

# საქართველოს მთავრობის

## დადგენილება №627

2019 წლის 20 დეკემბერი

ქ. თბილისი

**„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის შესახებ**

### მუხლი 1

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-20 მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად, „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 1 დეკემბრის №510 დადგენილებაში ([www.matsne.gov.ge](http://www.matsne.gov.ge), 12/12/2017, 300160070.10.003.020230) შეტანილ იქნეს ცვლილება და დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის:

#### 1. მე-3 მუხლის:

ა) პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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).“;

ბ) მე-2 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტი ამოღებულ იქნეს.

2. მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ჩ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ჩ) ხარვეზი – სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო მონაცემების, მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველმყოფი ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობისა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობის ამ რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობა;“.

#### 3. მე-5 მუხლის:

ა) მე-6 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„6. ინსპექტირება შესაძლებელია, ჩატარდეს მოძრავ (გადასატან) ხაზზე. ჩვეულებრივ, ეს ხაზი წარმოადგენს სპეციალურ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ჩამონტაჟებულ ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებით გადასატან მობილურ კონტეინერს.“;

ბ) მე-10 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“;

გ) მე-11 პუნქტი ამოღებულ იქნეს.

4. მე-5 მუხლს მე-12 პუნქტის შემდგომ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 12<sup>1</sup> და 12<sup>2</sup> პუნქტები:



„12<sup>1</sup>. 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.

12<sup>2</sup>. სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც გააჩნია ამ მუხლის 12<sup>1</sup> პუნქტით გათვალისწინებული სხვადასხვა კატეგორიის ხარვეზები, კლასიფიცირებული უნდა იქნეს იმ კატეგორიაში, რომელიც შეესაბამება გამოვლენილ ხარვეზებში ყველაზე მძიმე კატეგორიას.“.

## 5. მე-5 მუხლის:

ა) მე-15 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“;

ბ) მე-19 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“.

## 6. მე-5 მუხლს მე-19 პუნქტის შემდგომ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 19<sup>1</sup> პუნქტი:

„19<sup>1</sup>. ამ რეგლამენტის დანართ №1-ის 6.1.2 გრაფით გათვალისწინებული ხარვეზის არსებობის შემთხვევაში, შესაბამის სატრანსპორტო საშუალებას, განმეორებით ინსპექტირებაზე, სრულად უნდა ჩაუტარდეს გამონაბოლქვის კომპონენტის ინსპექტირება.“.



## 7. მე-5 მუხლის:

### ა) მე-20 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“;

### ბ) 23-ე პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„23. სატრანსპორტო საშუალების განმეორებით ინსპექტირებაზე წარდგენა უნდა მოხდეს პირველი ინსპექტირების დროს ხარვეზ(ებ)ის გამოვლენიდან 30 კალენდარული დღის განმავლობაში. ამ ვადის გასვლის შემდეგ ინსპექტირება ხორციელდება საერთო საფუძველზე.“;

### გ) 26-ე და 27-ე პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„26. თუ პირველი ან განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად გამოვლინდა ამ რეგლამენტის დანართ №1-ში აღნიშნული სახიფათო 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 სახეზეა მხოლოდ უმნიშვნელო ხარვეზ(ებ)ი, მიიჩნევა, რომ სატრანსპორტო საშუალებამ ინსპექტირება დადებითად გაიარა და სატრანსპორტო საშუალების წარმდგენს გადაეცემა ინსპექტირების ანგარიში, 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.“.

## 8. მე-5 მუხლს 27-ე პუნქტის შემდგომ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 27<sup>1</sup> პუნქტი:

„27<sup>1</sup>. 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.“.

## 9. მე-5 მუხლის:

### ა) 32-ე პუნქტის „ზ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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.“;

### ბ) 32-ე პუნქტს დაემატოს შემდეგი შინაარსის „ი“ ქვეპუნქტი:

„ი) დგინდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში ტაქოგრაფის ან/და სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობის არსებობა.“.



## 10. მე-6 მუხლის:

ა) პირველი, მე-2, მე-3, მე-5, მე-6, მე-7, 8.1 და მე-9 პუნქტები ამოღებულ იქნეს;

ბ) მე-4 პუნქტს დაემატოს შემდეგი შინაარსის „გ.დ“ ქვეპუნქტი:

„გ.დ) წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარების არსებობა არამუშა მდგომარეობაში, თუ სატრანსპორტო საშუალებას არ გააჩნია შესაბამისი ფუნქციონირების სისტემა;“;

გ) მე-4 პუნქტის „ა“, „ბ“, „ე“, „ვ“, „ზ“, „თ“, „ი“, „კ“, „ლ“, „მ“, „ნ“ და „ო“ ქვეპუნქტები ამოღებულ იქნეს;

დ) 8.2 პუნქტის:

და) „დ.ა.გ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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;“;

დ.ბ) „ე“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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 საშუალებისათვის 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 m-1-ს,

– დიზელის ძრავებისთვის ტურბოჩაბერვით – 3,0 m-1-ს;“;

დ.გ) „ვ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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;“.

## 11. მე-8 მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ამ რეგლამენტის ამოქმედებიდან ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარებისას, არაუგვიანეს 2020 წლის 1 აპრილისა, M<sub>1</sub> და N<sub>1</sub> 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.“.

## 12. მე-8 მუხლს:

ა) პირველი პუნქტის შემდგომ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 1<sup>1</sup>, 1<sup>2</sup> და 1<sup>3</sup> პუნქტები:

„1<sup>1</sup>. 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით, M<sub>1</sub> და N<sub>1</sub> 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<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup>. 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.“;

ბ) მე-7 პუნქტის შემდგომ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 7<sup>1</sup> პუნქტი:

„7<sup>1</sup>. 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.“.

## 13. მე-8 მუხლის მე-8 – მე-10 პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„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



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.“.

#### 14. დანართი №1 ჩამოყალიბდეს თანდართული რედაქციით.

##### მუხლი 2

- დადგენილება, გარდა ამ დადგენილების პირველი მუხლის მე-11 პუნქტისა, ამოქმედდეს 2020 წლის 1 აპრილიდან.
- დადგენილების პირველი მუხლის მე-11 პუნქტი ამოქმედდეს 2020 წლის 1 იანვრიდან.

პრემიერ - მინისტრი

გიორგი გახარია

დანართი №1

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	
<b>0. სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია.</b>						
0.1.	რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა (თუ აუცილებელი იქნება არსებული მოთხოვნებით). <sup>1</sup>	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა არ გააჩნია ან იმდენად არასაიმედოდ არის დამაგრებული, რომ არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა.	X	
			(ბ)	ნაწერი არ არის მითითებული ან ბუნდოვანია.	X	
			(გ)	არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას ან ჩანაწერებს.	X	
			(დ)	რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა არ შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.	X	
0.2.	სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	ამ რეგლამენტის მე-5 მუხლის 32-ე პუნქტის საფუძველზე ვერ ხერხდება სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია.	X	
			(ა)	არ არის წარმოდგენილი ან შეუძლებელია მისი მოძიება.	X	
				არასრულია, გაურკვეველია,		



