

საქართველოს მთავრობის

დადგენილება №510

2017 წლის 1 დეკემბერი

ქ. თბილისი

„ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე

მუხლი 1

პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსის 58-ე მუხლის მე-2 ნაწილისა და, „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ 293-ე მუხლის „ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული XXIV დანართის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შესახებ“.

მუხლი 2

დადგენილების ამოქმედებისთანავე ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება და მისი ჩატარების მეთოდების“ დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 3 იანვრის №30 დადგენილება.

მუხლი 3

დადგენილება ამოქმედდეს 2018 წლის 1 იანვრიდან.

პრემიერ-მინისტრი

გიორგი კვიციანი



**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 მინიმუმაცია;

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).

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.

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) **დამუქებული მინები** – ავტოსატრანსპორტო საშუალების მინების შუქგამტარობის შემცირება წინა საქარე მინებზე, აგრეთვე წინა გვერდითა მინებზე 40%-ზე მეტი ოდენობით, ხოლო მძღოლის უკან მსხდომი მგზავრების მხარეს განთავსებულ გვერდითა მინებზე 75%-ზე მეტი ოდენობით;

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

ვ) **„სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირების ცენტრი“** (შემდგომში – ინსპექტირების ცენტრი) – „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე, 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 აკმაყოფილებს ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილ პირობას:

ზ.ა) დამზადებულია 1960 წლამდე;

ზ.ბ) აღნიშნული ტიპისა და მოდელის სატრანსპორტო საშუალება მოხსნილია წარმოებიდან;

ზ.გ) ისტორიულად დაცულია და შენარჩუნებულია პირვანდელი მდგომარეობით და მისი ძირითადი კომპონენტების ტექნიკურ მახასიათებლებს არ განუცდიათ რაიმე მნიშვნელოვანი ცვლილება;

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

ლ) **სადგომი სამუხრუჭო სისტემა** – სამუხრუჭო სისტემა, რომლის დანიშნულებაც 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 დანიშნულებაც მისი დამუხრუჭება სამუხრუჭო სისტემის ამძრავზე ზემოქმედებით;

ო) **სამუხრუჭო სისტემის მართვის ორგანო** – მოწყობილობათა ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაც 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 დაწესებული პერიოდულობით დგინდება სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველმყოფი 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 რეზოლუციის“ (დოკუმენტი TRANS/WP-29/78/Rev.1/Amend/2, მიღების თარიღი 13/08/97) შესაბამისად;

უ) **სატრანსპორტო საშუალების კონტურული მარკირება** – შუქამრეკლი მასალის ზოლები, რომელთა დანიშნულებაც 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 შემშფოთი ზემოქმედების გარეშე;

ღ) **შუქამრეკლი მარკირების მასალა** – ზედაპირი ან მოწყობილობა, 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 საწევარისა 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 გამოიყენება მხოლოდ დამხმარე ფუნქცია;

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

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

ძ) **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.

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, მოწყობილობა-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 მოწყობილობების 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 მეწარმის მფლობელობაში/საკუთრებაში, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოში აღიარებულ ტექნიკური რეგულირების სფეროში მოქმედი დოკუმენტების მოთხოვნებს და იძლეოდეს კონკრეტული კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარების შესაძლებლობას.

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. მისაზომების (ნახევარმისაზომების) ინსპექტირება ხორციელდება როგორც კომბინირებული სატრანსპორტო საშუალების შემადგენლობაში, ასევე ჩახსნილ მდგომარეობაში (საწევ-გადასაზომელი 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.

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.

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.

13. იმ შემთხვევაში, თუ შემოწმების მეთოდი არის ვიზუალური შემოწმება, ელემენტების დათვალიერების გარდა, ინსპექტორს საჭიროების შემთხვევაში, შეუძლია ხელით შეეხოს მათ, შეაფასოს ხმაურის დონე, ან გამოიყენოს სხვა შემოწმების საშუალებები, სპეციალური მოწყობილობების 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 ინსპექტირების ცენტრის მიერ 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.

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.

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

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 საფუძველზე.

24. თუ სატრანსპორტო საშუალების განმეორებითი ინსპექტირება ხორციელდება იგივე ინსპექტირების ცენტრში, რომელშიც ჩატარდა პირველი ინსპექტირება, განმეორებითი ინსპექტირება ტარდება მომსახურების საფასურის გადახდის გარეშე ინსპექტირების ანგარიშზე აღნიშნულ მხოლოდ იმ პოზიციებზე, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ დადგენილ კრიტერიუმებს.

25. თუ განმეორებითი ინსპექტირების შედეგად დადგინდა, რომ ინსპექტირებამდე გამოვლენილი და ინსპექტირების ანგარიშში მითითებული ხარვეზები და პირობები, რომლებიც კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას არ არის აღმოფხვრილი, ინსპექტირების ცენტრის მიერ ივსება ინსპექტირების ანგარიში, 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 სამუხრუჭო 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 ხარვეზები და პირობები, რომლებიც კრძალავს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას, ჩაითვლება, რომ სატრანსპორტო საშუალებამ ინსპექტირება დადებითად გაიარა და მესაკუთრეს (მფლობელს) ეძლევა ინსპექტირების ანგარიში, მომდევნო ინსპექტირების ჩატარების ვადის მითითებით.

29. ინსპექტირების პროცესის შედეგები უნდა ფიქსირდებოდეს ონლაინრეჟიმში და აისახებოდეს პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ერთიან საინფორმაციო სისტემაში, რომლის მიზანია უზრუნველყოს ინსპექტირების პროცესის გამჭვირვალობა და ობიექტურობა, ერთიანი აღრიცხვა, ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა სახელმწიფო უფლებამოსილი ორგანოებისათვის, სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის სტატისტიკური ანალიზის ჩატარება და მის საფუძველზე მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესების ღონისძიებების შემუშავება და დანერგვა, აგრეთვე ინსპექტირების ჩატარებაზე სახელმწიფო საკონტროლო მექანიზმების სრულყოფა.

30. ინსპექტირების ცენტრი ვალდებულია უზრუნველყოს ინსპექტირების პროცედურების ყოველდღიური ჩანაწერების ვიდეოფაილების შენახვა სატრანსპორტო საშუალების მომავალ ინსპექტირებამდე.

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, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა; (4)
- ვ) ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება; (5)
- ზ) შასი და მისი შემადგენლები; (6)
- თ) სხვა მოწყობილობები; (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) დგინდება სატრანსპორტო საშუალების ფერი;
- 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 შედეგების შესაბამისობა სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის მოწმობაში მოყვანილ მონაცემებთან.

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.

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 პნევმოჰიდრავლიკური 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 ჰერმეტიულობას (საკიდარის დრეკადი ელემენტების მაქსიმალური დეფორმაციის და სატრანსპორტო საშუალებების თვლების მოხვევის კუთხის გათვალისწინებით);

ზ) პნევმატიკური სამუხრუჭო ამძრავის შემაერთებელი მილების განლაგება და სიგრძე უნდა გამორიცხავდეს მათ დაზიანებას საწევარისა და მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) ურთიერთგადაადგილებისას;

თ) სამუხრუჭო სითხის დონე რეზერვუარში 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 ჰერმეტიულობა;

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

მ) მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრავლიკური 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 ჰიდრავლიკური 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 განახების 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 ჰერმეტიკულობის 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 არადადამაკმაყოფილებელი 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, ჰიდრავლიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება;

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

ჟ.ი) მუხრუჭების ზესადებების 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 დიაფრაგმული მექანიზმის ზედმეტი ფოლხვა, სითხის გაჟონვა;

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

რ) სამუხრუჭო სისტემის ინსპექტირების ტესტერზე შემოწმებისას 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) ტესტერზე შემოწმებისას სატრანსპორტო საშუალების ერთ ღერძზე თვლების მაქსიმალურ სამუხრუჭო ძალებს შორის სხვაობა დასაშვებია არაუმეტეს 30%-სა;

ტ) ტესტერზე მუშა სამუხრუჭო სისტემის შემოწმებისას მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) მუხრუჭების ამოქმედების დრო ნაკლები უნდა იყოს საწევარის მუხრუჭების ამოქმედების დროზე;

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

ფ) ტესტერზე შემოწმებისას 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;

ღ) ტესტერზე შემოწმებისას სადგომი მუხრუჭის ეფექტიანობა არ უნდა იყოს წინამდებარე რეგლამენტის №1 დანართის 1.4.2 პუნქტში მითითებულ მინიმალურ მაჩვენებლებზე ნაკლები.

2. საჭით მართვის სისტემა

ა) სატრანსპორტო საშუალების საჭის თვლის მაბრუნე ძალის ცვლილება მოხვევის კუთხის მთელ დიაპაზონში უნდა იყოს მდოვრე;

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

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

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

ე) საჭით მართვის სისტემაში ჯამურ ფოლხვას ამოწმებენ უძრავ სატრანსპორტო საშუალებაზე ორგანოლეპტიკურად მექანიკური გადაადგილებებით, ხოლო, თუ არსებობს ზღვრული მნიშვნელობის დადგენის საჭიროება, მაშინ საჭის მართვის ჯამური ფოლხვის განსაზღვრის ხელსაწყო 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) საბრუნე პოქოქიკის ბერკეტების შეერთებაში და საჭის წევების 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 გათვალისწინებული შედუღებების გამოყენება.

