა უკანა ხედვის სარკის, მინასაწმენდების დეტალების, გარე და მინებზე გარედან დატანილი ან ჩამონტაჟებული რადიოანტენისა, შემათბობელი მონწყობილობის და საქარე მინის გამშრობის ელემენტებისა);

თ.გ) (ამოღებულია - 04.03.2019, №126).

[3. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

4. ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომონოცილობა:

ა) სატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული გარე მაშუქი ხელსაწყოების რაოდენობა, ტიპი, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა, მუშაობის რეჟიმი და ინტენსივობა, ფარის სინათლის ნაკადის მიმართულება უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციით გათვალისწინებულ და ამ რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებს;

[ა] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ბ) დაუშვებელია:

ბ.ა) სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გარე მაშუქი ხელსაწყოების დემონტაჟი და განლაგების ადგილების შეცვლა;

ბ.ბ) მაშუქი მონოცილობების საბნეველას უქონლობა ან დაზიანება;

ბ.გ) ახლო განათების რეჟიმში ფარების შუქის მიმართულებამ გამოიწვიოს შემხვედრი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მხედველობის დაბინდვა;

ბ.დ) მარჯვენასაჯიანი ან საჯის მდებარეობის ცვლილების მქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფარების რეგულირება შესაბამისი სტიკერის გამოყენებით;

[ბ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

გ) დასაშვებია:

გ.ა) ფარა-პროექტორების ან ფარა-მაძიებლის დაყენება, თუ ის გათვალისწინებულია სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ;

გ.ბ) დამუხრუჭების დამატებითი სიგნალების დაყენება;

გ.გ) წარმოებიდან მოხსნილ სატრანსპორტო საშუალებებზე სხვა მარკისა და მოდელების სატრანსპორტო საშუალებების გარე მაშუქი ხელსაწყოების დაყენება. გარე მაშუქი ხელსაწყოების რაოდენობა, ტიპი, განთავსება და მუშაობის რეჟიმი უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციის მიმართ დადგენილ მოთხოვნებს;

[გ.დ) წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარების არსებობა არამუშა მდგომარეობაში, თუ სატრანსპორტო საშუალებას არ გააჩნია შესაბამისი ფუნქციონირების სისტემა; (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ე) წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები უნდა ირთვებოდეს გაბარიტულ მაშუქებთან ერთად, ავტომატურ ან არაავტომატურ რეჟიმში;

[ე] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ვ) სატრანსპორტო საშუალების სხვადასხვა მხარეს სიმეტრიულად განლაგებული, ერთი დანიშნულების წყვილი ფარების (წინა და უკანა) შუქის ძალა ორჯერ მეტად არ უნდა განსხვავდებოდეს ერთმანეთისაგან;

[ვ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ზ) გაბარიტული, კონტურული შუქი და ავტომატარებლის საცნობი ნიშანი მუდმივ რეჟიმში უნდა მუშაობდეს;

[ზ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

თ) დამუხრუჭების სიგნალები (ძირითადი და დამატებითი) უნდა ირთვებოდეს სამუხრუჭო სისტემების ამძრავზე ზემოქმედებისას და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში;

[თ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ი) უკუსვლის სასიგნალო მაშუქი, უნდა ამუშავდეს უკანა სვლის ჩართვისას და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში;

[ი] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

კ) მოხვევის მაჩვენებელი და ამ მაჩვენებლის დუბლირებული გვერდითი სანათი ხელსაწყოები უნდა იყოს გამართული. ციმციმის სიხშირე უნდა იყოს ინტერვალში (90 ± 30) ციმციმი წუთში ან (1.5 ± 0.5) ჰც;

[კ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ლ) ავარიულმა სიგნალიზაციამ უნდა უზრუნველყოს მოხვევის ყველა მაჩვენებლების სინქრონული ჩართვა ციმციმის რეჟიმში;

[ლ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

მ) რეგისტრაციის ნომრის უკანა ნიშნის განათების ფარი უნდა ინთებოდეს გაბარიტულ პუქთან ერთად და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში;

[მ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ნ) უკანა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები უნდა ჩაირთოს მხოლოდ „შორი“ ან „ახლო პუქის“ ჩართვისას (ან წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარების ჩართვისას) და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში;

[ნ] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627); (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ო) კაბინაში (სალონში) განთავსებული მაშუქი ხელსაწყოების ჩართვის სიგნალიზატორები უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში.

[ო] (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

5. ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება

ა) საბურავების ცვეთა განისაზღვრება მასში ჩაშენებული ცვეთის ინდიკატორით. იმ შემთხვევაში, თუ საბურავს არ გააჩნია ცვეთის ინდიკატორი, საბურავების ცვეთა განისაზღვრება პროტექტორის ნახატის სიმაღლით, რომელიც უნდა იყოს არანაკლებ:

ა.ა) M₁, N₁, – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,6 მმ;

ა.ბ) N₂, N₃, O₃, O₄ – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,0 მმ;

ა.გ) M₂, M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 2,0 მმ;

ბ) ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს ამონებენ საბურავის პროტექტორის ნახატის ნარჩენი სიმაღლის გაზომვით სპეციალური თარგების ან სახაზავის დახმარებით;

გ) საბურავი უვარგისია ექსპლუატაციისათვის:

გ.ა) საბურავის ცვეთის ერთი ინდიკატორის (სარბენი ბილიკის ღარის ფსკერის შვერილი, რომლის სიმაღლე შეესაბამება მინიმალურად დასაშვებ საბურავების პროტექტორის ნახატის სიმაღლეს) გამოჩენისას თანაბარი ცვეთის შემთხვევაში ან ორი ინდიკატორის გამოჩენისას – ორი კვეთიდან თითოეული შემთხვევისათვის არათანაბარი ცვეთის შემთხვევაში;

გ.ბ) თუ საბურავის ცვეთის ინდიკატორის არარსებობის შემთხვევაში, პროტექტორის ნახატის სიმაღლე ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში მითითებულ ზღვრულ მნიშვნელობებზე ნაკლებია;

დ) შეწყვილებული თვლები ისე უნდა იყოს დაყენებული, რომ მათი დისკების სავენტილაციო ნახვრეტების მდგომარეობა უზრუნველყოფდეს საბურავების როგორც დაბერვის, ისე წნევის გაზომვის შესაძლებლობას;

ე) დაუშვებელია:

ე.ა) საბურავის ადგილობრივი დაზიანებები, რომლებიც აშიშვლებენ კორდს, აგრეთვე კორდის ადგილობრივი ანაშვრები;

ე.ბ) დისკების დასამაგრებელი თუნდაც ერთი ჭანჭიკის ან ქანჩის არქონა ან მათი სუსტი მოჭერა;

ე.გ) დისკებზე ბზარების არსებობა;

ე.დ) დისკების სამაგრი ნახვრეტების ფორმისა და ზომის ხილული დარღვევა;

ე.ე) საბურავების მკვეთარას შეცვლა სახშობით, საცობითა ან სხვა სამარჯვით;

ე.ვ) ერთ ღერძზე სხვადასხვა პროტექტორის მქონე საბურავების დაყენება;

ე.ზ) სატრანსპორტო საშუალების დაკიდებისა და კარდანული შეერთების დეტალების დაზიანება;

ე.თ) ღერძებზე ბზარების და დეფორმაციის არსებობა, მათი არასაიმედო დამაგრება და არასწორი რემონტი;

ვ) სატრანსპორტო საშუალება უნდა იყოს დაკომპლექტებული საბურავებით, რომლებიც გამორიცხავენ მათ შეხებას დაკიდების ან სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ სხვა ელემენტთან;

ზ) საბურავებში ჰაერის წნევის კონტროლის სისტემა (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ) უნდა ფუნქციონირებდეს გამართულად, წნევის გადამწოდ(ებ)ი უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში;

თ) სატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული ღერძების მოდიფიკაცია უნდა შეესაბამებოდეს მწარმოებლის მიერ დადგენილს;

ი) დაუშვებელია ღერძებზე ბზარების და დეფორმაციის არსებობა, მათი არასაიმედო დამაგრება და არასწორი რემონტი.

[5. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

6. შასი და მისი შემადგენლები:

ა) N₂, N₃, O₃ და O₄ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე (უნაგირა საწვეარის გარდა) უნდა იყოს დაყენებული უკანა და გვერდითი დამცავი მოწყობილობები;

ბ) უკანა დამცავი მოწყობილობის:

ბ.ა) სიგანე არ უნდა იყოს უკანა ღერძის სიგანეზე მეტი და 100 მმ -ზე მეტად მასზე ნაკლები ორივე მხრიდან;

ბ.ბ) ბოლოები არ უნდა იკვეცებოდეს უკან;

ბ.გ) ნაწიბურები უნდა იყოს მომრგვალებული არანაკლები 2.5 მმ-ის რადიუსით;

ბ.დ) უკანა ზედაპირი არ უნდა იყოს დაშორებული სატრანსპორტო საშუალების უკანა გაბარიტისაგან 400 მმ-ზე მეტი მანძილით;

გ) გვერდითი დამცავი მოწყობილობა არ უნდა სცილდებოდეს სატრანსპორტო საშუალების გაბარიტებს სიგანეში, მისი გარე ზედაპირი არ უნდა იყოს დაშორებული სატრანსპორტო საშუალების გვერდითი გაბარიტისაგან 120 მმ-ზე მეტი მანძილით;

დ) უნაგირა საწვეარის უნაგირა გადასაბმელის საკეტი გადაბმის შემდეგ ავტომატურად უნდა იკვეცებოდეს, რაც გამორიცხავს უნაგირა-გადასაბმელი მოწყობილობის თვითნებურ გახსნას;

ე) ერთღერძა მისაბმელები (მისაბმელ-საძვრისის გარდა) და მისაბმელები, რომლებიც არ არიან აღჭურვილი მუშა სამუხრუჭო სისტემით, აღჭურვილი უნდა იყოს დამცავი ჯაჭვით (გვარლით). დამცავი ჯაჭვის (გვარლის) სიგრძემ უნდა გამოირიცხოს გადაბმის მარყუჟის გზის ზედაპირთან კონტაქტი და ამასთან უზრუნველყოს მისაბმელის მართვა საწვეარ-გადასაბმელი მოწყობილობის მოწყვეტისას (გატეხვისას). დამცავი ჯაჭვი (გვარლი) არ უნდა მაგრდებოდეს საწვეარ-გადასაბმელი მოწყობილობის ან მისი დამაგრების დეტალებზე;

ვ) მოთხოვნები გადასაბმელი მოწყობილობის ზომების მიმართ:

ვ.ა) გადასაბმელი მოწყობილობის გადასაბმელი ტაბიკის დიამეტრი ნახევარმისაბმელისთვის, რომლის ტექნიკურად დასაშვები სრული მასა არ აღემატება 40 ტონას, უნდა იყოს ნომინალურიდან (50,9 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (48,3 მმ-ის) ფარგლებში, ხოლო გადასაბმელი მოწყობილობის სატაცების მუშა ზედაპირის მაქსიმალური შიდა დიამეტრი შესაბამისად 50,8 მმ-დან 55 მმ-მდე;

ვ.ბ) სატვირთო ავტომობილი-სანვეარის წევით-გადასაბმელი სისტემის კაკვის მარყუჟის ღიობის დიამეტრი უნდა იყოს ნომინალურიდან (48,0 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (53,0 მმ) ფარგლებში, ხოლო გადასაბმელი მარყუჟის წნელის კვეთის უმცირესი დიამეტრი შესაბამისად 43,9 მმ-დან 36 მმ-მდე. წევით ჩანგალთან უღრეჩო წევით-გადასაბმელი მონყობილობის ტაბიკის დიამეტრი უნდა იყოს ნომინალურიდან (38,5 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (36,4 მმ);

ვ.გ) მსუბუქი ავტომობილების წევითი-გადასაბმელი მონყობილობის სფერული თავის დიამეტრი უნდა იყოს ნომინალურიდან (50,0 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (49,6 მმ) ფარგლებში;

ზ) დაუშვებელია:

ზ.ა) ძარისა და ძარის სამაგრების ხრახნული შეერთების მოჭერის შესუსტება, შეერთების დეტალების დაზიანება;

ზ.ბ) N_2 , N_3 და O_3 , O_4 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე დამამზადებლის მიერ დამონტაჟებული უკანა დაცვის მონყობილობის დემონტაჟი;

ზ.გ) გადასაბმელი ტაბიკის, ტაბიკის ბუდის, საყრდენი ფილის, სანვეი კაკვის, სანვეარ-გადასაბმელი მონყობილობის სფეროს დეფორმაცია, მოტეხილობა, ბზარები ან სხვა ხილული დაზიანება, აგრეთვე ჩაბმის მონყობილობის რაიმე დეტალის ან სამაგრის უქონლობა;

ზ.დ) სატრანსპორტო საშუალებებზე წინა და უკანა ბამპერის დეფორმაცია, როდესაც ბამპერის გამოშვებული ნაწილების სიმრუდის რადიუსი 5 მმ-ზე ნაკლებია (გამონაკლისია დეტალები, რომლებიც არამეტალური ელასტიური მასალისგან არის დამზადებული);

ზ.ე) სანვეარის და ნახევარმისაბმელის უნაგირა-გადასაბმელი მონყობილობის თვითნებური გახსნა, დეტალებში ბზარები ან ადგილობრივი დაზიანებები;

ზ.ვ) გრძივი ფოლხვა უღრეჩო სანვეარ-გადასაბმელ მონყობილობაში;

ზ.ზ) ძრავის, გადაცემათა კოლოფის, რედუქტორების, უკანა ხიდის, გადაბმულობის, აკუმულატორთა ბატარეის, გაგრილების სისტემის და ჰაერის კონდიციონერის, სხვა დამატებითი ჰიდრავლიკური მონყობილობებიდან მუშა სითხეების გაჟონვა;

ზ.თ) ბენზინის და დიზელის ძრავების კვების სისტემიდან სანვავის ჟონვა;

ზ.ი) სანვავის ავზების სახურავის შემამჭიდროებელი ელემენტის დაზიანება;

ზ.კ) (ამოღებულია – 13.09.2019, №450);

თ) სათადარიგო თვალი, აკუმულატორთა ბატარეა, ავტობუსების სახელურები, ასევე ცეცხლსაქრობი და სამედიცინო სააფთიაქო ყუთი საიმედოდ უნდა იყოს დამაგრებული კონსტრუქციით გათვალისწინებულ ადგილებში;

ი), თუ სატრანსპორტო საშუალებები აღჭურვილია სავარძლების ბალიშების მდებარეობისა და ზურგის დაქანების კუთხის რეგულირების მექანიზმებით ან სავარძლების გადაადგილების მექანიზმებით (მგზავრთა ჩასხდომისა და გადმოსხმისათვის), აღნიშნული მექანიზმები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. რეგულირების დასრულებისას მექანიზმები ავტომატურად უნდა დაიბლოკოს;

კ) სატრანსპორტო საშუალება, რომლის ტექნიკურად დასაშვები სრული მასა აღემატება 7,5 ტონას, უნდა იყოს აღჭურვილი თვალზედა ჭუჭყდამცავი (საშხეფარი) მონყობილობებით, რომელთა სიგანე არ უნდა იყოს საბურავების სიგანეზე ნაკლები;

ლ) სატრანსპორტო საშუალებების სავარძლების თავის საყდენი მონყობილობა უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში;

მ) სატრანსპორტო საშუალებების ჩასაბმელი მონყობილობის მექანიზმი უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში;

ნ) სათადარიგო თვლის სამაგრი მონყობილობა, ჯალამბარი და სათადარიგო თვლის ამწე მექანიზმი (თუ კონსტრუქციით არის გათვალისწინებული) უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში;

ო) ნახევარმისაბმელი აღჭურვილი უნდა იყოს საყრდენი მონყობილობით, რომელიც უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საყრდენი მონყობილობის ტრანსპორტირებისათვის საჭირო ფიქსატორები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საყრდენი მონყობილობის ამწევი და დასაშვები მექანიზმები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საყრდენი მონყობილობის ჯალამბარის ხრუტუნა საიმედოდ უნდა აფიქსირებდეს დოლს დამჭერ ბაგირთან;

პ) სანვაგის ავზების ჩასაკეტი და გადასაკეტი მონყობილობა უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. სანვაგის ავზების სახურავი უნდა ფიქსირდებოდეს ჩაკეტილ მდგომარეობაში, დაუშვებელია სახურავის შემამჭიდროებელი ელემენტის დაზიანება;

ჟ) სატრანსპორტო საშუალების კარების საკეტები, სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაბი, ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაბი, მძღოლთა და მგზავრთა სავარძლების ფიქსირებისა და რეგულირების მექანიზმები, ხმოვანი სიგნალი, საქარე მინის გაქრევისა და გათბობის მონყობილობა, დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გატაცების საწინააღმდეგო მონყობილობა, კარების ავარიული გამომრთველი და გაჩერების მანიშნებელი სიგნალი, ავტობუსების ავარიული გამოსასვლელი და მათი მოქმედებაში მომყვანი მონყობილობა, ავტობუსის სალონის შიგა განათების ჩამრთველები, კარების მართვის ამძრავი და მათი მუშაობის სიგნალიზაცია უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. სატრანსპორტო საშუალების დაკიდული კარების საკეტები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში და ფიქსირდებოდეს ორ – შუალედურში და საბოლოო მდგომარეობაში;

რ) ავტობუსების ავარიული გასასვლელი უნდა იყოს აღნიშნული. სალონში არ დაიშვება ისეთი დამატებითი მონყობილობების გამოყენება, რომლებიც შეზღუდავენ ავარიულ გასასვლელთან თავისუფალ მიღწევას;

ს) სატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის, სახიფათო ტვირთების გადასაზიდად განკუთვნილის, კონტურული მარკირება, მისი შინაარსი და განლაგების ადგილი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად;

ტ) სახელმწიფო სარეგისტრაციო სანომრე ნიშნები და მათი დაყენების ადგილი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად;

უ) (ამოღებულია - 04.03.2019, №126).

[6. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

7. სხვა მონყობილობები:

ა) სატრანსპორტო საშუალებები აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი ელემენტებით:

ა.ა) M_1 და N კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები მინიმუმ ერთი, ხოლო M_2 და M_3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები მინიმუმ ორი ცეცხლსაქრობით, რომელთაგან ერთი უნდა იყოს განთავსებული მძღოლის კაბინაში, ხოლო მეორე – სამგზავრო სალონში (ძარაში);

ა.ბ) ამრეკლავი სამკუთხედით (საავარიო გაჩერების ნიშანი);

ა.გ) სამედიცინო საათეთიაქო ყუთით;

ა.დ) ხმოვანი სასიგნალე მონყობილობით;

ა.ე) საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით გათვალისწინებული უსაფრთხოების ღვედებით, დამაგრების სამი წერტილით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.ვ) სპიდომეტრით;

ა.ზ) ოდომეტრით;

ა.თ) ტაქოგრაფით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.ი) თავის მისაყუდებლით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.კ) დამატებითი სამუხრუჭო შექებით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.ლ) ავარიული სიგნალიზაციით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.მ) სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.ნ) უსაფრთხოების ბალიშებით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ა.ო) M_3 , N_2 , N_3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებები მინიმუმ ორი უკუგორვის სანინალო საბჯენით;

ა.პ) ჩამკეტებით და გატაცების სანინალმდევო მოწყობილობით;

ა.ჟ) დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული სხვა კონსტრუქციული ელემენტებით;

ბ) დაუშვებელია უსაფრთხოების ღვედების ექსპლუატაცია შემდეგი გაუმართაობებით:

ბ.ა) საკეტის დაზიანებები აღმოჩენილია შეუიარაღებელი თვალით;

ბ.ბ) საკეტი გაუმართავია (არ იხსნება თავისუფლად და არ აფიქსირებს ჩაკეტილ მდგომარეობას);

ბ.გ) გაუმართავია უსაფრთხოების ღვედის დამჭიმავი მოწყობილობა;

ბ.დ) უსაფრთხოების ღვედი მკვეთრი მოძრაობისას არ ბლოკირდება;

გ) M_2 და M_3 კატეგორიის ასს აღჭურვილი უნდა იყოს დამატებით:

გ.ა) მინის გამტეხი ჩაქურჩების კომპლექტით;

გ.ბ) გასასვლელი კარის ავარიული გაღების მექანიზმით;

გ.გ) ავარიული გასასვლელის გამოყენების შესახებ საინფორმაციო წარწერებით;

დ) სახიფათო ტვირთების გადასაზიდად განკუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპირების წესი დგინდება შესაბამისი ტექნიკური რეგლამენტით.

[7. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

8. უარყოფითი ზემოქმედება:

8.1. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ხმაური:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების ხმაურის დონე უნდა შეესაბამებოდეს მოთხოვნებს, რომლებიც დადგენილია სატრანსპორტო საშუალების ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას, ან რეგისტრაციის ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობით;

ბ) დაუშვებელია ნამწვი აირების გამონაბოლქვის სისტემის ელემენტების დაზიანებით გამონწვეული ხმაური.

[8.1. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

8.2. ავტოსატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვი:

ა) ბენზინის ავტოსატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, რომლებთან დაკავშირებითაც ტიპის დამტკიცების სტანდარტები მიუთითებს, რომ ისინი აღჭურვილი უნდა იყოს გამონაბოლქვის კონტროლის თანამედროვე სისტემებით, როგორცაა სამკომპონენტისანი კატალიზური კონვერტორი ლამბდას კონტროლით, გამონაბოლქვის რეგულარული ინსპექტირების სტანდარტები უფრო მკაცრია, ვიდრე ჩვეულებრივი სატრანსპორტო საშუალებისათვის;

ბ) იძულებითი აალებადი (ბენზინის) ძრავების შემთხვევაში, გამონაბოლქვში ნახშირჟანგის (CO) შემცველობისა და გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობის გაზომვა გამონაბოლქვის მილიდან, ძრავას უქმი სვლის რეჟიმში, მიიჩნევა სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვთან მიმართებით მდგომარეობის შეფასების ადეკვატურ ინდიკატორად;

გ) კუმშით აალებადი (დიზელის) ძრავების შემთხვევაში, გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობის გაზომვა ჩათვლება სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვთან მიმართებაში მდგომარეობის შეფასების ადეკვატურ ინდიკატორად;

დ) გამონაბოლქვის კონტროლის მიზნით ბენზინის ძრავებით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებზე:

დ.ა) სადაც გამონაბოლქვი არ კონტროლდება თანამედროვე სისტემით, როგორცაა სამკომპონენტური კატალიზური კონვერტორი ლამბდა (λ) კონტროლით, ტარდება:

დ.ა.ა) გამონაბოლქვის გამოშვების სისტემის ვიზუალური კონტროლი გაუონვის შესამოწმებლად;

დ.ა.ბ) გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ვიზუალური კონტროლი იმის შესამოწმებლად, დამონტაჟებულია, თუ არა აუცილებელი მოწყობილობები;

დ.ა.გ) ნახშირჟანგის (CO) შემცველობის კონტროლი გამონაბოლქვ აირებში. ძრავას უქმი სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს CO-ს მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა გამონაბოლქვ აირებში არ უნდა აღემატებოდეს მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს ან, თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი:

– იმ სატრანსპორტო საშუალებისათვის, რომელიც რეგისტრირებულია ან გაშვებულია ექსპლუატაციაში 1986 წლის 1 ოქტომბრამდე – 4,5 %-ს;

– იმ სატრანსპორტო საშუალებისათვის, რომელიც რეგისტრირებულია ან გაშვებულია ექსპლუატაციაში 1986 წლის 1 ოქტომბრის შემდეგ – 3.5 %-ს.