0.3.	სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო შასის / სერიული ნომერი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ბ)	ან/და არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას.		X	
			(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.		X	
			(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 მამლიერებელი, მოწმდება გამორთული ძრავით.	(ა)	გადამეტებული ან არასაკმარისი თავისუფალი სვლა.		X	
			(ბ)	მუხრუჭის მართვის მექანიზმი არ ბრუნდება საწყის მდგომარეობაში.		X	
			(გ)	მუხრუჭის სატერფულზე მოცურების საწინააღმდეგო საფარის არარსებობა, მოშვება ან ზედმეტი ცვეთა.		X	
		კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ნორმალურ მუშა წნევაზე. შეამოწმეთ ვაკუუმური	(ა.ა)	არასაკმარისი წნევა/ვაკუუმი გამაფრთხილებელი მოწყობილობის ამოქმედების (ან საზომი მოწყობილობის მიერ სახიფათო მონაცემების ჩვენების) შემდეგ მუხრუჭის სულ ცოტა ოთხჯერ მაინც გამოყენების მიზნით.		X	
			(ა.ბ)	გამაფრთხილებელი მოწყობილობის ამოქმედების (ან საზომი მოწყობილობის მიერ სახიფათო მონაცემების ჩვენების) შემდეგ მუხრუჭის სულ ცოტა ორჯერ მაინც გამოყენების მიზნით.			X



1.1.3.	ვაკუუმური ტუმბო ან კომპრესორი და რეზერვუარები.	ტუმბო ან კომპრესორის მიერ უსაფრთხო სამუშაო მნიშვნელობის და გამაფრთხილებელი მოწყობილობის, მრავალწრედიანი დამცავი სარქველისა და წნევის შემზღვევადი სარქველის ფუნქციონირების მისაღწევად საჭირო დრო.	(ბ)	ჰაერის წნევის/ვაკუუმის წარმოქმნის დრო მუხრუჭების ეფექტურად მოქმედებისათვის არ შეესაბამება მოთხოვნებს. <sup>1</sup>		X	
			(გ)	მრავალკონტურიანი დამცავი სარქველი ან წნევის შემზღვევადი სარქველი გამოსულია მწყობრიდან.		X	
			(დ)	ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს ჰაერის წნევის ვარდნას ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა.		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 გადამწოდი ან ინდიკატორი.	ფუნქციონალური შემოწმება.	(ა.ა)	მწყობრიდან გამოსული ან დეფექტური გადამწოდი ან ინდიკატორი.	X		
			(ა.ბ)	ვერ ხერხდება წნევის გაზომვა.		X	
1.1.5.	ხელის მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	მოღუნული, დაზიანებული ან ზედმეტად გაცვეთილი მაკონტროლებელი.		X	
			(ბ)	სარქველის ღერძის კონტროლი ან თვით სარქველი არასაიმედოა.		X	
			(გ)	შეერთებები მოშვებულია ან სისტემაში გაჟონვაა.		X	
			(დ)	არადამაკმაყოფილებელი მოქმედება.		X	
	სადგომი მუხრუჭის		(ა)	ხრუტუნა მექანიზმი არ აფიქსირებს გამართულ მდგომარეობას.		X	
			(ბ)	ბერკეტის ტაბიკის ან ხრუტუნა მექანიზმის ზედმეტი ცვეთა.		X	





1.1.6.	აქტივატორი, მართვის ბერკეტი, სადგომი მუხრუჭი ხრუტუნა მექანიზმით, ელექტრონული სადგომი მუხრუჭი.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ბ)	ბერკეტის მეტისმეტი თავისუფალი სვლა, რაც არასწორი რეგულირების მაჩვენებელია.	X	
			(დ)	აქტივატორის არარსებობა, დაზიანება ან უმოქმედობა.	X	
			(ე)	გაუმართავი ფუნქციონირება, გამაფრთხილებელი ინდიკატორი აჩვენებს გაუმართაობას.	X	
1.1.7.	სამუხრუჭო სარქველები (სარედუქციო სარქველები, განმტვირთვები 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)	ჰიდრავლიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება ან გაჟონვა.	X	
			(დ.ბ)	ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.		X
1.1.8.	მაერთებელი ქუროები მისაბმელის მუხრუჭებისათვის (ელექტრონული და პნევმატიკური).	საწევარისა და მისაბმელს შორის სამუხრუჭო სისტემის ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა)	ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებული სარქველი დეფექტურია.	X	
			(ა.ბ)	ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.		X
			(ბ.ა)	ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებული სარქველი არასაიმედოდ ან არაადეკვატურად არის დამონტაჟებული.	X	
			(ბ.ბ)	ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.	X	
			(გ.ა)	ზედმეტი გაჟონვები.	X	
			(გ.ბ)	ფუნქციონირებაზე უარყოფითი ზეგავლენა.		X
			(დ.ა)	არ ფუნქციონირებს გამართულად.	X	
			(დ.ბ)	მუხრუჭების ფუნქციონირებაზე		X



			უარყოფითი ზეგავლენა.			
			(ე) კნევემატიკური სამუხრუჭო ამძრავის შემაერთებელი მილები განლაგებულია იმგვარად, რომ შესაძლოა გამოიწვიოს დაზიანება საწვეარისა 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 ჟონავს.		X	
			(ბ.ა) ჩამოსასხმელი მოწყობილობა დაზიანებულია.	X		
			(ბ.ბ) ჩამოსასხმელი მოწყობილობა არ მუშაობს.		X	
			(გ) ავზის არასაიმედო ან არასათანადო მონტაჟი.		X	
1.1.10.	მუხრუჭების ვაკუუმური მძლიერებელი (სერვოამძრავი), ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრაულიკური სისტემები).	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა) მუხრუჭის ვაკუუმური მძლიერებელი (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 ჟონავს.			X
			(გ.ა) მთავარი ცილინდრი არასაიმედოა, თუმცა მუხრუჭი ჯერ კიდევ მუშაობს.		X	
			(გ.ბ) მთავარი ცილინდრი არასაიმედოა.			X
			(დ.ა) სამუხრუჭო სითხის არასაკმარისი რაოდენობა (მინიმალურ ნიშნულზე დაბლა).	X		
			(დ.ბ) სამუხრუჭო სითხის მნიშვნელოვნად მცირე		X	



			რაოდენობა.			
			(დ.გ) სამუხრუჭო სითხის არარსებობა.			X
			(ე) მთავარი ცილინდრის ავჯს სახურავი არ აქვს.	X		
			(ვ) სამუხრუჭო სითხის საინდიკაციო ნატურა 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 (ჰიდრავლიკური 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		
			(ა) მწყობრიდან გამოსულია ან გააჩნია ბზარი.			X
			(ბ.ა) შლანგები დაგრეხილი ან ძალიან მოკლეა.	X		
			(ბ.ბ) შლანგები დაზიანებულია ან ზედმეტად გაცვეთილია.		X	
			(გ.ა) აღინიშნება გაჟონვა შლანგებიდან ან შეერთების		X	



1.1.12.	დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები.	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.		ადგილებიდან (საკაერო სამუხრუჭო სისტემები).			
			(გ.ბ)	ადინიშნება გაყონვა შლანგებიდან ან შეერთების ადგილებიდან (ჰიდრავლიკური სამუხრუჭო სისტემები).			X
			(დ.ა)	მილები გამობერილია წნევისაგან.		X	
			(დ.ბ)	მილები გამობერილია წნევისაგან და ზონარი დაზიანებულია.			X
			(ე)	მილები ფორიანია.		X	
			(ვ)	დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები რომელიც გადასცემენ შეკუმშული ჰაერის წნევას ან სამუხრუჭო სითხის წნევას თვლების სამუხრუჭო მექანიზმებს, ერთმანეთს უერთდება დამატებითი შემაერთებელი ელემენტებით (სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომლებიც გამოშვებულია 1981 წლის 1 იანვრიდან).		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 (ზეთით, 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 შემოწმება.	(ა.ა)	დოლი ან დისკი გაცვეთილია,		X	
			(ა.ბ)	დოლი ან დისკი ზედმეტად არის გაცვეთილი, ან კოროზირებული ან დამტვრეული, ან არასაიმედო ან გაბზარული.			X
			(ბ.ა)	დოლი ან დისკი დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და ა.შ.).		X	
			(ბ.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე			X