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 სიგანით არაუმეტეს 140 მმ, ხოლო M_3 , N_2 , N_3 კატეგორიების სატრანსპორტო საშუალებებზე – სიგანით, რომელიც არ აჭარბებს საქარე მინის ზედა ნაწილსა და მისი მინასაწმენდით გაწმენდის ზედა ზონის ზღვარს შორის მანძილს;

გ) M_1 და N_1 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 ჯაგრისის 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 ბზარებისა და ლაქების არსებობა;

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

თ.გ) იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომლის მინები დამუქებულია ან მათი შეუკამტარობა სხვაგვარად არის შეზღუდული საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის მიერ დადგენილი წესის დარღვევით (აღნიშნული შეზღუდვა არ ვრცელდება იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა ნუსხა დადგენილია საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის მიერ).

4. ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა:

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;

ბ) დაუშვებელია:

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

ბ.ბ) მაშუქი მოწყობილობების საბნეველას უქონლობა ან დაზიანება;

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

გ) დასაშვებია:

გ.ა) ფარა-პროექტორების ან ფარა-მამიებლის 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;

ე) წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები უნდა ირთვებოდეს გაბარიტულ მაშუქებთან ერთად, შორი და ახლო შუქის ფარების ჩართვისგან დამოუკიდებლად;

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

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

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

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

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;

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

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

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

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

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) M_1, N_1 , – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,6 მმ;

ა.ბ) N_2, N_3, O_3, O_4 – კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 1,0 მმ;

ა.გ) M_2, M_3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის – 2,0 მმ;

ბ) ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს ამოწმებენ 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.

6. შასი და მისი შემადგენლები:

ა) N₂, N₃, O₃ და O₄ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებზე (უნაგირა საწვევარის 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 იკეცებოდეს 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 საწვევარის უნაგირა გადასაბმელის საკეტი გადაბმის შემდეგ ავტომატურად უნდა იკეტებოდეს, 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 გამორიცხოს გადაბმის მარყუჟის გზის ზედაპირთან კონტაქტი და ამასთან უზრუნველყოს მისაბმელის მართვა საწვევარ-გადასაბმელი მოწყობილობის მოწყვეტისას (გატეხვისას). დამცავი ჯაჭვი (გვარლი) არ უნდა მაგრდებოდეს საწვევარ-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-საწვევარის 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 მოწყობილობის ტაბიკის დიამეტრი უნდა იყოს ნომინალურიდან (38,5 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (36,4 მმ);

ვ.გ) მსუბუქი ავტომობილების წევითი-გადასაბმელი მოწყობილობის 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 მოწყობილობის დემონტაჟი;

ზ.გ) გადასაბმელი ტაბიკის, ტაბიკის ბუდის, საყრდენი ფილის, საწევი კაკვის, საწევარ-გადასაბმელი მოწყობილობის სფეროს დეფორმაცია, მოტეხილობა, ბზარები ან სხვა ხილული დაზიანება, აგრეთვე ჩაბმის მოწყობილობის 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) საწევარის და ნახევარმისაბმელის უნაგირა-გადასაბმელი მოწყობილობის თვითნებური გახსნა, დეტალებში ბზარები ან ადგილობრივი დაზიანებები;

ზ.ვ) გრძივი ფოლხვა უღრეჩო საწევარ-გადასაბმელ მოწყობილობაში;

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

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

ზ.ი) საწვავის ავზების სახურავის შემამჭიდროებელი ელემენტის დაზიანება;

ზ.კ) აირზე მომუშავე სატრანსპორტო საშუალებების ბალონების ექსპლუატაციისა და პერიოდული შემოწმების ვადების დარღვევა;

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) მოწყობილობებით, რომელთა სიგანე არ უნდა იყოს საბურავების სიგანეზე ნაკლები;

ლ) სატრანსპორტო საშუალებების სავარძლების თავის საყრდენი მოწყობილობა უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში;

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

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

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

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

ჟ) სატრანსპორტო საშუალების კარების საკეტები, სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაზი, ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაზი, მძღოლთა და მგზავრთა სავარძლების ფიქსირებისა და რეგულირების მექანიზმები, ხმოვანი სიგნალი, საქარე მინის გაქრევისა და გათბობის მოწყობილობა, დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გატაცების საწინააღმდეგო მოწყობილობა, კარების ავარიული გამომრთველი და გაჩერების მანიშნებელი სიგნალი, ავტობუსების ავარიული გამოსასვლელები და მათი მოქმედებაში მომყვანი მოწყობილობა, 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 გასასვლელები უნდა იყოს აღნიშნული. სალონში არ დაიშვება ისეთი დამატებითი მოწყობილობების გამოყენება, რომლებიც შეზღუდავენ ავარიულ გასასვლელებთან 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) შესაკუთრე ვალდებულია, სატრანსპორტო საშუალების ფერის შეცვლის შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო მონაცემებში შესაბამისი ცვლილების შეტანის მოთხოვნით მიმართოს მარეგისტრირებელ ორგანოს.

7. სხვა მოწყობილობები:

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 (მარაში);

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

ა.გ) სამედიცინო სააფთიაქო ყუთით;

ა.დ) ხმოვანი სასიგნალე მოწყობილობით;

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 შუქებით (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 საწინააღმდეგო საბჯენით;

ა.პ) ჩამკეტებით და გატაცების საწინააღმდეგო 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 გასასვლელების გამოყენების შესახებ საინფორმაციო წარწერებით;

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

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 ნაძვნი აირების გამონაბოლქვის სისტემის ელემენტების დაზიანებით გამოწვეული ხმაური.

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 სამკომპონენტური კატალიზური კონვერტორი ლამბდას კონტროლით, გამონაბოლქვის რეგულარული ინსპექტირების სტანდარტები უფრო მკაცრია, ვიდრე ჩვეულებრივი სატრანსპორტო საშუალებისათვის;

ბ) იძულებითი აალებადი (ბენზინის) ძრავების შემთხვევაში, ნახშიროჟანგის გამონაბოლქვის გაზომვა გამონაბოლქვის მილიდან, ძრავის უქმის სვლის რეჟიმში, ჩაითვლება სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვთან მიმართებაში მდგომარეობის შეფასების ადეკვატურ ინდიკატორად;

გ) კუმშვით აალებადი (დიზელის) ძრავების შემთხვევაში, გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობის გაზომვა ჩაითვლება 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 გაჟონვის 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.ბ) სადაც გამონაბოლქვი კონტროლდება თანამედროვე სისტემით, როგორცაა სამკომპონენტური კატალიზური კონვერტორი ლამბდა (λ) კონტროლით, ტარდება:

დ.ბ.ა) გამონაბოლქვის გამომყვანი სისტემის ვიზუალური კონტროლი, იმის შესამოწმებლად, რომ გაჟონვა 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 (λ) სიდიდისა და CO-ს შემცველობის გაზომვით, რაც უნდა შეესაბამებოდეს მწარმოებლის მიერ დამტკიცებულ პროცედურებს და შესაბამის ტიპზე მოთხოვნებს. ძრავას უქმი სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს გამონაბოლქვ აირებში CO-ს 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%-ს,

- დ.ბ.გ.ბ) ძრავას უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნვით (არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ.) – 0.3%, ან

- დ.ბ.გ.გ) ძრავას უქმ სვლაზე – 0.3%-ს,

- დ.ბ.გ.დ) ძრავას უქმ სვლაზე მაღალი ბრუნვით – 0.2 %-ს (სატრანსპორტო საშუალების ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას დადგენილ მოთხოვნებში (*) მითითებული პირველი რეგისტრაციისა ან გამოყენების თარიღის შესაბამისად).

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

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 (ა) განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებისათვის, ან ამ მოთხოვნებში (ა) მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებისათვის, $-1,5 \text{ m}^{-1}$;

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

ზ) დაუშვებელია:

ზ.ა) გაჟონვა 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 გადამყვან M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის

დამატებითი ინსპექტირება უნდა მოიცავდეს მგზავრთა გადამყვან M_2 და M_3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების კომპლექტაციის, ცალკეული შემადგენელი ნაწილების, მოწყობილობებისა 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.

მუხლი 7. პასუხისმგებლობა რეგლამენტის მოთხოვნათა შეუსრულებლობისათვის

ამ რეგლამენტის მოთხოვნათა შეუსრულებლობისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 8. გარდამავალი დებულებები

1. ამ რეგლამენტის ამოქმედებიდან პირველი ინსპექტირების ჩატარებისას, მაგრამ არაუგვიანეს 2020 წლის 1 იანვრისა, M_1 და N_1 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) მე-2 ქვეპუნქტის „დ.ბ.გ.ე“ და „ზ.ა“ ქვეპუნქტები;

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

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. ამ მუხლის მე-2-მე-4 პუნქტებში აღნიშნული კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ხელახალი რეგისტრაციის შემთხვევაში, მათი პერიოდული ინსპექტირება მოხდეს რეგისტრაციის შემდგომ 30 კალენდარული დღის განმავლობაში.