[დ.ა.გ) ნახშირჟანგის (CO) შემცველობის კონტროლი გამონაბოლქვ აირებში. ძრავას უქმი სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს CO-ს მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა გამონაბოლქვ აირებში არ უნდა აღემატებოდეს მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს ან, თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი:

– იმ სატრანსპორტო საშუალებისათვის, რომელიც რეგისტრირებულია ან გაშვებულია ექსპლუატაციაში 1987 წლამდე ან ჩათვლით – 4,5 %-ს;

– იმ სატრანსპორტო საშუალებისათვის, რომელიც რეგისტრირებულია ან გაშვებულია ექსპლუატაციაში 1987 წლის შემდეგ – 3.5 %-ს; (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

დ.ა.დ) გამონაბოლქვის სისტემის ვიზუალური ინსპექტირება გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობის გაზომვის მიზნით;

დ.ბ) სადაც გამონაბოლქვი კონტროლდება თანამედროვე სისტემით, როგორცაა სამკომპონენტური კატალიზური კონვერტორი ლამბდა (λ) კონტროლით, ტარდება:

დ.ბ.ა) გამონაბოლქვის გამოშვების სისტემის ვიზუალური კონტროლი, იმის შესამოწმებლად, რომ გაუონვა არ ხდება და ყველა ნაწილი სრულადაა სახეზე;

დ.ბ.ბ) გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ვიზუალური კონტროლი იმის შესამოწმებლად, რომ ყველა მოთხოვნილი მოწყობილობა დამონტაჟებულია.

დ.ბ.გ) სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ეფექტურობის განსაზღვრა გამონაბოლქვში ლამბდას სიდიდისა და CO-ის შემცველობის გაზომვით, რაც უნდა შეესაბამებოდეს მწარმოებლის მიერ დამტკიცებულ პროცედურებსა და შესაბამის ტიპზე მოთხოვნებს. ძრავას უქმი სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს გამონაბოლქვ აირებში CO-ის

მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა ძრავას უქმ სვლაზე არ უნდა აღემატებოდეს სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს ან, თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი:

დ.ბ.გ.ა) ძრავას უქმ სვლაზე – 0,5%-სა და ძრავას უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნთა რიცხვით (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ) – 0.3%-ს;

დ.ბ.გ.ბ) კოეფიციენტი ლამბდა (ჰაერი/სანავი) არ უნდა აღემატებოდეს სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის მიერ დადგენილ სიდიდეს, ამ ინფორმაციის უქონლობის შემთხვევაში კი $-1 \pm 0,03$ -ს;

დ.ბ.დ) გამონაბოლქვის სისტემის ვიზუალური ინსპექტირება გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობის გაზომვის მიზნით;

ე) გამონაბოლქვის კონტროლის მიზნით დიზელის ძრავებით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებზე სატრანსპორტო საშუალების ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას დადგენილ მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კვამლიანობა არ უნდა აღემატებოდეს მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს, ან, თუ ეს ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, ან მოთხოვნები არ იძლევა სტანდარტული სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას, შთანთქმის კოეფიციენტის მაქსიმალური მნიშვნელობა არ უნდა აღემატებოდეს:

- ჩვეულებრივი დიზელის ძრავებისთვის – $2,5 \text{ m}^{-1}$,

- დიზელის ძრავებისთვის ტურბოჩაბერვით – $3,0 \text{ m}^{-1}$,

ან, ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას დადგენილ მოთხოვნებში (*) განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებისათვის, ან ამ მოთხოვნებში (*) მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებისათვის, – $1,5 \text{ m}^{-1}$;

[ე) გამონაბოლქვის კონტროლის მიზნით, დიზელის ძრავებით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებზე სატრანსპორტო საშუალების ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას დადგენილ მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კვამლიანობა არ უნდა აღემატებოდეს მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს ან, თუ ეს ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, ან მოთხოვნები არ იძლევა სტანდარტული სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას, შთანთქმის კოეფიციენტის მაქსიმალური მნიშვნელობა არ უნდა აღემატებოდეს:

- ჩვეულებრივი დიზელის ძრავებისთვის – $2,5 \text{ m}^{-1}$ -ს,

- დიზელის ძრავებისთვის ტურბოჩაბერვით – $3,0 \text{ m}^{-1}$ -ს; (ამოქმედდეს 2020 წლის 1

აპრილიდან)]

ვ) ის დიზელის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც რეგისტრირებულნი იყვნენ ან რომელთა ექსპლუატაციაც დაიწყო 1980 წლის 1 იანვრამდე, არ ექვემდებარებიან ამ მუხლის „ე“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;

[ვ) ის დიზელის ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულია და რომლის სარეგისტრაციო მოწმობაში სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ.: 0, -, ან სხვა სიმბოლო) ან რომელიც რეგისტრირებული იყო, ან რომლის ექსპლუატაციაც დაიწყო 1980 წლის 1 იანვრამდე, არ ექვემდებარება ამ მუხლის „ე“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს; (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

ზ) დაუშვებელია:

ზ.ა) გაყონვა ნამწვი აირების გამონაბოლქვის სისტემის ელემენტების დაზიანებული ან შეერთების ადგილებიდან, ხოლო კატალიზური კონვერტორებით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებზე დაუშვებელია ნამწვი აირების ატმოსფეროში გამოყოფა კატალიზური კონვერტორების გვერდის ავლით;

ზ.ბ) ძრავის ექსპლუატაცია კარტერის ვენტილაციის სისტემის ჩახსნილი მილაკებით.

8.3. ამ მუხლის მე-8 პუნქტის პირველი და მე-2 ქვეპუნქტები არ ვრცელდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც აღჭურვილი არიან მხოლოდ ელექტროძრავით.

9. დამატებითი ინსპექტირება მგზავრთა გადაყვან M₂ და M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის

დამატებითი ინსპექტირება უნდა მოიცავდეს მგზავრთა გადაყვან M₂ და M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების კომპლექტაციის, ცალკეული შემადგენელი ნაწილების, მონყობილობებისა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ზღვრული პარამეტრების შემოწმებას მათ მიმართ წაყენებული დამატებით მოთხოვნებთან შესაბამისობის შეფასების მიზნით, მათ შორის:

ა) შესასვლელი და გასასვლელი კარის;

ბ) გასასვლელების, მათ შორის, ავარიული გასასვლელის;

გ) დაორთქლებისა და მოყინვის საწინააღმდეგო, აგრეთვე ვენტილაციისა და გათბობის სისტემების;

დ) მგზავრების დასაჯდომი ადგილების;

ე) ინტერიერისა და მაჩვენებელი ხელსაწყოების განათების;

ვ) კიბეებისა და საფეხურების;

ზ) მგზავრებთან ურთიერთობის საკომუნიკაციო სისტემის;

თ) ბავშვების გადაყვანასთან დაკავშირებული მოთხოვნების;

ი) შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა გადაყვანასთან დაკავშირებული მოთხოვნების.

[9. (ამოღებულია - 20.12.2019, №627). (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 მარტის დადგენილება №126 – ვებგვერდი, 05.03.2019წ.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 13 სექტემბრის დადგენილება №450 - ვებგვერდი, 13.09.2019წ.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის დადგენილება №627 – ვებგვერდი, 27.12.2019წ.

მუხლი 7. პასუხისმგებლობა რეგლამენტის მოთხოვნათა შეუსრულებლობისათვის

ამ რეგლამენტის მოთხოვნათა შეუსრულებლობისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 8. გარდამავალი დებულებები

1. ამ რეგლამენტის ამოქმედებიდან ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარებისას, არაუგვიანეს 2020 წლის 1 აპრილისა, M₁ და N₁ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის:

ა) არ არის სავალდებულო ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის:

ა.ა) მე-7 პუნქტის „ა.ა“, „ა.ბ“ და „ა.გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დებულებები;

ა.ბ) მე-8 პუნქტის:

ა.ბ.ა) პირველი ქვეპუნქტი;

ა.ბ.ბ) 8.2 პუნქტის „დ.ბ.გ.ბ“ და „ზ.ა“ ქვეპუნქტები;

ბ) ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის „დ.ბ.გ.ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მაჩვენებლები განისაზღვროს – 0,8%-ით.

[¹. 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით, M_1 და N_1 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის სავალდებულო არ არის ამ რეგლამენტის დანართ №1-ის 7.3, 7.4, 7.5 და 8.1.1 გრაფებით გათვალისწინებული დებულებები.

¹. იმ ბენზინის ძრავით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებმაც საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით გაიარეს პირველადი რეგისტრაცია 2020 წლის 1 აპრილამდე, ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის 8.2 პუნქტის „დ.ბ.გ.ა“ ქვეპუნქტი გავრცელდეს შემდეგი ეტაპებით:

ა) 2020 წლის 1 აპრილიდან 2020 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით განხორციელებული ტექნიკური ინსპექტირებისას გამოიყენება შემდეგი კოეფიციენტი: ძრავას უქმ სვლაზე – 0,7% და ძრავას უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნთა რიცხვით (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ-ისა) – 0,7%;

ბ) 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით განხორციელებული ტექნიკური ინსპექტირებისას გამოიყენება შემდეგი კოეფიციენტი: ძრავას უქმ სვლაზე – 0,6% და ძრავას უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნთა რიცხვით (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ-ისა) – 0,6%;

გ) 2022 წლის 1 იანვრის შემდგომ გამოიყენება შემდეგი კოეფიციენტი: ძრავას უქმ სვლაზე – 0,5% და ძრავას უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნთა რიცხვით (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ) – 0,3%.

¹. ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის 8.2 პუნქტის „დ.ბ.გ.ა“, „დ.ბ.გ.ბ“ და „ზ.ა“ ქვეპუნქტების მოქმედება გავრცელდეს მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც რეგისტრირებული არიან უცხო ქვეყნის კანონმდებლობით დადგენილი წესით და იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც 2020 წლის 1 აპრილიდან საქართველოში გაივლიან პირველად რეგისტრაციას. *(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)*

2. 2018 წლის 1 იანვრიდან 2018 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებაროს საქართველოს ტერიტორიაზე დადგენილი წესით რეგისტრირებული M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 , O_4 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა.

3. 2018 წლის 1 ივლისიდან 2019 წლის 1 ივლისის ჩათვლით პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებაროს საქართველოს ტერიტორიაზე დადგენილი წესით რეგისტრირებული იურიდიული პირის მფლობელობაში და სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული M_1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა.

4. 2018 წლის 1 ოქტომბრიდან 2019 წლის 1 ოქტომბრის ჩათვლით პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებაროს საქართველოს ტერიტორიაზე დადგენილი წესით რეგისტრირებული M_1 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა ძრავის მუშა მოცულობა შეადგენს 3000 კუბურ სანტიმეტრს ან მეტს, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა.

5. M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 , N_3 , O_3 , O_4 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პირველადი ან ხელახალი რეგისტრაციის შემთხვევაში, პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება უნდა განხორციელდეს პირველადი ან ხელახალი რეგისტრაციის შემდგომ 30 კალენდარული დღის განმავლობაში, გარდა იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა, რომელთა სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ვადა პირველადი ან ხელახალი რეგისტრაციის განხორციელების წელს არ დამდგარა „ტექნიკური რეგლამენტის „სხვადასხვა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების პერიოდულობისა და საფასურების“

დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №37 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტი.

6. ამ მუხლის მე-2-მე-5 პუნქტებით გათვალისწინებული პირობები არ ეხება იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, რომელთაც გააჩნიათ ვადიანი პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება.

7. 2019 წლის პირველი იანვრიდან პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას დაექვემდებაროს საქართველოს ტერიტორიაზე დადგენილი წესით რეგისტრირებული ყველა კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალება, არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა.

[7¹. საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებული ის სატრანსპორტო საშუალება, რომლის სარეგისტრაციო მოწმობაში სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ.: 0, -, ან სხვა სიმბოლო) პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას ექვემდებარება არაუგვიანეს რეგისტრაციის მოწმობაში მითითებული რეგისტრაციის თვისა და რიცხვისა. (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

8. ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებმაც პირველადი რეგისტრაცია გაიარეს 2018 წლის პირველი იანვრიდან, აღნიშნული თარიღის შემდეგ ვერ გაივლიან პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას საჭის მართვის სისტემაში დამატებითი ცვლილების განხორციელების შემთხვევაში.

9. ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებმაც გაიარეს პირველადი ტექნიკური ინსპექტირება 2018 წლის პირველი იანვრიდან და ინსპექტირების ანგარიშში დაფიქსირდა საჭის მდებარეობა, ვერ გაივლიან შემდგომ პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას მისი მდებარეობის შემდგომი ცვლილების შემთხვევაში.

10. ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ზ.“ ქვეპუნქტი არ ვრცელდება ამ მუხლის მე-9 პუნქტით გათვალისწინებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებსაც პირველადი ტექნიკური ინსპექტირებისას დაუფიქსირდათ საჭის მდებარეობის ცვლილება.

[8. ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებმაც პირველადი რეგისტრაცია გაიარეს 2020 წლის 1 აპრილიდან, აღნიშნული თარიღის შემდეგ ვერ გაივლიან პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას საჭის მართვის სისტემაში დამატებითი ცვლილების განხორციელების შემთხვევაში.

9. ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებმაც გაიარეს პირველადი ტექნიკური ინსპექტირება 2020 წლის პირველი აპრილიდან და ინსპექტირების ანგარიშში დაფიქსირდა საჭის მდებარეობა, ვერ გაივლიან შემდგომ პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას მისი მდებარეობის შემდგომი ცვლილების შემთხვევაში.

10. ამ რეგლამენტის დანართ №1-ის 2.2.2 გრაფის „დ“ პუნქტი არ ვრცელდება იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებმაც ტექნიკური ინსპექტირება გაიარეს 2020 წლის პირველ აპრილამდე და დაუფიქსირდათ საჭის მდებარეობის ცვლილება. (ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)]

11. 2020 წლის 1 იანვრამდე დასაშვებია მარჯვენასაჭიანი ან საჭის მდებარეობის ცვლილების მქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფარების რეგულირება შესაბამისი სტიკერის გამოყენებით.

12. 2020 წლის 1 იანვრამდე დასაშვებია ავტოსატრანსპორტო საშუალების საქარე მინაზე, მინამწმენდის მოქმედების არეში, არაუმეტეს სამი წერტილოვანი დაზიანების არსებობა, სადაც წერტილოვანი დაზიანების დიამეტრი არ აღემატება 5 მილიმეტრს.

13. გათხევადებულ სანავ აირზე (LPG) მომუშავე ავტოსატრანსპორტო საშუალებებსა და შეკუმშულ ბუნებრივ აირზე მომუშავე M3 კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ამ რეგლამენტის მე-5 მუხლის 32-ე პუნქტის „თ“ ქვეპუნქტი გავრცელდეს 2020 წლის 1 იანვრიდან.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 მარტის დადგენილება №126 – ვებგვერდი, 05.03.2019წ.
 საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 16 აგვისტოს დადგენილება №391 – ვებგვერდი, 20.08.2019წ.
 საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 13 სექტემბრის დადგენილება №450 - ვებგვერდი, 13.09.2019წ.
 საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის დადგენილება №627 – ვებგვერდი, 27.12.2019წ.

დანართი №1

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 მარტის დადგენილება №126 – ვებგვერდი, 05.03.2019წ.
 საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 13 სექტემბრის დადგენილება №450 - ვებგვერდი, 13.09.2019წ.

სატრანსპორტო საშუალებების სისტემები და კომპონენტები, ინსპექტირების მეთოდი, მინიმალური სტანდარტები და ის კრიტერიუმები, რომლებიც გამოყენებული უნდა იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის განსაზღვრისთვის

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
ა (0.) სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია		
0.1. რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა (თუ საჭიროა მოთხოვნებით (⁴))	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა არ გააჩნია ან იმდენად არასაიმედოდ არის დამაგრებული, რომ არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა; ნარჩენები არ აქვს ან არ იკითხება; (ბ) არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას ან ჩანაწერებს.
0.2. სატრანსპორტო საშუალების შასის საიდენტიფიკაციო / სერიული ნომერი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის ან შეუძლებელია მისი მოძიება; (ბ) არასრულია ან გაურკვეველია; (გ) არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას ან ჩანაწერებს.
ბ (1.) სამუხრუჭო მონწყობილობა		
1.1. მექანიკური მდგომარეობა და ფუნქციონირება		
1.1.1. მუშა მუხრუჭის სატერფული/ხელის მუხრუჭის ბერკეტი	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მუშაობისას. შენიშვნა: ის სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც გააჩნია სამუხრუჭო სისტემის მაძლიერებელი, მონმდგება გამორთული ძრავით.	(ა) ძალიან მჭიდროდ მუშაობს; (ბ) გადაჭარბებული ცვეთა ან ფოლხვა.
1.1.2. სატერფულის/ხელის მუხრუჭის ბერკეტის მდგომარეობა და მუხრუჭების მართვის	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მუშაობისას. შენიშვნა: ის სატრანსპორტო	(ა) გადამეტებული ან არასაკმარისი თავისუფალი სვლა; (ბ) მუხრუჭის მართვის მექანიზმი არ ბრუნდება სანყის მდგომარეობაში;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
მექანიზმების თავისუფალი სვლა (ფოლხვა)	საშუალება, რომელსაც გააჩნია სამუხრუჭო სისტემის მაძლიერებელი, მონმდება გამორთული ძრავით.	(გ) მუხრუჭის სატერფულს მოსრიალების საწინააღმდეგო საფარი არ გააჩნია ან ის მჭიდროდ არ არის დამაგრებული სატერფულზე, ან მთლიანად გაცვეთილია.
1.1.3. ვაკუუმური ტუმბო ან კომპრესორი და რეზერვუარი	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ნორმალურ მუშა წნევაზე. შეამოწმეთ ვაკუუმისა ან ჰაერის წნევის უსაფრთხო მუშა მნიშვნელობამდე მისაღწევად საჭირო დრო და სასიგნალო მონაცემების, მრავალ-კონტურიანი დამცავი სარქველის და წნევის შემსუბუქების სარქველის ფუნქციონირება.	(ა) არასაკმარისი წნევა/ვაკუუმის მინიმუმ ორჯერ დამუხრუჭებისას სასიგნალო მონაცემების ამოქმედების შემდეგ (ან როცა მანომეტრი გვიჩვენებს სახითათო ზღვრებს); ჰაერის წნევის/ვაკუუმის უსაფრთხო მუშა მნიშვნელობამდე მიღწევისათვის საჭირო დრო არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*); მრავალკონტურიანი დამცავი (გ) სარქველი ან წნევის შემსუბუქების სარქველი არ მუშაობს; ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს წნევის (დ) შესამჩნევ ვარდნას ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა; გარე დაზიანება, რაც სავარაუდოდ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე.
1.1.4. დაბალი წნევის მაფრთხილებელი გადამწოდი ან ინდიკატორი	ფუნქციონალური შემოწმება.	მწყობრიდან გამოსული ან დეფექტური გადამწოდი ან ინდიკატორი.
1.1.5. ხელით მართვადი მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	(ა) გაბზარული, დაზიანებული ან ზედმეტად გაცვეთილი მაკონტროლებელი; (ბ) საკონტროლო სარქველი არასაიმედოა ან არ არის უსაფრთხო; (გ) შეერთებები მოშვებულია ან სისტემაში გაჟონვაა; (დ) არაღამაკმაყოფილებელი მოქმედება.
1.1.6. სადგომი მუხრუჭის აქტივატორი, მართვის ბერკეტი, სადგომი მუხრუჭი ხრუტუნა მექანიზმით, ელექტრონული სადგომი მუხრუჭი	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	(ა) ხრუტუნა მექანიზმი ვერ უზრუნველყოფს გამართულ მუშაობას; (ბ) ბერკეტის ტაბის ან ხრუტუნა მექანიზმის ზედმეტი ცვეთა; (გ) ბერკეტის მეტისმეტი თავისუფალი სვლა, რაც არასწორი რეგულირების მაჩვენებელია;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<ul style="list-style-type: none"> (დ) აქტივატორის არარსებობა, დაზიანება ან უმოქმედობა; (ე) არასწორი ფუნქციონირება, როცა გამაფრთხილებელი ინდიკატორი აჩვენებს გაუმართაობას.
1.1.7. სამუხრუჭო სარქველები (ფეხის სარქველები, გადამტვირთავები და რეგულატორები)	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) სარქველის დაზიანება ან ჰაერის ზედმეტი გადინება; (ბ) ზეთის ზედმეტი გადინება კომპრესორიდან; (გ) სარქველის დაუცველობა ან არასწორი მონტაჟი; (დ) ჰიდრაულიკური სათხის ნაკლებობა ან გაჟონვა.
1.1.8. მერთეხელი ქუროები მისაბმელის მუხრუჭებისათვის (ელექტრონული და პნევმატიკური)	სანეგარისა და მისაბმელს შორის სამუხრუჭო სისტემის გადამბის ჩახსნა და ხელახლა შეერთება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) ონკანის ან თვითმემჭიდროებადი სარქველის გაუმართაობა; (ბ) ონკანის ან სარქველის დაუცველობა ან არასწორი მონტაჟი; (გ) ზედმეტი გაჟონვა; (დ) არასწორი ფუნქციონირება.
1.1.9. ენერჯის დამგროვებელი რეზერვუარი, მაღალი წნევის ავზი	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) ავზის დაზიანება, კოროზია ან გაჟონვა; (ბ) ჩამოსასხამი მონყობილობის უმოქმედობა; (გ) ავზის დაუცველობა ან არასწორი მონტაჟი.
1.1.10. მუხრუჭების ვაკუუმური მაძლიერებელი (სერვოამძრავი), ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრაულიკური სისტემები)	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) მუხრუჭის ვაკუუმური მაძლიერებელი (სერვოამძრავი), გაუმართავია ან არაეფექტურად ფუნქციონირებს; (ბ) ძირითადი ცილინდრი დაზიანებულია ან ჟონავს; (გ) ძირითადი ცილინდრი არასაიმედოა; (დ) სამუხრუჭო სათხე არასაკმარისია; ძირითადი ცილინდრის ავზს სახურავი არ აქვს; (ე) სამუხრუჭო სითხის საინდიკაციო ნათურა განათებულია ან დეფექტურია; (ვ) სამუხრუჭო სითხის დონის საზომი მონყობილობა არასწორად ფუნქციონირებს. (ზ)
1.1.11. ხისტი სამუხრუჭო მილები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის	(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის მოახლოებული საფრთხე;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	მოქმედების პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> (ბ) მიღებში ან შეერთებებში გაჟონვა; (გ) მიღები დაზიანებულია ან ზედმეტად კოროზირებული; (დ) მიღები არასწორად არის განლაგებული.
1.1.12. დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის მოახლოებული საფრთხე; (ბ) შლანგები დაზიანებულია, დაბეჭდილია, დაგრეხილი ან ძალიან მოკლეა; (გ) შლანგებში ან შემაერთებლებში გაჟონვა; (დ) შლანგები გამოხერხილია წნევისაგან; შლანგები ფორიანია. (ე)
1.1.13. მუხრუჭის ზესადებები და ხუნდები	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) ზესადებები ან ხუნდები ზედმეტად გაცვეთილია; (ბ) ზესადებები ან ხუნდები დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და სხვა); (გ) ზესადებები ან ხუნდები არ გააჩნია.
1.1.14. მუხრუჭის დოლები, მუხრუჭის დისკოები	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) დოლები ან დისკოები ზედმეტად გაცვეთილია, მეთისმეტად კოროზირებული, დაბზარული, არასაიმედოდ დამაგრებული ან გატეხილია; (ბ) დოლები ან დისკოები დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და სხვა); (გ) დოლები ან დისკოები არ გააჩნია; უკანა ფირფიტა არასაიმედოა. (დ)
1.1.15. მუხრუჭის გვარლები, სანელები, ბერკეტები, შეერთებები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) გვარლები დაზიანებული ან გადახლართულია; (ბ) კომპონენტები ზედმეტად გაცვეთილი ან კოროზირებულია; (გ) გვარლების ან სანელების შეერთებები არასაიმედოა; (დ) გვარლების მიმმართველი დეფექტურია; (ე) სამუხრუჭო სისტემის თავისუფალი სვლა შეზღუდულია; (ვ) ბერკეტების / შეერთებების მოძრაობა არანორმალურია, რაც არასწორი რეგულირებისა ან ზედმეტი ცვეთის მაჩვენებელია.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
1.1.16. მუხრუჭის ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარებისა ან ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით)	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში	<ul style="list-style-type: none"> (ა) ამძრავი გაბზარული ან დაზიანებულია; (ბ) ამძრავი ჟონანს; (გ) ამძრავი დაუცველია ან არასაიმედოდ დამონტაჟებულია; ამძრავი ზედმეტად კოროზირებულია; (დ) მუშა დგუშის ან დიაფრაგმული მექანიზმის არასაკმარისი ან (ე) ზედმეტი ფოლხვა; (ვ) მტვრის დამცავი საფარი არ გააჩნია ან ზედმეტად დაზიანებულია.
1.1.17. დატვირთვისადმი მგრძობიარე სარქველი	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) დეფექტური შეერთება; (ბ) შეერთების არასწორი რეგულირება; (გ) სარქველი გაჭედილია ან არ მუშაობს; (დ) სარქველი არ გააჩნია; (ე) მონაცემების ამსახველი ფირფიტა არ გააჩნია; (ვ) მონაცემები არ იკითხება ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
1.1.18. ღრეჩოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) მარეგულირებელი დაზიანებულია, გაჭედილია ან არანორმალურად მოძრაობს, მეტისმეტად გაცვეთილია ან არასწორად არის მიმაგრებული; (ბ) მარეგულირებელი დეფექტურია; (გ) არასწორად არის დამონტაჟებული ან შეცვლილი.
1.1.19. ხანგრძლივი მოქმედების სამუხრუჭო სისტემა (თუ დამონტაჟებულია ან საჭიროა)	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) არასაიმედო შეერთებები ან გასართები; (ბ) სისტემა აშკარად დეფექტურია ან საერთოდ არ არის.
1.1.20. მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ამოქმედება	სამუხრუჭო გადაბმულობის განყვეტა სანეგარსა და მისაბმელს შორის.	მისაბმელის მუხრუჭი ავტომატურად არ მოქმედებს გადაბმულობის განყვეტის შემთხვევაში.
1.1.21. მთლიანი სამუხრუჭო სისტემა	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) სისტემის სხვა მონაცობილობები (მაგალითად, ანტიფრიზის ტუმბო, ჰაერის საშრობი და სხვა) დაზიანებულია გარეგნულად ან ზედმეტად კოროზირებულია ისე, რომ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე; ჰაერის ან ანტიფრიზის გაჟონვა;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		(ბ) ნებისმიერი კომპონენტის (გ) არასაიმედოდ ან არასათანადოდ დამონტაჟება; ნებისმიერი კომპონენტის (დ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.
1.1.22. სატესტო შეერთებები (თუ დამონტაჟებულია ან საჭიროა)	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) არ არის დამონტაჟებული; (ბ) დაზიანებულია, არ არის ვარგისი გამოსაყენებლად ან ჟონავს;
1.2. მუშა მუხრუჭის მუშაობა და ეფექტიანობა		
1.2.1. მუშაობა	სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერზე შემოწმებისას ან, აღნიშნულის შეუძლებლობის შემთხვევაში, საგზაო ინსპექტირებისას, მუხრუჭის სატერფულის თანდათანობითი მინოლით მაქსიმალურ სიმძლავრემდე.	(ა) არასაკმარისი სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე; (ბ) სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერ თვალზე ნაკლებია იმავე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უმაღლესი ძალის 70 %-ზე. ან საგზაო ინსპექტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება გადაჭარბებულად იხრება სწორი ხაზიდან; (გ) არ არის სამუხრუჭო ძალის თანდათანობითი ცვალებადობის შესაძლებლობა (ჩატეჟა); (დ) ნებისმიერ თვალზე მუხრუჭის მოქმედების არანორმალურად დიდი დაგვიანება; (ე) სამუხრუჭე ძალის გადაჭარბებული რხევა ყოველი თვლის სრული ბრუნის განმავლობაში.
1.2.2. ეფექტიანობა	სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერზე შემოწმებისას ან, თუ მისი გამოყენება ტექნიკური მიზეზების გამო შეუძლებელია, საგზაო ინსპექტირებისას დეცელერომეტრის ჩანაწერების გამოყენებით. 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებები უნდა იქნას შემოწმებული ISO 21069 სტანდარტების მიხედვით ან ეკვივალენტური მეთოდებით. საგზაო ინსპექტირება უნდა განხორციელდეს მშრალ კლიმატურ პირობებში, გზის ბრტყელ და სწორ ზედაპირზე.	დამუხრუჭების ეფექტიანობა არ იძლევა სულ მცირე აქ მოცემულ მინიმალურ მაჩვენებლებს; სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც პირველად დარეგისტრირდნენ წინამდებარე რეგლამენტის ამოქმედების შემდგომ: - კატეგორია N ₁ : 50 %; - კატეგორია M ₁ : 58%; - კატეგორია M ₂ და M ₃ : 50%; - კატეგორია N ₂ და N ₃ : 50%; - კატეგორია, O ₃ და O ₄ : - ნახევარმისაბმელებისათვის: 45%; - შეერთების მონყობილობის (რვილი) მქონე

