

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

► **B** ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 6 მაისის  
დირექტივა 2009/40/EC

ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე  
ტესტირების შესახებ  
(შესწორებული ვერსია)  
(აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში)

(ოფიციალური ჟურნალი L 141, 6.6.2009, გვ. 12)

ცვლილება შეტანილია:

► **M1** ევროკომისიის 2010 წლის 5 ივლისის დირექტივა 2010/48/EC

ოფიციალური ჟურნალი		
N <sup>o</sup>	გვერდი	თარიღი
L173	47	8.7.2010

## ▼B

ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 6 მაისის  
დირექტივა 2009/40/EC

ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე  
ტესტირების შესახებ  
(შესწორებული ვერსია)  
(აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში)

ევროპარლამენტმა და ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 71-ე მუხლის  
საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე,

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე,<sup>1</sup>

რეგიონების კომიტეტებთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 251-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურების  
თანახმად,<sup>2</sup>

ვინაიდან,

- (1) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათ მისაბმელების<sup>3</sup> გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებასთან დაკავშირებით წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს 1996 წლის 20 დეკემბრის 96/96/EC დირექტივაში რამდენჯერმე განხორციელდა მნიშვნელოვანი ცვლილება<sup>4</sup>. ვინაიდან აუცილებელია შემდგომი ცვლილებების განხორციელება, იგი ექვემდებარება შესწორებას კიდევ უფრო მეტი სიცხადის უზრუნველყოფის მიზნით.
- (2) საერთო სატრანსპორტო პოლიტიკის ჩარჩოს ფარგლებში, ევროპული გაერთიანების ტერიტორიაზე კონკრეტული საგზაო მოძრაობა სისრულეში უნდა იქნას მოყვანილი ყველაზე ხელსაყრელ პირობებში, რაც გულისხმობს წევრ სახელმწიფოებში გადამყვანებთან დაკავშირებით მოქმედ როგორც უსაფრთხოების, ასევე კონკურენციის დაცვის პირობებს.
- (3) საგზაო მოძრაობის ზრდა და აღნიშნულის შედეგად გამოწვეული საფრთხე და უარყოფითი ზემოქმედება ყოველ წევრ სახელმწიფოს უქმნის უსაფრთხოებასა და

<sup>1</sup> ოფიციალური ჟურნალი C 224, 30.8.2008, გვ. 66.

<sup>2</sup> ევროპარლამენტის 2008 წლის 23 სექტემბრის მოსაზრება (ჯერჯერობით არ გამოქვეყნებულა ოფიციალურ ჟურნალში) და საბჭოს 2009 წლის 30 მარტის გადაწყვეტილება.

<sup>3</sup> ოფიციალური ჟურნალი C 46, 17.2.1997, გვ. 1.

<sup>4</sup> იხილეთ III დანართის ა ნაწილი.

გარემოს დაცვასთან დაკავშირებით მსგავსი სახისა და სერიოზულობის პრობლემებს.

- (4) სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში ტესტირება უნდა იყოს შედარებით მარტივი, სწრაფი და ნაკლებად ძვირადღირებული.
- (5) ევროპულ გაერთიანებაში მოქმედი მინიმალური სტანდარტები და მეთოდები, რომელთა გამოყენებაც საჭიროა წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული დეტალების ტესტირებისთვის, განისაზღვრება ცალკე დირექტივით.
- (6) აუცილებელია ცალკე დირექტივაში გათვალისწინებული სტანდარტებისა და მეთოდების სწრაფი ადაპტირება ტექნიკურ პროგრესთან და აღნიშნული მიზნისთვის აუცილებელი ღონისძიებების სისრულეში მოყვანის ხელშეწყობისთვის, წევრ სახელმწიფოსა და ევროკომისიას შორის მჭიდრო თანამშრომლობის ჩამოყალიბება კომიტეტის ფარგლებში ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათ მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ დირექტივის ტექნიკური პროგრესის ადაპტირებასთან დაკავშირებით.
- (7) სამუხრუჭო სისტემის შემთხვევაში, საკმაოდ რთულია სათანადო მნიშვნელობების განსაზღვრა ისეთ საკითხებთან დაკავშირებით, როგორცაა ჰაერის წნევის პარამეტრები და მოსამზადებელი დრო, ევროპული გაერთიანების ფარგლებში აღჭურვილობასა და მეთოდებთან დაკავშირებით აზრთა სხვადასხვაობის მიზეზით.
- (8) სატრანსპორტო საშუალებების ტესტირებასთან დაკავშირებით აღიარებულია, რომ ტესტირების მეთოდმა და განსაკუთრებით იმ ფაქტმა, გაიარა თუ არა ტესტირება სატრანსპორტო საშუალებამ დატვირთულ, ნაწილობრივ დატვირთულ ან დაუტვირთავ მდგომარეობაში, შესაძლებელია გავლენა მოახდინოს ტესტირების განმახორციელებელი პირების ნდობის ხარისხზე სამუხრუჭო სისტემასთან დაკავშირებით.
- (9) ყოველ სატრანსპორტო საშუალების ნიმუშთან დაკავშირებით სხვადასხვა დატვირთულ მდგომარეობაში სამუხრუჭო ძალის საბაზო მნიშვნელობების განსაზღვრა ხელს შეუწყობს ნდობის აღდგენას. აღნიშნული დირექტივა იძლევა ტესტირების ჩატარების შესაძლებლობას წარმოდგენილი რეჟიმის საფუძველზე, ყოველ სატრანსპორტო საშუალების კატეგორიასთან დაკავშირებით მინიმალური სამუშაო მახასიათებლების ტესტირების ალტერნატივის სახით.
- (10) სამუხრუჭო სისტემასთან დაკავშირებით, წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალი ვრცელდება ძირითადად იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა მიმართაც გაიცემა კომპონენტის ტიპის დამტკიცება ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათ მისაბმელების გარკვეული კატეგორიის სამუხრუჭო მოწყობილობებთან<sup>1</sup> წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს 1971 წლის 26 ივლისის 71/320/EEC დირექტივის თანახმად, მიუხედავად იმ ფაქტის აღიარებისა, რომ სატრანსპორტო საშუალებების გარკვეული

<sup>1</sup> ოფიციალური ჟურნალი C 202, 6.9.1971, გვ. 37.

ტიპების მიმართ გაიცა აღნიშნული დამტკიცება ეროვნული სტანდარტების შესაბამისად, რომელიც შესაძლებელია განსხვავდებოდეს მოცემული დირექტივის მოთხოვნებისგან.

- (11) წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ განავრცონ მუხრუჭების ტესტირების არეალი, რათა გაითვალისწინონ წინამდებარე დირექტივის ფარგლებს გარეთ არსებული სატრანსპორტო საშუალებები ან ტესტირების დეტალები.
- (12) წევრი სახელმწიფოები კიდევ უფრო მკაცრად განახორციელებენ ტესტს ან გაზრდიან ტესტირების სიხშირეს.
- (13) წინამდებარე დირექტივის მიზანს წარმოადგენს სატრანსპორტო საშუალების სრული ექსპლუატაციის ვადის განმავლობაში გამონაბოლქვის მინიმუმამდე შემცირება გამონაბოლქვის სისტემის რეგულარული ტესტირებითა და იმ სატრანსპორტო საშუალებების ხმარებიდან ამოღების გზით, რომლებიც წარმოადგენს ძირითად დამაბინძურებლებს, სანამ არ მოხდება მათი სათანადო მწყობრში მოყვანა.
- (14) ცუდი რეგულირება და არასათანადო ტექნიკური უზრუნველყოფა აზიანებს არა მხოლოდ ძრავს, არამედ აგრეთვე საფრთხეს უქმნის გარემოს, ვინაიდან ზრდის გარემოს დაბინძურებისა და საწვავის ხარჯვის ალბათობას. ძალზედ მნიშვნელოვანია გარემოსთვის შესაფერისი ტრანსპორტის დანერგვა.
- (15) კუმშვით აალებადი (დიზელის) ძრავების შემთხვევაში, გამონაბოლქვი კვამლის გამჭვირვალობის გაზომვა ჩაითვლება სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობის სათანადო ინდიკატორად გამონაბოლქვთან დაკავშირებით.
- (16) დადებითი აალებადი (ბენზინის) ძრავების შემთხვევაში, ნახშირჟანგის გამონაბოლქვის გაზომვა გამონაბოლქვის მილიდან, როდესაც ძრავი წარმოდგენილია უქმი სვლის მდგომარეობაში, ჩაითვლება სატრანსპორტო საშუალების სათანადო მდგომარეობად, გამონაბოლქვთან დაკავშირებით.
- (17) იმ სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამონაბოლქვთან დაკავშირებული ტესტირების გაუვლელობის დონე, რომლებიც რეგულარულად გადიან ტექნიკურ უზრუნველყოფას, ასევე შესაძლებელია მაღალი იყოს.
- (18) ბენზინის ძრავის მქონე სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომლებთან დაკავშირებითაც ტიპის დამტკიცების სტანდარტები მიუთითებს, რომ ისინი აღჭურვილი უნდა იყოს გამონაბოლქვის კონტროლის თანამედროვე სისტემებით, როგორცაა სამკომპონენტო კატალიზური კონვერტორი ლამბდას კონტროლით, გამონაბოლქვთან დაკავშირებული რეგულარული ტესტირების სტანდარტები უფრო მკაცრი უნდა იქნას დაცული პირობითი სატრანსპორტო საშუალების ტესტირების სტანდარტებთან შედარებით.
- (19) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვის მიერ ჰაერის დაბინძურების წინააღმდეგ განსახორციელებელი ღონისძიებების შესახებ ევროპარლამენტისა და

საბჭოს 1998 წლის 13 ოქტომბრის 98/69/EC დირექტივა<sup>1</sup> საჭიროებს 2000 წლიდან ინტეგრირებული სადიაგნოსტიკო (OBD) სისტემების დანერგვას ბენზინის ძრავის მქონე ავტომობილებისა და მსუბუქი კომერციული სატრანსპორტო საშუალებებისთვის, მუშაობის პროცესში სატრანსპორტო საშუალების გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ფუნქციონირების მონიტორინგის მიზნით. აღნიშნულის მსგავსად, 2003 წლიდან OBD სისტემები აგრეთვე აუცილებელი იქნება ახალი დიზელის ძრავის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.