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

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.ვ“ ქვეპუნქტი არ ვრცელდება ამ მუხლის მე-9 პუნქტით გათვალისწინებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებსაც პირველადი ტექნიკური ინსპექტირებისას დაუფიქსირდათ საჭის მდებარეობის ცვლილება.

**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 (ა))	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) რეგისტრაციის ნომრის ფირფიტა არ გააჩნია ან იმდენად არასაიმედოდ არის დამაგრებული, რომ არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა; წარწერები არ აქვს ან არ (ბ) იკითხება; (გ) 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 მოწყობილობა		
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 მამლიერებელი, მოწმდება გამორთული ძრავით.	(ა) ძალიან მჭიდროდ მუშაობს; გადაჭარბებული ცვეთა ან ფოლხვა. (ბ)
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; (ბ) მუხრუჭის მართვის მექანიზმი არ ბრუნდება საწყის მდგომარეობაში; (გ) მუხრუჭის სატერფულს მოსრიალეების საწინააღმდეგო საფარი არ გააჩნია ან ის მჭიდროდ არ არის დამაგრებული სატერფულზე, ან მთლიანად გაცვეთილია.
1.1.3. ვაკუუმური ტუმბო ან კომპრესორი და	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ნორმალურ მუშა	(ა) არასაკმარისი წნევა/ვაკუუმი მინიმუმ ორჯერ

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
რეზერვუარი	წნევაზე. შემოწმეთ ვაკუუმისა ან ჰაერის წნევის უსაფრთხო მუშა მნიშვნელობამდე მისაღწევად საჭირო დრო და სასიგნალო მოწყობილობის, მრავალ-კონტურიანი დამცავი სარქველის და წნევის შემსუბუქების სარქველის ფუნქციონირება.	<p>დამუხრუჭებისას სასიგნალო მოწყობილობის ამოქმედების შემდეგ (ან როცა მანომეტრი გვიჩვენებს სახიფათო ზღვრებს);</p> <p>ჰაერის წნევის/ვაკუუმის უსაფრთხო მუშა მნიშვნელობამდე</p> <p>(ბ) მიღწევისათვის საჭირო დრო არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*);</p> <p>მრავალკონტურიანი დამცავი სარქველი ან წნევის შემსუბუქების სარქველი არ მუშაობს;</p> <p>ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს წნევის შესამჩნევ ვარდნას ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა;</p> <p>(დ) გარე დაზიანება, რაც სავარაუდოდ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე.</p> <p>(ე)</p>
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.	<p>(ა) გაზარული, დაზიანებული ან ზედმეტად გაცვეთილი მაკონტროლებელი;</p> <p>საკონტროლო სარქველი</p> <p>(ბ) არასაიმედოა ან არ არის უსაფრთხო;</p> <p>შეერთებები მოშვებულია ან</p> <p>(გ) სისტემაში გაჟონვაა;</p> <p>არადაამაკმაყოფილებელი მოქმედება.</p> <p>(დ)</p>
1.1.6. სადგომი მუხრუჭის აქტივატორი, მართვის ბერკეტი, სადგომი მუხრუჭი ხრუტუნა მექანიზმით, ელექტრონული სადგომი მუხრუჭი	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<p>(ა) ხრუტუნა მექანიზმი ვერ უზრუნველყოფს გამართულ მუშაობას;</p> <p>(ბ) ბერკეტის ტაბიკის ან ხრუტუნა მექანიზმის ზედმეტი ცვეთა;</p> <p>ბერკეტის მეტისმეტი</p> <p>(გ) თავისუფალი სვლა, რაც არასწორი რეგულირების მაჩვენებელია;</p> <p>აქტივატორის არარსებობა,</p> <p>(დ) დაზიანება ან უმოქმედობა;</p> <p>არასწორი ფუნქციონირება,</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		როცა გამაფრთხილებელი ინდიკატორი აჩვენებს გაუმართაობას.
1.1.7. სამუხრუჭო სარქველები (ფეხის სარქველები, გადამტვირთავები და რეგულატორები)	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	(ა) სარქველის დაზიანება ან ჰაერის ზედმეტი გადინება; ზეთის ზედმეტი გადინება კომპრესორიდან; (ბ) სარქველის დაუცველობა ან არასწორი მონტაჟი; (გ) ჰიდრაულიკური სათხის ნაკლებობა ან გაჟონვა. (დ)
1.1.8. მკერტებელი ქუროები მისაბმელის მუხრუჭებისათვის (ელექტრონული და პნევმატიკური)	საწევარისა და მისაბმელს შორის სამუხრუჭო სისტემის გადაბმის ჩახსნა და ხელახლა შეერთება.	(ა) ონკანის ან თვითშემჭიდროებადი სარქველის გაუმართაობა; ონკანის ან სარქველის დაუცველობა ან არასწორი მონტაჟი; (ბ) ზედმეტი გაჟონვა; (გ) არასწორი ფუნქციონირება. (დ)
1.1.9. ენერჯის დამგროვებელი რეზერვუარი, მაღალი წნევის ავზი	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) ავზის დაზიანება, კოროზია ან გაჟონვა; (ბ) ჩამოსასხამი მოწყობილობის უმოქმედობა; (გ) ავზის დაუცველობა ან არასწორი მონტაჟი.
1.1.10. მუხრუჭების ვაკუუმური მამლიერებელი (სერვომამრავი), ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრაულიკური სისტემები)	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	(ა) მუხრუჭის ვაკუუმური მამლიერებელი (სერვომამრავი), გაუმართავია ან არაეფექტურად ფუნქციონირებს; (ბ) ძირითადი ცილინდრი დაზიანებულია ან ჟონავს; (გ) ძირითადი ცილინდრი არასაიმედოა; (დ) სამუხრუჭო სათხე არასაკმარისია; (ე) ძირითადი ცილინდრის ავზს სახურავი არ აქვს; (ვ) სამუხრუჭო სითხის საინდიკაციო ნათურა განათებულია ან დეფექტურია; (გ) სამუხრუჭო სითხის დონის საზომი მოწყობილობა არასწორად ფუნქციონირებს. (ზ)
1.1.11. ხისტი სამუხრუჭო	კომპონენტების ვიზუალური	(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
მიღები	შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<p>ბზარის გაჩენის მოახლოებული საფრთხე;</p> <p>(ბ) მიღებში ან შეერთებებში გაჟონვა;</p> <p>(გ) მიღები დაზიანებულია ან ზედმეტად კოროზირებული;</p> <p>მიღები არასწორად არის განლაგებული.</p> <p>(დ)</p>
1.1.12. დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<p>(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის მოახლოებული საფრთხე;</p> <p>(ბ) შლანგები დაზიანებულია, დაბეჭილია, დაგრეხილი ან ძალიან მოკლეა;</p> <p>შლანგებში ან შემაერთებლებში გაჟონვა;</p> <p>(გ) შლანგები გამობერილია წნევისაგან;</p> <p>(დ) შლანგები ფორიანია.</p> <p>(ე)</p>
1.1.13. მუხრუჭის ზესადებები და ხუნდები	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) ზესადებები ან ხუნდები ზედმეტად გაცვეთილია;</p> <p>(ბ) ზესადებები ან ხუნდები დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და სხვა);</p> <p>(გ) ზესადებები ან ხუნდები არ გააჩნია.</p>
1.1.14. მუხრუჭის დოლები, მუხრუჭის დისკოები	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) დოლები ან დისკოები ზედმეტად გაცვეთილია, მეტისმეტად კოროზირებული, დაბზარული, არასაიმედოდ დამაგრებული ან გატეხილია;</p> <p>დოლები ან დისკოები დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და სხვა);</p> <p>(ბ) დოლები ან დისკოები არ გააჩნია;</p> <p>უკანა ფირფიტა არასაიმედოა.</p> <p>(გ)</p> <p>(დ)</p>
1.1.15. მუხრუჭის გვარლები, საწევეები, ბერკეტები, შეერთებები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.	<p>(ა) გვარლები დაზიანებული ან გადახლართულია;</p> <p>(ბ) კომპონენტები ზედმეტად გაცვეთილი ან კოროზირებულია;</p> <p>(გ) გვარლების ან საწევეების შეერთებები არასაიმედოა;</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>(დ) გვარლების მიმართველი დეფექტურია;</p> <p>სამუხრუჭო სისტემის თავისუფალი სვლა</p> <p>(ე) შეზღუდულია;</p> <p>ბერკეტების / შეერთებების მოძრაობა არანორმალურია,</p> <p>(ვ) რაც არასწორი რეგულირებისა ან ზედმეტი ცვეთის მაჩვენებელია.</p>
<p>1.1.16. მუხრუჭის ამძრავები (მუხრუჭის ზამბარებისა ან ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით)</p>	<p>კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში</p>	<p>(ა) ამძრავი გაზზარული ან დაზიანებულია;</p> <p>(ბ) ამძრავი ჟონავს;</p> <p>(გ) ამძრავი დაუცველია ან არასაიმედოდ დამონტაჟებულია;</p> <p>ამძრავი ზედმეტად კოროზირებულია;</p> <p>მუშა დგუმის ან</p> <p>(ე) დიაფრაგმული მექანიზმის არასაკმარისი ან ზედმეტი ფოლხვა;</p> <p>მტვრის დამცავი საფარი არ გააჩნია ან ზედმეტად დაზიანებულია.</p>
<p>1.1.17. დატვირთვისადმი მგრძობიარე სარქველი</p>	<p>კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება სამუხრუჭო სისტემის მოქმედების პროცესში.</p>	<p>(ა) დეფექტური შეერთება;</p> <p>(ბ) შეერთების არასწორი რეგულირება;</p> <p>(გ) სარქველი გაჭედულია ან არ მუშაობს;</p> <p>(დ) სარქველი არ გააჩნია;</p> <p>(ე) მონაცემების ამსახველი ფირფიტა არ გააჩნია;</p> <p>(ვ) მონაცემები არ იკითხება ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).</p>
<p>1.1.18. ღრეჩოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება.</p>	<p>(ა) მარეგულირებელი დაზიანებულია, გაჭედულია ან არანორმალურად მოძრაობს, მეტისმეტად გაცვეთილია ან არასწორად არის მიმაგრებული;</p> <p>მარეგულირებელი დეფექტურია;</p> <p>(ბ) არასწორად არის დამონტაჟებული ან</p> <p>(გ) შეცვლილი.</p>
<p>1.1.19. ხანგრძლივი მოქმედების</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება.</p>	<p>(ა) არასაიმედო შეერთებები ან გასართები;</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
სამუხრუჭო სისტემა (თუ დამონტაჟებულია ან საჭიროა)		(ბ) სისტემა აშკარად დეფექტურია ან საერთოდ არ არის.
1.1.20. მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ამოქმედება	სამუხრუჭო გადაბმულობის გაწყვეტა საწევარსა და მისაბმელს შორის.	მისაბმელის მუხრუჭი ავტომატურად არ მოქმედებს გადაბმულობის გაწყვეტის შემთხვევაში.
1.1.21. მთლიანი სამუხრუჭო სისტემა	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) სისტემის სხვა მოწყობილობები (მაგალითად, ანტიფრიზის ტუმბო, ჰაერის საშრობი და სხვა) დაზიანებულია გარეგნულად ან ზედმეტად კოროზირებულია ისე, რომ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე; ჰაერის ან ანტიფრიზის გაჟონვა; (ბ) ნებისმიერი კომპონენტის არასაიმედოდ ან არასათანადოდ (გ) დამონტაჟება; ნებისმიერი კომპონენტის არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა. (დ)
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 მიწოლით 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; არ არის სამუხრუჭო ძალის თანდათანობითი ცვალებადობის შესაძლებლობა (ჩაჭექა); (გ) ნებისმიერ თვალზე მუხრუჭის მოქმედების არანორმალურად