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>მისაბმელებისათვის: 50%</p> <p>სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც პირველად დარეგისტრირდნენ წინამდებარე რეგლამენტის ამოქმედებამდე: კატეგორია N₁: 45 %;</p> <ul style="list-style-type: none"> - კატეგორია M₁, M₂ და M₃: 50% ⁽¹⁾; - კატეგორია N₂ და N₃ : 43% ⁽²⁾; - კატეგორია O₃ და O₄: 40% ⁽³⁾;
1.3.	სათადარიგო (ავარიული) მუხრუჭის მუშაობა და ეფექტიანობა (თუ უზრუნველყოფილია ცალკე სისტემით)	
1.3.1.	მუშაობა	<p>თუ სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, გამოიყენება 1.2.1. პუნქტში მითითებული მეთოდი.</p> <p>(ა) არასაკმარისი სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე;</p> <p>(ბ) სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერ თვალზე ნაკლებია იმავე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უმაღლესი ძალის 70 %-ზე. ან საგზაო ინსპექტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება გადაჭარბებულად იხრება სწორი ხაზიდან; არ არის სამუხრუჭო ძალის თანდათანობითი ცვალებადობის შესაძლებლობა (ჩაჭყქა).</p> <p>(გ)</p>
1.3.2.	ეფექტიანობა	<p>თუ სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, გამოიყენება 1.2.2. პუნქტში მითითებული მეთოდი.</p> <p>დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია მუშა მუხრუჭის ძალის 50 %-ზე ⁽⁴⁾, რომელიც განსაზღვრულია 1.2.2 პუნქტში ნებადართულ მაქსიმალურ მასასთან მიმართებაში ან, ნახევარმისაბმელების შემთხვევაში, ღერძზე ნებადართული დატვირთვის ჯამთან მიმართებაში.</p>
1.4.	სადგომი მუხრუჭის მუშაობა და ეფექტიანობა	
1.4.1.	მუშაობა	<p>სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტირზე შემონმებისას ან/და საგზაო ინსპექტირებისას დეცელერომეტრის გამოყენებით</p> <p>მუხრუჭი უმოქმედოა ერთ მხარეს ან საგზაო ინსპექტირებისას, სატრანსპორტო საშუალება გადაჭარბებულად იხრება სწორი ხაზიდან.</p>
1.4.2.	ეფექტიანობა	<p>ინსპექტირება ხორციელდება სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტირზე შემონმებით ან საგზაო ინსპექტირებით საინდიკაციო ან ჩამწერი დეცელერომეტრის</p> <p>ყველა სატრანსპორტო საშუალებისათვის დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია 16%-ისა სრულ მასაზე გაანგარიშებით ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია 12%-ისა კომბინირებულ მასაზე გაანგარიშებით,</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	გამოყენებით ან ცნობილი დახრილობის მქონე ფერდობზე სატრანსპორტო საშუალების შემონმებით. სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებები, შესაძლებლობის შემთხვევაში, უნდა შემონმდეს დატვირთულ მდგომარეობაში.	რომელიც უფრო დიდია.
1.5. სამუხრუჭო სისტემის გამძლეობა /ცვეთამედევობა	ვიზუალური შემონმება და, თუ შესაძლებელია ინსპექტირება სიტემის ფუნქციონირების რეჟიმში.	(ა) არ ხდება ეფექტიანობის თანდათანობითი ცვლილება (არ გამოიყენება ძრავიანი მუხრუჭის სისტემისთვის); (ბ) სისტემა არ ფუნქციონირებს.
1.6. მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა (ABS)	ვიზუალური შემონმება და გამათრთხილებელი სასიგნალო მონწყობილობის შემონმება	(ა) გამათრთხილებელი სასიგნალო მონწყობილობა გაუმართავია; (ბ) გამათრთხილებელი სასიგნალო მონწყობილობა აჩვენებს სისტემის გაუმართავობას; (გ) თვლების სიჩქარის სენსორები არ აქვს ან დაზიანებულია; (დ) ელექტრო გაყვანილობა დაზიანებულია; (ე) სხვა კომპონენტები აკლია ან დაზიანებულია.
1.7. ელექტრონული სამუხრუჭო სისტემა (EBS)	გამათრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემონმება	(ა) გამათრთხილებელი მონწყობილობა გაუმართავია; (ბ) გამათრთხილებელი მონწყობილობა აჩვენებს სისტემის გაუმართავობას.
გ (2.) საჭით მართვის სისტემა		
2.1. მექანიკური მდგომარეობა		
2.1.1. საჭის მექანიზმის მდგომარეობა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, ისე, რომ მართვადი თვლები არ ეხებოდეს მიწის ზედაპირს ან წარმოდგენილი იყოს საბრუნ ფირფიტაზე, დაატრიალეთ საჭე საბჯენიდან საბჯენამდე. საჭის მექანიზმის მუშაობის ვიზუალური შემონმება.	(ა) მექანიზმის მუშაობის სიმქისე; (ბ) სექტორის ლილვი გადაკვანძულია ან ღარობი/შლიცი გაცვეთილია; (გ) სექტორის ლილვი ზედმეტად გაცვეთილია; (დ) სექტორის ლილვი ზედმეტად მოძრაობს; (ე) გაჟონვა.
2.1.2. საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მიწაზე, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და სანინალმდეგოდ ან გამოიყენეთ საჭის თვლის ფოლხვის გამზომი	(ა) საჭის მექანიზმის კორპუსი არასათანადოდ არის დამაგრებული; (ბ) შასზე სამაგრი ხვრელები დაგრძელებულია; (გ) სამაგრი ჭანჭიკები დაკარგულია ან დაზიანებულია;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	სპეციალური დეტექტორი. საჭის მექანიზმის კორპუსის შასსზე დამაგრების ვიზუალური შემოწმება.	(დ) საჭის მექანიზმის კორპუსი გატეხილია/გაბზარულია;
2.1.3. საჭის ამძრავის მდგომარეობა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მინაზე, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და სანინალმდეგოდ ან გამოიყენეთ საჭის თვლის გამზომი სპეციალური დეტექტორი. საჭის ამძრავის კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე, გატეხვასა და უსაფრთხოებაზე.	(ა) შეფარდებითი მიმოსვლა იმ კომპონენტებს შორის, რომლებიც მკაცრად უნდა იყოს დაფიქსირებული; (ბ) შეერთებების ადგილებში გადაჭარბებული ცვეთა; (გ) ბზარი ან დეფორმაცია ნებისმიერი კომპონენტის; (დ) ჩამკვეტი მონყობილობების არარსებობა; (ე) კომპონენტების არასწორი შეერთება (მაგალითად, განივი ან გრძივი საჭის სანევის); (ვ) არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიცირება; (ზ) მტკრისგან დამცავი საფარი არ აქვს, დაზიანებულია ან გაცვეთილია.
2.1.4. საჭის ამძრავის მუშაობა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მინაზე, ძრავი (საჭის ამძრავი) მუშა მდგომარეობაში, დაატრიალეთ საჭე საბრჯენიდან საბრჯენამდე. საჭის ამძრავის კომპონენტების მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.	(ა) მოძრაობისას საჭის ამძრავი ეხახუნება შასის ფიქსირებულ ნაწილს; (ბ) საჭის მექანიზმი ჩერდება, არ მუშაობს ან არ გააჩნია.
2.1.5. საჭის მაძლიერებელი	საჭის მართვის სისტემის ჰერმეტიკობისა და ავზაკში ჰიდრავლიკურ სითხის დონის შემოწმება (ხილვადობის შემთხვევაში). მართვადი თვლებით მინაზე და მომუშავე ძრავით, შემოწმდეს საჭით მართვის სისტემის მაძლიერებლის მუშაობა.	ა) სითხის გაჟონვა; ბ) არასაკმარისი სითხე; გ) მექანიზმი არ მუშაობს; დ) მექანიზმი დაზარულია ან არასაიმედო მდგომარეობაშია: კომპონენტების არასწორი შეერთება ან ხახუნი; ე) არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიცირება; ვ) გვარლები / მილები (შლამგები) ზ) დაზიანებულია, ზედმეტად კოროზირებულია.
2.2. საჭის თვალი, სვეტი და საჭე		
2.2.1. საჭის თვალის/ საჭის მდგომარეობა	სატრანსპორტო საშუალების თვლებით მინაზე, დაატრიალეთ საჭის თვალი სხვადასხვა მხრიდან	ა) შედარებითი გადაადგილება საჭის თვალსა და საჭის სვეტს შორის, რომელიც მიუთითებს მოშვებაზე;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	სვეტთან მართი კუთხით და მსუბუქად ქვემოთ და ზემოთ მიწოდებით. ფოლხვის ვიზუალური შემოწმება.	ბ) საჭის თვალის მორგვზე საკეტი მოწყობილობის არქონა; გ) ბზარი ან არასიმეტრიული საჭის თვალის მორგვზე, ფერსოსა ან მანაზე.
2.2.2. საჭის სვეტი/ ცალულები და ჩანგლები	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით მასით მიწაზე, საჭის თვალის მიწოლა და გამოწევა სვეტის ღერძის გასწვრივ, საჭის თვალის/საჭის მიწოლა სხვადასხვა მიმართულებით სვეტთან მართი კუთხით. ფოლხვისა და დრეკადი და უნივერსალური შეერთებების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) საჭის თვალის ცენტრის ზემოთ და ქვემოთ გადაჭარბებული მოძრაობა. (ვერტიკალური ფოლხვა); (ბ) სვეტის ზედა ნაწილის გადაჭარბებული მოძრაობა რადიალურად სვეტის ღერძიდან; (გ) დრეკადი შეერთებების ცვეთა; (დ) დეფექტური დამაგრება; (ე) არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიკაცია.
2.3. საჭის თვალის ფოლხვა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მასით მიწაზე, საჭის მაძლიერებლის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისათვის მომუშავე ძრავით, მართვადი თვლების სწორხაზოვან მდგომარეობაში, საჭის თვალის მსუბუქად გადაატრიალეთ საათის ისრის მიმართულებით და სანინალმდეგო მიმართულებით, შეძლებისდაგვარად, მართვადი თვლების გადაადგილების გარეშე. თავისუფალი მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.	საჭის თვალის გადაჭარბებული ფოლხვა (მაგალითად, წერტილის გადაადგილება ფერსოზე აღემატება საჭის თვალის დიამეტრის ერთ მეხუთედს ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს ^(*)). საჭის თვალის ჯამური ფოლხვა აღემატება დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტში მოცემულ ზღვრულ მნიშვნელობას, ხოლო, თუ ასეთი მნიშვნელობები არ არის მითითებული, ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტში მითითებულ ზღვრულ მნიშვნელობებს.
2.4. თვლების დაყენების კუთხეების რეგულირება (ნახარი, შეყრა)(X) (°)	მართვადი თვლების რეგულირების შემოწმება სათანადო მოწყობილობის საშუალებით.	რეგულირება არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის მონაცემებს ან მოთხოვნებს ^(*) .
2.5. მისაბმელის მართული ღერძის საბრუნო პოჭოჭი	ვიზუალური შემოწმება ან სპეციალური ადაპტირებული მოწყობილობის – საჭის თვალის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	ა) კომპონენტი დაზიანებულია ან გატეხილია; ბ) ზედმეტი ფოლხვა; გ) სამაგრების გაუმართაობა.
2.6. საჭის ელექტრონული მაძლიერებელი (EPS)	ვიზუალური შემოწმება და საჭის თვალის მობრუნებისა და თვლების მობრუნების კუთხეებს შორის შეთანხმებულობის შემოწმება	ა) საჭის ელექტრონული მაძლიერებლის გაუმართაობის საინდიკაციო ნათურა (MIL) აჩვენებს სისტემის ნებისმიერ გაუმართაობას;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	ძრავის ჩართვა/გამორთვისას.	ბ) შეუსაბამო საჭის თვლის მობრუნებისა და თვლების მობრუნების კუთხეებს შორის; მაძლიერებელი არ მუშაობს. გ)

დ (3.) ხილვადობა		
3.1. ხილვადობის არეალი	მძლოლის სავარძლიდან ვიზუალური შემოწმება.	მძლოლის ხილვადობის არეალში დაბრკოლების არსებობა, რაც მნიშვნელოვნად აუარესებს მის ხილვადობას წინ და გვერდებზე.
3.2. მინის მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება.	ა) გაბზარული ან გახუნებული მინა ან გამჭვირვალე პანელი (თუ ნებადართულია); ბ) მინა ან გამჭვირვალე პანელი (მათ შორის, ამრეკლი ან ტონირებული აფსკით), არ შეესაბამება მოთხოვნებში (*) წარმოდგენილ სპეციფიკაციებს; გ) მინა ან გამჭვირვალე პანელი მიუღებლად დაზიანებულ მდგომარეობაშია.
3.3. უკანა ხედვის სარკეები ან მონწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სარკე ან მონწყობილობა არ არის ან არ არის დაყენებული მოთხოვნების (*) შესაბამისად; (ბ) სარკე ან მონწყობილობა არ მუშაობს, დაზიანებულია, მოშვებულია ან არასაიმედოდ დამაგრებული.
3.4. საქარე მინის სამწმენდები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სამწმენდების უქონლობა ან გაუმართაობა; (ბ) მინასამწმენდის ჯაგრისის უქონლობა ან აშკარა გაუმართაობა.
3.5. საქარე მინის მრეცხები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	მინამრეცხები არ მუშაობენ სათანადო დონეზე.
3.6. დაორთქლების სანინაალმდეგო სისტემა (X) (*)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	სისტემა არ მუშაობს ან აშკარად დეფექტურია.

ე (4.) ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომონწყობილობა		
4.1. ფარები		
4.1.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) განათების / სინათლის წყაროს უქონლობა ან გაუმართაობა; (ბ) საპროექციო სისტემის (ამრეკლი და საბნევალი) უქონლობა ან გაუმართაობა; (გ) ფარები არ არის საიმედოდ დამაგრებული.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
4.1.2. რეგულირება	ყოველი ფარის ახლო შუქის სინათლის ნაკადის ჰორიზონტალური მიმართულების განსაზღვრა, ფარების მიმართვის მონაცემების ან ეკრანის გამოყენებით.	ფარის სინათლის ნაკადის მიმართულება არ შეესაბამება მოთხოვნებით (°) დადგენილ დებულებებს.
4.1.3. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების (°) შესაბამისად (ერთდროულად განათებული ნათურების კომბინაცია); (ბ) მართვის მონაცემების გაუმართავი ფუნქციონირება.
4.1.4. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს(°); (ბ) საბნეველაზე ან სინათლის წყაროზე არსებული ნაკეთობა აშკარად ამცირებს სინათლის ინტენსივობას ან ცვლის გამოსხივებულ ფერს; სინათლის წყარო და ნათურა შეუთავსებელია ერთმანეთთან. (გ)
4.1.5. მარეგულირებელი მონაცემილობა (თუ სავალდებულოა)	ვიზუალური შემოწმება და, თუ შესაძლებელია შემოწმება მუშაობის რეჟიმში.	(ა) მონაცემილობა არ მუშაობს; (ბ) მექანიკური მონაცემილობის ოპერირება შეუძლებელია მძღოლის სავარძლიდან.
4.1.6. ფარების სანმენდი მონაცემილობა (თუ სავალდებულოა)	ვიზუალური შემოწმება და, თუ შესაძლებელია შემოწმება მუშაობის რეჟიმში.	მონაცემილობა არ მუშაობს.
4.2. წინა და უკანა გაბარიტული შუქები, გვერდითი გაბარიტული შუქები და კონტურული შუქები		
4.2.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სინათლის წყაროს გაუმართაობა; (ბ) საბნეველას გაუმართაობა; (გ) ნათურები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.2.2. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების (°) შესაბამისად; (ბ) მართვის მონაცემილობის გაუმართავი ფუნქციონირება.
4.2.3. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); (ბ) საბნეველაზე ან სინათლის წყაროზე არსებული ნაკეთობა აშკარად ამცირებს სინათლის ინტენსივობას ან ცვლის გამოსხივებულ ფერს.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
4.3. სტოპ – სიგნალი		
4.3.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სინათლის წყაროს გაუმართაობა; (ბ) საბნეველას გაუმართაობა; (გ) ნათურები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.3.2. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების (°) შესაბამისად; (ბ) მართვის მოწყობილობის გაუმართავი ფუნქციონირება.
4.3.3. მოთხოვნებთან(°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს(°).
4.4. მოხვევის მაჩვენებლები და ავარიული სიგნალიზაციის ნათურები		
4.4.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სინათლის წყაროს გაუმართაობა; (ბ) საბნეველას გაუმართაობა; (გ) ნათურები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.4.2. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების(°) შესაბამისად.
4.4.3. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
4.4.4. ციმციმის სიხშირე	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ციმციმის სიხშირე არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
4.5. წინა და უკანა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები		
4.5.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სინათლის წყაროს გაუმართაობა; (ბ) საბნეველას გაუმართაობა; (გ) ნათურები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.5.2. რეგულირება (X) (°)	მუშა მდგომარეობაში და ფარების მარეგულირებელი მოწყობილობის გამოყენებით.	წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარი არ არის ჰორიზონტალურად გასწორებული
4.5.3. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების(°) შესაბამისად.
4.5.4. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); (ბ) სისტემა არ მუშაობს არ მუშაობს მოთხოვნების(°) შესაბამისად.
4.6. უკუსვლის მაშუქა		
4.6.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სინათლის წყაროს გაუმართაობა; (ბ) საბნეველას გაუმართაობა; (გ) ნათურები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
4.6.2. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); (ბ) სისტემა არ მუშაობს არ მუშაობს მოთხოვნების(°) შესაბამისად.
4.6.3. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების (°) შესაბამისად.
4.7. უკანა სანომრე ნიშნის ნათურა		
4.7.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურის შუქის მიმართულება ვერ უზრუნველყოფს უკანა სანომრე ნიშნის სრულად განათებას; (ბ) სინათლის წყაროს გაუმართაობა; ნათურა არასაიმედოდ არის მიმაგრებული. (გ) მიმაგრებული.
4.7.2. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	სისტემა არ მუშაობს მოთხოვნების (°) შესაბამისად.
4.8. რეტრო შუქამრეკლები, ხილვადობის (უკუ ამრეკლი) მარკირება და უკანა საცნობი ფირფიტები		
4.8.1. მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) შუქამრეკლი გაუმართავია ან დაზიანებული; შუქამრეკლი არასაიმედოდ არის მიმაგრებული. (ბ) მიმაგრებული.
4.8.2. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება	მონყობილობა, ანარეკლი ფერი ან მდებარეობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს(°).
4.9. განათებისათვის სავალდებულო საკონტროლო მონყობილობები		
4.9.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	არ მუშაობს.
4.9.2. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
4.10. ელექტროშეერთებები სანვეარსა და მისაბმელს ან ნახვეარმისაბმელს შორის	ვიზუალური შემოწმება: შესაძლებლობის შემთხვევაში შემოწმდეს ელექტრული წრედის უწყვეტობა.	(ა) ძირითადი კომპონენტები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული; დაზიანებული ან გაცვეთილია იზოლაცია; (ბ) მისაბმელის ან სანვეარის ელექტროშეერთებები არ ფუნქციონირებს გამართულად. (გ) მიმაგრებული.
4.11. ელექტროგაყვანილობა	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, ზოგიერთ შემთხვევაში, ძრავის ნაკვეთურის შიგნით.	(ა) გაყვანილობა არასაიმედოა ან არასაკმარისად დაცული; (ბ) გაყვანილობა დაზიანებულია; (გ) იზოლაცია დაზიანებულია ან გაცვეთილია.
4.12. არასავალდებულო ნათურები და შუქამრეკლები (X) (°)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურა/შუქამრეკლი არ არის დაყენებული მოთხოვნების (°) შესაბამისად;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		(ბ) ნათურა არ ფუნქციონირებს მოთხოვნების (°) შესაბამისად; (გ) ნათურა/შუქამრეკლი არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.13. აკუმულატორ(ებ)ი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არასაიმედოა; (ბ) უონავს; (გ) დაზიანებული გადამრთველი (საჭიროების შემთხვევაში); (დ) დაზიანებული დამცავები (საჭიროების შემთხვევაში); (ე) არასათანადო ვენტილაცია (საჭიროების შემთხვევაში).