- (20) აუცილებლობის შემთხვევაში, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალიდან გამორიცხონ გარკვეული სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა მიმართაც არსებობს ისტორიული ინტერესი. მათ აგრეთვე შეუძლიათ შეიმუშაონ მათი საკუთარი ტესტირების სტანდარტები აღნიშნული სახის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით. თუმცა ამგვარი უფლება არ უნდა იწვევდეს იმაზე მკაცრი სტანდარტების გამოყენებას, რომელთა დასაკმაყოფილებლადაც განხორციელდა სატრანსპორტო საშუალებების თავდაპირველი წარმოება.
- (21) წარმოდგენილია მარტივი, ზოგადი სადიაგნოსტიკო სისტემები, რომლებიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას ყოველი ტესტირების ორგანოს მიერ წარმოდგენილი სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობების უმეტესობის ტესტირებისთვის. იმ სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომლისთვისაც არ არის ხელმისაწვდომი აღნიშნული მზა სახის სადიაგნოსტიკო მოწყობილობები, კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდა მიმართონ თავდაპირველი სატრანსპორტო საშუალებების დამამზადებლისგან წარმოდგენილ მოწყობილობას ან უზრუნველყონ შესაბამისი ტესტირების გავლის დამადასტურებელი სერთიფიკატის მიღება სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლისგან ან მისი ფრენშიაიზის მფლობელი ორგანიზაციისგან.
- (22) სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობის გამართული მუშაობის პერიოდული შემოწმება ხორციელდება იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომელთა მიმართაც წარმოდგენილია ახალი საკონტროლო მოწყობილობა (ტაქოგრაფი) საბჭოს 1998 წლის 24 სექტემბრის (EC) №2135/98 რეგლამენტის თანახმად, რომელიც ცვლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებში საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ (EEC) №3821/85 რეგლამენტს და (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტებით სარგებლობასთან დაკავშირებულ 85/599/EEC დირექტივას<sup>2</sup>. 2003 წლიდან დაიწყება აღნიშნული მოწყობილობებით ახალი სატრანსპორტო საშუალებების აღჭურვა.
- (23) ტაქსებსა და სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ავტომობილებთან დაკავშირებული ტექნიკური მოთხოვნები კერძო ავტომობილების ტექნიკური მოთხოვნების მსგავსია. შესამოწმებელი ელემენტები შესაძლებელია იყოს მსგავსი, თუმცა განსხვავდებოდეს მათი ტესტირების სიხშირე.

<sup>1</sup> ოფიციალური ჟურნალი L 350, 28.12.1998, გვ. 1.

<sup>2</sup> ოფიციალური ჟურნალი L 274, 9.10.1998, გვ. 1.

- (24) ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ უნდა უზრუნველყოს, მისი იურისდიქციის ფარგლებში, გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებების მეთოდური და უმაღლესი სტანდარტების დაცვით ჩატარება.
- (25) ევროკომისიამ უნდა შეამოწმოს წინამდებარე დირექტივის პრაქტიკაში გამოყენების შესაძლებლობა.
- (26) ვინაიდან წარმოდგენილი მოქმედების მიზნები, კერძოდ, გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების ჰარმონიზება, დამახინჯებული კონკურენციის პრევენცია საგზაო გადამზიდვეებს შორის და სატრანსპორტო საშუალებების სათანადოდ შემოწმებისა და ტექნიკური უზრუნველყოფის გარანტია, შეუძლებელია მიღწეულ იქნას დამოუკიდებლად მოქმედი წევრი სახელმწიფოს მიერ და, შესაბამისად, მოქმედების მასშტაბურობიდან გამომდინარე, შესაძლებელია უკეთ განხორციელდეს ევროპული გაერთიანების დონეზე, ევროპულ გაერთიანებას შეუძლია მიმართოს შესაბამის ღონისძიებებს, შეთანხმების მე-5 მუხლით გათვალისწინებული სუბსიდიურობის პრინციპის შესაბამისად. მოცემული მუხლით გათვალისწინებული პროპორციულობის პრინციპის თანახმად, აღნიშნული დირექტივა არ სცდება იმ ფარგლებს, რაც აუცილებელია წარმოდგენილი მიზნების მისაღწევად.
- (27) წინამდებარე დირექტივის სისრულეში მოსაყვანად აუცილებელი ღონისძიებები მიღებული უნდა იქნას საბჭოს 1999 წლის 28 ივნისის 1999/468/EC გადაწყვეტილების შესაბამისად, რომელშიც წარმოდგენილია კომისიის მიმართ მინიჭებული უფლებების სისრულეში მოყვანასთან დაკავშირებული პროცედურები<sup>1</sup>.
- (28) კერძოდ, ევროკომისიას უნდა მიენიჭოს უფლებამოსილება, განსაზღვროს ტესტირების მინიმალური სტანდარტები და მეთოდები და უზრუნველყოს მათი ადაპტირება ტექნიკურ პროგრესთან. ვინაიდან აღნიშნული ღონისძიებები ატარებს ზოგად ხასიათს და შემუშავებულია წინამდებარე დირექტივის არსებითი მნიშვნელობის არმქონე ელემენტებში ცვლილებების განსახორციელებლად მასზე ახალი, არსებითი მნიშვნელობის არმქონე ელემენტების დამატების გზით, მათი დამტკიცება უნდა მოხდეს 1999/468/EC გადაწყვეტილების 5ა მუხლით გათვალისწინებული მარეგულირებელი პროცედურის შესაბამისად.
- (29) წინამდებარე დირექტივა ხელს არ უნდა უშლიდეს წევრი სახელმწიფოების ვალდებულებებს III დანართის ბ ნაწილში წარმოდგენილი დირექტივების ეროვნულ კანონმდებლობაში გადასატანად განსაზღვრულ ვადებთან დაკავშირებით,

**დამტკიცეს წინამდებარე დირექტივა:**

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

## ▼B

## თავი I

## ზოგადი დებულებები

*მუხლი 1*

1. ყოველ წევრ სახელმწიფოში, აღნიშნულ სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, ასევე მათი მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები ექვემდებარება გზისთვის ვარგისიანობაზე პერიოდულ ტესტირებას წინამდებარე დირექტივის შესაბამისად.
2. ტესტირებას დაქვემდებარებული სატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიები, საგზაო მოძრაობისთვის ვარგისიანობაზე ტესტირების სიხშირე და ტესტირებასთან დაკავშირებული დეტალები წარმოდგენილია I და II დანართებში.

*მუხლი 2*

წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება სისრულეში უნდა იქნას მოყვანილი წევრი სახელმწიფოების მიერ ან სახელმწიფოს მიერ მინდობილი საჯარო ორგანოს მიერ ან სახელმწიფოს მიერ შერჩეული და მისი უშუალო ზედამხედველობის ქვეშ მოქმედი ორგანოებისა თუ დაწესებულებების მიერ, ჯეროვნად უფლებამოსილი კერძო ორგანიზაციების ჩათვლით. კერძოდ, იმ შემთხვევაში, თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შეკეთებას ახორციელებენ სატრანსპორტო საშუალებების ტესტირების ცენტრების სახით მოქმედი დაწესებულებები, წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ ყოველგვარ ზომას, რათა უზრუნველყონ სატრანსპორტო საშუალებების ობიექტური და უმაღლეს დონეზე ტესტირება.

*მუხლი 3*

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ ყოველგვარ ზომას, რასაც ისინი ჩათვლიან მიზანშეწონილად, რათა დაამტკიცონ, რომ სატრანსპორტო საშუალებამ გაიარა გზისთვის ვარგისიანობაზე ტესტირება მინიმუმ წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.

აღნიშნული ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია უნდა მიეწოდოს სხვა წევრ სახელმწიფოებსა და კომისიას.

2. ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ, იგივე საფუძველზე, როგორც მის მიერ მტკიცებულების გაცემის შემთხვევაში, უნდა აღიაროს სხვა სახელმწიფოში გაცემული მტკიცებულება, რომელშიც მითითებული იქნება, რომ სხვა წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებულმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებამ, მის მისაბმელსა თუ ნახევრად მისაბმელთან ერთად, გაიარა გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება, მინიმუმ წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.

3. წევრი სახელმწიფოები მიმართავენ სათანადო პროცედურებს, რათა შეძლებისდაგვარად განსაზღვრონ, რომ მათ ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებები აკმაყოფილებს წინამდებარე დირექტივით წარმოდგენილ მოთხოვნებს.