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>დიდი დაგვიანება;</p> <p>(დ) სამუხრუჭე ძალის გადაჭარბებული რხევა ყოველი თვლის სრული ბრუნის</p> <p>(ე) განმავლობაში.</p>
1.2.2. ეფექტიანობა	<p>სტატისტიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტირება 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.</p>	<p>დამუხრუჭების ეფექტიანობა არ იძლევა სულ მცირე აქ მოცემულ მინიმალურ მაჩვენებლებს; სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც პირველად დარეგისტრირდნენ წინამდებარე რეგლამენტის ამოქმედების შემდგომ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - კატეგორია N₁: 50 %; - კატეგორია M₁: 58%; - კატეგორია M₂ და M₃: 50%; - კატეგორია N₂ და N₃: 50%; - კატეგორია, O₃ და O₄: <ul style="list-style-type: none"> - ნახევარმისამბელებისათვის: 45%; - შეერთების მოწყობილობის (რვილი) მქონე მისამბელებისათვის: 50% <p>სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც პირველად დარეგისტრირდნენ წინამდებარე რეგლამენტის ამოქმედებამდე:</p> <ul style="list-style-type: none"> - კატეგორია N₁: 45 %; - 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</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		საშუალება გადაჭარბებულად იხრება სწორი ხაზიდან; არ არის სამუხრუჭო ძალის თანდათანობითი ცვალებადობის შესაძლებლობა (ჩაჭყქა). (გ)
1.3.2. ეფექტიანობა	თუ სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, გამოიყენება 1.2.2. პუნქტში მითითებული მეთოდი.	დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია მუშა მუხრუჭის ძალის 50 %-ზე (4), რომელიც განსაზღვრულია 1.2.2 პუნქტში ნებადართულ მაქსიმალურ მასასთან მიმართებაში ან, ნახევარმისაბმელების შემთხვევაში, ღერძზე ნებადართული დატვირთვების ჯამთან მიმართებაში.
1.4. სადგომი მუხრუჭის მუშაობა და ეფექტიანობა		
1.4.1. მუშაობა	სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერზე შემოწმებისას ან/და საგზაო ინსპექტირებისას დეცელერომეტრის გამოყენებით	მუხრუჭი უმოქმედოა ერთ მხარეს ან საგზაო ინსპექტირებისას, სატრანსპორტო საშუალება გადაჭარბებულად იხრება სწორი ხაზიდან.
1.4.2. ეფექტიანობა	ინსპექტირება ხორციელდება სტატიკურ მუხრუჭების ინსპექტირების ტესტერზე შემოწმებით ან საგზაო ინსპექტირებით საინდიკაციო ან ჩამწერი დეცელერომეტრის გამოყენებით ან ცნობილი დახრილობის მქონე ფერდობზე სატრანსპორტო საშუალების შემოწმებით. სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებები, შესაძლებლობის შემთხვევაში, უნდა შემოწმდეს დატვირთულ მდგომარეობაში.	ყველა სატრანსპორტო საშუალებისათვის დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია 16%-ისა სრულ მასაზე გაანგარიშებით ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის დამუხრუჭების ეფექტიანობა ნაკლებია 12%-ისა კომბინირებულ მასაზე გაანგარიშებით, რომელიც უფრო დიდია.
1.5. სამუხრუჭო სისტემის გამძლეობა /ცვეთამდეგობა	ვიზუალური შემოწმება და, თუ შესაძლებელია ინსპექტირება სიტემის ფუნქციონირების რეჟიმში.	(ა) არ ხდება ეფექტიანობის თანდათანობითი ცვლილება (არ გამოიყენება ძრავიანი მუხრუჭის სისტემისთვის); სისტემა არ ფუნქციონირებს. (ბ)
1.6. მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა (ABS)	ვიზუალური შემოწმება და გამაფრთხილებელი სასიგნალო მოწყობილობის შემოწმება	(ა) გამაფრთხილებელი სასიგნალო მოწყობილობა გაუმართავია; (ბ) გამაფრთხილებელი