ვ (5.) ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება

5.1. ღერძები		
5.1.1. ღერძები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	(ა) ღერძი გატეხილი ან დეფორმირებულია; (ბ) არასაიმედოდ არის დამაგრებული სატრანსპორტო საშუალებაზე; (გ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.
5.1.2. საბრუნო პოჭოჭიკი	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება. გამოიყენეთ ვერტიკალური ან გვერდითი ძალვა ყოველ თვალზე და ჩაინიშნეთ ღერძის კოჭსა და საბრუნო პოჭოჭიკს შორის მოძრაობის რაოდენობა.	(ა) საბრუნო პოჭოჭიკი გატეხილია. საბრუნო მუშტის ან მილისის (ბ) გადაჭარბებული ცვეთა; (გ) პოჭოჭიკის მეტისმეტი ვერტიკალური სვლა ღერძის კოჭისაკენ; (დ) საბრუნო მუშტის ტაბიკი თავისუფალია ღერძში.
5.1.3. თვლების საკისრები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო	(ა) თვლების საკისრების გადაჭარბებული ფოლხვა; . (ბ) თვლის საკისარი ძალიან მოჭერილია ან გაჭედებულია.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>საშუალებებისთვის საჭის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.</p> <p>დაატრიალეთ თვალი ან გამოიყენეთ გვერდითი ძალვა ყოველ თვალზე და ჩაინიშნეთ თვლის ვერტიკალური მოძრაობის რაოდენობა საბრუნ პოჭოჭიკთან მიმართებაში.</p>	
5.2.	თვლები და საბურავები	
5.2.1.	სავალი თვლის მორგევი	<p>(ა) თვლის ნებისმიერი ქანჩი ან ჭანჭიკი დაკარგულია ან არასაიმედოდ მოჭერილი;</p> <p>მორგევი გაცვეთილი ან დაზიანებულია.</p>
5.2.2.	თვლები	<p>(ა) ნებისმიერი სახის გატეხვა (ბზარი) ან შედუღების დეფექტი;</p> <p>(ბ) საბურავების დამჭერი რგოლები არ არის სათანადოდ მიმაგრებული;</p> <p>(გ) თვლები მწყობრიდან არის გამოსული ან გაცვეთილია;</p> <p>თვლის ზომა და ტიპი არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°) და უარყოფითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე.</p>
5.2.3.	საბურავები	<p>(ა) საბურავის ზომა, დატვირთვის მოცულობა, ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი ან საჩქარის მახასიათებლები არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°) და უარყოფითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე;</p> <p>(ბ) ერთსა და იმავე ღერძზე ან შეწყვილებულ თვლებზე დაყენებულია სხვადასხვა ზომის საბურავები;</p> <p>(გ) ერთსა და იმავე ღერძზე დაყენებულია სხვადასხვა კონსტრუქციის საბურავები (რადიალური/დიაგონალური);</p> <p>(დ) საბურავის ნებისმიერი სერიოზული დაზიანება ან კვეთი;</p> <p>(ე) საბურავის პროტექტორის სიღრმე არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°);</p> <p>(ვ) ადგილი აქვს საბურავების ხახუნს სხვა კომპონენტებთან;</p> <p>(ზ) აღდგენილი საბურავი ვერ</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		(თ) აკმაყოფილებს მოთხოვნებს ^(*) ; საბურავებში ჰაერის წნევის კონტროლის სისტემა გაუმართავია ან აშკარად უმოქმედოა.
5.3. დაკიდების სისტემა		
5.3.1. ზამბარები და სტაბილიზატორები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	(ა) შასზე ან ღერძზე ზამბარების (რესორების) არასაიმედო დამაგრება. (ბ) ზამბარის (რესორის) კომპონენტი დაზიანებული ან გატეხილია; (გ) ზამბარის (რესორის) არქონა; (დ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.
5.3.2. ამორტიზატორები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით ან შესაძლებლობის შემთხვევაში სპეციალური მონაცხილობის გამოყენებით.	(ა) შასზე ან ღერძზე ამორტიზატორების არასაიმედო დამაგრება; (ბ) დაზიანებული ამორტიზატორები, რომლებიც ავლენენ სერიოზული გაჟონვის ან გაუმართაობის ნიშნებს.
5.3.2.1 რხევების ჩახშობის ეფექტურობის ინსპექტირება (X) ^(*)	გამოიყენეთ სპეციალური მონაცხილობა და შეადარეთ მარჯვენა/მარცხენა მნიშვნელობებსა და/ან მწარმოებლების მიერ მონოდეტულ აბსოლუტურ მნიშვნელობებს შორის სხვაობა.	(ა) მნიშვნელოვანი სხვაობა მარჯვენასა და მარცხენას შორის; მოცემული მინიმალური (ბ) მნიშვნელობები არ არის მიღწეული.
5.3.3. მგრები მილები (ტორსიონები), რადიუსული ბერკეტები, დაკიდება და დაკიდების ბერკეტები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	(ა) შასზე ან ღერძზე კომპონენტების არასაიმედო დამაგრება; (ბ) კომპონენტები დაზიანებულია, გატეხილი ან ზედმეტად კოროზიულია; (გ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა..
5.3.4. დაკიდების სახსრები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის	(ა) საბურე მიუტის ან/და მილისის ან დაკიდების სახსრების გადაჭარბებული ცვეთა; (ბ) მტვრისგან დამცავი სათარი არ გააჩნია ან ძალიან დაზიანებულია.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	
5.3.5. პნევმატიკური დაკიდება	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) სისტემა გამოსულია მწყობრიდან და არ მუშაობს;</p> <p>(ბ) ნებისმიერი კომპონენტი დაზიანდა, შეიცვალა ან გაუარესდა ისე, რომ ზიანს აყენებს სისტემის ფუნქციონირებას;</p> <p>(გ) შესამჩნევი გაჟონვა სისტემაში.</p>
8 (6). შასი და მისი შემადგენლები		
6.1. შასი ან ჩარჩო და მათი შემადგენლები		
6.1.1. ზოგადი მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით.	<p>(ა) რომელიმე გრძივი ან განივი ელემენტის გატეხვა (ბზარი) ან დეფორმირება;</p> <p>(ბ) ფირფიტების ან მაერთებლების არასაიმედო მიმაგრება;</p> <p>(გ) გადაჭარბებული კოროზიულობა, რომელიც გავლენას ახდენს კონსტრუქციის სიმყარეზე.</p>
6.1.2. გამონაბოლქვის მილები და მაყუჩები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით.	<p>(ა) არასაიმედოობა ან გაჟონვა გამწვავ სისტემაში;</p> <p>(ბ) გამონაბოლქვის შეღწევა კაბინაში ან მგზავრთა სალონში.</p>
6.1.3. სანვავის ავზი და მილები (სანვავის ავზისა და მილების გამათბობლის ჩათვლით)	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, გაჟონვის გამოვლენის მონაცემების (დეტექტორის) გამოყენება LPG/CNG (Liquefied petroleum gas/Compressed natural gas) სისტემების შემთხვევაში.	<p>(ა) არასაიმედო ავზი ან მილები;</p> <p>(ბ) სანვავის გაჟონვა ან ავზის ჩასასხმელი ყელის არქონა ან არასაიმედოობა;</p> <p>(გ) დაზიანებული ან გაცვეთილი მილები;</p> <p>(დ) სანვავის ონკანი (საჭიროების შემთხვევაში) არ მუშაობს გამართულად;</p> <p>(ე) ცეცხლსაშიშროება:</p> <ul style="list-style-type: none"> - სანვავის გაჟონვის გამო; - სანვავის ავზის ან გამონაბოლქვი სისტემის არასათანადო დაცულობის გამო; - ძრავას ნაკვეთურის მდგომარეობის გამო.
6.1.4. ბამპერები, გვერდითი და უკანა დამცავი მონაცობილობები	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) გამაგრებების შესუსტება ან დაზიანება, რამაც შესაძლებელია რაიმე ზიანი გამოიწვიოს მათთან შეხებისას;</p> <p>(ბ) მონაცობილობები ამკარად არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
6.1.5. სათადარიგო თვლის სამაგრი (თუ გააჩნია)	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) სამაგრი არ არის სათანადო მდგომარეობაში; (ბ) სამაგრი მოტეხილია ან გაბზარული; სათადარიგო თვალი არ არის (გ) საიმედოდ მიმაგრებული კრონშტეინზე და და სავარაუდოა მისი ჩამოვარდნა.
6.1.6. გადასაბმელი მექანიზმები და საბუქსირო მონყობილობა	ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე და გამართულ მუშაობაზე, სადაც განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდება დამცავ მონყობილობებზე ან/და საზომი-სა კონტროლო ხელსაწყოების გამოყენებაზე.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) კომპონენტები დაზიანებული, წუნდებული ან გატეხილია; (ბ) კომპონენტების გადაჭარბებული ცვეთა; (გ) დამაგრება დეფექტურია; (დ) რომელიმე დამცავი მონყობილობა აკლია ან არასათანადოდ ფუნქციონირებს; (ე) რომელიმე ინდიკატორი (გადამწოდი) არ მუშაობს; ფარავს სანომრე ნიშანს ან რომელიმე ნათურას (როცა არ გამოიყენება); (ვ) არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიკაცია. (ზ)
6.1.7. ტრანსმისია	ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> (ა) სამაგრი ჭანჭიკები მოშვებულია ან დაკარგულია; (ბ) სატრანსმისიო ლილვის საკისრების გადაჭარბებული ცვეთა; (გ) უნივერსალური სახსრების გადაჭარბებული ცვეთა; (დ) დრეკალი მანქანების ცვეთა; ლილვი დაზიანებულია ან მოღუნულია; (ე) საკისრის კორპუსი დაზიანებულია ან არასაიმედოა; (ვ) მტვრისგან დამცავი საფარი არ აქვს ან ძალიან გაცვეთილია; (ზ) ტრანსმისიის უკანონო მოდიფიკაცია. (თ)
6.1.8. ძრავის სამაგრი (ქვესადგომი)	ვიზუალური შემოწმება, არ არის აუცილებელი სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენება.	ძრავის სამაგრი (ქვესადგომი) გაცვეთილია, აშკარად და მნიშვნელოვნად დაზიანებული, მოშვებულია ან გატეხილია.
6.1.9. ძრავის მწარმოებლურობა	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) მართვის ბლოკის არაკანონიერი შეცვლა;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		(ბ) ძრავის არაკანონიერი მოდიფიკაცია.
6.2. კაბინა და ძარა		
6.2.1. მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) მოშვებული ან დაზიანებული პანელი ან მისი ნაწილი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს დაზიანება; (ბ) ძარას არასაიმედო დგარი; (გ) ძრავის ზეთისა ან გამონაბოლქვი აირის შეღწევის შესაძლოობა კაბინაში ან ძარაში; (დ) არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიკაცია.
6.2.2. მონტაჟი	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით.	(ა) ძარა ან კაბინა არასაიმედოა; (ბ) კაბინა/ძარა აშკარად არ არის სათანადოდ მიმაგრებული შასზე; (გ) კაბინა/ძარას შასზე ან განივა ელემენტებზე არასაიმედო ფიქსაცია ან ფიქსაციის უქონლობა; (დ) მზიდი ნაწილების მიმაგრების ადგილების გადაჭარბებული კოროზია.
6.2.3. კარები და კარის საკეტები	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) კარი სათანადოდ არ იღება ან არ იკეტება; (ბ) სავარაუდოა კარის გაღება თვითნებურად ან კარი არ რჩება დაკეტილ მდგომარეობაში; (გ) კარი, სახსარი, საკეტი, დგარი დაკარგულია, მოშვებულია ან გაცვეთილია.
6.2.4. იატაკი	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით.	იატაკი არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან ძლიან გაცვეთილია.
6.2.5. მძღოლის სავარძელი	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სავარძელი არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან მას აქვს დეფექტური სტრუქტურა; (ბ) სავარძლის რეგულირების მექანიზმი არ მუშაობს გამართულად.
6.2.6. სხვა სავარძლები	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სავარძლები არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან გაუმართავ მდგომარეობაშია; (ბ) სავარძლები არ არის დამონტაჟებული მოთხოვნების ^(*) შესაბამისად.
6.2.7. მართვის ორგანოები	ვიზუალური შემოწმება და	მართვის ნებისმიერი მოწყობილობა,

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	შემონმება მუშა მდგომარეობაში.	რომელიც აუცილებელია სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის არ ფუნქციონირებს გამართულად.
6.2.8. კაბინის საფეხურები	ვიზუალური შემონმება	(ა) საფეხურები არასაიმედოა; (ბ) საფეხურები ან საფეხურების რგოლი ისეთ მდგომარეობაშია, რომ შეიძლება გამოიწვიოს მომხმარებლის დაზიანება.
6.2.9. სხვა შიდა და გარე მონწყობილობები და ალჭურვილობა	ვიზუალური შემონმება	(ა) სხვა მონწყობილობებისა და ალჭურვილობის სამაგრები დეფექტურია; (ბ) სხვა მონწყობილობები და ალჭურვილობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*); (გ) გაუონვა ჰიდრაულიკურ ალჭურვილობაში.
6.2.10. საშხეფარები (ფრთები), შხეფებისგან დამცავი საშუალებები	ვიზუალური შემონმება	(ა) არ გააჩნია, არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან ზედმეტად კოროზიულია; (ბ) არასაკმარისი დამორება სავალი თვლებისაგან; (გ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).

თ (7). სხვა მონწყობილობები

7.1. უსაფრთხოების ღვედები/საკეტები და დამჭერი სისტემები		
7.1.1. უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების მიმაგრების უსაფრთხოება	ვიზუალური შემონმება	(ა) მიმაგრების ადგილები ძალიან გაცვეთილია; (ბ) მიმაგრება მოშვებულია.
7.1.2. უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების მდგომარეობა	ვიზუალური შემონმება და შემონმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედი არ აქვს ან არ არის დამონტაჟებული; (ბ) უსაფრთხოების ღვედი დაზიანებულია; (გ) უსაფრთხოების ღვედი არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*); (დ) უსაფრთხოების ღვედის საკეტი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად; (ე) უსაფრთხოების ღვედის ამომწვევი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.
7.1.3. უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი	ვიზუალური შემონმება	დატვირთვის შემზღუდავი აშკარად არ არის დამონტაჟებული ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
7.1.4. უსაფრთხოების ღვედების წინასწარ დამჭიმი	ვიზუალური შემოწმება	წინასწარ დამჭიმი ამკარად არ არის დამონტაჟებული ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.
7.1.5. უსაფრთხოების ბალიშები (Airbag)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) უსაფრთხოების ბალიშები ამკარად არ არის დამონტაჟებული ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას; (ბ) უსაფრთხოების ბალიშები ამკარად არ ფუნქციონირებენ.
7.1.6. დამატებითი შეკავების სისტემა (SRS - Supplementary Restraint System)	გაუმართაობის ინდიკატორის (MIL - Malfunction Indicator Light) ვიზუალური შემოწმება	SRS MIL მიუთითებს სისტემის რაიმე სახის გაუმართაობაზე.
7.2. ცეცხლსაქრობი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ აქვს; (ბ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
7.3. ჩამკეტები და გატაცების სანინაალმდეგო მონაცობილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) მონაცობილობა არ მუშაობს გამართულად იმისათვის, რომ უზრუნველყოს სატრანსპორტო საშუალების დაძვრის თავიდან აცილება; (ბ) დეფექტურია ან უნებლიედ იკეტება ან იბლოკება.
7.4. გამაფრთხილებელი სამკუთხედი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ აქვს ან არასრულ მდგომარეობაშია; (ბ) არ შეესაბამება (*). მოთხოვნებს.
7.5. პირველადი დახმარების სამედიცინო სააფთიაქო ყუთი	ვიზუალური შემოწმება	არ აქვს, არასრულად არის დაკომპლექტებული ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
7.6. თვლების საბჯენი (სოლი)(თუ მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება	არ აქვს ან არასათანადო მდგომარეობაშია.
7.7. ხმოვანი სასიგნალე მონაცობილობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) არ მუშაობს; (ბ) კონტროლი არასაიმედოა; (გ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
7.8. სპიდომეტრი	ვიზუალური შემოწმება ან შემოწმება მუშა მდგომარეობაში საგზაო ინსპექტირების დროს ან ელექტრონული ინსპექტირების საშუალებით.	(ა) არ არის დამონტაჟებული მოთხოვნების (*). შესაბამისად; არ მუშაობს; (ბ) არ ფუნქციონირებს სპიდომეტრის განათება. (გ) განათება.
7.9. ტაქოგრაფი (თუ დამონტაჟებულია ან მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის დამონტაჟებული მოთხოვნების (*). შესაბამისად; (ბ) არ ფუნქციონირებს; (გ) ლუქები არ აქვს ან დეფექტურია; (დ) დაკალიბრების ფირფიტა არ აქვს ან

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>მასზე დატანილი მონაცემები არ იკითხება ან მოძველებულია;</p> <p>(ე) აშკარად განხორციელებულია ფალსიფიკაცია ან მანიპულაცია;</p> <p>(ვ) საბურავების ზომა არ შეესაბამება დაკალიბრების პარამეტრებს.</p>
7.10. სიჩქარის შემზღუდავი მონაცობილობა (თუ დამონტაჟებულია ან მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება. ლუქებისა და დოკუმენტალური შემოწმება	<p>(ა) არ არის დამონტაჟებული;</p> <p>(ბ) ლუქები არ აქვს ან დეფექტურია;</p> <p>(გ) სიჩქარის შემზღუდავი მონაცობილობის პერიოდული ინსპექციების ჩატარების ვადების დარღვევა;</p> <p>(დ) სიჩქარის შემზღუდავი მონაცობილობის მდგომარეობის შესახებ ინსპექტირების ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტის არარსებობა.</p>
7.11. ოდომეტრი (თუ დამონტაჟებულია)	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) აშკარად მანიპულირებულია (გაყალბებულია);</p> <p>(ბ) აშკარად არ ფუნქციონირებს.</p>
7.12. მდგრადობის ელექტრონული კონტროლი (ESC – Electronic Stability Control) (თუ დამონტაჟებულია ან მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) თვლების ბრუნვის სიჩქარის გადამწოდის არ აქვს ან დაზიანებულია;</p> <p>(ბ) ელექტროგაყვანილობები დაზიანებულია;</p> <p>(გ) სხვა კომპონენტები აკლია ან დაზიანებულია;</p> <p>(დ) გადამრთველი დაზიანებულია ან არ მუშაობს გამართულად;</p> <p>(ე) ESC MIL მიუთითებს სისტემის რაიმე სახის გაუმართაობაზე.</p>

ი (8). უარყოფითი ზემოქმედება

8.1. ხმაური

8.1.1. ხმაურის ჩამხშობი სისტემა	სუბიექტური შეფასება (გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შემოწმებელი მიიჩნევს, რომ ხმაურის დონე შესაძლებელია აღემატებოდეს დასაშვებ ზღვრებს, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია ჩატარდეს ინსპექტირება ხმაურზე, ხმაურის საზომი ხელსაწყოთა გამოყენებით)	<p>(ა) ხმაურის დონე აღემატება მოთხოვნებში (*) დასაშვებ ზღვრებს;</p> <p>(ბ) ხმაურის ჩამხშობი სისტემის ნებისმიერი ნაწილი არის მოშვებული, არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა, დაზიანებულია, არასწორად არის დამონტაჟებული, აკლია ან აშკარად შეცვლილია ისე, რომ უარყოფითად აისახება ხმაურის დონეზე.</p>
---------------------------------	--	--

8.2. გამონაბოლქვი

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
8.2.1. ბენზინის ძრავის გამონაბოლქვი		
8.2.1.1 გამონაბოლქვის საკონტროლო მონაცვობილობა	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მწარმოებლის მიერ დამონტაჟებული გამონაბოლქვის საკონტროლო მონაცვობილობა აკლია, შეცვლილია ან ამჟამად გაუმართავია;</p> <p>(ბ) გაჟონვა, რომელმაც შესაძლებელია გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის გაზომვის შედეგებზე.</p>
8.2.1.2 აირისებრი გამონაბოლქვი	<p>გაზომვა გამონაბოლქვი აირების ანალიზატორის გამოყენებით მოთხოვნების (°) შესაბამისად. გარდა ამისა, იმ სატრანსპორტო საშუალებებისთვის, რომლებიც აღჭურვილნი არიან შესაბამისი საბორტო დიაგნოსტიკური სისტემებით, გამონაბოლქვის სისტემის გამართული ფუნქციონირება შეიძლება შემოწმდეს საბორტო დიაგნოსტიკური (OBD) მონაცვობილობის ჩვენებების საშუალებით და OBD სისტემის სათანადო ფუნქციონირების შემოწმებით გამონაბოლქვის გაზომვის ადგილებში ძრავას უქმ სვლაზე, მწარმოებლის რეკომენდაციებში მოყვანილი პირობებისა და მოთხოვნების (°) შესაბამისად</p>	<p>(ა) ან აირისებრი გამონაბოლქვი აღემატება მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს;</p> <p>(ბ) ან, თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, CO-ს გამონაბოლქვი აღემატება ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის მე-2 ქვეპუნქტის „დ.ა.გ.“ და „დ.ბ.გ.“ ქვეპუნქტში მითითებულ ზღვრულ მნიშვნელობებს; ლამბდა გამცდარია დიაპაზონს $1 \pm 0,03$ ან არ შეესაბამება</p> <p>(გ) მწარმოებლის მიერ დადგენილ მოთხოვნებს;</p> <p>(დ) საბორტო დიაგნოსტიკის (OBD) მაჩვენებელი უჩვენებს მნიშვნელოვან გაუმართაობას.</p>
8.2.1.3 აირისებრი გამონაბოლქვი	<p>ვიზუალური შემოწმება. გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობა იზომება თავისუფალი აჩქარების ფაზაში 5 წამის განმავლობაში და შემდგომ აქსელერაციით 2500 ბრ/წთ-მდე ან ძრავას მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვის ნახევრამდე.</p>	<p>ხილული მოჭარბებული გამონაბოლქვი აირები:</p> <p>(ა) კვამლის შეფერილობა – შავი ან ნაცრისფერი;</p> <p>(ბ) კვამლის შეფერილობა – ლურჯი;</p>
8.2.2. დიზელის ძრავის გამონაბოლქვი		
8.2.2.1 გამონაბოლქვის საკონტროლო მონაცვობილობა	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მწარმოებლის მიერ დამონტაჟებული გამონაბოლქვის საკონტროლო მონაცვობილობა აკლია ან ამჟამად გაუმართავია;</p> <p>(ბ) გაჟონვა, რომელმაც შესაძლებელია</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		გავლენა მოახდინოს გამონახობის გარეშე შედეგებზე.
<p>8.2.2.2 კვამლიანობა 1980 წლის 1 იანვრამდე რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალებები თავისუფლდებიან ამ მოთხოვნებისაგან</p>	<p>ა) გამონახობის აირების კვამლიანობა იზომება თავისუფალი აჩქარების ფაზაში (დატვირთვის გარეშე უქმი სვლიდან მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვამდე), როდესაც გადაცემათა კოლოფი ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაშია, ხოლო გადაბმულობა ჩართულია;</p> <p>ბ) სატრანსპორტო საშუალების წინასწარი მომზადება:</p> <p>1. სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირება შესაძლებელია ჩატარდეს წინასწარი მომზადების გარეშე, თუმცა უსაფრთხოების მიზნით, უნდა შემოწმდეს, რომ ძრავა გახურებულია და დამაკმაყოფილებელ ტემპერატურაზე მდგომარეობაში იმყოფება.</p> <p>2. წინაპირობების მოთხოვნები:</p> <p>2.1. ძრავა უნდა იყოს მთლიანად გახურებული, მაგალითად, ძრავაში ზეთის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ზეთის ღონის მაჩვენებელი საცეცით აღებული სინჯის ტემპერატურით, 80°C მაინც უნდა იყოს, ან ნორმალური საოპერაციო ტემპერატურით, თუ უფრო დაბალი იქნება, ან ძრავას ბლოკის ტემპერატურა, რომელიც ინფრანითელი გამოსხივებით იზომება, უნდა იყოს ამდენივე. იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქცია ამ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავას ნორმალური მუშა ტემპერატურის მიღწევა ხდება სხვა საშუალებებით, მაგალითად, ძრავას გამაგრებელი</p>	<p>ა) მოთხოვნებში (ა) მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კვამლიანობა აღემატება სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის ფირფიტაზე მითითებულ დონეს;</p> <p>ბ) თუ ეს ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი ან მოთხოვნები (ა) არ იძლევა სტანდარტული სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას, შთანთქმის კოეფიციენტის მნიშვნელობა აღემატება ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის მე-2 ქვეპუნქტის „ე“ ქვეპუნქტში <i>ზღვრულ მნიშვნელობებს</i>.</p> <p>გ) ხილული მოჭარბებული გამონახობის აირები:</p> <p>გ-ა) კვამლის შეფერილობა – შავი ან ნაცრისფერი.</p> <p>გ-ბ) კვამლის შეფერილობა – ლურჯი.</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>ვენტილატორის მუშაობით.</p> <p>2.2 გამონაბოლქვის სისტემა უნდა გაინჰინდოს თავისუფალი აჩქარების სამი ციკლის საშუალებით მაინც ან მსგავსი მეთოდით;</p> <p>გ) ინსპექტირების პროცედურები:</p> <p>1. ძრავა და მასზე დამონტაჟებული ნებისმიერი ტურბოკომპრესორი უნდა იმყოფებოდეს უქმი სვლის რეჟიმში თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებამდე. მაღალი სიმძლავრის დიზელის ძრავებისთვის ეს ნიშნავს, რომ დროსელსაფარის აშვებიდან 10 წამი მაინც უნდა დაფიცადოთ.</p> <p>2. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებისათვის უნდა მოხდეს სანავის მინოდების სატერფულის (აქსელერატორის) ბოლომდე დაჭერა სწრაფად და უწყვეტად (ერთ წამზე ნაკლებ დროში), მაგრამ არა მკვეთრად, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს მაღალი წნევის ტუმბოს მიერ სანავის მაქსიმალური მინოდება.</p> <p>3. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის განმავლობაში ძრავამ უნდა მიაღწიოს მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვს, ან ავტომატური გადაცემათა კოლოფის მქონე სატრანსპორტო საშუალებისთვის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ მნიშვნელობას, ან, თუ ეს მონაცემები არ არის ხელმისაწვდომი, მაშინ მაქსიმალური ბრუნთა რიცხვის ორ მესამედს აქსელერატორის სატერფულზე ძალის მოხსნამდე. ამის შემონახვა შეიძლება ძრავას ბრუნთა რიცხვზე დაკვირვებით ან</p>	