## თავი II

### გამონაკლისები

#### მუხლი 4

1. წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ წინამდებარე დირექტივის მოქმედების ფარგლებიდან გამორიცხონ ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ეკუთვნის შეიარაღებულ ძალებს, სამართალდამცავ ორგანოებსა და საზოგადოებრივი წესრიგის დამცავ და სახანძრო სამსახურებს.
2. ევროკომისიასთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ, წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალიდან ან სპეციალური დებულებების საფუძველზე გამორიცხონ გამონაკლის შემთხვევებში მომუშავე ან გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც არასოდეს ან ძალიან იშვიათ შემთხვევებში გამოიყენება საზოგადოებრივი სარგებლობის გზებზე, იმ ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებების ჩათვლით, რომელთა წარმოებაც განხორციელდა 1960 წლის 1 იანვრამდე ან რომლებიც დროებით ამოღებულია ხმარებიდან.
3. ევროკომისიასთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეიმუშაონ მათი საკუთარი ტესტირების სტანდარტები ისტორიული ინტერესის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით.

#### მუხლი 5

I და II დანართებით გათვალისწინებული დებულებების მიუხედავად, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ:

- (ა) განსაზღვრონ გზისთვის ვარგისობაზე პირველი სავალდებულო ტესტირების ჩატარების თარიღი და, შესაბამისობის შემთხვევაში, მოითხოვონ სატრანსპორტო საშუალების წარდგენა ტესტირებისთვის, მის რეგისტრაციამდე;
- (ბ) შეამცირონ ორ თანმიმდევრულ სავალდებულო ტესტირებას შორის არსებული ინტერვალი;
- (გ) გახადონ არასავალდებულო მოწყობილობების ტესტირება სავალდებულო;
- (დ) გაზარდონ შესამოწმებელი დეტალების რაოდენობა;
- (ე) გაზარდონ სატრანსპორტო საშუალების სხვა კატეგორიების პერიოდულ ტესტირებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები;



- (ვ) შეიმუშავონ სპეციალური დამატებითი ტესტები;
- (ზ) მოითხოვონ მათ ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით სამუხრუჭო სისტემის ეფექტურობის კიდევ უფრო სრულყოფილი მინიმალური სტანდარტები, ვიდრე II დანართით გათვალისწინებული სტანდარტებია და გაითვალისწინონ ტესტები უფრო მძიმე ტვირთამწეობის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით იმ პირობით, რომ აღნიშნული მოთხოვნები არ გადააჭარბებს სატრანსპორტო საშუალების თავდაპირველი ტიპის დამტკიცებასთან დაკავშირებით არსებულ მოთხოვნებს.

### თავი III

#### დასკვნითი დებულებები

##### *მუხლი 6*

1. კომისია დაამტკიცებს ცალკე დირექტივებს, რომლებიც აუცილებელი იქნება II დანართით გათვალისწინებული დეტალების მინიმალური სტანდარტებისა და მეთოდების, ასევე ნებისმიერი სახის ცვლილების განსაზღვრისთვის, აღნიშნული სტანდარტებისა და მეთოდების ტექნიკურ პროგრესთან ადაპტირების მიზნით.
2. დამატების გზით წინამდებარე დირექტივის არსებითი მნიშვნელობის არმქონე ელემენტებში ცვლილებების განსახორციელებლად წარმოდგენილი ღონისძიებები მიღებულ უნდა იქნას 7(2) მუხლით გათვალისწინებული მარეგულირებელი პროცედურების შესაბამისად.

##### *მუხლი 7*

1. ევროკომისიის დახმარების მიზნით შეიქმნება სპეციალური კომიტეტი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელებისთვის გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ დირექტივის ადაპტირების უზრუნველსაყოფად.
2. წინამდებარე პუნქტის მითითების შემთხვევაში, გამოიყენება 1999/468/EC დირექტივის 5ა(1)-(4) და მე-7 მუხლები, მოცემული დოკუმენტის მე-8 მუხლთან ერთად.

##### *მუხლი 8*

სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობების რეგულარული ტესტირების დანერგვიდან არაუმეტეს სამი წლისა, ევროკომისია განიხილავს, მიღებული გამოცდილების საფუძველზე, საკმარისი იქნება თუ არა წარმოდგენილი ტესტები წუნდებული ან რეგულირებადი სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობების გამოსავლენად ან საჭიროებს თუ არა ტესტები რაიმე ცვლილებას.

### *მუხლი 9*

წევრი სახელმწიფოები წარუდგენენ კომისიას ეროვნული კანონმდებლობის ძირითადი დებულებების ტექსტს, რომელთაც ისინი დაამტკიცებენ წინამდებარე დირექტივით რეგულირებულ სფეროში.

### *მუხლი 10*

96/96/EC დირექტივა, რომელშიც ცვლილება განხორციელდა III დანართის ა ნაწილით, გაუქმდა, რაც არავითარ ზიანს არ აყენებს წევრი სახელმწიფოების ვალდებულებებს III დანართის ბ ნაწილში წარმოდგენილი დირექტივების ეროვნულ კანონმდებლობაში გადატანისთვის განსაზღვრულ ვადებთან დაკავშირებით.

გაუქმებული დირექტივის მითითებები წარმოდგენილი უნდა იქნას, როგორც წინამდებარე დირექტივის მითითები და უნდა იკითხებოდეს IV დანართით წარმოდგენილი საკორელაციო ცხრილის შესაბამისად.

### *მუხლი 13*

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

### *მუხლი 14*

დირექტივა მოქმედებს წევრი სახელმწიფოების მიმართ.

## ▼B

## დანართი I

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების პერიოდულობა მათი კატეგორიები მიხედვით და მათი ტესტირების სიხშირე

სატრანსპორტო საშუალების კატეგორიები	ტესტირების სიხშირე
1. 8-ზე მეტი დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
2. 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
3. 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე მისაბმელები და ნახევრად მისაბმელები	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
4. ტაქსები, სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ერთი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ყოველ წელიწადს
5. არაუმეტეს 3500 კგ ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე ტვირთის გადასაზიდად განკუთვნილი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ტრაქტორებისა და ავტომობილების გარდა	ოთხი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ორ წელიწადში ერთხელ
6. არაუმეტეს 8 დასაჯდომი ადგილის (მძღოლის ადგილის გარდა) მქონე მგზავრთა გადასაყვანად განკუთვნილი არანაკლებ ოთხთვილიანი ძრავიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	ოთხი წლის შემდეგ პირველად გამოყენების თარიღიდან და შემდეგ ორ წელიწადში ერთხელ

▼ **M1***დანართი II*

ელემენტები, რომლებიც ექვემდებარება სავალდებულო ტესტირებას  
სარჩევი

1. შესავალი
2. შემოწმების არეალი
3. გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სერთიფიკატი
4. შემოწმებასთან დაკავშირებული მინიმალური მოთხოვნები
  0. სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია
    1. სამუხრუჭო მოწყობილობა
    2. საჭით მართვა
    3. ხილვადობა
    4. ნათურები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა
    5. ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება
    6. შასი და შასის სამაგრები
    7. სხვა მოწყობილობები
    8. უარყოფითი ზემოქმედება
    9. მგზავრების გადამყვან M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული დამატებითი ტესტირება

## 1. შესავალი

წინამდებარე დანართი განსაზღვრავს ტესტირებას დაქვემდებარებულ სატრანსპორტო საშუალების სისტემებსა და კომპონენტებს; მასში დეტალურად არის წარმოდგენილი ტესტირების მეთოდი და ის კრიტერიუმები, რომელთა გამოყენებაც უნდა მოხდეს იმ ფაქტის განსაზღვრის მიზნით, მისაღებია თუ არა სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობა.

იმ შემთხვევაში, თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას აღმოაჩნდება წუნი ქვემოთ ჩამოთვლილი ტესტირების ელემენტებთან დაკავშირებით, წვერი სახელმწიფოების კომპეტენტური ორგანოები შეიმუშავებენ შესაბამის პროცედურას იმ პირობების განსაზღვრის მიზნით, რომლებშიც ავტოსატრანსპორტო საშუალება შეიძლება იყოს გამოყენებული გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების გავლამდე.

ტესტირება უნდა მოიცავდეს მინიმუმ ქვემოთ ჩამოთვლილ ელემენტებს იმ პირობით, რომ აღნიშნული ელემენტები დაკავშირებული იქნება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო მოწყობილობებთან, რომელთა ტესტირებაც წარმოებს შესაბამის წევრ სახელმწიფოში.

ტესტირება ხორციელდება ამჟამად ხელმისაწვდომი ტექნიკისა და მოწყობილობების გამოყენებით, სატრანსპორტო საშუალების რაიმე ნაწილის დემონტაჟის ან გატანის მიზნით ყოველგვარი ხელსაწყო გამოყენების გარეშე.

ყოველი მითითებული ელემენტი ითვლება საჭიროდ სატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტესტირებისას, გარდა (X) ნიშნით აღნიშნული ელემენტებისა, რომლებიც უკავშირდება სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობას და მისი გზისთვის ვარგისობას, თუმცა რომელთაც არ გააჩნიათ არსებითი მნიშვნელობა პერიოდული ტესტირებისას.

'ხარვეზის მიზეზების' მითითება არ ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ისინი დაკავშირებულია იმ მოთხოვნებთან, რომლებიც არ ყოფილა წარმოდგენილი შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალების დამამტკიცებელ კანონმდებლობაში სატრანსპორტო საშუალების პირველი რეგისტრაციის, ექსპლუატაციაში პირველი გაშვების ან მოდიფიცირებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესრულების დროისთვის.