				ახდენს უარყოფით გავლენას.			
			(გ)	დოლი ან დისკი არ არის წარმოდგენილი.			X
			(დ)	უკანა ფირფიტა არასაიმედოა.		X	
1.1.15.	მუხრუჭის გვარლები, საწვეები, ბერკეტები, შეერთებები.	შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა)	გვარლები დაზიანებული ან გადახლართულია.		X	
			(ა.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
			(ბ.ა)	კომპონენტი ზედმეტად გაცვეთილი ან კოროზირებულია.		X	
			(ბ.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
			(გ)	გვარლების ან საწვეების შეერთებები არასაიმედოა.		X	
			(დ)	გვარლების მიმართველი დეფექტურია.		X	
			(ე)	არსებობს გარკვეული შეზღუდვა სამუხრუჭო სისტემის თავისუფალ მოძრაობაზე.		X	
			(ვ)	ბერკეტების/შეერთების არანორმალური მოძრაობა, რაც მიუთითებს არასწორ რეგულირებაზე ან ზედმეტ ცვეთაზე.		X	
			(ა.ა)	ძალოვანი ამძრავი გაბზარული ან დაზიანებულია.		X	
			(ა.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
			(ბ.ა)	ძალოვანი ამძრავი ჟონავს.		X	
			(ბ.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
			(გ.ა)	ძალოვანი ამძრავი არასაიმედოდ ან არასათანადოდ არის		X	



1.1.16.	მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარების ან ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით).	შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება.		დამონტაჟებული.			
			(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 დღუშის 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 გაჭედულია ან არ მუშაობს (ABS ფუნქციონირება).		X	
			(გ.ბ)	სარქველი გაჭედულია ან არ მუშაობს.			X
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	



			(ბ)	დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა აშკარად დეფექტურია.		X	
1.1.20	დაგორების საწინააღმდეგო საყრდენები.	ვიზუალური შემოწმება.		M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე არ არის წარმოდგენილია მინიმუმ ორი უკუგორვის საწინააღმდეგო საბჯენი.		X	
1.1.21.	მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ოპერირება.	მუხრუჭების შეერთების ჩახსნა მარბუსირებელ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს შორის.		მისაბმელის მუხრუჭი არ გამოიყენება ავტომატურად შეერთების გაწყვეტის შემთხვევაში.			X
1.1.22.	მთლიანი სამუხრუჭო სისტემა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა)	სისტემის სხვა მოწყობილობები (მაგალითად, მოყინვის საწინააღმდეგო სითხით შევსებული ტუმბო, ჰაერის საშრობი და ა.შ.), დაზიანებულია გარეგნულად ან ზედმეტად არის კოროზირებული იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემაზე.		X	
			(ა.ბ)	მუხრუჭების მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.			X
			(ბ.ა)	ჰაერის ან მოყინვის საწინააღმდეგო სითხის გაჟონვა.	X		
			(ბ.ბ)	სისტემის მუშაობაზე ახდენს უარყოფით გავლენას.		X	
			(გ)	არასაიმედოდ ან არასათანადოდ დამონტაჟებული ნებისმიერი კომპონენტი.		X	
<b>1.2. მუშა მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტურობა</b>							
			(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 შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.		X	
		სტატისტიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმის შემოწმებისას, ან საჭიროების შემთხვევაში, საგზაო ტესტირებისას,					



1.2.1.	მოქმედება.	გამოიყენეთ მუხრუჭები ეტაპობრივად მაქსიმალურ სიმძლავრემდე.				
			(ბ.ბ)	სამუხრუჭე ძალა რომელიმე თვალზე ნაკლებია იგივე ღერძის სხვა რომელიმე 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.	შემოწმეთ სტატისტიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერის საშუალებით ან, აღნიშნულის გამოყენების ტექნიკური მიზეზების გამო შეუძლებლობის შემთხვევაში, გამოიყენეთ შენელების საზომი მოწყობილობა (დეცელორემეტრი), რათა განსაზღვროთ დამუხრუჭების კოეფიციენტი, რაც დაკავშირებულია მაქსიმალურ დასაშვებ წონასთან, ხოლო ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში - ღერძის დასაშვები დატვირთვების ჯამთან. 3.5 ტონაზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებმა ან მისაბმელმა უნდა გაიაროს შემოწმება 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.	<p>არ იძლევა მინიმუმ შემდეგ მაჩვენებლებს<sup>1</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul> <p>(ა) 2012 წლის 1 იანვრის შემდგომ გამოშვებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• კატეგორია M<sub>1</sub> – 58%;</li> <li>• კატეგორია M<sub>2</sub> და M<sub>3</sub> – 50%;</li> <li>• კატეგორია N<sub>1</sub> - 50 %;</li> <li>• კატეგორია N<sub>2</sub> და N<sub>3</sub> – 50%;</li> <li>• კატეგორია O<sub>3</sub> და O<sub>4</sub>;</li> <li>• ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში- 45%<sup>2</sup>;</li> <li>• შეერთების მოწყობილობის მქონე (ხისტი გადაბმის შემთხვევაში) სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში: 50%</li> </ul> <p>(ბ) 2012 წლის 1 იანვრამდე გამოშვებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე ან საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით რეგისტრირებულ იმ სატრანსპორტო საშუალებაზე რომლის სარეგისტრაციო მოწმობაში სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ: 0, -, ან სხვა სიმბოლო):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• კატეგორია M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> და M<sub>3</sub> – 50%<sup>3</sup>;</li> <li>• კატეგორია N<sub>1</sub> - 45 %;</li> <li>• კატეგორია N<sub>2</sub> და N<sub>3</sub> – 43%<sup>4</sup>;</li> <li>• კატეგორია O<sub>3</sub> და O<sub>4</sub> – 40%<sup>5</sup>.</li> </ul> <p>(გ) სატრანსპორტო საშუალების ერთ ღერძზე თვლების მაქსიმალურ სამუხრუჭო ძალებს შორის სხვაობა აღემატება 30%-ს.</p>		X	X





1.3. დამხმარე სამუხრუჭე სისტემის მუშაობა და ეფექტიანობა (თუ უზრუნველყოფილია ცალცალკე სისტემით).

1.3.1.	მოქმედება.	იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, მიმართეთ 1.2.1 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.	(ა.ა)	არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.		X	
			(ა.ბ)	არავითარი სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.			X
			(ბ.ა)	სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერი თვლისთვის ნაკლებია იმავე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უდიდესი ძალის 70 %-ზე, ან საგზაო ტესტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.		X	
			(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.