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>აქსელერატორის სატერფულის დაჭერასა და აშვებას შორის საკმარისი დროის გასვლის უზრუნველყოფით, რაც M₂, M₃, და N₂ N₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 2 წამს.</p> <p>4. სატრანსპორტო საშუალებები არ შეესაბამებიან დადგენილ მოთხოვნებს, თუ, სულ მცირე, ბოლო სამი თავისუფალი აჩქარების ციკლის საშუალო არითმეტიკული მნიშვნელობა გადააჭარბებს ზღვრულ მნიშვნელობას. ამის გამოთვლა შეიძლება იმ გაზომვების უკულებელყოფით, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება გაზომილი საშუალო მნიშვნელობებისაგან ან სხვა ნებისმიერი სტატისტიკური გამოთვლების შედეგებისგან, რომლებიც ითვალისწინებენ გაზომვების უზუსტობებს.</p> <p>5. არ შეესაბამებიან დადგენილ მოთხოვნებს ასევე სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები, სულ მცირე, 3 თავისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან განმენდის ციკლის შემდეგ არსებითად აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობებს.</p> <p>შეესაბამებიან დადგენილ მოთხოვნებს სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები სულ მცირე 3 თავისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან განმენდის ციკლის შემდეგ ზღვრულზე არსებითად დაბალია.</p>	
8.3. ელექტრომაგნიტური დაბრკოლებების ჩახშობა	რადიოდაბრკოლება (X) ⁽⁵⁾	ვიზუალური შემოწმება
		მოთხოვნებიდან ⁽⁵⁾ რომელიმე არ არის

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
შესრულებული		
8.4. გარემოსთან დაკავშირებული სხვა ელემენტები		
8.4.1. სითხის გაუონვა	ვიზუალური შემოწმება	სითხის ნებისმიერი გადაჭარბებული გაუონვა, რომელმაც შეიძლება ზიანი მიაყენოს გარემოს ან საფრთხე შეუქმნას საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს.
კ (9). დამატებითი ინსპექტირება მგზავრთა გადაწყვეტან M ₂ , M ₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის		
9.1. კარი		
9.1.1. შესასვლელი და გასასვლელი კარი	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) დეფექტურად მუშაობს; (ბ) ავარიულ მდგომარეობაშია; (გ) საგანგებო (ავარიული) მართვა გაუმართავია; (დ) კარის დისტანციური მართვა ან გამაფრთხილებელი მონაცემები გაუმართავია; (ე) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.1.2. ავარიული გასასვლელი	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში)	(ა) დეფექტურად მუშაობს; (ბ) ავარიული გასასვლელის ალმინიუმის ნიშნები არ არის ან არ იკითხება; (დ) აკლია მინის გამტეხი ჩაქეჩი; არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.2. დაორთქლებისა და მოყინვის საწინააღმდეგო სისტემა (X) (ბ)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) არ მუშაობს გამართულად; (ბ) ტექნიკური ნივთიერებები ან გამონაბოლქვი აირები აღწევენ მძღოლის ადგილას ან სამგზავრო სალონში; (გ) დეფექტური გამლლობი (თუ მოითხოვება).
9.3. ვენტილაციისა და გათბობის სისტემები (X) (ბ)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) დეფექტურად მუშაობს; ტექნიკური ნივთიერებები ან გამონაბოლქვი აირები აღწევენ მძღოლის ადგილას ან სამგზავრო სალონში.
9.4. დასაჯდომი ადგილები		
9.4.1. მგზავრების დასაჯდომი ადგილები თანხლები პერსონალის ადგილების ჩათვლით	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სავარძლები დეფექტურ ან არასაიმედო მდგომარეობაშია; (ბ) გადმოსასვლელი დასაჯდომი ადგილები (მათი დაშვების შემთხვევაში) არ ფუნქციონირებს ავტომატურად; (გ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.4.2. მძღოლის დასაჯდომი ადგილი (დამატებითი მოთხოვნები)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დაზიანებულია სპეციალური მონაცემები, როგორცაა არეკვლის საწინააღმდეგო საფარი

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		ან დაბრმავების საწინააღმდეგო ეკრანი; (ბ) მძლოლის დაცვა არასაიმედოა ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.5. ინტერიერისა და მაჩვენებელი ხელსაწყოების განათება (X) (*)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	დეფექტურია ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.6. გასასვლელები, ადგილები ფეხზე მდგომი მგზავრებისათვის	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არამყარი იატაკი; (ბ) დეფექტური კოჭები ან სახელურები; არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*). (გ)
9.7. კიბე და საფეხურები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში)	(ა) გაუმართავ ან დაზიანებულ მდგომარეობაშია; (ბ) გამოსანევი საფეხური არ ფუნქციონირებს სათანადოდ; (გ) არ შეესაბამება (*) მოთხოვნებს.
9.8. მგზავრებთან ურთიერთობის საკომუნიკაციო სისტემა (X) (*)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	სისტემა გაუმართავია
9.9. შეტყობინებები (X) (*)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) შეტყობინება არ არის, არასწორია ან არ იკითხება; (ბ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.10. ბავშვების გადაყვანასთან დაკავშირებული მოთხოვნები (X) (*)		
9.10.1. კარები	ვიზუალური შემოწმება	კარების დაცულობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*) ამ სახის ტრანსპორტის მიმართ.
9.10.2. სიგნალიზაცია და სპეციალური აღჭურვილობა	ვიზუალური შემოწმება	სიგნალიზაცია ან სპეციალური აღჭურვილობა არ არის ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.11. შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა გადაყვანასთან დაკავშირებული მოთხოვნები (X) (*)		
9.11.1. კარები, პანდუსები და ლიფტები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) გაუმართავი ფუნქციონირება; უვარგისი მდგომარეობა; (ბ) დეფექტური მართვა; (გ) გაუმართავი სასიგნალო მონწყობილობები; (დ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.11.2. ინვალიდის ეტლის სამაგრი	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში საჭიროების შემთხვევაში	(ა) დეფექტურად მუშაობს; (ბ) გაცვეთილი მდგომარეობა; (გ) დეფექტური მართვა; (დ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).
9.11.3. სიგნალიზაცია და სპეციალური	ვიზუალური შემოწმება	სიგნალიზაციის ან სპეციალური მონწყობილობები არ არის დამონტაჟებული

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
მონყობილობები		ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
9.12. სხვა სპეციალური მონყობილობა (X) (°)		
9.12.1. საკვების მოსამზადებელი დანადგარები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დანადგარები არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); (ბ) დანადგარები იმ დონეზეა დაზიანებული, რომ მათი გამოყენება სახიფათოა.
9.12.2. სანიტარიული მონყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	მონყობილობები არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
9.12.3. სხვა მონყობილობები (მაგალითად აუდიოვიზუალური სისტემები)	ვიზუალური შემოწმება	არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).

- (1) 48% იმ სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც არ არიან აღჭურვილი მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემით (ABS) ან რომელთა ტიპი დამტკიცებულია 1991 წლის 1 ოქტომბრამდე.
- (2) 45% იმ სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ, იმისდა მიხედვით რომელიც უფრო გვიანდელია.
- (3) 43% იმ ნახევარმისაბმელებისა და გადაბმის მონყობილობის მქონე მისაბმელებისათვის, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ, იმისდა მიხედვით რომელიც უფრო გვიანდელია.
- (4) 2,2 მ / წმ² – N₁, N₂ და N₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის.

შენიშვნები:

- (°) მოთხოვნები, რომლებიც დადგენილია ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას, დამტკიცების, პირველი რეგისტრაციის ან პირველად ექსპლუატაციაში შეყვანის თარიღებისათვის, აგრეთვე ტექნიკურ გადაიარაღებასთან დაკავშირებული ვალდებულებებით ან რეგისტრაციის ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობით.
- (X) განსაზღვრავს იმ ელემენტებს, რომლებიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობასა და მის პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებასთან თუმცა არ მიიჩნევა არსებითად მნიშვნელოვნად პერიოდული ინსპექტირების ჩატარებისას.

[დანართი №1

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის დადგენილება №627 – ვებგვერდი, 27.12.2019წ.

სატრანსპორტო საშუალებების სისტემები და კომპონენტები, ინსპექტირების მეთოდი, მინიმალური სტანდარტები და ის კრიტერიუმები, რომლებიც გამოყენებული უნდა იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის განსაზღვრისთვის

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
0. სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია.						
0.1.	რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა (თუ აუცილებელი იქნება არსებული მოთხოვნებით). ¹	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)		X	
			(ბ)		X	
			(გ)		X	
			(დ)	X		
0.2.	სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)		X	
0.3.	სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო მასის / სერიული ნომერი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)		X	
			(ბ)		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას.			
		(გ) სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტის ჩანაწერები რთულად წაკითხვადია ან დაშვებულია საკანცელარიო უზუსტობები.	X		
1. სამუხრუჭო აღჭურვილობა.					
1.1. მექანიკური მდგომარეობა და მოქმედება.					
1.1.1.	მუშა მუხრუჭის სატერფული/ხელის მუხრუჭის ბერკეტი.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება. შენიშვნა: ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ ძალოვანი სამუხრუჭო სისტემები, მოწმდება გამორთული ძრავას შემთხვევაში.	(ა) ძალიან მჭიდროდ მუშაობს. (ბ) ზედმეტი ცვეთა ან ფოლხვა.		X
1.1.2.	სატერფულის/ხელის მუხრუჭის ბერკეტის მდგომარეობა და მუხრუჭების მართვის მექანიზმების თავისუფალი სვლა (ფოლხვა).	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მუშაობისას. შენიშვნა: ის სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც გააჩნია სამუხრუჭო სისტემის მაძლიერებელი, მოწმდება გამორთული ძრავით.	(ა) გადამეტებული ან არასაკმარისი თავისუფალი სვლა. (ბ) მუხრუჭის მართვის მექანიზმი არ ბრუნდება სანყის მდგომარეობაში. (გ) მუხრუჭის სატერფულზე მოცურების სანადალმდეგო საფარის არარსებობა, მოშვება ან ზედმეტი ცვეთა.		X
1.1.3.	ვაკუუმური ტუმბო ან კომპრესორი და რეზერვუარები.	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ნორმალურ მუშა წნევაზე. შემოწმეთ ვაკუუმური ტუმბო ან კომპრესორის მიერ უსაფრთხო სამუშაო მნიშვნელობის და გამათრთხილებელი მონაცხილობის, მრავალწრედიანი დამცავი სარქველისა და წნევის	(ა.ა) არასაკმარისი წნევა/ვაკუუმი გამათრთხილებელი მონაცხილობის ამოქმედების (ან საზომი მონაცხილობის მიერ სახიფათო მონაცემების ჩვენების) შემდეგ მუხრუჭის სულ ცოტა ოთხჯერ მაინც გამოყენების მიზნით.		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	შემზღვევის სარქველის ფუნქციონირების მისაღწევად საჭირო დრო.				
		(ა.ბ) გამაფრთხილებელი მონაცემების ამოქმედების (ან საზომი მონაცემების მიერ სახიფათო მონაცემების ჩვენების) შემდეგ მუხრუჭის სულ ცოტა ორჯერ მაინც გამოყენების მიზნით.			X
		(ბ) ჰაერის წნევის/ვაკუუმის წარმოქმნის დრო მუხრუჭების ეფექტურად მოქმედებისათვის არ შეესაბამება მოთხოვნებს. ¹		X	
		(გ) მრავალკონტურიანი დამცავი სარქველი ან წნევის შემზღვევის სარქველი გამოსულია მწყობრიდან.		X	
		(დ) ჰაერის გაუონვა, რაც იწვევს ჰაერის წნევის ვარდნას ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაუონვა.		X	
		(ე.ა) გარე დაზიანება, რაც სავარაუდოდ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე.		X	
		(ე.ბ) დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა გაუმართავია.			X
1.1.4.	დაბალი წნევის გამაფრთხილებელი გადამწოლი ან ინდიკატორი.	ფუნქციონალური შემონახვა.	(ა.ა) მწყობრიდან გამოსული ან დეფექტური გადამწოლი ან ინდიკატორი.	X	
			(ა.ბ) ვერ ხერხდება წნევის გაზომვა.		X
1.1.5.	ხელის მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების	(ა) მოლუნული, დაზიანებული ან ზედმეტად გაცვეთილი საკონტროლებელი.		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
	ვიზუალური შემოწმება.	(ბ) სარქველის ღერძის კონტროლი ან თვით სარქველი არასაიმედოა.		X		
		(გ) შეერთებები მოშვებულია ან სისტემაში გაუონვა.		X		
		(დ) არაღამაკმაყოფილებელი მოქმედება.		X		
1.1.6.	სადგომი მუხრუჭის აქტივატორი, მართვის ბერკეტი, სადგომი მუხრუჭი ხრუტუნა მექანიზმით, ელექტრონული სადგომი მუხრუჭი.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) ხრუტუნა მექანიზმში არ აფიქსირებს გამართულ მდგომარეობას.		X	
			(ბ) ბერკეტის ტაბიკის ან ხრუტუნა მექანიზმის ზედმეტი ცვეთა.		X	
			(გ) ბერკეტის მეტისმეტი თავისუფალი სვლა, რაც არასწორი რეგულირების მაჩვენებელია.		X	
			(დ) აქტივატორის არარსებობა, დაზიანება ან უმოქმედობა.		X	
			(ე) გაუმართავი ფუნქციონირება, გამათრახილებელი ინდიკატორი აჩვენებს გაუმართაობას.		X	
1.1.7.	სამუხრუჭო სარქველები (სარედუქციო სარქველები, განმტვირთვეები და რეგულატორები).	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) დაზიანებული სარქველი ან ჰაერის ზედმეტი გადინება.		X	
			(ა.ბ) ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.			X
			(ბ) კომპრესორიდან ზედმეტი ზეთის გადინება.	X		
			(გ) სარქველის გაუმართაობა.		X	
			(დ.ა) შიდრაგლიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება ან გაუონვა.		X	
			(დ.ბ) ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.			X
1.1.8.	მაერთებელი ქუროები მისაბმელის მუხრუჭებისათვის (ელექტრონული და პნევმატიკური).	სანვარისა და მისაბმელს შორის სამუხრუჭო სისტემის ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებადი სარქველი დეფექტურია.	X		
			(ა.ბ) ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.		X	
			(ბ.ა) ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებადი სარქველი არასაიმედოდ ან არაადეკვატურად არის დამონტაჟებული.	X		
			(ბ.ბ) ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		(გ.ა) ზედმეტი გაუონვები.		X		
		(გ.ბ) ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.			X	
		(დ.ა) არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X		
		(დ.ბ) მუხრუჭების ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.			X	
		(ე) პნევმატიკური სამუხრუჭო ამძრავის შემაერთებელი მილები განლაგებულია იმგვარად, რომ შესაძლოა გამოიწვიოს დაზიანება სანქვარისა და მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) გადაადგილებისას.		X		
1.1.9.	ენერჯის დამგროვებელი რეზერვუარი, მაღალი წნევის ავზი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) ავზი უმნიშვნელოდ დაზიანებულია ან უმნიშვნელოდ კოროზირებულია.	X		
			(ა.ბ) ავზი სერიოზულად დაზიანებულია, კოროზირებულია ან უონავს.		X	
			(ბ.ა) ჩამოსასხმელი მონყობილობა დაზიანებულია.	X		
			(ბ.ბ) ჩამოსასხმელი მონყობილობა არ მუშაობს.		X	
			(გ) ავზის არასაიმედო ან არასათანადო მონტაჟი.		X	
1.1.10.	მუხრუჭების ვაკუუმური მაძლიერებელი (სერვოამძრავი), ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრავლიკური სისტემები).	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) მუხრუჭის ვაკუუმური მაძლიერებელი (სერვოამძრავი), გაუმართავია ან არაეფექტურად ფუნქციონირებს.		X	
			(ა.ბ) იმ შემთხვევაში, თუ არ მუშაობს.			X
			(ბ.ა) მთავარი ცილინდრი დეფექტურია, თუმცა მუხრუჭი ჯერ კიდევ მუშაობს.		X	
			(ბ.ბ) მთავარი ცილინდრი დეფექტურია ან უონავს.			X
			(გ.ა) მთავარი ცილინდრი არასაიმედოა, თუმცა მუხრუჭი		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		ჯერ კიდევ მუშაობს.			
		(გ.ბ) მთავარი ცილინდრი არასაიმედოა.			X
		(დ.ა) სამუხრუჭო სითხის არასაკმარისი რაოდენობა (მინიმალურ ნიშნულზე დაბლა).	X		
		(დ.ბ) სამუხრუჭო სითხის მნიშვნელოვნად მცირე რაოდენობა.		X	
		(დ.გ) სამუხრუჭო სითხის არარსებობა.			X
		(ე) მთავარი ცილინდრის ავზს სახურავი არ აქვს.	X		
		(ვ) სამუხრუჭო სითხის საინდიკაციო ნათურა განათებული ან მწყობრიდან გამოსულია.	X		
		(ზ) სამუხრუჭო სითხის დონის საზომი ხელსაწყო გაუმართავია.	X		
1.1.11.	ხისტი სამუხრუჭო მილები.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) მწყობრიდან გამოსულია ან/და აქვს ბზარი.		X
			(ბ.ა) მილებიდან ან შეერთების ადგილებიდან გაჟონვა (საჰაერო სამუხრუჭო სისტემები).	X	
			(ბ.ბ) მილებიდან ან შეერთების ადგილებიდან გაჟონვა (ჰიდრაულიკური სამუხრუჭო სისტემები).		X
			(გ.ა) მილები დაზიანებული ან ზედმეტად კოროზირებულია.	X	
			(გ.ბ) უარყოფით გავლენას ახდენს მუხრუჭების მუშაობაზე ბლოკირების ან გაჟონვის გარდაუვალი რისკების არსებობის გამო.		X
			(დ) მილები არასწორად არის განლაგებული რაც წარმოშობს დაზიანებს რისკს.	X	
1.1.12.	დრეკადი სამუხრუჭო	სამუხრუჭო სისტემის მუშა	(ა) მწყობრიდან გამოსულია ან		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
შლანგები.	მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	გააჩნია ბზარი.			
		(ბ.ა) შლანგები დაგრეხილი ან ძალიან მოკლეა.	X		
		(ბ.ბ) შლანგები დაზიანებულია ან ზედმეტად გაცვეთილია.		X	
		(გ.ა) აღინიშნება გაუთონვა შლანგებიდან ან შეერთების ადგილებიდან (საჰაერო სამუხრუჭო სისტემები).		X	
		(გ.ბ) აღინიშნება გაუთონვა შლანგებიდან ან შეერთების ადგილებიდან (ჰიდრაულიკური სამუხრუჭო სისტემები).			X
		(დ.ა) მილები გამობერილია წნევისაგან.		X	
		(დ.ბ) მილები გამობერილია წნევისაგან და ზონარი დაზიანებულია.			X
		(ე) მილები ფორიანია.		X	
1.1.13. მუხრუჭის ზესადებები და ხუნდები.	შესაძლებლობის შემთხვევაში ვიზუალური შემოწმება.	(ა) ზესადებები ან ხუნდები ზედმეტად გაცვეთილია.		X	
		(ბ.ა) ზესადები ან ხუნდები დაბინძურებულია (ზეითით, საცხით და ა.შ.).		X	
		(ბ.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
		(გ) ზესადები ან ხუნდები არ არის წარმოდგენილი ან არასწორადაა დამონტაჟებული.			X
1.1.14. სამუხრუჭო დოლები, სამუხრუჭო დისკები.	შესაძლებლობის შემთხვევაში ვიზუალური	(ა.ა) დოლი ან დისკი გაცვეთილია,		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	შემოწმება.	<p>(ა.ბ) დოლი ან დისკი ზედმეტად არის გაცვეთილი, ან კოროზირებული ან დამტვრეული, ან არასაიმედო ან გაბზარული.</p> <p>(ბ.ა) დოლი ან დისკი დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და ა.შ.).</p> <p>(ბ.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.</p> <p>(გ) დოლი ან დისკი არ არის წარმოდგენილი.</p> <p>(დ) უკანა ფირფიტა არასაიმედოა.</p>			X
		<p>(ა.ა) გვარლები დაზიანებული ან გადახლართულია.</p> <p>(ა.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.</p> <p>(ბ.ა) კომპონენტი ზედმეტად გაცვეთილი ან კოროზირებულია.</p> <p>(ბ.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.</p> <p>(გ) გვარლების ან საწვეების შეერთებები არასაიმედოა.</p> <p>(დ) გვარლების მიმართველი დეფექტურია.</p> <p>(ე) არსებობს გარკვეული შემლუღვა სამუხრუჭო სისტემის თავისუფალ მოძრაობაზე.</p> <p>(ვ) ბერკეტების/შეერთების არანორმალური მოძრაობა, რაც მიუთითებს არასწორ რეგულირებაზე ან ზედმეტ ცვეთაზე.</p>		X	X
1.1.15.	მუხრუჭის გვარლები, საწვეები, ბერკეტები, შეერთებები.	შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.		X	X
1.1.16.	მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარების ან ჰიდრაულიკური ცილინდრების ჩათვლით).	შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა.ა) ძალოვანი ამძრავი გაბზარული ან დაზიანებულია.</p> <p>(ა.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.</p> <p>(ბ.ა) ძალოვანი ამძრავი უონავს.</p>	X	X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(ბ.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
		(გ.ა) ძალოვანი ამძრავი არასაიმედოდ ან არასათანადოდ არის დამონტაჟებული.		X	
		(გ.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
		(დ.ა) ძალოვანი ამძრავი კოროზირებულია.		X	
		(დ.ბ) ძალოვანი ამძრავი იმდენად კოროზირებულია რომ შესაძლებელია გატყდეს.			X
		(ე.ა) მუშა დგუშის ან დიაფრაგმული მექანიზმის არასაკმარისი ან ზედმეტი ფოლხვა.		X	
		(ე.ბ) მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას (სარეზერვო მოძრაობის ნაკლებობა).			X
		(ვ.ა) ჭუჭყისაგან დამცავი საფარი დაზიანებულია.	X		
		(ვ.ბ) ჭუჭყისაგან დამცავი საფარი არ არსებობს ან ზედმეტად დაზიანებულია.		X	
		(ზ) ძალოვანი ამძრავის ზედმეტი ფოლხვა.		X	
1.1.17.	დატვირთვისადმი (ტვირთი) მგრძობიარე სარქველი.	შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) დეფექტური შეერთება.		X
			(ბ) შეერთება არასწორადაა მორგებული.		X
			(გ.ა) სარქველი გაჭედილია ან არ მუშაობს (ABS ფუნქციონირება).		X
			(გ.ბ) სარქველი გაჭედილია ან არ მუშაობს.		
1.1.18.	ღრეჩოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები.	ვიზუალური შემოწმება.	მარეგულირებელი დაზიანებულია, ან არასწორად არის დამაგრებული.		X
1.19.	დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა (თუ დამონტაჟებულია).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) არასაიმედო შეერთებები ან გასართები.	X	
			(ა.ბ) იმ შემთხვევაში, თუ მის ფუნქციონირებაზე ხორციელდება უარყოფითი გავლენა.		X