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

## 2. შემოწმების არეალი

შემოწმება უნდა მოიცავდეს მინიმუმ ქვემოთ წარმოდგენილ დეტალებს იმ პირობით, თუ აღნიშნული უკავშირდება ტესტირებული სატრანსპორტო საშუალების დამოტაჟებულ მოწყობილობას.

- (0) სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია
- (1) სამუხრუჭო მოწყობილობა
- (2) საჭით მართვა
- (3) ხილვადობა
- (4) ნათურები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა
- (5) ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება
- (6) შასი და შასის სამაგრები
- (7) სხვა მოწყობილობები
- (8) უარყოფითი ზემოქმედება

(9) მგზავრების გადამყვან M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული დამატებითი ტესტირება

3. გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სერტიფიკატი

სატრანსპორტო საშუალების ოპერატორს ან მძღოლს უნდა ეცნობოს წერილობითი ფორმით ნებისმიერი გამოვლენილი წუნის, ტესტირებისა და სამართლებრივი შედეგების შესახებ.

სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდული შემოწმების შემთხვევაში გაცემული გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების სერტიფიკატი ითვალისწინებს მინიმუმ შემდეგ დეტალებს:

- (1) VIN (სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო) ნომერი
- (2) სარეგისტრაციო ნიშნის ნომერი და მარეგისტრირებელი სახელმწიფოს ქვეყნის სიმბოლო
- (3) ტესტირების განხორციელების ადგილი და თარიღი
- (4) ოდომეტრის წაკითხვა ტესტირების დროს, საჭიროების შემთხვევაში
- (5) სატრანსპორტო საშუალების კლასი, საჭიროების შემთხვევაში
- (6) გამოვლენილი წუნი (რეკომენდებულია წინამდებარე დანართის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული ნუმერაციის დაცვა) და მისი კატეგორია
- (7) სატრანსპორტო საშუალების ზოგადი შეფასება
- (8) მომდევნო პერიოდული ტესტირების ჩატარების თარიღი (იმ შემთხვევაში, თუ ინფორმაციის წარდგენა არ მოხდება სხვა საშუალებებით)
- (9) შემოწმების ორგანოს დასახელება და ტესტირებაზე პასუხისმგებელი ინსპექტორის ხელმოწერა ან სახელი, გვარი

4. შემოწმებასთან დაკავშირებული მინიმალური მოთხოვნები

შემოწმება უნდა ითვალისწინებდეს ქვემოთ წარმოდგენილ დეტალებს და იყენებდეს მინიმუმ შემდეგი სტანდარტებისა და მეთოდების ჩამონათვალს. გაუმართაობის მიზეზებს წარმოადგენს იმ ხარვეზის მაგალითები, რომლებიც შესაძლებელია გამოვლინდეს.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
<b>0. სატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიკაცია</b>		
0.1. სანომრე ნიშნის ფირფიტები (თუ აუცილებელი იქნება არსებული მოთხოვნებით) <sup>(6)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) სანომრე ნიშანი (ნიშნები) საერთოდ არ არის წარმოდგენილი ან არასაიმედოდ არის დამაგრებული და არსებობს მათი ჩამოვარდნის ალბათობა.</p> <p>(ბ) ნაწერი არ არის მითითებული ან ბუნდოვანია.</p> <p>(გ) არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას ან ჩანაწერებს.</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
0.2. სატრანსპორტო საშუალების საიდენტიფიკაციო შასის / სერიული ნომერი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის წარმოდგენილი ან შეუძლებელია მისი მოძიება. (ბ) არასულია, გაურკვეველია. (გ) არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დოკუმენტაციას ან ჩანაწერებს.
<b>1. სამუხრუჭო აღჭურვილობა</b>		
1.1. მექანიკური მდგომარეობა და მოქმედება		
1.1.1. ფეხის მუხრუჭის სატერფული / ხელის ბერკეტი	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება. <i>შენიშვნა:</i> ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ ძალოვანი სამუხრუჭო სისტემები, მოწმდება გამორთული ძრავის შემთხვევაში.	(ა) ბერკეტი ძალიან მაგარია. (ბ) ზედმეტი ცვეთა ან ფოლხვა.
1.1.2. სატერფულის/ხელის ბერკეტის მდგომარეობა და მუხრუჭის სამართავი მექანიზმის ფოლხვა	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება. <i>შენიშვნა:</i> ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ ძალოვანი სამუხრუჭო სისტემები, მოწმდება გამორთული ძრავის შემთხვევაში.	(ა) გადამეტებული ან არასაკმარისი ფოლხვა. (ბ) მუხრუჭის კონტროლის არასათანადო ფუნქციონირება. (გ) მუხრუჭის სატერფულზე მოცურების საწინააღმდეგო საფარის არარსებობა, მოშვება ან ზედმეტი ცვეთა.
1.1.3. ვაკუუმური წნეხი ან კომპრესორი და რეზერვუარები	კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ნორმალურ მუშა წნევაზე. შეამოწმეთ ვაკუუმური წნეხი ან კომპრესორის მიერ უსაფრთხო სამუშაო მნიშვნელობის და გამაფრთხილებელი მოწყობილობის, მრავალწრედიანი დამცავი სარქველისა და წნევის შემზღუდავი სარქველის ფუნქციონირების მისაღწევად საჭირო დრო.	(ა) არასაკმარისი წნევა / ვაკუუმში გამაფრთხილებელი მოწყობილობის ამოქმედების (ან საზომი მოწყობილობის მიერ სახიფათო მონაცემების ჩვენების) შემდეგ მუხრუჭის სულ ცოტა ორჯერ მაინც გამოყენების მიზნით. (ბ) ჰაერის წნევის/ვაკუუმის წარმოქმნის დრო მუხრუჭების ეფექტურად მოქმედებისათვის არ შეესაბამება მოთხოვნებს <sup>(6)</sup> . (გ) მრავალწრედიანი დამცავი სარქველი ან წნევის შემზღუდავი სარქველი გამოსულია მწყობრიდან. (დ) ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს ჰაერის წნევის ვარდნას ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა. (ე) გარე დაზიანება, რაც სავარაუდოდ უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემის ფუნქციონირებაზე.
1.1.4. დაბალი წნევის გამაფრთხილებელი საზომი ან ინდიკატორი	ფუნქციონალური შემოწმება	მწყობრიდან გამოსული ან დეფექტური დაბალი საზომი ან ინდიკატორი.
1.1.5. ხელის მუხრუჭის საკონტროლო სარქველი	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) მოღუნული, დაზიანებული ან ზედმეტად გაცვეთილი მაკონტროლებელი. (ბ) სარქველის ღერძის კონტროლი ან თვით სარქველი არასაიმედოა.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		<p>(გ) შეერთებები მოშვებულია ან სისტემაში გაჟონვაა.</p> <p>(დ) არადაამაკმაყოფილებელი მოქმედება.</p>
<p>1.1.6. ხელის მუხრუჭი, ბერკეტის კონტროლი, ხელის მუხრუჭის ხრუტუნა მექანიზმი</p>	<p>სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) ხრუტუნა მექანიზმი არ აფიქსირებს გამართულ მდგომარეობას.</p> <p>(ბ) ბერკეტის საყრდენის ან ხრუტუნა მექანიზმის ზედმეტი ცვეთა.</p> <p>(გ) ბერკეტის ზედმეტი მოძრაობა, რაც არასწორ მორგებაზე მიუთითებს.</p> <p>(დ) ძალოვანი ამძრავის არარსებობა, დაზიანება ან უმოქმედობა.</p> <p>(ე) გაუმართავი ფუნქციონირება, გამაფრთხილებელი ინდიკატორი აჩვენებს გაუმართაობას.</p>
<p>1.1.7. სამუხრუჭო სარქველები (სარედუქციო სარქველები, განმტვირთველი და რეგულატორები)</p>	<p>სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) დაზიანებული სარქველი ან ჰაერის ზედმეტი გადინება.</p> <p>(ბ) კომპრესორიდან ზედმეტი ზეთის გადინება.</p> <p>(გ) სარქველის არასაიმედო ან არასათანადო მონტაჟი.</p> <p>(დ) ჰიდრავლიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება ან გაჟონვა.</p>
<p>1.1.8. მისაბმელების სამუხრუჭო სისტემასთან გადაბმა (ელექტრო და პნევმატიკური)</p>	<p>მაბუქსირებელ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს შორის ყოველგვარი სამუხრუჭო სისტემის გადაბმის ჩახსნა და ხელახლა შეერთება.</p>	<p>(ა) ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებადი სარქველი დეფექტურია.</p> <p>(ბ) ონკანი ან თვით-ჰერმეტიზებადი სარქველი არასაიმედოდ ან არაადეკვატურად არის დამონტაჟებული.</p> <p>(გ) ზედმეტი გაჟონვები.</p> <p>(დ) არ ფუნქციონირებს გამართულად.</p>
<p>1.1.9. ენერჯის დამგროვებელი რეზერვუარის დამწნევი ცილინდრი</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) რეზერვუარი დაზიანებულია, კოროზირებულია ან ჟონავს.</p> <p>(ბ) გამოშვები მოწყობილობა არ მუშაობს.</p> <p>(გ) რეზერვუარის არასაიმედო ან არასათანადო მონტაჟი.</p>
<p>1.1.10. მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრავლიკური სისტემები)</p>	<p>სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) სერვო მოწყობილობა დეფექტურია ან არაეფექტურია.</p> <p>(ბ) მთავარი ცილინდრი დეფექტურია ან ჟონავს.</p> <p>(გ) მთავარი ცილინდრი არასაიმედოა.</p> <p>(დ) სამუხრუჭო სითხის არასაკმარისი რაოდენობა.</p> <p>(ე) მთავარი ცილინდრის რეზერვუარს სახურავი არ აქვს.</p> <p>(ვ) მუხრუჭის სითხის საინდიკაციო ნათურა განათებული ან მწყობრიდან გამოსულია.</p> <p>(ზ) სამუხრუჭო სითხის დონის საზომი ხელსაწყო გაუმართავია.</p>
<p>1.1.11. ხისტი სამუხრუჭო მილები</p>	<p>სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის რისკი.</p> <p>(ბ) მილებიდან ან შეერთების ადგილებიდან გაჟონვა.</p>



პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		(გ) მიწები დაზიანებული ან ზედმეტად კოროზირებულია. (დ) მიწები გადაადგილებულია.
1.1.12. დრეკადი სამუხრუჭო შლანგები	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) მწყობრიდან გამოსვლის ან ბზარის გაჩენის რისკი. (ბ) შლანგები დაზიანებულია, გაცვეთილია, დაგრეხილი ან ძალიან მოკლეა. (გ) აღინიშნება გაჟონვა შლანგებიდან ან შეერთების ადგილებიდან. (დ) მიწები გამობერილია წნევისაგან. (ე) მიწები ფორიანია.
1.1.13. მუხრუჭის ზესადებები და ნაფენები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) ზესადების ან ნაფენის ზედმეტი ცვეთა. (ბ) ზესადები ან ნაფენი დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და ა.შ.). (გ) ზესადები ან ნაფენი არ არის წარმოდგენილი.
1.1.14. სამუხრუჭო დოლები, სამუხრუჭო დისკები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დოლი ან დისკი ზედმეტად არის გაცვეთილი, კოროზირებული დამტკვრეული, არასაიმედო ან გაბზარული. (ბ) დოლი ან დისკი დაბინძურებულია (ზეთით, საცხით და ა.შ.) (გ) დოლი ან დისკი არ არის წარმოდგენილი. (დ) უკანა ფირფიტა არასაიმედოა.
1.1.15. სამუხრუჭო კაბელები, ძელები, ბერკეტები, შეერთებები	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) კაბელები დაზიანებული ან გადახლართულია. (ბ) კომპონენტი ზედმეტად გაცვეთილი ან კოროზირებულია. (გ) კაბელის, ძელის ან სახსრის შეერთება არასაიმედოა. (დ) კაბელის მიმმართველი დეფექტურია. (ე) არსებობს გარკვეული შეზღუდვა სამუხრუჭო სისტემის თავისუფალ მოძრაობაზე. (ვ) ბერკეტების / შეერთების არანორმალური მოძრაობა, რაც მიუთითებს ცუდ მიმარჯვებაზე ან ზედმეტ ცვეთაზე.
1.1.16. მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავები (მუხრუჭის ზამზარების ან ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით)	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) ძალოვანი ამძრავი გაბზარული ან დაზიანებულია. (ბ) ძალოვანი ამძრავი ჟონავს. (გ) ძალოვანი ამძრავი არასაიმედოდ ან არასათანადოდ არის დამონტაჟებული. (დ) ძალოვანი ამძრავი ზედმეტად კოროზირებულია. (ე) მუშა სარქველის ან დიაფრაგმული მექანიზმის არასაკმარისი ან ზედმეტი ფოლხვა.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		(ვ) ჭუჭყისაგან დამცავი საფარი არ არსებობს ან ზედმეტად დაზიანებულია.
1.1.17. დატვირთვისადმი მგრძობიარე სარქველი	სამუხრუჭო სისტემის მუშა მდგომარეობაში ყოფნისას კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება	(ა) დეფექტური შეერთება. (ბ) შეერთება არასწორადაა მორგებული. (გ) სარქველი გაჭედულია ან არ მუშაობს. (დ) სარქველი არ არის წარმოდგენილი. (ე) ტექნიკური მონაცემების ამსახველი ფირფიტა არ არის წარმოდგენილი. (ვ) მონაცემები არ იკითხება ან არ შეესაბამება მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
1.1.18. ღრეზოს მარეგულირებლები და ინდიკატორები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) მარეგულირებელი დაზიანებულია, გაჭედულია ან არანორმალურად მოძრაობს, აღინიშნება ზედმეტი ცვეთა ან ცუდი მიმარჯვება. (ბ) მარეგულირებელი დეფექტურია. (გ) არასწორად არის დამონტაჟებული ან შეცვლილია.
1.1.19. მედეგი სამუხრუჭო სისტემა (მიმარჯვების ან საჭიროების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არასაიმედო შეერთებები ან დგარები. (ბ) სისტემა აშკარად დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი.
1.1.20. მისაბმელის მუხრუჭების ავტომატური ოპერირება	მუხრუჭების შეერთების გაწყვეტა მახუქსირებელ სატრანსპორტო საშუალებასა და მისაბმელს შორის.	მისაბმელის მუხრუჭი არ გამოიყენება ავტომატურად შეერთების გაწყვეტის შემთხვევაში.
1.1.21. სრული სამუხრუჭო სისტემა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სისტემის სხვა მოწყობილობები (მაგალითად, მოყინვის საწინააღმდეგო სითხით შევსებული ტუმბო, ჰაერის საშრობი და ა.შ.), დაზიანებულია გარეგნულად ან ზედმეტად არის კოროზირებული იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება სამუხრუჭო სისტემაზე. (ბ) ჰაერის ან მოყინვის საწინააღმდეგო სითხის გაჟონვა. (გ) არასაიმედოდ ან არასათანადოდ დამონტაჟებული ნებისმიერი კომპონენტი. (დ) ნებისმიერი კომპონენტის არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა <sup>(1)</sup> .
1.1.22. სატესტო შეერთებები (მიმარჯვების ან საჭიროების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის წარმოდგენილი. (ბ) დაზიანებულია, არ არის ვარგისი გამოსაყენებლად ან ჟონავს.
<b>1.2. მუშა მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტურობა</b>		
1.2.1. მოქმედება	სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების შემოწმებისას, ან საჭიროების შემთხვევაში, საგზაო ტესტირებისას, გამოიყენეთ მუხრუჭები ეტაპობრივად მაქსიმალურ სიმძლავრემდე.	(ა) არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე. (ბ) სამუხრუჭე ძალა რომელიმე თვალზე ნაკლებია იგივე ღრეზის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უმაღლესი ძალის 70 %-ზე. ან საგზაო ტესტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		<p>მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.</p> <p>(გ) სამუხრუჭო ძალის არათანაბარი შექიდიულობა.</p> <p>(დ) ნებისმიერ თვალზე მუხრუჭის მოქმედების არანორმალურად დიდი დაგვიანება.</p> <p>(ე) სამუხრუჭე ძალის ზედმეტი ცვლილება ყოველი თვლის სრული ბრუნის განმავლობაში.</p>
<p>1.2.2. ეფექტიანობა</p>	<p>შემოწმეთ სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმით ან, აღნიშნულის გამოყენების ტექნიკური მიზეზების გამო შეუძლებლობის შემთხვევაში, გამოიყენეთ შენელების საზომი მოწყობილობა (დეცლორემეტრი). 3500 კგ-ზე მეტი ნებადართული მაქსიმალური მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებმა ან მისაბმელმა უნდა გაიაროს შემოწმება ISO 21069 ან ექვივალენტური მეთოდებით გათვალისწინებული სტანდარტებით.</p> <p>საგზაო ტესტირება უნდა განხორციელდეს მშრალ კლიმატურ პირობებში, გზის ბრტყელ და სწორ ზედაპირზე.</p>	<p>არ იძლევა მინიმუმ შემდეგ მაჩვენებლებს: სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც პირველად დარეგისტრირდნენ წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლის შემდგომ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- კატეგორია N1 - 50 %;</li> <li>- კატეგორია M1 - 58%;</li> <li>- კატეგორია M2 და M3 – 50%;</li> <li>- კატეგორია N2 და N3 – 50%;</li> <li>- კატეგორია O2 (XX)<sup>(ა)</sup>, O3 და O4: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში- 45%;</li> <li>- შეერთების მოწყობილობის მქონე სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში: 50%</li> </ul> </li> </ul> <p>სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც პირველად დარეგისტრირდნენ წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლამდე:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>კატეგორია N1 - 45 %;</li> <li>კატეგორია M1, M2 და M3 – 50%<sup>(2)</sup>;</li> <li>კატეგორია N2 და N3 – 43%<sup>(3)</sup>;</li> <li>კატეგორია O2 (XX)<sup>(ა)</sup>, O3 და O4:</li> </ul> <p>სხვა კატეგორიები (XX)<sup>(ა)</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- კატეგორია L (ორივე მუხრუჭი): <ul style="list-style-type: none"> <li>- კატეგორია L1e: 42%;</li> <li>- კატეგორია L2e, L6e: 40%;</li> <li>- კატეგორია L3e: 50%;</li> <li>- კატეგორია L4e: 46%;</li> <li>- კატეგორია L5e, L7e: 44%;</li> </ul> </li> <li>- კატეგორია L (უკანა თვლის მუხრუჭი): <ul style="list-style-type: none"> <li>- ყველა კატეგორია: 25%</li> </ul> </li> </ul>
<p>1.3. დამხმარე (ავარიული) მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა (იმ შემთხვევაში, თუ აკმაყოფილებს ცალკე სისტემა)</p>		
<p>1.3.1. მოქმედება</p>	<p>იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, მიმართეთ 1.2.1 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.</p>	<p>(ა) არასათანადო სამუხრუჭო ძალა ერთ ან მეტ თვალზე.</p> <p>(ბ) სამუხრუჭო ძალა ნებისმიერი თვლისთვის ნაკლებია იმავე ღერძის სხვა რომელიმე თვალზე დაფიქსირებული უდიდესი ძალის 70 %-ზე. ან საგზაო ტესტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
1.3.2. ეფექტიანობა	იმ შემთხვევაში, თუ დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა განცალკევებულია მუშა სამუხრუჭო სისტემისგან, მიმართეთ 1.2.2 პუნქტით გათვალისწინებულ მეთოდს.	(გ) სამუხრუჭო ძალის არათანდათანობითი ცვლილება. დამუხრუჭების კოეფიციენტი ნაკლებია მუშა მუხრუჭის ძალის 50 %-ზე <sup>6)</sup> , რომელიც განსაზღვრულია 1.2.2 პუნქტში ნებადართულ მაქსიმალურ მასასთან დაკავშირებით ან, ნახევრად მისაბმელების შემთხვევაში, ნებადართული ღერძული დატვირთვის ჯამთან დაკავშირებით. (გარდა L1e და L3e შემთხვევებისა).
<b>1.4. ხელის მუხრუჭის მოქმედება და ეფექტიანობა</b>		
1.4.1. მოქმედება	გამოიყენეთ მუხრუჭი სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმით შემოწმების ან შენელების საზომი მოწყობილობით (დეცელორემეტრი) საგზაო ტესტირების განმავლობაში.	ერთ მხარეს მუხრუჭი უმოქმედო ან საგზაო ტესტირების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალება მნიშვნელოვნად გადაიხრება პირდაპირი ხაზიდან.
1.4.2. ეფექტიანობა	ტესტირება ხორციელდება სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმით ან საგზაო ტესტირებით, საინდიკაციო ან ჩამწერი დეცელორემეტრის გამოყენების გზით ან ცნობილი დახრილობის მქონე აღმართზე სატრანსპორტო საშუალებით. ტვირთის გადამზიდი სატრანსპორტო საშუალებები, საჭიროების შემთხვევაში, უნდა შემოწმდეს დატვირთულ მდგომარეობაში.  ტესტირება სტატიკური მუხრუჭების ტესტირების მექანიზმზე არსებულ წონაზე	არ წარმოადგენს მონაცემებს მინიმუმ ყველა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით, რომლის დამუხრუჭების კოეფიციენტი ნაკლებია 16 %-ზე ნებადართული მაქსიმალური მასის შემთხვევაში ან, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის, რომელიც ნაკლებია 12 %-ზე ნებადართული მაქსიმალური კომბინირებული მასის შემთხვევაში, რომელიც უფრო დიდია. (გარდა L1e და L3e შემთხვევებისა).
1.5. მედეგი სამუხრუჭო სისტემის მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და, საჭიროების შემთხვევაში, ტესტირების ჩატარება სისტემის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით	(ა) ეფექტიანობის ეტაპობრივი ცვლილება არ ხდება (არ მოქმედებს გამწოვ სამუხრუჭო სისტემაზე). (ბ) სისტემა არ ფუნქციონირებს.
1.6. მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა (ABS)	გამაფრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემოწმება	(ა) გამაფრთხილებელი სისტემა გაუმართავია. (ბ) გამაფრთხილებელი სისტემა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას. (გ) თვლების სიჩქარის სენსორები არ არის წარმოდგენილი ან დაზიანებულია. (დ) სადენები დაზიანებულია. (ე) სხვა კომპონენტები არ არის წარმოდგენილი ან დაზიანებულია.
1.7. ელექტრონული სამუხრუჭო სისტემა (EBS)	გამაფრთხილებელი სისტემის ვიზუალური შემოწმება	(ა) გამაფრთხილებელი სისტემა გაუმართავია. (ბ) გამაფრთხილებელი სისტემა აჩვენებს სისტემის გაუმართაობას.