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>სასიგნალო მოწყობილობა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას;</p> <p>(გ) თვლების სიჩქარის სენსორები არ აქვს ან დაზიანებულია;</p> <p>(დ) ელექტრო გაყვანილობა დაზიანებულია;</p> <p>(ე) სხვა კომპონენტები აკლია ან დაზიანებულია.</p>
1.7. ელექტრონული სამუხრუჭო სისტემა (EBS)	გამაფრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) გამაფრთხილებელი მოწყობილობა გაუმართავია;</p> <p>(ბ) მოწყობილობა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას.</p>
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 შემოწმება.	<p>(ა) მექანიზმის მუშაობის სიმქისე; სექტორის ლილვი</p> <p>(ბ) გადაკვანძულია ან დარობი/შლიცი გაცვეთილია; სექტორის ლილვი ზედმეტად გაცვეთილია;</p> <p>(გ) სექტორის ლილვი ზედმეტად მოძრაობს; გაჟონვა.</p> <p>(დ)</p> <p>(ე)</p>
2.1.2. საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მიწაზე, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და საწინააღმდეგოდ ან გამოიყენეთ საჭის თვლის ფოლხვის გამზომი სპეციალური დეტექტორი. საჭის მექანიზმის კორპუსის შასზე დამაგრების ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) საჭის მექანიზმის კორპუსი არასათანადოდ არის დამაგრებული;</p> <p>(ბ) შასზე სამაგრი ხვრელები დაგრძელებულია;</p> <p>(გ) სამაგრი ჭანჭიკები დაკარგულია ან დაზიანებულია;</p> <p>(დ) საჭის მექანიზმის კორპუსი გატეხილია/გაბზარულია;</p>
2.1.3. საჭის ამძრავის მდგომარეობა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მიწაზე, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და საწინააღმდეგოდ ან გამოიყენეთ	<p>(ა) შეფარდებითი მიმოსვლა იმ კომპონენტებს შორის, რომლებიც მკაცრად უნდა იყოს დაფიქსირებული;</p> <p>(ბ) შეერთებების ადგილებში გადაჭარბებული ცვეთა;</p> <p>(გ) ბზარი ან დეფორმაცია</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	საჭის თვლის გამზომი სპეციალური დეტექტორი. საჭის ამძრავის კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე, გატეხვასა და უსაფრთხოებაზე.	<p>ნებისმიერი კომპონენტის; ჩამკეტი მოწყობილობების არარსებობა;</p> <p>კომპონენტების არასწორი შეერთება (მაგალითად, განივი ან გრძივი საჭის საწევის); არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიცირება;</p> <p>მტვრისგან დამცავი საფარი არ აქვს, დაზიანებულია ან გაცვეთილია.</p> <p>(დ)</p> <p>(ე)</p> <p>(ვ)</p> <p>(ზ)</p>
2.1.4. საჭის ამძრავის მუშაობა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მართვადი თვლებით მიწაზე, ძრავი (საჭის ამძრავი) მუშა მდგომარეობაში, დაატრიალეთ საჭე საბრჯენიდან საბრჯენამდე. საჭის ამძრავის კომპონენტების მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) მოძრაობისას საჭის ამძრავი ეხახუნება შასის ფიქსირებულ ნაწილს;</p> <p>(ბ) საჭის მექანიზმი ჩერდება, არ მუშაობს ან არ გააჩნია.</p>
2.1.5. საჭის მამლიერებელი	საჭის მართვის სისტემის ჰერმეტიკულობისა და ავზაკში ჰიდრაულიკურ სითხის დონის შემოწმება (ხილვადობის შემთხვევაში). მართვადი თვლებით მიწაზე და მომუშავე ძრავით, შემოწმდეს საჭით მართვის სისტემის მამლიერებლის მუშაობა.	<p>ა) სითხის გაჟონვა;</p> <p>ბ) არასაკმარისი სითხე;</p> <p>გ) მექანიზმი არ მუშაობს;</p> <p>დ) მექანიზმი დაზარალებულია ან არასაიმედო მდგომარეობაშია: კომპონენტების არასწორი შეერთება ან ხახუნის; არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიცირება;</p> <p>ე) გვარლები / მილები (შლამგები) დაზიანებულია, ზედმეტად კოროზირებულია.</p> <p>(ვ)</p> <p>(ზ)</p>
2.2. საჭის თვალი, სვეტი და საჭე		
2.2.1. საჭის თვალის/ საჭის მდგომარეობა	სატრანსპორტო საშუალების თვლებით მიწაზე, დაატრიალეთ საჭის თვალი სხვადასხვა მხრიდან სვეტთან მართი კუთხით და მსუბუქად ქვემოთ და ზემოთ მიწოლით. ფოლხვის ვიზუალური შემოწმება.	<p>ა) შედარებითი გადაადგილება საჭის თვალსა და საჭის სვეტს შორის, რომელიც მიუთითებს მოშვებაზე;</p> <p>ბ) საჭის თვალის მორგვზე საკეტი მოწყობილობის არქონა; ბზარი ან არასიმჭიდროვე საჭის თვალის მორგვზე, ფერსოსა ან მანაზე.</p> <p>გ)</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი	
2.2.2. საჭის სვეტი/ ცალულები და ჩანგლები	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით მასით მიწაზე, საჭის თვალის მიწოლა და გამოწვევა სვეტის ღერძის გასწვრივ, საჭის თვალის/საჭის მიწოლა სხვადასხვა მიმართულებით სვეტთან მართი კუთხით. ფოლხვისა და დრეკადი და უნივერსალური შეერთებების ვიზუალური შემოწმება.	(ა) (ბ) (გ) (დ) (ე)	საჭის თვლის ცენტრის ზემოთ და ქვემოთ გადაჭარბებული მოძრაობა. (ვერტიკალური ფოლხვა); სვეტის ზედა ნაწილის გადაჭარბებული მოძრაობა რადიალურად სვეტის ღერძიდან; დრეკადი შეერთებების ცვეთა; დეფექტური დამაგრება; არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიკაცია.
2.3. საჭის თვლის ფოლხვა	სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, მასით მიწაზე, საჭის მაძლიერებლის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისათვის მომუშავე ძრავით, მართვადი თვლების სწორხაზოვან მდგომარეობაში, საჭის თვალი მსუბუქად გადაატრიალეთ საათის ისრის მიმართულებით და საწინააღმდეგო მიმართულებით, შეძლებისდაგვარად, მართვადი თვლების გადაადგილების გარეშე. თავისუფალი მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.		საჭის თვლის გადაჭარბებული ფოლხვა (მაგალითად, წერტილის გადაადგილება ფერსოზე აღმატება საჭის თვალის დიამეტრის ერთ მეხუთედს ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*). საჭის თვლის ჯამური ფოლხვა აღმატება 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 პოჭოჭიკი	ვიზუალური შემოწმება ან სპეციალური ადაპტირებული მოწყობილობის – საჭის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	ა) ბ) გ)	კომპონენტი დაზიანებულია ან გატეხილია; ზედმეტი ფოლხვა; სამაგრების გაუმართაობა.
2.6. საჭის ელექტრონული მაძლიერებელი (EPS)	ვიზუალური შემოწმება და საჭის თვლის მობრუნებისა და თვლების მობრუნების კუთხეებს შორის შეთანხმებულობის შემოწმება ძრავის ჩართვა/გამორთვისას.	ა)	საჭის ელექტრონული მაძლიერებლის გაუმართაობის საინდიკაციო ნათურა (MIL) აჩვენებს სისტემის ნებისმიერ გაუმართაობას; შეუსაბამობა საჭის თვლის მობრუნებისა და თვლების

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი	
		ბ)	მობრუნების კუთხეებს შორის; მამლიერებელი 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 მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება.	ა)	სარკე ან მოწყობილობა არ არის ან არ არის დაყენებული მოთხოვნების (°) შესაბამისად;
		ბ)	სარკე ან მოწყობილობა 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 საწინააღმდეგო სისტემა (X) (°)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	სისტემა არ მუშაობს ან აშკარად დეფექტურია.	

ე (4.) ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა

4.1. ფარები			
4.1.1. მდგომარეობა და ფუნქციონირება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ა)	განათების / სინათლის წყაროს უქონლობა ან გაუმართაობა;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>(ბ) საპროექციო სისტემის (ამრეკლი და საბნევალა) უქონლობა ან გაუმართაობა; ფარები არ არის საიმედოდ დამაგრებული.</p> <p>(გ)</p>
4.1.2. რეგულირება	ყოველი ფარის ახლო შუქის სინათლის ნაკადის ჰორიზონტალური მიმართულების განსაზღვრა, ფარების მიმართვის მოწყობილობის ან ეკრანის გამოყენებით.	ფარის სინათლის ნაკადის მიმართულება არ შეესაბამება მოთხოვნებით (ა) დადგენილ დებულებებს.
4.1.3. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	<p>(ა) გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების (ა) შესაბამისად (ერთდროულად განათებული ნათურების კომბინაცია); მართვის მოწყობილობის გაუმართავი ფუნქციონირება.</p> <p>(ბ)</p>
4.1.4. მოთხოვნებთან (ა) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	<p>(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს(ა); საბნეველაზე ან სინათლის წყაროზე არსებული ნაკეთობა აშკარად ამცირებს სინათლის ინტენსივობას ან ცვლის გამოსხივებულ ფერს;</p> <p>(ბ) სინათლის წყარო და ნათურა შეუთავსებელია ერთმანეთთან.</p> <p>(გ)</p>
4.1.5. მარეგულირებელი მოწყობილობა (თუ სავალდებულოა)	ვიზუალური შემოწმება და, თუ შესაძლებელია შემოწმება მუშაობის რეჟიმში.	<p>(ა) მოწყობილობა არ მუშაობს; მექანიკური მოწყობილობის ოპერირება შეუძლებელია მძღოლის სავარძლიდან.</p> <p>(ბ)</p>
4.1.6. ფარების საწმენდი მოწყობილობა (თუ სავალდებულოა)	ვიზუალური შემოწმება და, თუ შესაძლებელია შემოწმება მუშაობის რეჟიმში.	მოწყობილობა 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.	<p>(ა) სინათლის წყაროს გაუმართაობა;</p> <p>(ბ) საბნეველას გაუმართაობა;</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		(გ) ნათურები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.2.2. გადართვა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) გადამრთველი არ მუშაობს მოთხოვნების (ა) შესაბამისად; მართვის მოწყობილობის (ბ) გაუმართავი ფუნქციონირება.
4.2.3. მოთხოვნებთან (ა) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (ა); (ბ) საბნეველაზე ან სინათლის წყაროზე არსებული ნაკეთობა აშკარად ამცირებს სინათლის ინტენსივობას ან ცვლის გამოსხივებულ ფერს.
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 (ა) შესაბამისად; მართვის მოწყობილობის (ბ) გაუმართავი ფუნქციონირება.
4.3.3. მოთხოვნებთან(ა) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს(ა).
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(ა) შესაბამისად.
4.4.3. მოთხოვნებთან (ა) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (ა).
4.4.4. ციმციმის სიხშირე	ვიზუალური შემოწმება და	ციმციმის სიხშირე არ შეესაბამება

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	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 (°); სისტემა არ მუშაობს არ მუშაობს მოთხოვნების(°) (ბ) 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.
4.6.2. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურები, გამოსხივებული ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); სისტემა არ მუშაობს არ მუშაობს მოთხოვნების(°) (ბ) 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; სინათლის წყაროს (ბ) გაუმართაობა;