				ერთ მხარეს მუხრუჭი უმოქმედოა ან საგზაო ტესტირების			
--	--	--	--	---	--	--	--



1.4.1.	მოქმედება.	სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტირზე შემოწმებისას ან/და საგზაო ინსპექტირებისას დეცელერომეტრის გამოყენებით.	(ა)	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
1.4.2.	ეფექტიანობა.	ტესტირება ხორციელდება მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმით, ხოლო აღნიშნულის შეუძლებლობის შემთხვევაში, საგზაო ტესტირებით, საინდიკაციო ან ჩამწერი დეცელერომეტრის გამოყენების გზით ან ცნობილი დახრილობის მქონე აღმართზე სატრანსპორტო საშუალებით.	(ა)	ყველა სატრანსპორტო საშუალებისათვის დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია 16%-ისა სრულ მასაზე გაანგარიშებით.	X	
			(ბ)	მიღწეულია ზემოაღნიშნული სამუხრუჭო ძალისხმევის მაჩვენებლების 50%-ზე ნაკლები.		X
1.5.	სამუხრუჭო სისტემის გამძლეობა /ცვეთამედეგობა.	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	
				გაუმართაობის		



			(ბ)	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 იყოს ორმოზე ან ამწეზე, თვლები არ ეხებოდეს მიწის ზედაპირს ან წარმოდგენილი იყოს საბრუნ ფირფიტაზე, დაატრიალეთ საჭე საკეტიდან საკეტამდე. საჭის მექანიზმის ოპერირების ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	მექანიზმის მუშაობის სიმქისე.		X	
			(ბ.ა)	სექტორის ლილვი დაგრებილია ან ღარობი/შლიცი 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 გაჟონვა.	X		
			(ე.ბ)	წარმოიქმნება წვეთები.		X	
			(ა.ა)	საჭის მექანიზმის კორპუსი არასათანადოდ არის დამაგრებული.		X	
			(ა.ბ)	დამაგრებები სახიფათოდ არის მოშვებული ან შასზე/კორპუსზე მოძრაობა არის თვალსაჩინო.			X
			(ბ.ა)	შასზე წარმოდგენილია დაგრძელებული ფიქსირებული ხვრელები.		X	



2.1.2.	საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება.	<p>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 საწინააღმდეგო მიმართულებით ან გამოიყენეთ სპეციალურად ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორი. მოახდინეთ საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრების ვიზუალური შემოწმება.</p>	(ბ.ბ)	დამაგრებები იმდენად არის დაზიანებული, რომ საფრთხეს უქმნის ფუნქციონირებას.			X
			(გ.ა)	სამაგრი ჭანჭიკები არ არის წარმოდგენილი ან გატეხილია.		X	
			(გ.ბ)	დამაგრებები იმდენად არის დაზიანებული, რომ საფრთხეს უქმნის ფუნქციონირებას.			X
			(დ.ა)	საჭის მექანიზმის კორპუსი გატეხილია.		X	
			(დ.ბ)	უარყოფით გავლენს ახდენს კორპუსის საიმედოობაზე ან დამაგრებაზე.			X
2.1.3.	საჭის მექანიზმის შეერთების მდგომარეობა.	<p>ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო თვლები ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და საწინააღმდეგო მიმართულებით ან გამოიყენეთ სპეციალურად ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორი. მოახდინეთ საჭის კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე, გატეხვასა და უსაფრთხოებაზე.</p>	(ა.ა)	შესაბამისი მიმოსვლა იმ კომპონენტებს შორის, რომლებიც მკაცრად უნდა იყოს დაფიქსირებული.		X	
			(ა.ბ)	ზედმეტი მოძრაობა ან გაწყვეტის 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. <sup>2</sup>		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 სათვალთვალ ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მიწაზე, ძრავი (საჭის ამძრავი) მუშა მდგომარეობაში, დაატრიალეთ საჭე საბრჯენიდან საბრჯენამდე. საჭის ამძრავის კომპონენტების მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	მოძრაობისას საჭის ამძრავი ეხახუნება შასის ფიქსირებულ ნაწილს.		X	
			(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 მამლიერებელი.	საჭის მართვის სისტემის ჰერმეტიკობისა და ავზაკში ჰიდრავლიკური სითხის დონის შემოწმება (ხილვადობის შემთხვევაში). მართვადი თვლებით მიწაზე და მომუშავე ძრავით, შემოწმდეს საჭით მართვის სისტემის მამლიერებლის მუშაობა.	(ა)	სითხის გაჟონვა.		X	
			(ბ.ა)	არასაკმარისი სითხის არსებობა (მინიმალურ ნიშნულზე დაბლა).	X		
			(ბ.ბ)	არასაკმარისი რეზერვუარი.		X	
			(გ)	მექანიზმი არ მუშაობს.			X
			(დ)	მექანიზმი დაზიანებულია.		X	
			(ე)	კომპონენტების არასწორი განლაგება ან დაზიანებულობა.		X	
			(ვ)	გვარლები / მილები (შლანგები) დაზიანებულია, ზედმეტად კოროზირებულია.		X	
2.2.	საჭის თვალი, სვეტი და საჭე.						
			(ა)	შედარებითი გადაადგილება საჭის თვალსა და საჭის სვეტს შორის, რომელიც მიუთითებს მოშვებაზე.		X	
		ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, ხოლო					



2.2.1.	საჭის თვალის/ საჭის მდგომარეობა.	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.	(ბ)	საჭის თვალის მორგვზე საკეტი მოწყობილობის არქონა.		X	
			(გ.ა)	არასიმჭიდროვე საჭის თვალის მორგვზე, 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 საშუალების მასა ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, შეწიეთ და გამოწიეთ საჭე სვეტის გასწვრივ, მიმართეთ საჭე/ხელის ბერკეტი სხვადასხვა მიმართულებით სვეტთან მართი კუთხით. მოახდინეთ ფოლხვის, დრეკადი შეერთებებისა თუ უნივერსალური სახსრიანი ქუროების ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	საჭის ცენტრის ზემოთ და ქვემოთ გადაჭარბებული მოძრაობა.		X	
			(ბ)	სვეტის ზედა ნაწილის გადაჭარბებული მოძრაობა რადიალურად სვეტის ღერმიდან.		X	
			(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 საწინააღმდეგო მიმართულებით, შეძლებისდაგვარად, სავალი თვლების დამკრის გარეშე. მოახდინეთ თავისუფალი გადაადგილების ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	საჭის გადამეტებული თავისუფალი ფოლხვა (მაგალითად, კიდევ არსებული პუნქტის გადაადგილება აღემატება საჭის დიამეტრის ერთ მეხუთედს და ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს). <sup>1</sup>		X	
				საჭით უსაფრთხო			



			(ბ)	მართვაზე უარყოფითი გავლენა.				X
2.4.	მისაბმელის მიმმართველი ღერძის საბრუნო პოქოქიკი.	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)	დამაგრება დაზიანებულია.			X	
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.	მძღოლის სავარძლიდან ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	მძღოლის ადგილიდან ხილვადობის შემზღუდევი დამატებითი საგნების არსებობა (გარდა უკანა ხედვის სარკის, მინასაწმენდების დეტალების, გარე და მინებზე გარედან დატანილი ან ჩამონტაჟებული რადიოანტენისა, შემათბობელი მოწყობილობის და საქარე მინის გამშრობის ელემენტებისა).			X	
			(ბ)	საქარე მინის მინამწმენდის არეალის შიგნით ადგილი აქვს უარყოფით გავლენას ან გარე სარკეები არ არის				X



				ხილვადობის არეალში.			
			(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 მინასაწმენდით გაწმენდის ზედა ზონის ზღვარს შორის მანძილს.		X	
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)	ზზარ(ებ)ის ან/და ლაქ(ებ)ის არსებობა (საქარე მინის მინამწმენდის მოქმედების არეალში).		X	
			(ბ)	საქარე მინის მინამწმენდის მოქმედების არეალის ფარგლებში ხილვადობაზე მნიშვნელოვნად შეზღუდვა.			X
3.3.	უკანა ხედვის სარკეები ან მოწყობილობები.	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 მოწყობილობა(ები) არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(ა.გ)	M <sub>1</sub> და N <sub>1</sub> კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების უკანა მინებზე ჟალუზების ან/და ფარდების არსებობისას ორივე მხარეს (მარცხნივ და მარჯვნივ) გარეთა ხედვის სარკეების უქონლობა.		X	