**2. საკით მართვა**

2.1. მექანიკური მდგომარეობა
-----------------------------

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
2.1.1. საჭის მექანიზმის მდგომარეობა	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, თვლები არ ეხებოდეს მიწის ზედაპირს ან წარმოდგენილი იყოს საბრუნ პოჭოჭიკზე, დაატრიალეთ საჭე საკეტიდან საკეტამდე. საჭის მექანიზმის ოპერირების ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ა) ამძრავის ოპერირების სიხისტე.</li> <li>(ბ) ხრუტუნა მექანიზმი დახვეულია ან კილოები გაცვეთილია.</li> <li>(გ) ხრუტუნა მექანიზმი ზედმეტად გაცვეთილია.</li> <li>(დ) ხრუტუნა მექანიზმი ზედმეტად მოძრაობს.</li> <li>(ე) აღინიშნება გაჟონვა.</li> </ul>
2.1.2. საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრება	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების თვლების წონა ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, დაატრიალეთ საჭე/ხელის ბერკეტი საათის ისრის მიმართულებით და საწინააღმდეგო მიმართულებით ან გამოიყენეთ სპეციალურად ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორი. მოახდინეთ საჭის მექანიზმის კორპუსის დამაგრების ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ა) საჭის მექანიზმის კორპუსი არასათანადოდ არის დამაგრებული.</li> <li>(ბ) შასზე წარმოდგენილია დაგრძელებული ფიქსირებული ხვრელები.</li> <li>(გ) სამაგრი ქანჭიკები არ არის წარმოდგენილი ან გატეხილია.</li> <li>(დ) საჭის მექანიზმის კორპუსი გატეხილია.</li> </ul>
2.1.3. საჭის მექანიზმის შეერთების პირობა	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ხოლო თვლები ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, დაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებით და საწინააღმდეგო მიმართულებით ან გამოიყენეთ სპეციალურად ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორი. მოახდინეთ საჭის კომპონენტების ვიზუალური შემოწმება ცვეთაზე, გატეხვასა და უსაფრთხოებაზე.	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ა) ფარდობითი მოძრაობა სამაგრ კომპონენტებს შორის.</li> <li>(ბ) სახსრების ზედმეტი ცვეთა.</li> <li>(გ) ნებისმიერი კომპონენტის გატეხვა ან დეფორმირება.</li> <li>(დ) ჩამკეტი მოწყობილობის არარსებობა.</li> <li>(ე) კომპონენტების არასათანადოდ განლაგება (მაგალითად, საჭის ღერძი ან საჭის წვევა)</li> <li>(ვ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.</li> <li>(ზ) მტვრისგან დამცავი საფარის არარსებობა, დაზიანება ან გაუმართაობა.</li> </ul>
2.1.4. საჭის მექანიზმის შეერთების ფუნქციონირება	ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ხოლო თვლები ეხებოდეს მიწის ზედაპირს და ძრავი იმყოფებოდეს მუშა მდგომარეობაში (საჭით მართვა), დაატრიალეთ საჭე საკეტიდან საკეტამდე. შეერთების მოძრაობის ვიზუალური შემოწმება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ა) საჭის მექანიზმის შეკავშირების ნაწილის გადატანა შასის ფიქსირებულ ნაწილზე.</li> <li>(ბ) საჭის მარჯვნივ არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი.</li> </ul>
2.1.5. საჭით მართვა	შეამოწმეთ საჭის სისტემა გაჟონვასა და ჰიდრავლიკური სითხის რეზერვუარის დონეზე (ხილვადობის შემთხვევაში). ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალების თვლები ეხებოდეს გზის ზედაპირს და ძრავი იმყოფებოდეს მუშა მდგომარეობაში, შეამოწმეთ საჭით მართვის სისტემა ფუნქციონირებაზე.	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ა) სითხის გაჟონვა.</li> <li>(ბ) არასაკმარისი სითხის არსებობა.</li> <li>(გ) მექანიზმი არ მუშაობს.</li> <li>(დ) მექანიზმი დაზიანებულია ან არასაიმედო მდგომარეობაშია.</li> <li>(ე) კომპონენტების არასწორი განლაგება ან დაზინძურება.</li> <li>(ვ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.</li> <li>(ზ) კაბელები / შლანგები დაზიანებულია, ზედმეტად</li> </ul>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
კოროზირებულია.		
2.2.	საჭე, დგარი და მართვის ბერკეტი	
2.2.1.	საჭის / მართვის ბერკეტის მდგომარეობა	<p>ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალების თვლები ეხებოდეს გზის ზედაპირს, დაატრიალეთ საჭე გვერდიგვერდ დგარის მარჯვენა კუთხეებიდან და გამოიყენეთ ოდნავ დაღმავალი და აღმავალი წნევა. მოახდინეთ ფოლხვის ვიზუალური შემოწმება.</p> <p>(ა) ფარდობითი მოძრაობა საჭესა და დგარს შორის, რომელიც მიუთითებს მოშვებაზე.</p> <p>(ბ) საჭის ბუდეზე შემაჩერებელი მოწყობილობის არარსებობა.</p> <p>(დ) საჭის ბუდის, კიდისა თუ ჩხირების გატეხვა ან მოშვება.</p>
2.2.2.	საჭის დგარი / დამჭერი და ჩანგლები	<p>ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების მასა ეხებოდეს მიწის ზედაპირს, შეწიეთ და გამოწიეთ საჭე დგარის შესაბამისად, მიმართეთ საჭე/ხელის ბერკეტი სხვადასხვა მიმართულებით დგარის/ჩანგლის მარჯვენა კუთხეებზე. მოახდინეთ ფოლხვის, დრეკადი შეერთებებისა თუ სახსრიანი ქურობის ვიზუალური შემოწმება.</p> <p>(ა) საჭის ცენტრის ზემოთ და ქვემოთ გადაჭარბებული მოძრაობა.</p> <p>(ბ) დგარის ზედა ნაწილის ზედმეტი მოძრაობა დგარის ღერძიდან.</p> <p>(გ) დაზიანებული დრეკადი გადაბმა.</p> <p>(დ) დეფექტური დამაგრება.</p> <p>(ე) არასათანადო შეკეთება ან ცვლილება.</p>
2.3.	საჭის ფოლხვა	<p>ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ხოლო სატრანსპორტო საშუალების თვლების მასა ეხებოდეს გზის ზედაპირს, ძრავა იმყოფებოდეს მუშა მდგომარეობაში საჭით მართვისა და სავალი თვლების წინ მიმართული მდგომარეობით, მსუბუქად გადაატრიალეთ საჭე საათის ისრის მიმართულებითა და საწინააღმდეგო მიმართულებით, შეძლებისდაგვარად, სავალი თვლების დამჯერის გარეშე. მოახდინეთ თავისუფალი გადაადგილების ვიზუალური შემოწმება.</p> <p>საჭის გადამეტებული თავისუფალი ფოლხვა (მაგალითად, კიდეზე არსებული პუნქტის გადაადგილება აღმატება საჭის დიამეტრის ერთ მეხუთედს და ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს)<sup>(5)</sup></p>
2.4.	საჭის საკისარი (X) <sup>(6)</sup>	<p>შეამოწმეთ საჭე შესაბამისი მოწყობილობით</p> <p>საკისარი არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების დამამზადებლის მონაცემებს ან მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p>
2.5.	მისაბმელის მიმმართველი ღერძის საბრუნო პოჭოჭიკი	<p>სპეციალური ადაპტირებული თვლების ფოლხვის დეტექტორის ვიზუალური შემოწმება</p> <p>(ა) კომპონენტი დაზიანებულია ან გატეხილია.</p> <p>(ბ) ზედმეტი ფოლხვა.</p> <p>(გ) დამაგრება დეფექტურია.</p>
2.6.	ელექტრო საჭით მართვა (EPS)	<p>საჭის კუთხესა და თვლების კუთხეს შორის ვიზუალური და შესაბამისობის შემოწმება, ძრავის ჩართვა/გამორთვის დროს</p> <p>(ა) EPS გაუმართაობის საინდიკაციო ნათურა (MIL) აჩვენებს სისტემის ნებისმიერი გაუმართაობის შემთხვევას.</p> <p>(ბ) საჭის კუთხესა და თვლების კუთხეს შორის შეუსაბამობა.</p> <p>(გ) გამამდიერებელი არ მუშაობს.</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
<b>3. ხილვადობა</b>		
3.1.1. ხილვადობის არეალი	მძლოლის სავარძლიდან ვიზუალური შემოწმება	მძლოლის ხილვადობის არეალში რაიმე ხელშემშლელი ფაქტორის არსებობა, რაც მნიშვნელოვნად აფერხებს მისი ხილვადობას წინ და გვერდებზე.
3.2. მინების მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) გაბზარული ან უფერო მინა ან გამჭვირვალე პანელი (ნებართვის შემთხვევაში). (ბ) მინა ან გამჭვირვალე პანელი (შუქამრეკლი ან ტონირებული მინების შემთხვევაში), რაც არ შეესაბამება მოთხოვნებში წარმოდგენილ სპეციფიკაციებს <sup>(ა)</sup> (XX) <sup>(ბ)</sup> (გ) მინა ან გამჭვირვალე პანელი მიუღებელ მდგომარეობაშია.
3.3. უკანა ხედვის სარკეები ან მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სარკე ან მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან არ არის მორგებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(ა)</sup> (ბ) სარკე ან მოწყობილობა არ მუშაობს, დაზიანებულია, მოშვებულია ან არასაიმედო მდგომარეობაშია.
3.4. საქარე მინის გამწმენდები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) გამწმენდები არ მუშაობს ან არ არის წარმოდგენილი. (ბ) შუშის გამწმენდი არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად დეფექტურია.
3.5. საქარე მინასაწმენდები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	მინამრეცხები არ მუშაობს.
3.6. ნისლსაწინააღმდეგო სისტემა(X) <sup>(ბ)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	სისტემა არ მუშაობს ან აშკარად დეფექტურია.
<b>4. ფარები, შუქამრეკლები და ელექტრომოწყობილობა</b>		
4.1. ფარები		
4.1.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) განათება / სინათლის წყარო დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი. (ბ) საპროექციო სისტემა დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი (შუქამრეკლი და ლინზა). (გ) ფარები არ არის საიმედოდ დამაგრებული.
4.1.2. პროექცია	განსაზღვრეთ ყოველი ფარის ჰორიზონტალური მიმართულება ახლო განათების ფარზე, ფარების მიმართვის მოწყობილობის ან ეკრანის გამოყენებით.	ფარის მიმართულება არ არის წარმოდგენილი მოთხოვნებით გათვალისწინებული ულ ფარგლებში <sup>(ა)</sup>
4.1.3. ამომრთველები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) ამომრთველი არ ფუნქციონირებს მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(ა)</sup> (ერთდროულად განათებული ფარების რაოდენობა). (ბ) მართვის მოწყობილობის გაუმართავი ფუნქციონირება.
4.1.4. მოთხოვნებთან	ვიზუალური შემოწმება და	(ა) ფარი, გამოყოფილი ფერი,