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		ნათურა არასაიმედოდ არის 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; (ბ) შუქამრეკლი არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.
4.8.2. მოთხოვნებთან (°) შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება	მოწყობილობა, ანარეკლი ფერი ან მდებარეობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
4.9. განათებისათვის სავალდებულო საკონტროლო მოწყობილობები		
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 საწვევარსა და მისაბმელს ან ნახევარმისაბმელს შორის	ვიზუალური შემოწმება: შესაძლებლობის შემთხვევაში შემოწმდეს ელექტრული წრედის უწყვეტობა.	(ა) ძირითადი კომპონენტები არასაიმედოდ არის მიმაგრებული; (ბ) დაზიანებული ან გაცვეთილია იზოლაცია; (გ) მისაბმელის ან საწვევარის ელექტროშეერთებები არ ფუნქციონირებს გამართულად.
4.11. ელექტროგაყვანილობა	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალ ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, ზოგიერთ შემთხვევაში, ძრავის ნაკვეთურის შიგნით.	(ა) გაყვანილობა არასაიმედოა ან არასაკმარისად დაცული; (ბ) გაყვანილობა დაზიანებულია; იზოლაცია დაზიანებულია ან გაცვეთილია. (გ)
4.12. არასავალდებულო ნათურები და შუქამრეკლები (X) (°)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	(ა) ნათურა/შუქამრეკლი არ არის დაყენებული მოთხოვნების (°) შესაბამისად; (ბ) ნათურა არ ფუნქციონირებს მოთხოვნების (°) შესაბამისად; ნათურა/შუქამრეკლი არასაიმედოდ არის მიმაგრებული.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		(გ)
4.13. აკუმულატორ(ებ)ი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არასაიმედოა; (ბ) ჟონავს; (გ) დაზიანებული გადამრთველი (საჭიროების შემთხვევაში); დაზიანებული დამცავები (საჭიროების შემთხვევაში); (დ) არასათანადო ვენტილაცია (საჭიროების შემთხვევაში). (ე)

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 დამაგრებებული სატრანსპორტო საშუალებაზე; არასათანადო შეკეთება ან (გ) 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. (ბ) საბრუნო მუშტის ან მილისის გადაჭარბებული ცვეთა; პოჭოჭიკის მეტისმეტი (გ) ვერტიკალური სვლა ღერძის კოჭისაკენ; საბრუნო მუშტის ტაბიკი (დ) 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	(ა) თვლების საკისრების გადაჭარბებული ფოლხვა; . (ბ) თვლის საკისარი ძალიან მოჭერილია ან გაჭედილია.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>მქონე სატრანსპორტო 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 მორგვი	<p>(ა) თვლის ნებისმიერი ქანჩი ან ქანჭიკი დაკარგულია ან არასაიმედოდ მოჭერილი;</p> <p>(ბ) მორგვი 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>(დ) თვლის ზომა და ტიპი არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*) და უარყოფითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე.</p>
5.2.3.	საბურავები	<p>(ა) საბურავის სრული ვიზუალური შემოწმება როგორც სავალი თვლის აწეულ მდგომარეობაში დატრიალებით ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება იმყოფებოდეს სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე, ასევე სატრანსპორტო საშუალების წინ და უკან გადაადგილებით სათვალთვალო ორმოზე.</p> <p>(ბ) საბურავის ზომა, დატვირთვის მოცულობა, ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი ან საჩქარის მახასიათებლები არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*) და უარყოფითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე;</p> <p>(გ) ერთსა და იმავე ღერძზე ან შეწყვილებულ თვლებზე დაყენებულია სხვადასხვა ზომის საბურავები; ერთსა და იმავე ღერძზე დაყენებულია სხვადასხვა კონსტრუქციის საბურავები (რადიალური/დიაგონალური); საბურავის ნებისმიერი სერიოზული დაზიანება ან კვეთი;</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>საბურავის პროტექტორის სიღრმე არ შეესაბამება მოთხოვნებს^(ა);</p> <p>ადგილი აქვს საბურავების ხახუნს სხვა კომპონენტებთან; ადდგენილი საბურავი ვერ აკმაყოფილებს მოთხოვნებს^(ა);</p> <p>საბურავებში ჰაერის წნევის კონტროლის სისტემა გაუმართავია ან ამკარად უმოქმედოა.</p> <p>(დ)</p> <p>(ე)</p> <p>(ვ)</p> <p>(ზ)</p> <p>(თ)</p>
5.3. დაკიდების სისტემა		
5.3.1. ზამბარები და სტაბილიზატორები	<p>ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალ ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.</p>	<p>(ა) შასზე ან ღერძზე ზამბარების (რესორების) არასაიმედო დამაგრება.</p> <p>(ბ) ზამბარის (რესორის) კომპონენტი დაზიანებული ან გატეხილია;</p> <p>(გ) ზამბარის (რესორის) არქონა; არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.</p> <p>(დ)</p>
5.3.2. ამორტიზატორები	<p>ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალ ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით ან შესაძლებლობის შემთხვევაში სპეციალური მოწყობილობის გამოყენებით.</p>	<p>(ა) შასზე ან ღერძზე ამორტიზატორების არასაიმედო დამაგრება;</p> <p>(ბ) დაზიანებული ამორტიზატორები, რომლებიც ავლენენ სერიოზული გაჟონვის ან გაუმართაობის ნიშნებს.</p>
5.3.2.1 რხევების ჩახშობის ეფექტურობის ინსპექტირება (X) ^(ბ)	<p>გამოიყენეთ სპეციალური მოწყობილობა და შეადარეთ მარჯვენა/მარცხენა მნიშვნელობებსა და/ან მწარმოებლების მიერ მოწოდებულ აბსოლუტურ მნიშვნელობებს შორის სხვაობა.</p>	<p>(ა) მნიშვნელოვანი სხვაობა მარჯვენასა და მარცხენას შორის;</p> <p>(ბ) მოცემული მინიმალური მნიშვნელობები არ არის მიღწეული.</p>
5.3.3. მგრები მილები (ტორსიონები),	<p>ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების</p>	<p>(ა) შასზე ან ღერძზე კომპონენტების არასაიმედო</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
რადიუსული ბერკეტები, დაკიდება და დაკიდების ბერკეტები	სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით. შესაძლებელია და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი დასაშვები სრული მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის თვლის ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	(ბ) დამაგრება; კომპონენტები დაზიანებულია, გატეხილი ან ზედმეტად კოროზიულია; არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.. (გ)
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 ფოლხვის დეტექტორის გამოყენება.	(ა) საბრუნო მუშტის ან/და მილისის ან დაკიდების სახსრების გადაჭარბებული ცვეთა; (ბ) მტვრისგან დამცავი საფარი არ გააჩნია ან ძალიან დაზიანებულია.
5.3.5. პნევმატიკური დაკიდება	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სისტემა გამოსულია მწყობრიდან და არ მუშაობს; ნებისმიერი კომპონენტი დაზიანდა, შეიცვალა ან გაუარესდა ისე, რომ ზიანს აყენებს სისტემის ფუნქციონირებას; (ბ) შესამჩნევი გაჟონვა სისტემაში. (გ)
ზ (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.	(ა) რომელიმე გრძივი ან განივი ელემენტის გატეხვა (ბზარი) ან დეფორმირება; ფირფიტების ან მაერთებლების არასაიმედო მიმაგრება; (ბ) გადაჭარბებული კოროზიულობა, რომელიც გავლენას ახდენს კონსტრუქციის სიმყარეზე. (გ)
6.1.2. გამონაბოლქვის მილები და მაცურები	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით.	(ა) არასაიმედოობა ან გაჟონვა გამწოვ სისტემაში; (ბ) გამონაბოლქვის შეღწევა კაბინაში ან მგზავრთა სალონში.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
6.1.3. საწვავის ავზი და მილები (საწვავის ავზისა და მილების გამათბობელის ჩათვლით)	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვლო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით, გაჟონვის გამოვლენის მოწყობილობების (დეტექტორის) გამოყენება LPG/CNG (Liquefied petroleum gas Compressed natural gas) სისტემების შემთხვევაში.	<p>(ა) არასაიმედო ავზი ან მილები; საწვავის გაჟონვა, ან ავზის ჩასასხმელი ყელის არქონა ან არასაიმედოობა;</p> <p>(ბ) დაზიანებული ან გაცვეტილი მილები;</p> <p>(გ) საწვავის ონკანი (საჭიროების შემთხვევაში) არ მუშაობს გამართულად;</p> <p>(დ) ცეცხლსაშიშროება:</p> <ul style="list-style-type: none"> - საწვავის გაჟონვის გამო; - საწვავის ავზის ან გამონაბოლქვი სისტემის არასათანადო დაცულობის გამო; - ძრავის ნაკვეთურის მდგომარეობის გამო; <p>LPG / CNG ან წყალბადის სისტემა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).</p> <p>ვ)</p>
6.1.4. ბამპერები, გვერდითი და უკანა დამცავი მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) გამაგრებების შესუსტება ან დაზიანება, რამაც შესაძლებელია რაიმე ზიანი გამოიწვიოს მათთან შეხებისას;</p> <p>(ბ) მოწყობილობები აშკარად არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).</p>
6.1.5. სათადარიგო თვლის სამაგრი (თუ გააჩნია)	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) სამაგრი არ არის სათანადო მდგომარეობაში;</p> <p>(ბ) სამაგრი მოტეხილია ან გაბზარული;</p> <p>(გ) სათადარიგო თვალი არ არის საიმედოდ მიმაგრებული კრონშტეინზე და დასავარაუდოა მისი ჩამოვარდნა.</p>
6.1.6. გადასაბმელი მექანიზმები და საბუქსირო მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე და გამართულ მუშაობაზე, სადაც განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდება დამცავ მოწყობილობებზე ან/და საზომი-საკონტროლო	<p>(ა) კომპონენტები დაზიანებული, წუნდებული ან გატეხილია; კომპონენტების გადაჭარბებული ცვეთა;</p> <p>(ბ) დამაგრება დეფექტურია; რომელიმე დამცავი</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	ხელსაწყოების გამოყენებაზე.	<p>(გ) მოწყობილობა აკლია ან</p> <p>(დ) არასათანადოდ ფუნქციონირებს; რომელიმე ინდიკატორი (გადამწოდი) არ მუშაობს;</p> <p>(ე) ფარავს სანომრე ნიშანს ან რომელიმე ნათურას (როცა არ გამოიყენება);</p> <p>(ვ) არასათანადო შეკეთება ან მოდიფიკაცია.</p> <p>(ზ)</p>
6.1.7. ტრანსმისია	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) სამაგრი ქანჭიკები მოშვებულია ან დაკარგულია;</p> <p>(ბ) სატრანსმისიო ლილვის საკისრების გადაჭარბებული ცვეთა;</p> <p>(გ) უნივერსალური სახსრების გადაჭარბებული ცვეთა;</p> <p>(დ) დრეკადი მართებლების ცვეთა;</p> <p>(ე) ლილვი დაზიანებულია ან მოღუნულია;</p> <p>(ვ) საკისრის კორპუსი დაზიანებულია ან არასაიმედოა;</p> <p>(ზ) მტვრისგან დამცავი საფარი არ აქვს ან ძალიან გაცვეთილია;</p> <p>(თ) ტრანსმისიის უკანონო მოდიფიკაცია.</p>
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 მწარმოებლობა	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) მართვის ბლოკის არაკანონიერი შეცვლა;</p> <p>(ბ) ძრავის არაკანონიერი მოდიფიკაცია.</p>
6.2. კაბინა და ძარა		
6.2.1. მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება.	(ა) მოშვებული ან დაზიანებული პანელი ან მისი ნაწილი, რამაც