			(ბ)	სარკის ხუფი ან სხვა მოწყობილობა დაზიანებულია (გაბზარულია, გატეხილია).  სარკებზე ბზარებისა და ლაქების არსებობა.	X		
3.4.	საქარე მინის სამწმენდები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა)	საწმენდები არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი.			X
			(ბ.ა)	მინამწმენდი ჯაგრისი დევექტურია.	X		
			(ბ.ბ)	მინამწმენდი ჯაგრისი არ არის წარმოდგენილი ან მნიშვნელოვნად დევექტურია.			X
			(ბ.გ)	მინასაწმენდის 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
<b>4. ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა.</b>							
<b>4.1. წინა (ახლო/შორი ნათების) ფარები.</b>							
			(ა.ა)	განათება / სინათლის წყარო გაუმართავია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი (განათების / სინათლის სხვადასხვა წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 1/3-მდე არ ფუნქციონირებს).	X		
				განათების/სინათლის			



4.1.1.	მდგომარეობა და მოქმედება.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა.ბ)	ერთი წყარო; LED განათების შემთხვევაში, სერიოზულად დარღვეული ხილვადობა.		X	
			(ა.გ)	სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გარე მამუქი ხელსაწყოების დემონტაჟი და განლაგების ადგილების შეცვლა.		X	
			(ა.დ)	სატრანსპორტო საშუალების სხვადასხვა მხარეს სიმეტრიულად განლაგებული, ერთი დანიშნულების წყვილი ფარების შუქის ძალა ორჯერ მეტად განსხვავდება ერთმანეთისაგან.		X	
			(ა.ე)	მარჯვენა საჭიანი 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 მოწყობილობის ან სატრანსპორტო საშუალების ინტერფეისის გამოყენებით.	ფარის სინათლის ნაკადის მიმართულება არ შეესაბამება მოთხოვნებს. <sup>1</sup>		X		
4.1.3.	გადართვა .	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში ან სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის გამოყენებით.	(ა)	გადამრთველი არ ფუნქციონირებს მოთხოვნების შესაბამისად <sup>1</sup> (ერთდროულად განათებული ნათურების კომბინაცია).	X		
			(ბ)	მართვის მოწყობილობის გაუმართავი ფუნქციონირება.		X	
				სისტემა აჩვენებს ხარვეზს სატრანსპორტო			



			(გ)	საშუალებების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.	X		
4.1.4.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა. <sup>1</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა)	ნატურა, გამოყოფილი ფერი ან/და მდებარეობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>		X	
			(ბ)	საბნეველაზე ან სინათლის წყაროზე არსებული ნაკეთობა აშკარად ამცირებს სინათლის ძალას (სიკაშკაშე) ან ცვლის გამოსხივებულ ფერს.		X	
4.1.5.	ფარების საწმენდი მოწყობილობა (არსებობის შემთხვევაში).	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.		მოწყობილობა გამოსულია მწყობრიდან.	X		
4.2.	<b>წინა და უკანა გაბარიტული შუქები, გვერდითი გაბარიტული შუქები და კონტურული შუქები.</b>						
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)	გაუმართავია საბნეველა ან არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(გ)	ნატურის მდებარეობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>		X	
4.2.2.	გადამრთველები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.		გადამრთველი არ მუშაობს.		X	
4.3.	<b>სტოპ – სიგნალი.</b>						
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		
			(ა.ბ)	განათების/სინათლის ერთი წყარო; LED განათების შემთხვევაში, 2/3-ზე ნაკლები არ ფუნქციონირებს.		X	
				უმნიშვნელოდ დეფექტური საბნეველა			



			(ბ.ა)	(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.		გადამრთველი არ მუშაობს.		X	
4.3.3.	მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>1</sup> (Unece. Reg. 48).	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა)	ნატურა, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა ან/და სინათლის ძალა (სიკაშკაშე) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>	X		
			(ბ)	თეთრი განათება უკან; განათების სინათლის ძალა (სიკაშკაშე) მკვეთრად დაქვეითებულია.		X	
4.4.	<b>მოხვევის მაჩვენებლები და ავარიული სიგნალიზაციის ნათურები.</b>						
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 ყვითელი ან წითელი ტონალობის ფერი.		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	



4.4.2.	გადამრთველები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა)	გადამრთველი არ მუშაობს. არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. <sup>1</sup>	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	
4.5.2.	გადამრთველი.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა)	გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. <sup>1</sup>	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 (Unece. 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. <sup>1</sup>	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 შემთხვევაში).	X	
			(გ.ა)	სანათი მოწყობილობა 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.	ელექტროშეერთებები საწვეარსა და მისაბმელს ან ნახევარმისაბმელს შორის.	ვიზუალური შემოწმება: შესაძლებლობის შემთხვევაში შეამოწმეთ შეერთების ელექტროუწყვეტობა.	(ა.ა)	ფიქსირებული კომპონენტები არ არის საიმედოდ დამაგრებული.	X		
			(ა.ბ)	მოშვებული ელექტრო შეერთების მექანიზმი.		X	
			(ბ.ა)	დაზიანებული ან გაცვეთილი იზოლაცია.	X		
			(ბ.ბ)	მოკლე შერთვის წარმოშობის ალბათობა.		X	
			(გ)	მისაბმელის ან გამწვევი სატრანსპორტო საშუალებების ელექტროშეერთებები ან/და სამუხრუჭო განათებები არ ფუნქციონირებს გამართულად.		X	
4.10.	ელექტროგაყვანილობა.	ვიზუალური შემოწმება (გარდა მეზღუდული ხილვადობის არეალის) ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე.	(ა)	სამაგრები მოშვებულია, ეხება ბასრ კიდეებს, ცხელ ან საბრუნავ ნაწილებს ან მიწას. მაერთებლები გათიშულია ან არსებობს გათიშვის ალბათობა.		X	
			(ბ)	სადენები დაზიანებულია.		X	
			(გ.ა)	იზოლაცია დაზიანებულია ან გაცვეთილია.	X		
			(გ.ბ)	მოკლე შერთვის წარმოშობის ალბათობა.		X	
			(ა.ა)	არასაიმედოა; არ არის სათანადოდ დამაგრებული.	X		



4.11.	აკუმულატორ(ებ)ი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ბ)	არსებობს მოკლე შერთვის წარმოშობის ალბათობა.		X	
			(ბ.ა)	ჟონავს.	X		
			(ბ.ბ)	სახეზეა მნიშვნელოვანი გაჭონვა რაც საფრთხეს უქმნის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას.		X	
<b>5. ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება.</b>							
<b>5.1. ღერძები.</b>							
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 მოწყობილობებთან 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 მილისის გადაჭარბებული ცვეთა ან/და პოჭოჭიკის მეტისმეტი ვერტიკალური სვლა ღერძის კოჭისაკენ ან/და საბრუნე მუშტის ტაბიკი თავისუფალია ღერძში).			X
5.1.3.	თვლის საკისრები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და	(ა)	გადაჭარბებული ფოლხვა თვლის საკისარზე ან/და თვლის საკისარი გაჭედილია.		X	





		რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(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 შედუღების დეფექტი.			X
			(ბ)	საბურავების დამჭერი რგოლები არ არის სათანადოდ დამაგრებული.			X
			(გ)	თვლები დაზიანებულია.			X
			(დ)	თვლის ზომა ერთიდაიმავე ღერძე განსხვავებულია.			X
			(ე)	შეწყვილებული თვლები დამონტაჟებულია იმგვარად, რომ მათი დისკების სავენტრალური ნახვრეტების მდგომარეობა ვერ უზრუნველყოფს საბურავების როგორც დაბერვის, ისე წნევის გაზომვის შესაძლებლობას.	X		
(ვ)	დისკების სამაგრი ნახვრეტების ფორმისა და ზომის ხილული დაზიანება.			X			
			(ა)	ერთსა და იმავე ღერძზე ან შეწყვილებულ თვლებზე დაყენებულია სხვადასხვა ზომის საბურავები.			X