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
			(ბ)	დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა ამკარად დეფექტურია.		X	
1.1.20	დავორების სანინალმდეგო საყრდენები.	ვიზუალური შემოწმება.		M3, N2, N3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე არ არის წარმოდგენილია მინიმუმ ორი უკუვორვის სანინალ საბჯენი.		X	
1.1.21.	მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ოპერირება.	მუხრუჭების შეერთების ჩახსნა მამუქსირებელ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს შორის.		მისაბმელის მუხრუჭი არ გამოიყენება ავტომატურად შეერთების განწყვეტის შემთხვევაში.			X
1.1.22.	მთლიანი სამუხრუჭო სისტემა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა)	სისტემის სხვა მონაცობილობები (მაგალითად, მოყინვის სანინალმდეგო სითხით შევსებული ტუმბო, ჰაერის საშრობი და ა.შ.), დაზიანებულია გარეგნულად ან ზედმეტად არის კოროზირებული იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემაზე.		X	
			(ა.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
			(ბ.ა)	ჰაერის ან მოყინვის სანინალმდეგო სითხის გაჟონვა.	X		
			(ბ.ბ)	სისტემის მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.		X	
			(გ)	არასაიმედოდ ან არასათანადოდ დამონტაჟებული ნებისმიერი კომპონენტი.		X	
1.2. მუშა მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტურობა							
1.2.1.	მოქმედება.	სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმის შემოწმებისას, ან საჭიროების შემთხვევაში, საგზაო ტესტირებისას, გამოიყენეთ მუხრუჭები ეტაპობრივად მაქსიმალურ სიმძლავრემდე.	(ა.ა)	არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.		X	
			(ა.ბ)	სამუხრუჭო ძალის არ არსებობა ერთ ან მეტ თვალზე.			X
			(ბ.ა)	სამუხრუჭე ძალა რომელიმე თვალზე ნაკლებია იგივე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უმაღლესი ძალის 70 %-ზე. ან საგზაო ტესტირების		X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
			შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.			
			სამუხრუჭე ძალა რომელიმე თვალზე ნაკლებია იგივე ღერძის სხვა რომელიმე (ბ.ბ) თვალზე დაფიქსირებული უმაღლესი ძალის 50 %-ზე მართვადი ღერძის შემთხვევაში.			X
			(გ) არ არის სამუხრუჭო ძალის თანდათანობითი ცვალებადობის შესაძლებლობა (მოჭიდება).		X	
			(დ) ნებისმიერ თვალზე მუხრუჭის მოქმედების არანორმალურად დიდი დაგვიანება.		X	
			(ე) სამუხრუჭო ძალის გადაჭარბებული რხევა ყოველი თვლის სრული ბრუნის განმავლობაში.		X	
1.2.2.	ეფექტიანობა.	შეამოწმეთ სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერის საშუალებით ან, აღნიშნულის გამოყენების ტექნიკური მიზეზების გამო შეუძლებლობის შემთხვევაში, გამოიყენეთ შენელების საზომი მონაცობილობა (დეცელორემეტრი), რათა განსაზღვროთ დამუხრუჭების კოეფიციენტი, რაც დაკავშირებულია მაქსიმალურ დასაშვებ წონასთან, ხოლო ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში - ღერძის დასაშვებ დატვირთვების ჯამთან. 3.5 ტონაზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებმა ან	არ იძლევა მინიმუმ შემდეგ მაჩვენებლებს ¹ : • (ა) 2012 წლის 1 იანვრის შემდგომ გამოშვებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე: • კატეგორია M ₁ – 58% ; • კატეგორია M ₂ და M ₃ – 50% ; • კატეგორია N ₁ - 50 % ; • კატეგორია N ₂ და N ₃ – 50% ; • კატეგორია O ₃ და O ₄ ; • ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში- 45% ² ; • შეერთების მონაცობილობის მქონე (ხისტი გადაბმის შემთხვევაში) სატრანსპორტო საშუალებების			X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	მისაბმელმა უნდა გაიაროს შემონმება ISO 21069 ან ეკვივალენტური მეთოდებით გათვალისწინებული სტანდარტებით. საგზაო ტესტირება უნდა განხორციელდეს მშრალ კლიმატურ პირობებში, გზის ბრტყელ და სწორ ზედაპირზე. ხვედრითი სამუხრუჭო ძალის მნიშვნელობა განისაზღვრება ავტოსატრანსპორტო საშუალებისთვის და მისაბმელისათვის (ნახევარმისაბმელისთვის) ცალ-ცალკე.	შემთხვევაში: 50%			
		(ბ) 2012 წლის 1 იანვრამდე გამოშვებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე ან საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულ იმ სატრანსპორტო საშუალებაზე რომლის სარეგისტრაციო მონმობაში სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ: 0, -, ან სხვა სიმბოლო):		X	
		<ul style="list-style-type: none"> • კატეგორია M₁, M₂ და M₃ – 50%³; • კატეგორია N₁ - 45 %; • კატეგორია N₂ და N₃ – 43%⁴; • კატეგორია O₃ და O₄ – 40%⁵. 			
		(გ) სატრანსპორტო საშუალების ერთ ლერძზე თვლების მაქსიმალურ სამუხრუჭო ძალებს შორის სხვაობა აღემატება 30%-ს.		X	
1.3. დამხმარე სამუხრუჭე სისტემის მუშაობა და ეფექტიანობა (თუ უზრუნველყოფილია ცალცალკე სისტემით).					
1.3.1.	მოქმედება.		(ა.ა) არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.		X
			(ა.ბ) არავითარი სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.		X
		იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემიგან, მიმართეთ 1.2.1 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.	(ბ.ა) სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერი თვლისთვის ნაკლებია იმავე ლერძის სხვა რომელიმე თვალზე დადგენილი უდიდესი ძალის 70 %-ზე. ან საგზაო ტესტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(ბ.ბ) სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერი თვლისთვის ნაკლებია იმავე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უდიდესი ძალის 50 %-ზე, მართვადი ღერძის შემთხვევაში.			X
		(გ) სამუხრუჭო ძალის არათანდათანობითი ცვლილება (მოჭიდება).		X	
1.3.2.	ეფექტიანობა.	იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, მიმართეთ 1.2.2 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.	(ა) დამუხრუჭების კოეფიციენტი ნაკლებია მუშა მუხრუჭის ძალის 50 %-ზე, რომელიც განსაზღვრულია 1.2.2 პუნქტში ნებადართულ მაქსიმალურ მასასთან დაკავშირებით.	X	
			(ბ) მიღწეულია ზემოაღნიშნული მაჩვენებლების 50%-ზე ნაკლები.		X
1.4. სადგომი მუხრუჭის მუშაობა და ეფექტიანობა.					
1.4.1.	მოქმედება.	სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერზე შემონშებისას ან/და საგზაო ინსპექტირებისას დეცელერომეტრის გამოყენებით.	(ა) ერთ მხარეს მუხრუჭი უმოქმედოა ან საგზაო ტესტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.	X	
			(ბ) მიღწეულია 1.4.2 პუნქტში მითითებული სამუხრუჭო ძალისხმევის მაჩვენებლების 50%-ზე ნაკლები ტესტირების განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების მასასთან დაკავშირებით.		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
1.4.2.	ეფექტიანობა.	ტესტირება ხორციელდება მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმით, ხოლო აღნიშნულის შეუძლებლობის შემთხვევაში, საგზაო ტესტირებით, საინდიკაციო ან ჩამწერი დეცელორემეტრის გამოყენების გზით ან ცნობილი დახრილობის მქონე აღმართზე სატრანსპორტო საშუალებით.	(ა)	ყველა სატრანსპორტო საშუალებისათვის დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია 16%-ისა სრულ მასაზე გაანგარიშებით.	X	
			(ბ)	მიღწეულია შემოაღნიშნული სამუხრუჭო ძალისხმევების მაჩვენებლების 50%-ზე ნაკლები.		X
1.5.	სამუხრუჭო სისტემის გამძლეობა /ცვეთამდეღებობა.	ვიზუალური შემოწმება და, შესაძლებლობის შემთხვევაში, ტესტირების ჩატარება სისტემის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით.	(ა)	ეფექტიანობის ეტაპობრივი ცვლილება არ ხდება (არ გამოიყენება ძრავიანი მუხრუჭის სისტემისთვის).	X	
			(ბ)	სისტემა არ ფუნქციონირებს.	X	
1.6.	მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა (ABS).	გამაფრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	გამაფრთხილებელი სისტემა გაუმართავია.	X	
			(ბ)	გამაფრთხილებელი სისტემა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას.	X	
1.7.	ელექტრონული სამუხრუჭო სისტემა (EBS).	გამაფრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემოწმება.		გამაფრთხილებელი სისტემა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას.	X	
1.8.	სამუხრუჭო სითხე.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	სამუხრუჭო სითხე დაბინძურებულია ან აღინიშნება ნალექი.	X	
			(ბ)	გაუმართაობის გარდაუვალი რისკი.		X
1.9	სამუხრუჭე სისტემის დეტალებში და კვანძებში ცვლილება.	ვიზუალური შემოწმება.		სამუხრუჭო სისტემის დეტალებში და კვანძებში დამამზადებლის მიერ გაუთვალისწინებელი შედეგების გამოყენება.	X	
2. საჭით მართვა.						
2.1. მექანიკური მდგომარეობა (ჯამური ფოლხვის გაზომვის მაქსიმალური ცდომილება დასაშვებია არაუმეტეს ერთი გრადუსისა).						
2.1.1.	საჭის მექანიზმის მდგომარეობა	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი	(ა)	მექანიზმის მუშაობის სიმქისე.	X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		იყოს ორმოზე ან ამწეზე, თვლები არ ეხებოდეს მიწის ზედაპირს ან წარმოდგენილი იყოს საბრუნ ფირფიტაზე, დაატრიალეთ საჭე საკეტიდან საკეტამდე. საჭის მექანიზმის ოპერირების ვიზუალური შემოწმება.	(ბ.ა) სექტორის ლილვი დაგრეხილია ან ღარობი/მლიცი გაცვეთილია.		X	
		(ბ.ბ) ახდენს უარყოფით გავლენას ფუნქციონირებაზე.				X
		(გ.ა) სექტორის ლილვი ზედმეტად გაცვეთილია.		X		
		(გ.ბ) ახდენს უარყოფით გავლენას ფუნქციონირებაზე.				X
		(დ.ა) ლილვი ზედმეტად მოძრაობს.		X		
		(დ.ბ) ახდენს უარყოფით გავლენას ფუნქციონირებაზე.				X
		(ე.ა) აღინიშნება გაუონვა.	X			
		(ე.ბ) წარმოიქმნება წვეთები.		X		
2.1.2.	საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება.	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების თვლების წონა ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, დაატრიალეთ საჭე/ხელის ბერკეტი საათის ისრის მიმართულებით და სანაღმდეგო მიმართულებით ან გამოიყენეთ სპეციალურად ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორი. მოახდინეთ საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრების ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) საჭის მექანიზმის კორპუსი არასათანადოდ არის დამაგრებული.		X	
		(ა.ბ) დამაგრებები სახიფათოდ არის მოშვებული ან შსზე/კორპუსზე მოძრაობა არის თვალსაჩინო.				X
		(ბ.ა) შსზე წარმოდგენილია დაგრძელებული ფიქსირებული ხერხელები.		X		
		(ბ.ბ) დამაგრებები იმდენად არის დაზიანებული, რომ საფრთხეს უქმნის ფუნქციონირებას.				X
		(გ.ა) სამაგრი ჭანჭიკები არ არის წარმოდგენილი ან გატეხილია.		X		

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(გ.ბ) დამაგრებები იმდენად არის დაზიანებული, რომ საფრთხეს უქმნის ფუნქციონირებას.			X
		(დ.ა) საჭის მექანიზმის კორპუსი გატეხილია.		X	
		(დ.ბ) უარყოფით გავლენას ახდენს კორპუსის საიმედოობაზე ან დამაგრებაზე.			X
2.1.3. საჭის მექანიზმის შეერთების მდგომარეობა.	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო თვლები ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და სანჩინალმდეგო მიმართულებით ან გამოიყენეთ სპეციალურად ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორი. მოახდინეთ საჭის კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე, გატეხვასა და უსაფრთხოებაზე.	(ა.ა) შესაბამისი მიმოსვლა იმ კომპონენტებს შორის, რომლებიც მკაცრად უნდა იყოს დაფიქსირებული.		X	
		(ა.ბ) ზედმეტი მოძრაობა ან განწყვეტის ალბათობა.			X
		(ბ.ა) სახსრების ზედმეტი ცვეთა.		X	
		(ბ.ბ) მთლიანობის დარღვევის ძალზედ სერიოზული რისკი.			X
		(გ.ა) ნებისმიერი კომპონენტის გატეხვა ან დეფორმირება.		X	
		(გ.ბ) უარყოფით გავლენას ახდენს ფუნქციონირებაზე.			X
		(დ) ჩამკეტი მოწყობილობის არარსებობა.		X	
		(ე) კომპონენტების არასათანადოდ განლაგება (მაგალითად, საჭის ღერძი ან საჭის წევა).		X	
		(ვ.ა) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა. ²		X	
		(ვ.ბ) უარყოფით გავლენას ახდენს ფუნქციონირებაზე.			X
		(ზ.ა) მტვრისგან დამცავი საფარის დაზიანება ან გაუმართაობა.		X	
		(ზ.ბ) მტვრისგან დამცავი საფარის არარსებობა ან სერიოზული დაზიანება.			X
2.1.4. საჭის ამძრავის მუშაობა.	სატრანსპორტო საშუალების	(ა) მოძრაობისას საჭის		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მიწაზე, ძრავი (საჭის ამძრავი) მუშა მდგომარეობაში, დაატრიალეთ საჭე საბრტყენიდან საბრტყენამდე. საჭის ამძრავის კომპონენტების მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.	ამძრავი ეხახუნება შასის ფიქსირებულ ნაწილს.			
			(ბ) საჭის მაჩერებლები არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(გ) საჭის მექანიზმში ან/და საჭის ამძრავში ხილული დაზიანების არსებობა.		X	
2.1.5.	საჭის მადლიერებელი.	საჭის მართვის სისტემის ჰერმეტიკობისა და ავბაკში ჰიდრავლიკური სითხის დონის შემოწმება (ხილვადობის შემთხვევაში). მართვადი თვლებით მიწაზე და მომუშავე ძრავით, შემოწმდეს საჭით მართვის სისტემის მადლიერებლის მუშაობა.	(ა) სითხის გაჟონვა.		X	
			(ბ.ა) არასაკმარისი სითხის არსებობა (მინიმალურ ნიშნულზე დაბლა).	X		
			(ბ.ბ) არასაკმარისი რემერეუარი.		X	
			(გ) მექანიზმში არ მუშაობს.			X
			(დ) მექანიზმში დაზიანებულია.		X	
			(ე) კომპონენტების არასწორი განლაგება ან დაბინძურება.		X	
			(ვ) გვარლები / მილები (შლანგები) დაზიანებულია, ზედმეტად კოროზირებულია.		X	
2.2.	საჭის თვალი, სვეტი და საჭე.					
2.2.1.	საჭის თვალის/ საჭის მდგომარეობა.	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების მასა ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, შეწიეთ და გამოწიეთ საჭე დგარის შესაბამისად, მიმართეთ საჭე/ხელის ბერკეტი სხვადასხვა მიმართულებით დგარის/ჩანგლის მარჯვენა კუთხეებზე. მოახდინეთ ფოლხვის, დრეკადი შეერთებებისა თუ უნივერსალური სახსრიანი ქუროების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) შედარებითი გადაადგილება საჭის თვალსა და საჭის სვეტს შორის, რომელიც მიუთითებს მოშვებაზე.		X	
			(ბ) საჭის თვალის მორგებზე საკეტი მონყობილობის არქონა.		X	
			(გ.ა) არასიმეტრიკოვ საჭის თვალის მორგებზე, ფერსოსა ან მანაზე.		X	
			(გ.ბ) გატეხილია საჭის თვალის ფერსო ან მანა.			X
2.2.2.	საჭის სვეტი / დამჭერი, და საჭის ამორტიზატორები.	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო სატრანსპორტო	(ა) საჭის ცენტრის ზემოთ და ქვემოთ გადაჭარბებული მოძრაობა.		X	
			(ბ) სვეტის ზედა ნაწილის		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		საშუალების მასა ეხებოდეს მინის ზედაპირს, შენიეთ და გამონიეთ საჭე სვეტის გასწვრივ, მიმართეთ საჭე/ხელის ბერკეტი სხვადასხვა მიმართულებით სვეტთან მართი კუთხით. მოახდინეთ ფოლხვის, დრეკადი შეერთებებისა თუ უნივერსალური სახსრიანი ქუროების ვიზუალური შემოწმება.	გადაჭარბებული მოძრაობა რადიალურად სვეტის ღერძიდან.			
			(გ) დაზიანებული დრეკადი გადაბმა.		X	
			(დ) არასაიმედო ცვლილება.			X
2.3.	საჭის თვლის ფოლხვა.	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების თვლების მასა ეხებოდეს გზის ზედაპირს, ძრავა იმყოფებოდეს მუშა მდგომარეობაში საჭით მართვისა და სავალი თვლების წინ მიმართული მდგომარეობით, მსუბუქად გადაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებითა და სანინალმდეგო მიმართულებით, შეძლებისდაგვარად, სავალი თვლების დაძვრის გარეშე. მოახდინეთ თავისუფალი გადაადგილების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) საჭის გადამეტებული თავისუფალი ფოლხვა (მაგალითად, კიდევ არსებული პუნქტის გადაადგილება ალემატება საჭის დიამეტრის ერთ მეხუთედს და ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს). ¹		X	
			(ბ) საჭით უსაფრთხო მართვაზე უარყოფითი გავლენა.			X
2.4.	მისაბმელის მიმართველი ღერძის საბრუნო პოტოციკი.	ვიზუალური შემოწმება (ინსპექტირების სივრცეში გადაადგილებისას) ან სპეციალური ადაპტირებული მოწყობილობის – საჭის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	(ა) კომპონენტი დაზიანებულია ან გატეხილია.		X	
			(ბ.ა) ზედმეტი ფოლხვა.		X	
			(ბ.ბ) პირდაპირი მიმართულებით მართვისას დარღვეულია მიმართულებითი სტაბილურობა.			X
			(გ) დამავრება დაზიანებულია.		X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
2.5.	საჭის ელექტრონული მაძლიერებელი (EPS).	ვიზუალური შემოწმება.	საჭის ელექტრონული მაძლიერებლის გაუმართაობის საინდიკაციო ნათურა აჩვენებს სისტემის ნებისმიერ გაუმართაობას.		X	
3. ხილვადობა.						
3.1.	ხილვადობის არეალი.	მძლოლის სავარძლიდან ვიზუალური შემოწმება.	(ა) მძლოლის ადგილიდან ხილვადობის შემზღვეველი დამატებითი საგნების არსებობა (გარდა უკანა ხედვის სარკის, მინასანმენდების დეტალების, გარე და მინებზე გარედან დატანილი ან ჩამონტაჟებული რადიოანტენისა, შემათბობელი მონწყობილობის და საქარე მინის გამშრობის ელემენტებისა).	X		
			(ბ) საქარე მინის მინამწმენდის არეალის შიგნით ადგილი აქვს უარყოფით გავლენას ან გარე სარკეები არ არის ხილვადობის არეალში.		X	
			(გ) არ არის წარმოდგენილი საქარე მინა.			X
			(დ) საქარე მინის ზედა ნაწილში დამაგრებული გამჭვირვალე ფერადი აფსკი სიგანით აღემატება 140 მმ-ს, ხოლო M3, №2, №3 კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებებზე – სიგანით, რომელიც აჭარბებს საქარე მინის ზედა ნაწილსა და მისი მინასანმენდით განმენდის ზედა ზონის ზღვარს		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		შორის მანძილს.			
3.2.	მინების მდგომარეობა.	ვიზუალური შემოწმება.			
		(ა.ა) არაუმეტეს სამი წერტილოვანი დაზიანების არსებობა, სადაც წერტილოვანი დაზიანების დიამეტრი არ აღემატება 5 მილიმეტრს (საქარე მინის მინამწმენდის მოქმედების არეალში).	X		
		(ა.ბ) ბზარ(ებ)ის ან/და ლაქ(ებ)ის არსებობა (საქარე მინის მინამწმენდის მოქმედების არეალში).		X	
		(ბ) საქარე მინის მინამწმენდის მოქმედების არეალის ფარგლებში ხილვადობაზე მნიშვნელოვნად შემზღვევა.			X
3.3.	უკანა ხედვის სარკეები ან მონყობილობები.	ვიზუალური შემოწმება.			
		(ა.ა) გარე სარკე(ებ)ის ხუფ(ებ)ი არ არის წარმოდგენილი.	X		
		(ა.ბ) გარე სარკე(ები) (მარჯვნივ და მარცხნივ) ან მისი მონყობილობა(ები) არ არის წარმოდგენილი.		X	
		(ა.გ) M ₁ და N ₁ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების უკანა მინებზე შალუზებისა ან/და ფარდების არსებობისას ორივე მხარეს (მარცხნივ და მარჯვნივ) გარეთა ხედვის სარკეების უქონლობა.		X	
		(ბ) სარკის ხუფი ან სხვა მონყობილობა დაზიანებულია (გაბზარულია, გატეხილია).	X		
		სარკებზე ბზარებისა და ლაქების არსებობა.			
3.4.	საქარე მინის სამწმენდები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა			
		(ა) საწმენდები არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი.		X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		მდგომარეობაში.	(ბ.ა) მინამწმენდი ჯაგრისი დეფექტურია.	X		
			(ბ.ბ) მინამწმენდი ჯაგრისი არ არის წარმოდგენილი ან მნიშვნელოვნად დეფექტურია.		X	
			(ბ.გ) მინასამწმენდის ჯაგრისის სველ მინაზე გადაადგილების სიხშირე მაქსიმალური სიჩქარის რეჟიმში ნაკლებია 35 ორმაგი სვლისა წუთში.		X	
3.5.	საქარე მინის მრეცხები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) მინამრეცხები არ მუშაობს ჯეროვნად (სითხის არ ქონა, თუმცა ტუმბო მუშაობს ან წყლის გამასხურებელი არ არის სათანადოდ დარეგულირებული).	X		
			(ბ) მინამრეცხები არ მუშაობს.		X	
			(გ) მინამრეცხი არ არის წარმოდგენილი.		X	
4. ფარები, შექამრეკლები და ელექტრომონწყობილობა.						
4.1. წინა (ახლო/შორი ნათების) ფარები.						
4.1.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ა) განათება / სინათლის წყარო გაუმართავია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი (განათების / სინათლის სხვადასხვა წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 1/3-მდე არ ფუნქციონირებს).	X		
			(ა.ბ) განათების/სინათლის ერთი წყარო; LED განათების შემთხვევაში, სერიოზულად დარღვეული ხილვადობა.		X	
			(ა.გ) სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გარე მაშუქი ხელსაწყოების დემონტაჟი და		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		განლაგების ადგილების შეცვლა.			
		(ა.დ) სატრანსპორტო საშუალების სხვადასხვა მხარეს სიმეტრიულად განლაგებული, ერთი დანიშნულების წყვილი ფარების შუქის ძალა ორჯერ მეტად განსხვავდება ერთმანეთისაგან.		X	
		(ა.ე) მარჯვენასაჭიანი ან საჭის მდებარეობის ცვლილების მქონე ავტოსატრანსპორტო საშუალების ფარების რეგულირება შესაბამისი სტიკერის გამოყენებით.		X	
		(ბ.ა) საპროექციო სისტემა უმნიშვნელოდ დეფექტურია (ამრეკლი და საბნეველა).	X		
		(ბ.ბ) საპროექციო სისტემა მნიშვნელოვნად დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი (ამრეკლი და საბნეველა).		X	
		(გ) ფარები არ არის საიმედოდ დამაგრებული.		X	
4.1.2.	რეგულირება.	განსაზღვრეთ ყოველი ფარის ჰორიზონტალური მიმართულება ახლო განათების ფარზე, ფარების მიმართვის მონაცემების ან სატრანსპორტო საშუალების ინტერფეისის გამოყენებით.		X	
4.1.3.	გადართვა .	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში ან სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის გამოყენებით.	(ა) გადამრთველი არ ფუნქციონირებს მოთხოვნების შესაბამისად! (ერთდროულად განათებული ნათურების კომბინაცია).	X	
		(ბ) მართვის მონაცემების გაუმართავი ფუნქციონირება.		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(გ) სისტემა აჩვენებს ხარვეზს სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.	X		
4.1.4.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა. ¹	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურა, გამოყოფილი ფერი ან/და მდებარეობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹		X
			(ბ) საბნეველაზე ან სინათლის წყაროზე არსებული ნაკეთობა აშკარად ამცირებს სინათლის ძალას (სიკაშკაშე) ან ცვლის გამოსხივებულ ფერს.		X
4.1.5.	ფარების საწმენდი მონაცობილობა (არსებობის შემთხვევაში).	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	მონაცობილობა გამოსულია მწყობრიდან.	X	
4.2.	წინა და უკანა გაბარიტული შუქები, გვერდითი გაბარიტული შუქები და კონტურული შუქები.				
4.2.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ა) არ ანთებს სინათლის წყარო.		X
			(ა.ბ) სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გარე მამუქი ხელსაწყოების დემონტაჟი და განლაგების ადგილების შეცვლა.		X
			(ბ) გაუმართაოა საბნეველა ან არ არის წარმოდგენილი.		X
			(გ) ნათურის მდებარეობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹		X
4.2.2.	გადამრთველები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	გადამრთველი არ მუშაობს.		X
4.3.	სტოპ – სიგნალი.				
4.3.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ა) დეფექტური სინათლის წყარო (განათების / სინათლის სხვადასხვა წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 1/3-მდე არ ფუნქციონირებს).	X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(ა.ბ) განათების/სინათლის ერთი წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 2/3-ზე ნაკლები არ ფუნქციონირებს.		X	
		(ბ.ა) უმნიშვნელოდ დეფექტური საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე არავითარი ზეგავლენა).	X		
		(ბ.ბ) გაუმართავი საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე ზეგავლენა).		X	
		(ბ.გ) არ არის წარმოდგენილი საბნეველა.		X	
4.3.2.	გადამრთველები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში ან სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის გამოყენებით.		X	
4.3.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა ¹ (Unece, Reg. 48).	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურა, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა ან/და სინათლის ძალა (სიკაშკაშე) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹	X	
			(ბ) თეთრი განათება უკან; განათების სინათლის ძალა (სიკაშკაშე) მკვეთრად დაქვეითებულია.		X
4.4.	მოსვლის მარჯვენა და ავარიული სიგნალიზაციის ნათურები.				
4.4.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ა) დეფექტური სინათლის წყარო (განათების / სინათლის სხვადასხვა წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 2/3-მდე არ ფუნქციონირებს).	X	
			(ა.ბ) განათების/სინათლის წყარო არ ფუნქციონირებს.		X
			(ა.გ) არ არის წარმოდგენილი ყვეთელი ან წითელი		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		ტონალობის ფერი.			
		(ბ.ა) უმნიშვნელოდ დეფექტური საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე არავითარი ზეგავლენა).	X		
		(ბ.ბ) გაუმართავი საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე ზეგავლენა).		X	
		(ბ.გ) არ არის წარმოდგენილი საბნეველა.		X	
4.4.2.	გადამრთველები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს. არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. ¹	X	
		(ბ) საერთოდ არ მუშაობს.		X	
		(გ) ავარიული სიგნალიზაციის ჩართვა ვერ უზრუნველყოფს მოხვევის ყველა მაჩვენებლების სინქრონული ჩართვას ციმციმის რეჟიმში.	X		
4.4.3.	ციმციმის სიხშირე.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	მოხვევის მაჩვენებლის ციმციმის სიხშირე არ არის წარმოდგენილი შემდეგი ინტერვალით: (90±30) ციმციმი წუთში ან (1.5±0.5) ჰც.	X	
4.5.	წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები (ფაქტობრივად არსებობის შემთხვევაში).				
4.5.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ა) დეფექტური სინათლის წყარო. (განათების / სინათლის სხვადასხვა წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 2/3-მდე არ ფუნქციონირებს).	X	
		(ა.ბ) განათების/სინათლის წყარო არ ფუნქციონირებს.	X		
		(ბ.ა) უმნიშვნელოდ დეფექტური საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე არავითარი ზეგავლენა).	X		
		(ბ.ბ) გაუმართავი საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე ზეგავლენა).		X	
		(ბ.გ) არ არის წარმოდგენილი საბნეველა.		X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
4.5.2.	გადამრთველი.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. ¹	X		
			(ბ) საერთოდ არ მუშაობს.		X	
4.5.3.	ნათების ფერი.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	არ არის წარმოდგენილი თეთრი ან წითელი ტონალობის ფერი (Unec. Reg. 48).		X	
4.6.	უკუსვლის მაშუქა.					
4.6.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) დეფექტური სინათლის წყარო ან სინათლის წყარო არ არის წარმოდგენილი თეთრი ტონალობის ფერით.	X		
			(ბ.ა) უმნიშვნელოდ დეფექტური საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე არავითარი ზეგავლენა).	X		
			(ბ.ბ) გაუმართავი საბნეველა (გამოყოფილ სინათლეზე ზეგავლენა).		X	
			(ბ.გ) არ არის წარმოდგენილი საბნეველა.		X	
4.6.2.	გადამრთველები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. ¹	X		
			(ბ) უკანა განათების ფარების ჩართვა შესაძლებელია ისე, რომ გადამცემი მექანიზმი არ იყოს რევერსიულ პოზიციაზე.		X	
4.7.	უკანა სანომრე ნიშნის ნათურა.					
4.7.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) სანათი გამოჰყოფს პირდაპირ ან თეთრ სინათლეს უკან.	X		
			(ბ.ა) გაუმართავია სანომრე ნიშნის სინათლის წყარო.		X	
			(ბ.ბ) გამართულია მინიმუმ ერთი სანომრე ნიშნის განათების წყარო (რამდენიმე განათების წყაროს არსებობის	X		