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>შეიძლება გამოიწვიოს დაზიანება;</p> <p>ძარას არასაიმედო დგარი;</p> <p>(ბ) ძრავის ზეთისა ან</p> <p>(გ) გამონაბოლქვი აირის შეღწევის შესაძლობლობა კაბინაში ან ძარაში;</p> <p>არასათანადო შეკეთება ან</p> <p>(დ) მოდიფიკაცია.</p>
6.2.2. მონტაჟი	ვიზუალური შემოწმება სატრანსპორტო საშუალების სათვალთვალო ორმოზე ან ამწეზე დაყენებით.	<p>(ა) ძარა ან კაბინა არასაიმედოა;</p> <p>კაბინა/ძარა აშკარად არ არის სათანადოდ მიმაგრებული შასზე;</p> <p>კაბინა/ძარას შასზე ან განივა ელემენტებზე არასაიმედო ფიქსაცია ან ფიქსაციის უქონლობა;</p> <p>მზიდი ნაწილების მიმაგრების ადგილების გადაჭარბებული კოროზია.</p>
6.2.3. კარები და კარის საკეტები	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) კარი სათანადოდ არ იღება ან არ იკეტება;</p> <p>(ბ) სავარაუდოა კარის გაღება თვითნებურად ან კარი არ რჩება დაკეტილ მდგომარეობაში;</p> <p>(გ) კარი, სახსარი, საკეტი, დგარი დაკარგულია, მოშვებულია ან გაცვეთილია.</p>
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.	<p>(ა) სავარძელი არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან მას აქვს დეფექტური სტრუქტურა;</p> <p>სავარძლის რეგულირების მექანიზმი არ მუშაობს გამართულად.</p>
6.2.6. სხვა სავარძლები	ვიზუალური შემოწმება.	<p>(ა) სავარძლები არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან გაუმართავ მდგომარეობაშია;</p> <p>სავარძლები არ არის დამონტაჟებული</p> <p>(ბ) მოთხოვნების (*) შესაბამისად.</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
6.2.7. მართვის ორგანოები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში.	მართვის ნებისმიერი მოწყობილობა, რომელიც აუცილებელია სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის არ ფუნქციონირებს გამართულად.
6.2.8. კაბინის საფეხურები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) საფეხურები არასაიმედოა; (ბ) საფეხურები ან საფეხურების რგოლი ისეთ მდგომარეობაშია, რომ შეიძლება გამოიწვიოს მომხმარებლის დაზიანება.
6.2.9. სხვა შიდა და გარე მოწყობილობები და აღჭურვილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სხვა მოწყობილობებისა და აღჭურვილობის სამაგრები დეფექტურია; (ბ) სხვა მოწყობილობები და აღჭურვილობა არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); (გ) გაჟონვა ჰიდრაულიკურ აღჭურვილობაში.
6.2.10. საშხეფარები (ფრთები), შხეფებისგან დამცავი საშუალებები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ გააჩნია, არასაიმედოდ არის დამაგრებული ან ზედმეტად კოროზიულია; (ბ) არასაკმარისი დაშორება სავალი თვლებისაგან; (გ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).

თ (7). სხვა მოწყობილობები

7.1. უსაფრთხოების ღვედები/საკეტები და დამჭერი სისტემები		
7.1.1. უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების მიმაგრების უსაფრთხოება	ვიზუალური შემოწმება	(ა) მიმაგრების ადგილები ძალიან გაცვეთილია; (ბ) მიმაგრება მოშვებულია.
7.1.2. უსაფრთხოების ღვედების/საკეტების მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება 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.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
7.1.3. უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი	ვიზუალური შემოწმება	დატვირთვის შემზღუდავი ამკარად არ არის დამონტაჟებული ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.
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 -Mafunction 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 საწინააღმდეგო მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) მოწყობილობა არ მუშაობს გამართულად იმისათვის, რომ უზრუნველყოს სატრანსპორტო საშუალების დაძვრის თავიდან აცილება; დეფექტურია ან უნებლიედ იკეტება ან იბლოკება. (ბ)
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.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
7.7. ხმოვანი სასიგნალე მოწყობილობა	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 (გ) სპიდომეტრის განათება.
7.9. ტაქოგრაფი (თუ დამონტაჟებულია ან მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის დამონტაჟებული მოთხოვნების (*). შესაბამისად; არ ფუნქციონირებს; (ბ) ლუქები არ აქვს ან (გ) დეფექტურია; დაკალიბრების ფირფიტა არ აქვს ან მასზე დატანილი მონაცემები არ იკითხება ან მოძველებულია; ამკარად განხორციელებულია ფალსიფიკაცია ან (ე) მანიპულაცია; საბურავების ზომა არ შეესაბამება დაკალიბრების პარამეტრებს. (ვ)
7.10. სიჩქარის შეზღუდვა მოწყობილობა (თუ დამონტაჟებულია ან მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება. ლუქებისა და დოკუმენტალური შემოწმება	(ა) არ არის დამონტაჟებული; (ბ) ლუქები არ აქვს ან დეფექტურია; (გ) სიჩქარის შეზღუდველი მოწყობილობის პერიოდული ინსპექციების ჩატარების ვადების დარღვევა; (დ) სიჩქარის შეზღუდველი მოწყობილობის მდგომარეობის შესახებ ინსპექტირების ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტის არარსებობა.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
7.11. ოდომეტრი (თუ დამონტაჟებულია)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) აშკარად მანიპულირებულია (გაყალბებულია); აშკარად არ ფუნქციონირებს. (ბ)
7.12. მდგრადობის ელექტრონული კონტროლი (ESC – Electronic Stability Control) (თუ დამონტაჟებულია ან მოითხოვება)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) თვლების ბრუნვის სიჩქარის გადამწოდი არ აქვს ან დაზიანებულია; (ბ) ელექტროგაყვანილობები დაზიანებულია; (გ) სხვა კომპონენტები აკლია ან დაზიანებულია; (დ) გადამრთველი დაზიანებულია ან არ მუშაობს გამართულად; ESC MIL მიუთითებს სისტემის რაიმე სახის გაუმართაობაზე. (ე)

ი (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 (ა) 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.
---------------------------------	--	---

8.2. გამონაბოლქვი

8.2.1. ბენზინის ძრავის გამონაბოლქვი

8.2.1.1. გამონაბოლქვის საკონტროლო მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) მწარმოებლის მიერ დამონტაჟებული გამონაბოლქვის საკონტროლო მოწყობილობა აკლია, შეცვლილია ან აშკარად გაუმართავია; გაჟონვა, რომელმაც შესაძლებელია გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის გაზომვის შედეგებზე. (ბ)
---	---------------------	--