5.2.3.	საბურავები.	<p>საბურავის სრული ვიზუალური შემოწმება როგორც სავალი თვლის დატრიალებით ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება იმყოფებოდეს ორმოზე ან ამწეზე, ასევე სატრანსპორტო საშუალების ორმოზე წინ და უკან გაგორებით.</p> <p>საბურავების ცვეთა განისაზღვრება მასში ჩაშენებული ცვეთის ინდიკატორით. იმ შემთხვევაში, თუ საბურავს არ გააჩნია ცვეთის ინდიკატორი, საბურავების ცვეთა განისაზღვრება პროტექტორის ნახატის სიმაღლით. საბურავის პროტექტორის ნახატის ნარჩენი სიმაღლის გაზომვა უნდა განხორციელდეს სპეციალური თარგების ან სახაზავის დახმარებით.</p>		<p>(ბ) სხვადასხვა პროტექტორის ნახატის ან/და კონსტრუქციის საბურავები ერთსა და იმავე ლერძზე (რადიალური / დიაგონალური).</p> <p>(გ) ნებისმიერი სერიოზული ზიანი ან კვეთი საბურავზე.</p> <p>(დ) ადგილი აქვს საბურავების ხახუნს სხვა კომპონენტების მიმართ.</p> <p>(ე) საბურავებში ჰაერის წნევის კონტროლის სისტემა გაუმართავია ან ამკარად უმოქმედოა.</p> <p>(ვ.ა) საბურავების დამზადების თარიღიდან გასულია 10 წელი.</p> <p>(ვ.ბ) საბურავების დამზადების თარიღის წაკითხვა შეუძლებელია.</p> <p>(ზ) საბურავში არსებული წნევა იმდენად დაბალია რომ საფრთხეს უქმნის ავტოსატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებას.</p> <p>(თ.ა) საბურავის ცვეთის ერთი ინდიკატორის (სარბენი ბილიკის ღარის ფსკერის შვერილი, რომლის სიმაღლე შეესაბამება მინიმალურად დასაშვებ საბურავების პროტექტორის ნახატის სიმაღლეს) გამოჩენისას თანაბარი ცვეთა ან ორი ინდიკატორის გამოჩენისას – ორი კვეთიდან თითოეული შემთხვევისათვის არათანაბარი ცვეთა.</p> <p>(თ.ბ) ცვეთის ინდიკატორის არარსებობის შემთხვევაში, პროტექტორის ნახატის სიმაღლე ნაკლებია შემდეგ მაჩვენებლებზე:  M1, N1, – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,6 მმ;  N2, N3, O3, O4 – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,0 მმ;</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>		
--------	-------------	---	--	---	--	--	--



				M2, M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 2,0 მმ.			
<b>5.3.</b>	<b>დაკიდების სისტემა.</b>						
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	
5.3.2.	ამორტიზატორები.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე. შესაძლებლობის შემთხვევაში სპეციალური აღჭურვილობის გამოყენებით.	(ა.ა)	შასზე ან ღერძზე ამორტიზატორების არასაიმედო დამაგრება.	X		
			(ა.ბ)	ამორტიზატორი მოშვებულია.		X	
			(ბ)	დაზიანებული ამორტიზატორები, რომლებიც ავლენენ სერიოზული გაჟონვის 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 ღერძზე 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)	საბრუნო მუშტის ან/და მილისის ან დაკიდების სახსრების გადაჭარბებული ცვეთა/ფოლხვა.		X	
			(ბ.ა)	მტვრისგან დამცავი საფარი ძალიან დაზიანებულია.	X		



			(ბ.ბ)	მტერისგან 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 გაჟონვა.		X	

**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 გავლენას ახდენს მოწყობილობის სიხისტეზე.		X	
6.1.2.	გამონაბოლქვის მილები და მაცურები	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე.	(ა)	არასაიმედო ან მჟონავი გამწოვი სისტემა.		X	
			(ბ)	კვამლი აღწევს კაბინაში ან მგზავრების სალონში.		X	
6.1.3.	საწვავის ავზი ან მილები (გამათბობელი საწვავის ცისტერნისა და მილების ჩათვლით).	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ამწეზე, გაჟონვის დეტექტორის გამოყენება LPG/CNG სისტემების შემთხვევაში.	(ა.ა)	საწვავის გაჟონვა, ან ავზის ჩასასხმელი ყელის არქონა ან არასაიმედოობა.		X	
			(ა.ბ)	არ არის წარმოდგენილი საწვავის ავზის სახურავი ან მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	
			(ბ)	მილები დაზიანებულია.		X	
			(გ)	საწვავის ონკანი (საჭიროების შემთხვევაში) არ მუშაობს გამართულად ან ჭონავს.		X	



			(დ)	<p>არსებობს ხანძრის გაჩენის რისკი შემდეგი ზეზეების გამო:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• საწვავის გაჟონვა;</li> <li>• საწვავის გაჟონვა ძრავიდან.</li> </ul>			X
6.1.4.	ბამპერები, გვერდითი და უკანა დამცავი მოწყობილობები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	არასაიმედოდ არის დამაგრებული (არსებობს ჩამოვარდნის საშიშროება).			X
			(ბ)	გატეხილია ან გაბზარულია.	X		
			(გ)	არ არის წარმოდგენილი.			X
			(დ)	წინა ან/და უკანა ბამპერის დეფორმაცია, როდესაც ბამპერის გამოშვებული ნაწილების სიშრუდის რადიუსი 5 მმ-ზე ნაკლებია (გამონაკლისია დეტალები, რომლებიც არამეტალური ელასტიური მასალისგან არის დამზადებული).			X
			(ე)	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> და O <sub>4</sub> კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე (უნაგირა საწვავის გარდა) არ არის დაყენებული უკანა ან/და გვერდითი დამცავი მოწყობილობები (რაც გათვალისწინებულია ქარხანა დამამზადებლის მიერ).			X
(ვ)	გვერდითი დამცავი მოწყობილობა სცილდებოდა სატრანსპორტო საშუალების გაბარტებს სიგანეში, მისი გარე ზედაპირი დაშორებულია სატრანსპორტო საშუალების გვერდითი გაბარტისაგან 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 სამაგრი მოწყობილობაზე.			X
			(ა)	სამაგრი ჭანჭიკები მოშვებულია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი.			X
			(ბ)	სატრანსმისიო ლილვის საკისრების			X



				გადაჭარბებული ცვეთა.			
6.1.6.	ტრანსმისია.	ვიზუალური შემოწმება.	(გ)	უნივერსალურ სახსრებში ადგილი აქვს გადაჭარბებულ ცვეთას.		X	
			(დ)	დრეკადი მაერთებლების ცვეთა.		X	
			(ე)	ლილვი დაზიანებულია ან მოღუნულია.		X	
			(ვ)	საკისრის კორპუსი დაზიანებულია ან არასაიმედოა.		X	
			(ზ)	მტვრისგან 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	
6.1.8.	გადასაბმელი მექანიზმი.	ვიზუალური შემოწმება არ არის აუცილებელი ორმოზე ან ამწეზე.	(ა)	უნაგირა საწვევარის უნაგირა გადასაბმელის საკეტი გადაბმის შემდეგ ავტომატურად არ იკეტება, რაც ქმნის უნაგირა-გადასაბმელი მოწყობილობის თვითნებურ გახსნის საფრთხეს.		X	
			(ბ)	ერთდერძა მისაბმელები (მისაბმელ-სამძვრისის 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 საწვევარ-გადასაბმელი მოწყობილობის 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
			(ბ)	ძარის არასაიმედო დგარი.		X	
				ძრავის ან			