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		შემთხვევაში).			
		(გ.ა) სანათი მონწყობილობა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.	X		
		(გ.ბ) ჩამოვარდნის ძალზედ სერიოზული რისკი.		X	
		(დ) უკანა სანომრე ნიშნის ნათურა არ ინთება გაბარიტულ შუქთან ერთად.	X		
4.8.	რეტრო შუქამრეკლები, ხილვადობის (უკუამრეკლი) მარკირება და უკანა საცნობი ფირფიტები.				
4.8.1.	მდგომარეობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) შუქამრეკლი დეფექტური ან დაზიანებულია.	X	
			(ბ.ა) შუქამრეკლი არ არის საიმედოდ დამაგრებული.	X	
			(ბ.ბ) არსებობს ჩამოვარდნის ალბათობა.		X
4.9.	ელექტროშვერთები სანვარსა და მისაბმელს ან ნახევარმისაბმელს შორის.	ვიზუალური შემოწმება: შესაძლებლობის შემთხვევაში შემოწმეთ შვერთების ელექტროუწყვეტობა.	(ა.ა) ფიქსირებული კომპონენტები არ არის საიმედოდ დამაგრებული.	X	
			(ა.ბ) მოშვებული ელექტრო შვერთების მექანიზმი.		X
			(ბ.ა) დაზიანებული ან გაცვეთილი იზოლაცია.	X	
			(ბ.ბ) მოკლე შერთვის წარმოშობის ალბათობა.		X
			(გ) მისაბმელის ან გამწვევი სატრანსპორტო საშუალებების ელექტროშვერთები ან/და საშუხრუჭო განათებები არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X
4.10.	ელექტროგაყვანილობა.	ვიზუალური შემოწმება (გარდა მებლუდული ხილვადობის არეალის) ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე.	(ა) სამაგრები მოშვებულია, ეხება ბასრ კიდევს, ცხელ ან საბრუნავ ნაწილებს ან მიწას. მაერთებლები გათიშულია ან არსებობს გათიშვის ალბათობა.		X
			(ბ) სადენები დაზიანებულია.		X
			(გ.ა) იზოლაცია დაზიანებულია ან გაცვეთილია.	X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(ბ.ბ) მოკლე შერთვის წარმოშობის ალბათობა.		X	
4.1.1.	აკუმულატორ(ებ)ი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) არასაიმედოა;	X	
			(ა.ა) არ არის სათანადოდ დამაგრებული.		
			(ა.ბ) არსებობს მოკლე შერთვის წარმოშობის ალბათობა.		X
			(ბ.ა) ჟონავს.	X	
		(ბ.ბ) სახეზეა მნიშვნელოვანი გაჟონვა რაც საფრთხეს უქმნის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას.		X	

5. ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება.

5.1. ღერძები.

5.1.1.	ღერძები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა) ღერძი გატეხილი ან მნიშვნელოვნად დეფორმირებულია.			X
			(ბ.ა) არასაიმედოდ არის დამაგრებული სატრანსპორტო საშუალებაზე.		X	
			(ბ.ბ) დარღვეული სტაბილურობა, ფუნქციონირება: სამაგრ მონყობილობებთან დაკავშირებით აღინიშნება გადაჭარბებული მოძრაობა. ზემოქმედებს სატრანსპორტო საშუალების სხვა ნაწილებზე.			X
5.1.2.	საბრუნე პოჭოჭიკი.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა) საბრუნე მუშტის ან მილისის გადაჭარბებული ცვეთა ან/და პოჭოჭიკის მეტისმეტი ვერტიკალური სვლა ღერძის კოჭისაკენ ან/და საბრუნე მუშტის ტაბიკი მოშვებულია ღერძში.		X	
			(ბ) მიმართულებითი სტაბილურობა დარღვეულია (საბრუნე პოჭოჭიკი გატეხილია ან/და საბრუნე მუშტის ან			X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება					
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო			
		მილისის გადაჭარბებული ცვეთა ან/და პოტოციკის მეტისმეტი ვერტიკალური სვლა ღერძის კოჭისაკენ ან/და საბრუნო მუშტის ტაბიკი თავისუფალია ღერძში).						
5.1.3.	თვლის საკისრები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა)	გადაჭარბებული ფოლხვა თვლის საკისარზე ან/და თვლის საკისარი გაჭედილია.		X		
			(ბ)	მიმართულებითი სტაბილურობა დარღვეულია.			X	
5.2.	თვლები და საბურავები.							
5.2.1.	სავალი თვლის მორგვი.	ვიზუალური შემოწმება (გარდა შეზღუდული ხილვადობის არეალის).	(ა.ა)	რომელიმე თვლის ქანჩი ან ჭანჭიკი ან სარჭი არ არის წარმოდგენილი ან მოშვებულია.			X	
			(ა.ბ)	არცერთი სამაგრი არ არის წარმოდგენილი ან ყველა სამაგრი მოშვებულია ისე, რომ სერიოზულ ზემოქმედებას ახდენს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე.				X
			(ბ)	მორგვი გაცვეთილი ან დაზიანებულია.			X	
5.2.2.	თვლები.	ყოველი თვლის ორივე მხარეს ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე.	(ა)	ნებისმიერი სახის გატეხვა ან შეღუღების დეფექტი.				X
			(ბ)	საბურავების დამჭერი რგოლები არ არის სათანადოდ დამაგრებული.			X	
			(გ)	თვლები დაზიანებულია.			X	
			(დ)	თვლის ზომა ერთიდაიმავე ღერძე განსხვავებულია.			X	
			(ე)	შენწყვილებული თვლები დამონტაჟებულია იმგვარად, რომ მათი		X		

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		დისკების სავენტილაციო ნახვრეტების მდგომარეობა ვერ უზრუნველყოფს საბურავების როგორც დაბერვის, ისე წნევის გაზომვის შესაძლებლობას.			
		(ვ) დისკების სამაგრი ნახვრეტების ფორმისა და ზომის ხილული დაზიანება.		X	
5.2.3.	საბურავები.	(ა) ერთსა და იმავე ღერძზე ან შეწყვილებულ თვლებზე დაყენებულია სხვადასხვა ზომის საბურავები.		X	
		(ბ) სხვადასხვა პროტექტორის ნახატის ან/და კონსტრუქციის საბურავები ერთსა და იმავე ღერძზე (რადიალური / დიაგონალური).		X	
		(გ) ნებისმიერი სერიოზული ზიანი ან კვეთი საბურავზე.		X	
		(დ) ადგილი აქვს საბურავების ხახუნს სხვა კომპონენტების მიმართ.		X	
		(ე) საბურავებში ჰაერის წნევის კონტროლის სისტემა გაუმართავია ან აშკარად უმოქმედოა.	X		
		(ვ.ა) საბურავების დამზადების თარიღიდან გასულია 10 წელი.		X	
		(ვ.ბ) საბურავების დამზადების თარიღის წაკითხვა შეუძლებელია.		X	
		(ზ) საბურავში არსებული წნევა იმდენად დაბალია რომ საფრთხეს უქმნის ავტოსატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებას.		X	
		(თ.ა) საბურავის ცვეთის ერთი ინდიკატორის (სარბენი ბილიკის ღარის ფსკერის		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		შვერილი, რომლის სიმალლე შეესაბამება მინიმალურად დასაშვებ საბურავების პროტექტორის ნახატის სიმალლეს) გამოჩენისას თანაბარი ცვეთა ან ორი ინდიკატორის გამოჩენისას – ორი კვეთიდან თითოეული შემთხვევისათვის არათანაბარი ცვეთა.				
		ცვეთის ინდიკატორის არარსებობის შემთხვევაში, პროტექტორის ნახატის სიმალლე ნაკლებია შემდეგ მაჩვენებლებზე: M1, N1, – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,6 მმ; (თ.ბ) N2, N3, O3, O4 – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,0 მმ; M2, M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 2,0 მმ.		X		
5.3.	დაკიდების სისტემა.					
5.3.1.	ზამბარები და სტაბილიზატორები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა)	შასზე ან ღერძზე ზამბარების არასაიმედო დამაგრება.	X	
			(ბ)	დაზიანებული ან გატეხილი ზამბარა ან მისი კომპონენტი.	X	
			(გ)	ზამბარა არ არის წარმოდგენილი.	X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
5.3.2.	ამორტიზატორები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, შესაძლებლობის შემთხვევაში სპეციალური აღჭურვილობის გამოყენებით.	(ა.ა)	შასზე ან ლერძზე ამორტიზატორების არასაიმედო დამაგრება.	X		
			(ა.ბ)	ამორტიზატორი მოშვებულია.		X	
			(ბ)	დაზიანებული ამორტიზატორები, რომლებიც ავლენენ სერიოზული გაუონვის ან გაუმართაობის ნიშნებს.		X	
5.3.3.	მგრები მილები (ტორსიონები), რადიუსული ბერკეტები, დაკიდება და დაკიდების ბერკეტები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა)	შასზე ან ლერძზე კომპონენტის არასაიმედო დამაგრება.		X	
			(ბ)	დაზიანებული ან ზედმეტად კოროზიული კომპონენტი.		X	
5.3.4.	დაკიდების სახსრები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა)	საბრუნე მუშტის ან/და მილისის ან დაკიდების სახსრების გადაჭარბებული ცვეთა/ფოლხვა.		X	
			(ბ.ა)	მტვრისგან დამცავი საფარი ძალიან დაზიანებულია.	X		
			(ბ.ბ)	მტვრისგან დამცავი საფარი არ არის წარმოდგენილი ან გატეხილია.		X	
5.3.5.	პნევმატიკური დაკიდება.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	სისტემა გამოსულია მწყობრიდან რაც სერიოზულ საფრთხეს უქმნის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას.			X
			(ბ)	ნებისმიერი კომპონენტი არის დაზიანებული იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება სისტემის მუშაობაზე.		X	
			(გ)	სისტემაში აღინიშნება		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		გაჟონვა.				
6. შასი და მისი შემადგენლები.						
6.1. შასი ან ჩარჩო და მათი შემადგენლები.						
6.1.1.	საერთო მდგომარეობა.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე.	(ა.ა) რომელიმე გრძივი ან განივი ელემენტის უმნიშვნელო გატეხვა (ბზარი).		X	
			(ა.ბ) რომელიმე გრძივი ან განივი ელემენტის სერიოზული გატეხვა ან დეფორმირება.			X
			(ბ) გადაჭარბებული კოროზიულობა, რომელიც ვავენას ახდენს მონყობილობის სიხისტეზე.		X	
6.1.2.	გამონაბოლქვის მილები და მაცურები	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე.	(ა) არასაიმედო ან მუონავი გამწოვი სისტემა.		X	
			(ბ) კვამლი აღწევს კაბინაში ან მგზავრების სალონში.		X	
6.1.3.	სანვავის აგზი ან მილები (გამათბობელი სანვავის ცისტერნისა და მილების ჩათვლით).	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, გაჟონვის დეტექტორის გამოყენება LPG/CNG სისტემების შემთხვევაში.	(ა.ა) სანვავის გაჟონვა, ან აგზის ჩასასხმელი ყელის არქონა ან არასაიმედოობა.		X	
			(ა.ბ) არ არის წარმოდგენილი სანვავის აგზის სახურავი ან მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	
			(ბ) მილები დაზიანებულია.		X	
			(გ) სანვავის ონკანი (საჭიროების შემთხვევაში) არ მუშაობს გამართულად ან ჭონავს.		X	
			(დ) არსებობს ხანძრის გაჩენის რისკი შემდეგი ზეგზების გამო: <ul style="list-style-type: none">• სანვავის გაჟონვა;• სანვავის გაჟონვა ძრავიდან.			X
6.1.4.	ბამპერები, გვერდითი და უკანა დამცავი მონყობილობები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) არასაიმედოდ არის დამაგრებული (არსებობს ჩამოვარდნის საშიშროება).		X	
			(ბ) გატეხილია ან	X		

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
			გაბზარულია.			
			(გ) არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(დ) წინა ან/და უკანა ბამპერის დეფორმაცია, როდესაც ბამპერის გამოშვებული ნაწილების სიმრუდის რადიუსი 5 მმ-ზე ნაკლებია (გამონაკლისია დეტალები, რომლებიც არამეტალური ელასტიური მასალისგან არის დამზადებული).		X	
			(ე) N ₂ , N ₃ , O ₃ და O ₄ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე (უნაგირა სანეგარის გარდა) არ არის დაყენებული უკანა ან/და გვერდითი დამცავი მონაცობილობები (რაც გათვალისწინებულია ქარხანა დამამზადებლის მიერ).		X	
			(ვ) გვერდითი დამცავი მონაცობილობა სცილდებოდა სატრანსპორტო საშუალების გაბარიტებს სიგანეში, მისი გარე ზედაპირი დამორებულია სატრანსპორტო საშუალების გვერდითი გაბარიტისაგან 120 მმ-ზე მეტი მანძილით.		X	
6.1.5.	სათადარიგო თვლის სამაგრი (თუ გააჩნია).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სამაგრი დაზიანებული.		X	
			(ბ) სათადარიგო თვალი არ არის საიმედოდ დამაგრებული სამაგრ მონაცობილობაზე.		X	
6.1.6.	ტრანსმისია.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სამაგრი ჭანჭიკები მოშვებულია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(ბ) სატრანსმისიო ლილვის საკისრების გადაჭარბებული ცვეთა.		X	
			(გ) უნივერსალურ სახსრებში ადგილი აქვს გადაჭარბებულ ცვეთას.		X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
			(დ) დრეკადი მართებლების ცვეთა.		X	
			(ე) ლილვი დაზიანებულია ან მოლუნულია.		X	
			(ვ) საკისრის კორპუსი დაზიანებულია ან არასაიმედოა.		X	
			(ზ) მტერისგან დამცავი საფარი არ არის წარმოდგენილი ან დაზიანებულია.		X	
6.1.7.	ძრავის სამაგრი (ქვესადგომი).	ვიზუალური შემოწმება არ არის აუცილებელი ორმოზე ან ამწეზე.	გაცვეთილი, თვალსაჩინოდ და მნიშვნელოვნად დაზიანებული დგარები.		X	
			(ა) უნაგირა სანეგარის უნაგირა გადასაბმელის საკეტი გადაბმის შემდეგ ავტომატურად არ იკეტება, რაც ქმნის უნაგირა-გადასაბმელი მონწყობილობის თვითნებურ გახსნის საფრთხეს.		X	
6.1.8.	გადასაბმელი მექანიზმი.	ვიზუალური შემოწმება არ არის აუცილებელი ორმოზე ან ამწეზე.	(ბ) ერთდერძა მისაბმელები (მისაბმელ-საძვრისის გარდა) და მისაბმელები, რომლებიც არ არიან აღჭურვილი მუშა სამუხრუჭო სისტემით, არ გააჩნიათ აღჭურვილი დამცავი ჯაჭვი (გვარლი), ან დამცავი ჯაჭვის (გვარლის) სიგრძე ედება გადაბმის მარყუჟის გზის ზედაპირს ან დამცავი ჯაჭვი (გვარლი) დამაგრებულია სანეგარ-გადასაბმელი მონწყობილობის ან მისი დამაგრების დეტალებზე.		X	
6.2.	ძარა და კაბინა.					
6.2.1.	მდგომარეობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) მოშვებული ან დაზიანებული ნაწილი, რომელიც სავარაუდოდ გამოიწვევს დაზიანებას.		X	
			(ა.ბ) ჩამოვარდნის ალბათობა.			X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		(ბ) ძარის არასაიმედო დგარი.		X		
		(გ) ძრავის ან გამონაბოლქვის კვამლის შეღწევის შესაძლებლობა.		X		
		(დ) არასაიმედო ცვლილება.		X		
6.2.2.	დამაგრება.	ვიზუალური შემოწმების განხორციელება ორმოზე ან ამწეზე.	(ა) ძარა ან კაბინა არასაიმედოა.		X	
			(ბ) ძარა/კაბინა ამჟამად არ არის სათანადოდ განთავსებული შასზე.		X	
			(გ) ძარის/კაბინის დამაგრების არასაიმედობა ან მისი საერთოდ არარსებობა შასსა თუ განივ ელემენტებზე.		X	
			(დ) მზიდი ნაწილების მიმაგრების ადგილების გადაჭარბებული კოროზია.		X	
6.2.3.	კარები და კარის საკეტები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) კარი სათანადოდ არ იღება ან არ იკეტება.		X	
			(ბ) კარი იღება თვითნებურად ან არ რჩება დაკეტილ მდგომარეობაში.		X	
			(გ) კარი, სახსარი, საკეტი ან დგარი არ არის წარმოდგენილი ან მოშვებულია.		X	
6.2.4.	იატაკი.	ვიზუალური შემოწმების განხორციელება ორმოზე ან ამწეზე.	იატაკი არასაიმედო მდგომარეობაშია ან ძალიან გაცვეთილია.		X	
6.2.5.	მძლოლის სავარძელი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) დეფექტური სტრუქტურის მქონე სავარძელი. მოშვებული სავარძელი.		X	
			(ა.ბ) სავარძლების თავის საყდენი მონყობილობა არ არის წარმოდგენილი (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ) ან მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
		(ბ.ა) სავარძლის დარეგულირების მექანიზმი არ მუშაობს გამართულად.		X		
		(ბ.ბ) სავარძელი მოძრაობს ან საზურგე არ მავრდება.			X	
6.2.6.	სხვა სავარძლები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) სავარძელი წარმოდგენილია გაუმართავ მდგომარეობაში ან არასაიმედოა.		X	
			(ა.ბ) სავარძლების თავის საყრდენი მონყობილობა არ არის წარმოდგენილი (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ) ან მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	
			(ბ.ა) სავარძლები არ არის დამავრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. ¹		X	
			(ბ.ბ) წარმოდგენილია დასაშვებზე მეტი რაოდენობის სავარძლები.		X	
6.2.7.	მართვის მაკონტროლებლები (კაბინა).	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ნებისმიერი მართვის მონყობილობა, რომელიც აუცილებელია სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო ოპერირებისთვის, არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X	
6.2.8.	კაბინის საფეხურები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) საფეხური ან/და მისი კონსტრუქცია არასაიმედოა.	X		
			(ბ) საფეხური ან საფეხურის რგოლი წარმოდგენილია ისეთ მდგომარეობაში, რაც სავარაუდოდ ზიანს მიაყენებს მის მომხმარებლებს.		X	
6.2.9.	სხვა შიდა და გარე დამატებითი	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სხვა მონყობილობებისა და აღჭურვილობის		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
მონყობილობები და აღჭურვილობა.		სამაგრები დეფექტურია.			
		(ბ) მორგებული ნაწილები სავარაუდოდ გამოიწვევს ფიზიკურ დაზიანებას.		X	
		(გ.ა) შიდრავლიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებით აღინიშნება გაჟონვა.	X		
		(გ.ბ) სახიფათო მასალების ჭარბი რაოდენობით დაღვრა.		X	
6.2.10. საშხეფარები (ფრთები), შხეფებისგან დამცავი საშუალებები (ვრცელდება იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე რომელთა სრული მასა აღემატება 7,5 ტონას).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან ძალზედ კოროზიულია.	X		
		(ა.ბ) არსებობს ფიზიკური დაშავების ან ჩამოვარდნის ალბათობა.		X	
		(ბ.ა) არასაკმარისი დაშორება (შეფრქვევის ჩამხშობი საშუალებები). ¹	X		
		(ბ.ბ) არასაკმარისი დაშორება (ფრთები).		X	
		(გ.ა) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹	X		
		(გ.ბ) პროტექტორის არასაკმარისი დაფარვა.		X	
6.2.11. სადგარი (თუ გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან ძალზედ კოროზიულია.		X	
		(ბ) დამაგრებულია იმგვარად რომ შესაძლებელია საფრთხე შეექმნას საგზაო უსაფრთხოებას.			X
6.2.12. სახელურები და სატერფულები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან ძალზედ კოროზიულია.	X		
7. სხვა მონყობილობები					
7.1. უსაფრთხოების ღვედები/საკეტები და დამჭერი სისტემები (გარდა იმ სატრანსპორტო საშუალებისა, რომლის კონსტრუქცია არ ითვალისწინებს შესაბამის კომპონენტს).					
7.1.1. უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების უსაფრთხოება.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სამაგრი პუნქტი დაზიანებული ან/და მოშვებულია.		X	
		(ბ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედები		X	