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
8.2.1.2 აირისებრი გამონაბოლქვი	გაზომვა გამონაბოლქვი აირების ანალიზატორის გამოყენებით მოტოვების (°) შესაბამისად. გარდა ამისა, იმ სატრანსპორტო საშუალებებისთვის, რომლებიც აღჭურვილნი არიან შესაბამისი საბორტო დიაგნოსტიკური სისტემებით, გამონაბოლქვის სისტემის გამართული ფუნქციონირება შეიძლება შემოწმდეს საბორტო დიაგნოსტიკური (OBD) მოწყობილობის ჩვენებების საშუალებით და OBD სისტემის სათანადო ფუნქციონირების შემოწმებით გამონაბოლქვის გაზომვის ადგილებში ძრავას უქმ სვლაზე, მწარმოებლის რეკომენდაციებში მოყვანილი პირობებისა და მოტოვების (°) შესაბამისად	<p>(ა) ან აირისებრი გამონაბოლქვი აღემატება მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ დონეს;</p> <p>ან, თუ აღნიშნული</p> <p>(ბ) 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;</p> <p>ლამბდა გამცდარია დიაპაზონს $1 \pm 0,03$ ან არ შეესაბამება</p> <p>(გ) მწარმოებლის მიერ დადგენილ მოტოვების; საბორტო დიაგნოსტიკის (OBD) მაჩვენებელი უჩვენებს მნიშვნელოვან გაუმართაობას.</p> <p>(დ)</p>
8.2.2. დიზელის ძრავის გამონაბოლქვი		
8.2.2.1 გამონაბოლქვის საკონტროლო მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მწარმოებლის მიერ დამონტაჟებული გამონაბოლქვის საკონტროლო მოწყობილობა აკლია ან აშკარად გაუმართავია;</p> <p>გაჟონვა, რომელმაც</p> <p>(ბ) შესაძლებელია გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის გაზომვის შედეგებზე.</p>
8.2.2.2 კვამლიანობა 1980 წლის 1 იანვრამდე რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში მყოფი სატრანსპორტო საშუალებები თავისუფლდებიან ამ მოტოვებისაგან	<p>ა) გამონაბოლქვი აირების კვამლიანობა იზომება თავისუფალი აჩქარების ფაზაში (დატვირთვის გარეშე უქმ სვლიდან მაქსიმალურ სიჩქარემდე), როდესაც გადაცემათა კოლოფი ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაშია, ხოლო გადაბმულობა ჩართულია.</p> <p>(ბ) სატრანსპორტო საშუალების წინაწარმი მომზადება:</p> <p>1. სატრანსპორტო საშუალების ინსპექტირება შესაძლებელია ჩატარდეს</p>	<p>(ა) მოტოვებში (°) მითითებული თარიღის შემდეგ პირველად რეგისტრირებული ან ექსპლუატაციაში შეყვანილი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კვამლიანობა აღემატება სატრანსპორტო საშუალების მწარმოებლის ფირფიტაზე მითითებულ დონეს;</p> <p>თუ ეს ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, ან მოტოვები (°) არ იძლევა სტანდარტული სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას,</p> <p>(ბ)</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>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 ძრავში ზეთის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ზეთის დონის მაჩვენებელი საცეცით აღებული სინჯის ტემპერატურით, 80°C მაინც უნდა იყოს, ან ნორმალური საოპერაციო ტემპერატურით, თუ უფრო დაბალი იქნება, ან ძრავის ბლოკის ტემპერატურა, რომელიც ინფრაწითელი გამოსხივებით იზომება, უნდა იყოს ამდენივე. იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქცია ამ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავის ნორმალური მუშა ტემპერატურის მიღწევა ხდება სხვა საშუალებებით, მაგალითად, ძრავის გამაგრებული 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</p>	<p>შთანთქმის კოეფიციენტის მნიშვნელობა აღემატება ამ რეგლამენტის მე-6 მუხლის მე-8 პუნქტის მე-2 ქვეპუნქტის „ე“ ქვეპუნქტში ზღვრულ მნიშვნელობებს.</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>იმყოფებოდეს უქმი სვლის რეჟიმში თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებამდე. მაღალი სიმძლავრის დიზელის ძრავებისთვის ეს ნიშნავს, რომ დროსელ-საფარის 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 (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 ძრავმა უნდა მიაღწიოს მაქსიმალურ სიჩქარეს, ან ავტომატური გადაცემათა კოლოფის მექონე სატრანსპორტო საშუალებისთვის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ მნიშვნელობას, ან, თუ ეს მონაცემები არ არის ხელმისაწვდომი, მაშინ მაქსიმალური სიჩქარის ორ მესამედს აქსელერატორის სატერფულზე ძალის მოხსნამდე. ამის შემოწმება შეიძლება ძრავის სიჩქარეზე დაკვირვებით ან 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</p>	

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
	<p>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.</p> <p>5. არ შეესაბამებია დადგენილ მოთხოვნებს ასევე სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები სულ მცირე 3 თავისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან გაწმენდის ციკლის შემდეგ არსებითად აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობებს.</p> <p>შეესაბამებია დადგენილ მოთხოვნებს სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა გაზომვის მნიშვნელობები სულ მცირე 3 თავისუფალი აჩქარების ციკლის შემდეგ ან გაწმენდის ციკლის შემდეგ ზღვრულზე არსებითად დაბალია.</p>	
<p>8.3. ელექტრომაგნიტური დაბრკოლებების ჩახშობა რადიოდაბრკოლება (X) ⁽⁹⁾</p>	ვიზუალური შემოწმება	მოთხოვნებიდან ⁽⁹⁾ რომელიმე არ არის შესრულებული
<p>8.4. გარემოსთან დაკავშირებული სხვა ელემენტები</p> <p>8.4.1. სითხის გაჟონვა</p>	ვიზუალური შემოწმება	სითხის ნებისმიერი გადაჭარბებული გაჟონვა, რომელმაც შეიძლება ზიანი მიაყენოს გარემოს ან საფრთხე შეუქმნას საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს.
<p>კ (9). დამატებითი ინსპექტირება მგზავრთა გადამყვან M₂, M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის</p>		
<p>9.1. კარი</p>		
<p>9.1.1. შესასვლელი და გასასვლელი კარი</p>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) დეფექტურად მუშაობს;</p> <p>(ბ) ავარიულ მდგომარეობაშია;</p>

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
		<p>(გ) საგანგებო (ავარიული) მართვა გაუმართავია;</p> <p>(დ) კარის დისტანციური მართვა ან გამაფრთხილებელი მოწყობილობები გაუმართავია; არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).</p> <p>(ე)</p>
9.1.2. ავარიული გასასვლელი	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში)	<p>(ა) დეფექტურად მუშაობს;</p> <p>(ბ) ავარიული გასასვლელების აღმნიშვნელი ნიშნები არ არის ან არ იკითხება;</p> <p>(გ) აკლია მინის გამტეხი ჩაქუჩი; არ შეესაბამება მოთხოვნებს (*).</p> <p>(დ)</p>
9.2. დაორთქლებისა და მოყინვის საწინააღმდეგო სისტემა (X) (*)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) არ მუშაობს გამართულად;</p> <p>(ბ) ტოქსიკური ნივთიერებები ან გამონაბოლქვი აირები აღწევენ მძღოლის ადგილას ან სამგზავრო სალონში;</p> <p>(გ) დეფექტური გამლღობი (თუ მოითხოვება).</p> <p>(დ)</p> <p>(ე)</p>
9.3. ვენტილაციისა და გათბობის სისტემები (X) (*)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) დეფექტურად მუშაობს;</p> <p>(ბ) ტოქსიკური ნივთიერებები ან გამონაბოლქვი აირები აღწევენ მძღოლის ადგილას ან სამგზავრო სალონში.</p>
9.4. დასაჯდომი ადგილები		
9.4.1. მგზავრების დასაჯდომი ადგილები თანმხლები პერსონალის ადგილების ჩათვლით)	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) სავარძლები დეფექტურ ან არასაიმედო მდგომარეობაშია; გადმოსაშლელი დასაჯდომი ადგილები (მათი დაშვების შემთხვევაში) არ ფუნქციონირებს ავტომატურად; არ შეესაბამება მოთხოვნებს(*).</p> <p>(ბ)</p> <p>(გ)</p>
9.4.2. მძღოლის დასაჯდომი ადგილი (დამატებითი მოთხოვნები)	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) დაზიანებულია სპეციალური მოწყობილობები, როგორცაა არეკვლის საწინააღმდეგო საფარი ან დაბრმავების</p>

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

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
სამაგრი	შემოწმება მუშა მდგომარეობაში საჭიროების შემთხვევაში	(ბ) გაცვეთილი მდგომარეობა; დეფექტური მართვა; (გ) არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°). (დ)
9.11.3. სიგნალიზაცია და სპეციალური მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	სიგნალიზაციის ან სპეციალური მოწყობილობები არ არის დამონტაჟებული ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
9.12. სხვა სპეციალური მოწყობილობა (X) (°)		
9.12.1. საკვების მოსამზადებელი დანადგარები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დანადგარები არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°); დანადგარები იმ დონეზეა დაზიანებული, რომ მათი გამოყენება სახიფათოა. (ბ)
9.12.2. სანიტარიული მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	მოწყობილობები არ შეესაბამება მოთხოვნებს (°).
9.12.3. სხვა მოწყობილობები (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 ნახევარმისამბელებისა და გადაბმის მოწყობილობის მქონე მისამბელებისათვის, 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.

პუნქტი	მეთოდი	უარის მიზეზი
--------	--------	--------------