			(გ)	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 აშკარად არ არის სათანადოდ განთავსებული შასზე.		X	
			(გ)	ძარის/კაბინის დამაგრების არასაიმედოობა 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.	მძღოლის სავარძელი.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა)	დეფექტური სტრუქტურის მქონე სავარძელი.  მოშვებული სავარძელი.		X	
			(ა.ბ)	სავარძლების თავის საყდენი მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ) ან მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	
			(ბ.ა)	სავარძლის დარეგულირების მექანიზმი არ მუშაობს გამართულად.		X	



			(ბ.ბ)	სავარძელი მოძრაობს ან საზურგე არ მაგრდება.			X
6.2.6.	სხვა სავარძლები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ა)	სავარძელი წარმოდგენილია გაუმართავ მდგომარეობაში ან არასაიმედოა.		X	
			(ა.ბ)	სავარძლების თავის საყრდენი მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ) ან მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	
			(ბ.ა)	სავარძლები არ არის დამაგრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. <sup>1</sup>		X	
			(ბ.ბ)	წარმოდგენილია დასაშვებზე მეტი რაოდენობის სავარძლები.		X	
6.2.7.	მართვის მაკონტროლებლები (კაბინა).	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.		ნებისმიერი მართვის მოწყობილობა, 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 მოწყობილობები და აღჭურვილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	სხვა მოწყობილობებისა და აღჭურვილობის სამაგრები დეფექტურია.		X	
			(ბ)	მორგებული ნაწილები სავარაუდოდ გამოიწვევს ფიზიკურ დაზიანებას.		X	
			(გ.ა)	ჰიდრაულიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებით აღინიშნება გაჟონვა.	X		
			(გ.ბ)	სახიფათო მასალების ჭარბი რაოდენობით დაღვრა.		X	
			(ა.ა)	არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან ძალზედ კოროზიულია.	X		





6.2.10.	საშხეფარები (ფრთები), შხეფებისგან დამცავი საშუალებები (ვრცელდება იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე რომელთა სრული მასა აღემატება 7,5 ტონას).	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ბ)	არსებობს ფიზიკური დაშვების ან ჩამოვარდნის ალბათობა.		X	
			(ბ.ა)	არასაკმარისი დაშორება (შეფრქვევის ჩამხშობი საშუალებები). <sup>7</sup>	X		
			(ბ.ბ)	არასაკმარისი დაშორება (ფრთები).		X	
			(გ.ა)	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>	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 შექმნას საგზაო უსაფრთხოებას.			X
6.2.12.	სახელურები და სატერფულები.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან ძალზედ კოროზიულია.	X		

**7. სხვა მოწყობილობები**

**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 არ არის წარმოდგენილი დამაგრების სამი წერტილით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ).		X	
			(ა.ა)	საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედი არ აქვს ან არ არის დამონტაჟებული.		X	
			(ა.ბ)	უსაფრთხოების ღვედი მნიშვნელოვნად დაზიანებულია.		X	



7.1.2.	უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების მდგომარეობა.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(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 არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის ამომწვევი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.	X		
			(ა.ა)	საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი ამკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.	X		



7.1.3.	უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი მოწყობილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ბ)	საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.	X	
			(ბ)	სისტემა მიუთითებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.	X	
			(ა.ა)	საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული არასავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მოწყობილობა აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.	X	
7.1.4.	უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მოწყობილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა.ბ)	საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დამჭიმავი მოწყობილობა აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.	X	
			(ბ)	სისტემა მიუთითებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.	X	
7.1.5.	უსაფრთხოების ბალიში (აირბეგი).	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.	გამაფრთხილებელი 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 სასიგნალე მოწყობილობა.	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 გზებზე შემოწმების განმავლობაში ან ელექტრონული ტესტირების საშუალებით.	(ა.ა)	არ არის დამაგრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. <sup>1</sup>	X		
			(ა.ბ)	არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(ბ.ა)	ფუნქციონირებს დარღვევით.	X		
			(ბ.ბ)	საერთოდ არ ფუნქციონირებს.		X	
			(გ)	საერთოდ არ შეუძლია განათება.	X		
7.7.	მდგრადობის ელექტრონული კონტროლი (ESC – Electronic Stability Control), დამაგრების/საჭიროების შემთხვევაში.	ვიზუალური შემოწმება და/ან ელექტრონული ინტერფეისის გამოყენებით.	(ა)	გაუმართაობის მაჩვენებელი მიუთითებს სისტემის ხარვეზზე.		X	
			(ბ)	სისტემა უჩვენებს გაუმართაობას სატრანსპორტო საშუალების ელექტრონული ინტერფეისის მეშვეობით.		X	
7.8.	სატრანსპორტო საშუალების კარების საკეტები.	ვიზუალური შემოწმება.		სატრანსპორტო საშუალების კარების საკეტი არ მუშაობს.		X	
7.9.	სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაზი.	ვიზუალური შემოწმება.		სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაზი გაუმართავია.		X	
7.10.	ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაზი.	ვიზუალური შემოწმება.		ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაზი გაუმართავია.		X	

8. უარყოფითი ზემოქმედება.



**8.1. ხმაური.**

8.1.1.	ხმაურის ჩამხშობი სისტემა.	სუბიექტური შეფასება (გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შემმოწმებელი მიიჩნევს, რომ ხმაურის დონე შესაძლებელია აღემატებოდეს დასაშვებ ზღვრებს, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია ჩატარდეს ინსპექტირება ხმაურზე, ხმაურის საზომი ხელსაწყოს გამოყენებით).	(ა)	ხმაურის დონე აღემატება მოთხოვნებში (ბ) დასაშვებ ზღვრებს.		X	
			(ბ)	ხმაურის ჩამხშობი სისტემის ნებისმიერი ნაწილი არის მოშვებული, არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა, დაზიანებულია, არასწორად არის დამონტაჟებული, აკლია ან ამკარად 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 მოწყობილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან ამკარად დეფექტურია.		X	
			(ბ)	გაჟონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის მოცულობის გაანგარიშებაზე.		X	
8.2.1.2.	ბენზინის ძრავის გამონაბოლქვი.	სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის გაანგარიშება ხდება გამონაბოლქვი აირების ანალიზატორის გამოყენებით.	(ა.ა)	აირების გამონაბოლქვი აღემატება დამამზადებლის მიერ წარმოდგენილ კონკრეტულ დონეებს.		X	
			(ა.ბ)	ან, თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, CO-ს გამონაბოლქვი აღემატება ამ რეგლამენტით გათვალისწინებულ მონაცემებს.		X	
			(ბ)	ლამბდა გამცდარია 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 გამონაბოლქვი.	სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის გაანგარიშება ხდება გამონაბოლქვი აირების ანალიზატორის გამოყენებით.		CO-ს გამონაბოლქვი აღემატება ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის მე-2 ქვეპუნქტის „დ.ა.გ.“ ან „დ.ბ.გ.“ ქვეპუნქტში მითითებულ ზღვრულ მნიშვნელობებს.		X	
		ვიზუალური შემოწმება.		ხილული მოჭარბებული გამონაბოლქვი აირები:			
		გამონაბოლქვი აირების					