პუნქტი		მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
				უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
			არ არის წარმოდგენილი დამაგრების სამი წერტილით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ).			
7.1.2.	უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების მდგომარეობა.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ა) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედი არ აქვს ან არ არის დამონტაჟებული.		X	
			(ა.ბ) უსაფრთხოების ღვედი მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	
			(ა.გ) უსაფრთხოების ღვედის საკეტი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X	
			(ა.დ) უსაფრთხოების ღვედის ამომწვევი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X	
			(ბ.ა) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედი არ აქვს ან არ არის დამონტაჟებული.		X	
			(ბ.ბ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედი დაზიანებულია.		X	
			(ბ.გ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის საკეტი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X	
			(ბ.დ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის ამომწვევი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.			
7.1.3.	უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი მონაცობილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი ამჟამად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.	X	
			(ა.ბ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი ამჟამად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.		X
			(ბ) სისტემა მიუთითებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.		X
7.1.4.	უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მონაცობილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მონაცობილობა ამჟამად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.	X	
			(ა.ბ) საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო		X

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		უსაფრთხოების ღველის წინასწარ დამჭიმავი მონყობილობა აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.			
		(ბ) სისტემა მიუთითებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.		X	
7.1.5.	უსაფრთხოების ბალიში (აირბევი).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) უსაფრთხოების ბალიშები აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.		X
		(ბ) სისტემა მიუთითებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.		X	
7.1.6.	დამატებითი შეკავების სისტემა (SRS - Supplementary Restraint System).	MIL-ის ვიზუალური შემოწმება.	SRS MIL მიუთითებს სისტემის ნებისმიერ გაუმართაობაზე.		X
7.2.	ცეცხლსაქრობი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) არ აქვს.		X
		(ბ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).		X	
7.3.	გამათრახილებელი სამკუთხედი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) არ აქვს.		X
		(ბ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).		X	
7.4.	პირველადი დახმარების სამედიცინო სააფთიაქო ყუთი.	ვიზუალური შემოწმება.	არ აქვს, არასრულად არის დაკომპლექტებული ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).		X
7.5.	ხმოვანი სასიგნალო მონყობილობა.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა.ა) არ მუშაობს გამართულად.	X	
		(ა.ბ) საერთოდ არ მუშაობს.		X	
		(ბ) კონტროლი არასაიმედოა.		X	
7.6.	სპიდომეტრი.	შესაძლებლობის შემთხვევაში ვიზუალური შემოწმება ან ოპერირება	(ა.ა) არ არის დამაგრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. ¹	X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	გზებზე შემონმების განმავლობაში ან ელექტრონული ტესტირების საშუალებით.	(ა.ბ) არ არის წარმოდგენილი. (ბ.ა) ფუნქციონირებს დარღვევით. (ბ.ბ) საერთოდ არ ფუნქციონირებს. (გ) საერთოდ არ შეუძლია განათება.		X	
7.7.	მდგრადობის ელექტრონული კონტროლი (ESC – Electronic Stability Control), დამაგრების/საჭიროების შემთხვევაში. ვიზუალური შემონმება და/ან ელექტრონული ინტერფეისის გამოყენებით.	(ა) გაუმართაობის მაჩვენებელი მიუთითებს სისტემის ხარვეზზე. (ბ) სისტემა უჩვენებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.		X	
7.8.	სატრანსპორტო საშუალების კარების საკეტები.	ვიზუალური შემონმება.	სატრანსპორტო საშუალების კარების საკეტი არ მუშაობს.	X	
7.9.	სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაზი.	ვიზუალური შემონმება.	სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაზი გაუმართავია.	X	
7.10.	ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაზი.	ვიზუალური შემონმება.	ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაზი გაუმართავია.	X	
8. უარყოფითი ზემოქმედება.					
8.1. ხმაური.					
8.1.1.	ხმაურის ჩამხშობი სისტემა.	სუბიექტური შეფასება (გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შემონმებელი მიიჩნევს, რომ ხმაურის დონე შესაძლებელია აღემატებოდეს დასაშვებ ზღვრებს, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია ჩატარდეს ინსპექტირება ხმაურზე, ხმაურის საზომი ხელსაწყო გამოყენებით).	(ა) ხმაურის დონე აღემატება მოთხოვნებში (°) დასაშვებ ზღვრებს. (ბ) ხმაურის ჩამხშობი სისტემის ნებისმიერი ნაწილი არის მოშვებული, არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა, დაზიანებულია, არასწორად არის დამონტაჟებული, აკლია ან აშკარად შეცვლილია ისე, რომ უარყოფითად აისახება ხმაურის დონეზე.	X	
8.2. გამონაბოლქვის სისტემა.					
8.2.1. საწვავის ძრავის გამონაბოლქვი.					
8.2.1.1.	გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მონაცობილობა.	ვიზუალური შემონმება.	(ა) დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მონაცობილობა არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად დეფექტურია.	X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(ბ) გაჟონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონახობის მოცულობის გაანგარიშებაზე.		X	
8.2.1.2. ბენზინის ძრავის გამონახობის.	სატრანსპორტო საშუალებების გამონახობის გაანგარიშება ხდება გამონახობის აირების ანალიზატორის გამოყენებით.	(ა.ა) აირების გამონახობის აღქმა და მართვის მიერ წარმოდგენილ კონკრეტულ დონეებს.		X	
		(ა.ბ) ან, თუ აღნიშნული ინტორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, CO-ს გამონახობის აღქმა ამ რეგლამენტით გათვალისწინებულ მონაცემებს.		X	
		(ბ) ლამბდა გამცდარი დიაპაზონს $1 \pm 0,03$ ან არ შეესაბამება მწარმოებლის მიერ დადგენილ მოთხოვნებს.		X	
8.2.1.3. მხოლოდ აირზე (CNG/LPG/LNG) მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებების გამონახობის.	სატრანსპორტო საშუალებების გამონახობის გაანგარიშება ხდება გამონახობის აირების ანალიზატორის გამოყენებით.	CO-ს გამონახობის აღქმა ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის მე-2 ქვეპუნქტის „დ.ა.გ.“ ან „დ.ბ.გ.“ ქვეპუნქტში მითითებულ ზღვრულ მნიშვნელობებს.		X	
8.2.1.4. აირისებრი გამონახობის.	ვიზუალური შემოწმება. გამონახობის აირების კვამლიანობა იზომება თავისუფალი აჩქარების ტაბლაში 5 წამის განმავლობაში და შემდგომ აქსელერაციით სულ მცირე 2500 ბრ/წთ-მდე არანაკლებ 5 წამის განმავლობაში ან ძრავას მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვის ნახევრამდე.	(ა) ხილული მოჭარბებული გამონახობის აირები: კვამლის შეფერილობა – შავი ან ნაცრისფერი; კვამლის შეფერილობა – ლურჯი;		X	
8.2.2. დიზელის ძრავის გამონახობის.					

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება			
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო	
8.2.2.1.	გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მონაცემების.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მონაცემების არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად დეფექტურია.		X	
			(ბ) გაუთვინიანებელი, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის გაანგარიშებაზე.		X	
8.2.2.2.	კვამლიანობა	ა) გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობა იზომება თავისუფალი აჩქარების ფაზაში (დატვირთვის გარეშე უქმი სვლიდან მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვამდე), როდესაც გადაცემათა კოლოფი ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაშია, ხოლო გადაბმულობა ჩართულია;	მოთხოვნებში ⁽¹⁾ მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კვამლიანობა აღემატება სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის ფირფიტაზე მითითებულ დონეს.		X	
		ბ) სატრანსპორტო საშუალების წინასწარი მომზადება: 1. სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირება შესაძლებელია ჩატარდეს წინასწარი მომზადების გარეშე, თუმცა უსაფრთხოების მიზნით, უნდა შემოწმდეს, რომ ძრავა გახურებულია და დამაკმაყოფილებელ ტექნიკურ მდგომარეობაში იმყოფება. 2. წინაპირობების	(ა) მნიშვნა: ეს მოთხოვნები არ ვრცელდება 1980 წლის 1 იანვრამდე რეგისტრირებულ ან ექსპლუატაციაში მყოფ სატრანსპორტო საშუალებებზე და იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე რომლებიც საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულია და რომელთა სარეგისტრაციო მონაცემები სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ:			

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	<p>მოთხოვნები:</p> <p>2.1. ძრავა უნდა იყოს მთლიანად გახურებული, მაგალითად, ძრავაში ზეთის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ზეთის დონის მაჩვენებელი საცეცით აღებული სინჯის გამოყენებით 80°C მაინც უნდა იყოს, ან ნორმალური საოპერაციო ტემპერატურით, თუ უფრო დაბალი იქნება, ან ძრავას ბლოკის ტემპერატურა, რომელიც ინფრანთელი გამოსხივებით იზომება, უნდა იყოს ამდენივე.</p> <p>იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქცია ამ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავას ნორმალური მუშა ტემპერატურის მიღწევა ხდება სხვა საშუალებებით, მაგალითად, ძრავას გამაგრებულ ვენტილატორის მუშაობით.</p> <p>2.2 გამონაბოლქვის სისტემა უნდა გაინჰინდოს თავისუფალი აჩქარების სამი ციკლის საშუალებით</p>	<p>0, -, ან სხვა სიმბოლო).</p> <p>თუ ეს ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი ან მოთხოვნები (1) არ იძლევა სტანდარტული სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას, შთანთქმის კოეფიციენტის მნიშვნელობა აღემატება ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის მე-2 ქვეპუნქტის „ე“ ქვეპუნქტში ზღვრულ მნიშვნელობებს.</p> <p>შენიშვნა: ეს მოთხოვნები არ ვრცელდება 1980 წლის 1 იანვრამდე რეგისტრირებულ ან ექსპლუატაციაში მყოფ სატრანსპორტო საშუალებებზე და იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე რომლებიც საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულია და რომელთა სარეგისტრაციო მონაბოლქვი სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ: 0, -, ან სხვა სიმბოლო).</p> <p>ხილული მოჭარბებული გამონაბოლქვი აირები:</p> <p>კვამლის შეფერილობა – შავი ან ნაცრისფერი;</p> <p>კვამლის შეფერილობა – ლურჯი.</p>			
		(ბ)		X	
		(გ)		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	<p>მაინც ან მსგავსი მეთოდით;</p> <p>გ) ინსპექტირების პროცედურები:</p> <p>1. ძრავა და მასზე დამონტაჟებული ნებისმიერი ტურბოკომპრესორი უნდა იმყოფებოდეს უქმი სვლის რეჟიმში თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებამდე. მაღალი სიმძლავრის დიზელის ძრავებისთვის ეს ნიშნავს, რომ დროსელსაფარის აშუებებიდან 10 წამი მაინც უნდა დავიცადოთ.</p> <p>2. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებისათვის უნდა მოხდეს სანავის მიწოდების სატერფელის (აქსელერატორის) ბოლომდე დაჭერა სწრაფად და უწყვეტად (ერთ წამზე ნაკლებ დროში), მაგრამ არა მკვეთრად, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს მაღალი წნევის ტუმბოს მიერ სანავის მაქსიმალური მიწოდება.</p> <p>3. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის</p>				

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	<p>განმავლობაში ძრავამ უნდა მიაღწიოს მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვს, ან ავტომატური გადაცემათა კოლოფის მქონე სატრანსპორტო საშუალებისთვის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ მნიშვნელობას, ან, თუ ეს მონაცემები არ არის ხელმისაწვდომი, მაშინ მაქსიმალური ბრუნთა რიცხვის ორ მესამედს აქსელერატორის სატერფულზე ძალის მოხსნამდე. ამის შემონახვა შეიძლება ძრავას ბრუნთა რიცხვზე დაკვირვებით ან აქსელერატორის სატერფულის დაჭერასა და აშვებას შორის</p> <p>საკმარისი დროის გასვლის უზრუნველყოფით, რაც M₂, M₃, და N₂ N₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 2 წამს.</p> <p>4. სატრანსპორტო საშუალებები არ შეესაბამებიან დადგენილ მოთხოვნებს, თუ, სულ მცირე, ბოლო სამი თავისუფალი აჩქარების ციკლის საშუალო არითმეტიკული მნიშვნელობა</p>				

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
	<p>გადააჭარბებს ზღვრულ მნიშვნელობას. ამის გამოთვლა შეიძლება იმ გაზომვების უკულებელებით, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება გაზომილი საშუალო მნიშვნელობებისაგან ან სხვა ნებისმიერი სტატისტიკური გამოთვლების შედეგებისგან, რომლებიც ითვალისწინებენ გაზომვების უზუსტობებს.</p> <p>5. არ შეესაბამებია დადგენილ მოთხოვნებს ასევე სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები, სულ მცირე, 3 თვისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან განმდის ციკლის შემდეგ არსებითად აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობებს.</p> <p>შეესაბამებია დადგენილ მოთხოვნებს სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები სულ მცირე 3 თვისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან განმდის ციკლის შემდეგ ზღვრულზე არსებითად დაბალია.</p>				

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზები	გაუმართაობის შეფასება				
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო		
8.3. გარემოსთან დაკავშირებული სხვა ელემენტები.							
8.3.1.	სითხის გაუონვა.	ვიზუალური შემონმება.	სითხის (გარდა წყლისა) ნებისმიერი გადაჭარბებული გაუონვა რაც სავარაუდოდ ზიანს მიაყენებს გარემოს ან საფრთხეს შეუქმნის საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს.		X		
9. მგზავრების გადაყვან M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული დამატებითი ტესტირება.							
9.1. კარი.							
9.1.1.	შემავალი და გამომავალი კარი.	ვიზუალური შემონმება და შემონმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა)	დეფექტური ოპერირება.		X	
			(ბ.ა)	გაცვეთილი მდგომარეობა.	X		
			(ბ.ბ)	სავარაუდოდ გამოიწვევს ფიზიკურ დაზარებას.		X	
			(გ)	დეფექტური ავარიული მართვა.		X	
			(დ)	კარის ან სიგნალიზაციის მონაცემების დისტანციური მართვა მწყობრიდან არის გამოსული.		X	
			(ე.ა)	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹	X		
			(ე.ბ)	კარის არასაკმარისი სიგანე.		X	
9.1.2.	ავარიული გასასვლელი.	ვიზუალური შემონმება და შემონმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში).	(ა)	დეფექტური ოპერირება.		X	
			(ბ.ა)	ავარიული გასასვლელის ალმნიშვნელი ნიშნები არ იკითხება.	X		
			(ბ.ბ)	ავარიული გასასვლელის ალმნიშვნელი ნიშნები არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(გ)	მინის გამტეხი ჩაქუჩი არ არის წარმოდგენილი.	X		
			(დ.ა)	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹	X		
			(დ.ბ)	არასაკმარისი სიგანე ან წვდომა დაბლოკილია.		X	
			(ე)	გასასვლელი კარის ავარიული გაღების მექანიზმი არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი.		X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		(ვ) სალონში განთავსებულია დამატებითი მონყობილობები, რომლებიც ბლუდავენ ავარიულ გასასვლელებთან თავისუფალ მიღწევას.		X	
9.2.	სავარძლები.				
9.2.1.	მგზავრების სავარძლები (თანმხლები პერსონალის სავარძლების ჩათვლით).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) გადმოსაშლელი სავარძლები (მათი დაშვების შემთხვევაში) არ ფუნქციონირებს ავტომატურად.	X	
			(ბ) ავარიული გასასვლელი ბლოკირებულია.		X
9.2.2.	საქარე მინა (დამატებითი მოთხოვნები).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) დაზიანებულია სპეციალური მონყობილობები, როგორცაა არეკვლის სანინალმდეგო საფარი ან დაბრმავების სანინალმდეგო ეკრანი.	X	
			(ბ) მხედველობის არეალი დარღვეულია.		X
9.3.	გასასვლელები, ადგილები ფეხზე მდგომი მგზავრებისათვის.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) არამყარი იატაკი.		X
			(ა.ბ) სტაბილურობა დარღვეულია.		X
			(ბ.ა) დეფექტური კოჭები ან სახელურები.	X	
			(ბ.ბ) არ არის დამაგრებული ან გამოუყენებელია.		X
			(გ.ა) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹	X	
			(გ.ბ) არასაკმარისი სიგანე ან სიგრძე.		X
9.4.	კიბე და საფეხურები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში).	(ა.ა) გაცვეთილი მდგომარეობა.	X	
			(ა.ბ) დაზიანებული მდგომარეობა.		X
			(ა.გ) დარღვეული სტაბილურობა.		X
			(ბ) გამოსანევი საფეხურები	X	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზნები	გაუმართაობის შეფასება		
			უმნიშვნელო	მნიშვნელოვანი	სახიფათო
		არ ფუნქციონირებს სათანადოდ.			
		(გ.ა) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ¹	X		
		(გ.ბ) არასაკმარისი სიგანე ან გადაჭარბებული სიმაღლე.		X	
(1)	წინამდებარე რეგლამენტის მოქმედების არეალის ფარგლებს გარეთ წარმოდგენილი სატრანსპორტო საშუალებები გათვალისწინებულია სახელმძღვანელოდ.				
(2)	2012 წლის 1 იანვრამდე დამტკიცებული ნახევრად მისაბმელების 43%.				
(3)	48% იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც არ არის აღჭურვილი მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემით (ABS) ან რომლის ტიპი დამტკიცებულია 1991 წლის 1 ოქტომბრამდე.				
(4)	45% იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ, იმისდა მიხედვით, რომელიც უფრო გვიანდელია.				
(5)	43% იმ ნახევარმისაბმელებისა და გადაბმის მონყობილობის მქონე მისაბმელებისათვის, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ, იმისდა მიხედვით რომელიც უფრო გვიანდელია.				
(6)	მაგალითად, 2,5 მ/წმ ² 1.1.2012 წლის შემდგომ პირველად რეგისტრირებული N ₁ , N ₂ და N ₃ სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.				
(7)	ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია 70/220/EEC დირექტივის, (EC) № 715/2007 რეგლამენტის I დანართის 1 ცხრილის (EURO 5), 88/77 / EEC დირექტივისა და 2005/55 / EC დირექტივის შესაბამისად.				
(8)	ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია (EC) № 715/2007 რეგლამენტის I დანართის 2 ცხრილის (EURO 6) და (EC) № 595/2009 რეგლამენტის (EURO VI) შესაბამისად.				
(9)	ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია 70/220 / EEC დირექტივის I, დანართის 1 ცხრილის (EURO 5) (EC) № 715/2007 რეგულაციაზე, 88/77 / EEC დირექტივისა და 2005/55 / EC დირექტივის შესაბამისად.				
(10)	ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია (EC) № 715/2007 რეგლამენტის I დანართის მე-2 ცხრილის (EURO 6) და (EC) № 595/2009 რეგლამენტის (EURO VI) შესაბამისად.				
(11)	ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია 70/220 / EEC დირექტივის I დანართის 5.3.1.4 პუნქტის ბ ნაწილში გათვალისწინებული შეზღუდვების შესაბამისად, რომელშიც შეტანილი იქნა ცვლილება 98/69 / EC დირექტივით ან უფრო გვიანი ვერსიით; 88/77 / EEC დირექტივის I დანართის 6.2.1 პუნქტის ბ1, ბ2 ან გ აბზაცების შესაბამისად, რომელიც პირველად იქნა რეგისტრირებული და გაშვებული ექსპლუატაციაში 2008 წლის 1 ივლისის შემდგომ.				
(12)	ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია (EC) № 715 / 2007 რეგლამენტის I დანართის მე-2 ცხრილის შესაბამისად (EURO 6). ტიპი ოფიციალურად დამტკიცებულია (EC) № 595/2009 შესაბამისად (EURO VI).				
შენიშვნები:					
1	მოთხოვნები წარმოდგენილია ტიპის დამტკიცებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების სახით პირველი რეგისტრაციის თარიღისთვის ან როგორც ექსპლუატაციაში პირველად გაშვების, ასევე ვალდებულებების მოდიფიცირების თარიღისთვის, ან მარეგისტრირებელი ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად. გაუმართაობის მიზეზები მოქმედებს მხოლოდ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმების შემთხვევაში.				
2	არასაიმედო ცვლილება ნიშნავს ცვლილებას, რომელიც უარყოფითად აისახება სატრანსპორტო საშუალების საგზაო მოძრაობის გზის უსაფრთხოებაზე ან გააჩნია უარყოფითი გავლენა გარემოზე.				

(ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან)