8.2.1.4	აირისებრი გამონაბოლქვი.	კვამლიანობა იზომება  თავისუფალი აჩქარების ფაზაში 5 წამის განმავლობაში და შემდგომ აქსელერაციით სულ მცირე 2500 ბრ/წთ-მდე არანაკლებ 5 წამის განმავლობაში ან ძრავას მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვის ნახევრამდე.	(ა)	კვამლის შეფერილობა – შავი ან ნაცრისფერი;  კვამლის შეფერილობა – ლურჯი;		X	
<b>8.2.2. დიზელის ძრავის გამონაბოლქვი.</b>							
8.2.2.1.	გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა.	ვიზუალური შემოწმება.	(ა)	დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან ამკარად დეფექტურია.		X	
			(ბ)	გაჟონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის გაანგარიშებაზე.		X	
		<p>ა) გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობა იზომება თავისუფალი აჩქარების ფაზაში (დატვირთვის გარეშე უქმი სვლიდან მაქსიმალურ ბრუნთა რიცხვამდე), როდესაც გადაცემთა 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 ტექნიკურ მდგომარეობაში იმყოფება.</p> <p>2. წინაპირობების 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 ინფრაწითელი გამოსხივებით იზომება, უნდა იყოს ამდენივე.</p> <p>იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქცია ამ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავას</p>	(ა)	<p>მოთხოვნებში <sup>(1)</sup> მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კვამლიანობა აღემატება სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის ფირფიტაზე მითითებულ დონეს.</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 მოწმობაში სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ: 0, -, ან სხვა სიმბოლო).</p>		X	
				თუ ეს ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი ან მოთხოვნები <sup>(1)</sup> არ იძლევა სტანდარტული სიდიდეების გამოყენების			





		<p>ნორმალური მუშა ტემპერატურის მიღწევა ხდება სხვა საშუალებებით, მაგალითად, ძრავას გამაგრებელი ვენტილატორის მუშაობით.</p> <p>2.2 გამონაბოლქვის სისტემა უნდა გაიწმინდოს 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 დავიცადოთ.</p> <p>2. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებისათვის უნდა მოხდეს საწვავის მიწოდების სატერფულის (აქსელერატორის) ბოლომდე დაჭერა სწრაფად და უწყვეტად</p> <p>(ერთ წამზე ნაკლებ დროში), მაგრამ არა მკვეთრად, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს მაღალი წნევის ტუმბოს მიერ საწვავის მაქსიმალური მიწოდება.</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 შემოწმება შეიძლება ძრავას ბრუნთა რიცხვზე დაკვირვებით ან აქსელერატორის სატერფულის დაჭერასა და აშვებას შორის</p> <p>საკმარისი დროის გასვლის უზრუნველყოფით, რაც <math>M_2</math>, <math>M_3</math>, და <math>N_2</math> <math>N_3</math> კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 2 წამს.</p> <p>4. სატრანსპორტო საშუალებები არ შეესაბამებიან დადგენილ</p>	<p>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 მოწმობაში სატრანსპორტო საშუალების გამოშვების წლის გრაფაში მითითებულია დაუდგენელი დრო (მაგ: 0, -, ან სხვა სიმბოლო).</p>		<p>X</p> <p>X</p>
8.2.2.2. კვამლიანობა			<p>(გ)</p>	<p>ხილული მოჭარბებული გამონაბოლქვი აირები:</p> <p>კვამლის შეფერილობა – შავი ან ნაცრისფერი;</p> <p>კვამლის შეფერილობა – ლურჯი.</p>	<p>X</p>



მოთხოვნებს, თუ, სულ მცირე, ბოლო სამი თავისუფალი აჩქარების ციკლის საშუალო არითმეტიკული მნიშვნელობა გადააჭარბებს ზღვრულ მნიშვნელობას. ამის გამოთვლა შეიძლება იმ გაზომვების უგულებელყოფით, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება გაზომილი საშუალო მნიშვნელობებისაგან ან სხვა ნებისმიერი სტატისტიკური გამოთვლების შედეგებისგან, რომლებიც ითვალისწინებენ გაზომვების უზუსტობებს.

5. არ შეესაბამებთან დადგენილ მოთხოვნებს ასევე სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები, სულ მცირე, 3 თავისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან გაწმენდის ციკლის შემდეგ არსებითად აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობებს.

შეესაბამებთან დადგენილ მოთხოვნებს სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები სულ მცირე 3 თავისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან გაწმენდის ციკლის შემდეგ ზღვრულზე არსებითად დაბალია.





**8.3. გარემოსთან დაკავშირებული სხვა ელემენტები.**

8.3.1.	სითხის გაჟონვა.	ვიზუალური შემოწმება.	სითხის (გარდა წყლისა) ნებისმიერი გადაჭარბებული გაჟონვა რაც სავარაუდოდ ზიანს მიაყენებს გარემოს ან საფრთხეს შეუქმნის საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს.			X	
--------	-----------------	----------------------	---	--	--	---	--

**9. მზავრების გადამყვან M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული დამატებითი ტესტირება.**

**9.1. კარი.**

9.1.1.	შემავალი და გამომავალი კარი.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება 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 მოწყობილობების დისტანციური მართვა მწყობრიდან არის გამოსული.		X	
			(ე.ა)	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>	X		
		ვიზუალური შემოწმება	(ა)	დეფექტური ოპერირება.		X	
			(ბ.ა)	ავარიული გასასვლელების აღმნიშვნელი ნიშნები არ იკითხება.	X		
			(ბ.ბ)	ავარიული გასასვლელების აღმნიშვნელი ნიშნები არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(გ)	მინის გამტები ჩაქუჩი არ არის წარმოდგენილი.	X		
			(დ.ა)	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>	X		



9.1.2.	ავარიული გასასვლელი.	და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში).	(დ.ბ)	არასაკმარისი სიგანე ან წვედომა დაბლოკილია.		X	
			(ე)	გასასვლელი კარის ავარიული გაღების მექანიზმი არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი.		X	
			(ვ)	სალონში განთავსებულია დამატებითი მოწყობილობები, რომლებიც ზღუდავენ 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 მოწყობილობები, როგორცაა არეკვლის საწინააღმდეგო საფარი ან დაბრმავეების საწინააღმდეგო 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. <sup>1</sup>	X		
			(გ.ბ)	არასაკმარისი სიგანე ან სივრცე.		X	
			(ა.ა)	გაცვეთილი მდგომარეობა.	X		
			(ა.ბ)	დაზიანებული მდგომარეობა.		X	



9.4.	კიბე და საფეხურები.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში).	(ა.გ)	დარღვეული სტაბილურობა.			X
			(ბ)	გამოსაწევი საფეხურები არ ფუნქციონირებს სათანადოდ.		X	
			(გ.ა)	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. <sup>1</sup>	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 მოწყობილობის მქონე მისაბმელებისათვის, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ, იმისდა მიხედვით რომელიც უფრო გვიანდელია.						
(6)	მაგალითად, 2,5 მ/წმ <sup>2</sup> 1.1.2012 წლის შემდგომ პირველად რეგისტრირებული N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> და N <sub>3</sub> 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 მარეგისტრირებული ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად. გაუმართაობის მიზეზები მოქმედებს მხოლოდ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმების შემთხვევაში.						
2	არასაიმედო ცვლილება ნიშნავს ცვლილებას, რომელიც უარყოფითად აისახება სატრანსპორტო საშუალების საფაო მოძრაობის გზის უსაფრთხოებაზე ან გააჩნია უარყოფითი გავლენა გარემოზე.						