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
შესაბამისობა <sup>(ა)</sup>	შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>მდებარეობა და ინტენსივობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(ა)</sup></p> <p>(ბ) ლინზასა თუ სინათლის წყაროებზე არსებული საგნები მნიშვნელოვნად ამცირებს სინათლის ინტენსივობას ან ცვლის გამოყოფილ ფერს.</p> <p>(გ) სინათლის წყარო და ნათურა არ არის შესაბამისი.</p>
4.1.5. მართვის მოწყობილობა (საჭიროების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) მოწყობილობა გამოსულია მწყობრიდან.</p> <p>(ბ) მექანიკური მოწყობილობის ოპერირება შეუძლებელია მძღოლის სავარძლიდან.</p>
4.1.6. ფარების საწმენდი მოწყობილობა (საჭიროების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	მოწყობილობა გამოსულია მწყობრიდან.
4.2. წინა და უკანა ფარები, გვერდითი გაბარიტული ნათურები და უკანა სანომრე ნიშნის ნათურები		
4.2.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) დეფექტური სინათლის წყარო.</p> <p>(ბ) დეფექტური ლინზა.</p> <p>(გ) ნათურა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.</p>
4.2.2. გადამრთველები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად<sup>(ა)</sup>.</p> <p>(ბ) მართვის მოწყობილობის ფუნქცია დაზიანებულია.</p>
4.2.3. მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>(ა)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) ფარი, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა და ინტენსივობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(ა)</sup></p> <p>(ბ) ლინზასა თუ სინათლის წყაროებზე არსებული საგნები მნიშვნელოვნად ამცირებს სინათლის ინტენსივობას ან ცვლის გამოყოფილ ფერს.</p>
4.3. გაჩერების მანიშნებელი ნათურები		
4.3.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) დეფექტური სინათლის წყარო.</p> <p>(ბ) დეფექტური ლინზა.</p> <p>(გ) ნათურა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.</p>
4.3.2. გადამრთველები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად<sup>(ა)</sup>.</p> <p>(ბ) მართვის მოწყობილობის ფუნქცია დაზიანებულია.</p>
4.3.3. მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>(ა)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	ფარი, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა და ინტენსივობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup>
4.4. მიმართულების ინდიკატორი და ავარიული ციმციმები		
4.4.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) დეფექტური სინათლის წყარო.</p> <p>(ბ) დეფექტური ლინზა.</p> <p>(გ) ნათურა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.</p>



პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
4.4.2. გადამრთველები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> .
4.4.3. მოთხოვნებთან შესაბამისობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	ფარი, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა და ინტენსივობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup>
4.4.4. ციმციმის სიხშირე	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	ციმციმის სიხშირე ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup>
4.5. წინა და უკანა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები		
4.5.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) დეფექტური სინათლის წყარო. (ბ) დეფექტური ლინზა. (გ) ნათურა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.
4.5.2. განლაგება (X) <sup>(6)</sup>	ფუნქციონირება და ფარების მიმართველი მოწყობილობის გამოყენება	წინა ნისლსაწინააღმდეგო ფარი ჰორიზონტალური განლაგებიდან, როდესაც განათების საშუალებას გააჩნია წაკვეთის ხაზი.
4.5.3. გადამრთველი	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> .
4.5.4. მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>(5)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) ფარი, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup> (ბ) სისტემა არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> .
4.6. უკანა განათების ფარები		
4.6.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) დეფექტური სინათლის წყარო. (ბ) დეფექტური ლინზა. (გ) ნათურა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.
4.6.2. მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>(5)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) ფარი, გამოყოფილი ფერი, მდებარეობა ან ინტენსივობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup> (ბ) სისტემა არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> .
4.6.3. გადამრთველები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	გადამრთველი არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> .
4.7. უკანა სანომრე ფირფიტის ნათურა		
4.7.1. მდგომარეობა და მოქმედება	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) ნათურა გამოჰყოფს პირდაპირ სინათლეს უკან. (ბ) დეფექტური სინათლის წყარო. (გ) ნათურა არ არის საიმედოდ დამაგრებული.
4.7.2. მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>(5)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	სისტემა არ მუშაობს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> .
4.8. რეტრო ამრეკლავები, ხილვადობის აღნიშვნა და უკანა სანომრე ფირფიტები		
4.8.1. მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) შუქამრეკლი დეფექტური ან დაზიანებულია. (ბ) შუქამრეკლი არ არის საიმედოდ დამაგრებული.
4.8.2. მოთხოვნებთან შესაბამისობა <sup>(5)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	მოწყობილობა, არეკლილი სინათლე ან მდებარეობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზანი
4.9.	განათების მოწყობილობებთან დაკავშირებით სავალდებულო სასიგნალო განათებები	
4.9.1.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	არ მუშაობს.
4.9.2.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup>
4.10.	ვიზუალური შემოწმება: შესაძლებლობის შემთხვევაში შეამოწმეთ შეერთების ელექტრო უწყვეტობა.	(ა) ფიქსირებული კომპონენტები არ არის საიმედოდ დამაგრებული. (ბ) დაზიანებული იზოლაცია. (გ) მისაბმელს ან გამწვევი სატრანსპორტო საშუალებების ელექტრო შეერთებები არ ფუნქციონირებს გამართულად.
4.11.	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ზოგიერთ შემთხვევაში ძრავის შიდა მონაკვეთის ჩათვლით.	(ა) სადენები არასაიმედო ან არასაკმარისად საიმედოა. (ბ) სადენები დაზიანებულია. (გ) იზოლაცია დაზიანებულია.
4.12.	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) მორგებული ნათურა/ რეტრო ამრეკლავები ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(5)</sup> (ბ) ნათური არ ფუნქციონირებს არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(5)</sup> (გ) ნათურა/ რეტრო ამრეკლავები არაა საიმედოდ დამაგრებული.
4.13.	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არასაიმედოა. (ბ) ჟონავს. (გ) დეფექტური გადამრთველი (საჭიროების შემთხვევაში). (დ) დეფექტური მცველები (საჭიროების შემთხვევაში). (ე) არასათანადო ვენტილაცია (საჭიროების შემთხვევაში).

**5. ღერძები, თვლები, საბურავები და დაკიდება**

<b>5.1. ღერძები</b>		
5.1.1.	ღერძები	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.
(ა)	ღერძი გატეხილი ან დეფორმირებულია.	
(ბ)	არასაიმედოდ არის დამაგრებული სატრანსპორტო საშუალებაზე.	
(გ)	არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.	
5.1.2.	საბრუნე ღერძი	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის. გამოიყენეთ
(ა)	საბრუნე ღერძი გატეხილია.	
(ბ)	ზედმეტი ცვეთა სფერულ სარკში და/ან მილისებში.	
(გ)	ზედმეტი მოძრაობა საბრუნე ღერძსა და ღერძის კოქს შორის.	
(დ)	საბრუნე ღერძის სარკი მოშვებულია ღერძში.	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
	ვერტიკალური ან გვერდითი ძალვა ყოველ თვალზე და ჩაინიშნეთ ღერძის კოჭსა და საბრუნ ღერძს შორის მოძრაობის რაოდენობა.	
5.1.3. საჭის საკისრები	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის. დაატრიალეთ თვალი ან გამოიყენეთ გვერდითი ძალვა ყოველ თვალზე და ჩაინიშნეთ საბრუნ ღერძის შესაბამისი თვლის ზემოთ მოძრაობის რაოდენობა.	(ა) გადაჭარბებული ფოლხვა თვლის საკისარზე. (ბ) თვლის საკისარი ძალიან მოჭერილია ან გაჭედილია.
5.2. თვლები და საბურავები		
5.2.1. სავალი თვლის მილისი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) რომელიმე თვლის ქანჩი ან სარკი არ არის წარმოდგენილი ან მოშვებულია. (ბ) მილისი გაცვეთილი ან დაზიანებულია.
5.2.2. თვლები	ყოველი თვლის ორივე მხარეს ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე.	(ა) ნებისმიერი სახის გატეხვა ან შედუღების დეფექტი. (ბ) საბურავების დამჭერი რგოლები არ არის სათანადოდ დამაგრებული. (გ) თვლები მწყობრიდან არის გამოსული ან გაცვეთილია. (დ) თვლის ზომა და ტიპი ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> და უარყოფითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე.
5.2.3. საბურავები	საბურავის სრული ვიზუალური შემოწმება როგორც სავალი თვლის დატრიალებით ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება იმყოფებოდეს ორმოზე ან ჯალამბარზე, ასევე სატრანსპორტო საშუალების ორმოზე წინ და უკან გაგორებით.	(ა) საბურავის ზომა, დატვირთვის მოცულობა, დამტკიცების ნიშანი ან სამუშაო ტემპის სიჩქარე ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> და უარყოფითად აისახება საგზაო უსაფრთხოებაზე. (ბ) საბურავები ერთსა და იმავე ღერძზე და სხვადასხვა ზომის შეწყვილებულ თვლებზე. (გ) საბურავები სხვადასხვა კონსტრუქციის ერთსა და იმავე ღერძზე (რადიალური / დიაგონალური). (დ) ნებისმიერი სერიოზული ზიანი ან კვეთი საბურავზე. (ე) საბურავის კუთხვილის სიღრმე ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> (ვ) ადგილი აქვს საბურავების ხახუნს სხვა კომპონენტების მიმართ.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		(ზ) ხელახლა შედუღებული საბურავი ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(6)</sup> . (თ) ჰაერის წნევის მონიტორინგის სისტემა გაუმართავია ან აშკარადაა მწყობრიდანაა გამოსული.
5.3.	დაკიდების სისტემა	
5.3.1.	ზამბარები და სტაბილიზატორები ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა) შასზე ან ღერძზე ზამბარების არასაიმედო დამაგრება. (ბ) დაზიანებული ან გატეხილი ზამბარის კომპონენტი. (გ) ზამბარა არ არის წარმოდგენილი. (დ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.
5.3.2.	ამორტიზატორები ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, შესაძლებლობის შემთხვევაში სპეციალური აღჭურვილობის გამოყენებით.	(ა) შასზე ან ღერძზე ამორტიზატორების არასაიმედო დამაგრება. (ბ) დაზიანებული ამორტიზატორები, რომლებიც ავლენენ სერიოზული გაჟონვის ან გაუმართაობის ნიშნებს.
5.3.2.1.	დემფირების ეფექტურობის ტესტირება(X) <sup>(6)</sup> გამოიყენეთ სპეციალური მოწყობილობა და შეადარეთ მარჯვენა/მარცხენა მნიშვნელობებსა და/ან დამამზადებლების მიერ მოწოდებულ აბსოლუტურ მნიშვნელობებს შორის სხვაობა.	(ა) მარჯვენა და მარცხენა მნიშვნელობებს შორის სხვაობა. (ბ) წარმოდგენილი მინიმალური მნიშვნელობები არ არის მიღწეული.
5.3.3.	ტურბინიდან კომპრესორზე მბრუნე მომენტის გადამცემი სადგმელები, ტრავერსები და დაკიდების კონსოლები ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა) შასზე ან ღერძზე კომპონენტის არასაიმედო დამაგრება. (ბ) დაზიანებული, გატეხილი ან ზედმეტად კოროზიული კომპონენტი. (გ) არასათანადო შეკეთება ან ცვლილება.
5.3.4.	დაკიდების სახსრები ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე. შესაძლებელია გამოყენებული იქნას თვლების ფოლხვის დეტექტორები და რეკომენდებულია 3.5 ტონაზე მეტი საერთო მასის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.	(ა) გადაჭარბებული ცვეთა მბრუნავ სარქუსა და/ან მილისში ან დაკიდების სახსრებზე. (ბ) მტვრისგან დამცავი საფარი არ არის წარმოდგენილი ან ძალიან დაზიანებულია.
5.3.5.	პნევმატიკური დაკიდება ვიზუალური შემოწმება	(ა) სისტემა გამოსულია მწყობრიდან. (ბ) ნებისმიერი კომპონენტი არის დაზიანებული ან შეცვლილი იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება სისტემის მუშაობაზე. (დ) ხმოვან სისტემაში აღინიშნება გაჟონვა.

6. შასი და შასის სამაგრები

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
<b>6.1. შასი ან კარკასი და სამაგრები</b>		
6.1.1. საერთო მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე.	(ა) ნებისმიერი გვერდის ან განივი ელემენტის გატეხვა ან დეფორმირება. (ბ) ფირფიტების გამაგრების ან მომჭერების არასაიმედოობა. (გ) გადაჭარბებული კოროზიულობა, რომელიც გავლენას ახდენს მოწყობილობის სიხისტეზე.
6.1.2. გამონაბოლქვის მილები და მაცურები	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე.	(ა) არასაიმედო ან მჭონავი გამწოვი სისტემა. (ბ) კვამლი აღწევს კაბინაში ან მგზავრების ნაკვეთურში.
6.1.3. საწვავის ავზი ან მილები (გამათბობელი საწვავის ცისტერნისა და მილების ჩათვლით)	ვიზუალური შემოწმება ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი იყოს ორმოზე ან ჯალამბარზე, გაჟონვის დეტექტორის გამოყენება LPG/CNG სისტემების შემთხვევაში.	(ა) არასაიმედო ცისტერნა ან მილები. (ბ) საწვავი ჭონავს ან წარმოდგენილია უმოქმედო შესავსები ხუფი. (გ) მილები დაზიანებული ან გახვრეტილია. (დ) საწვავის ჩამკეტი სარქველი (საჭიროების შემთხვევაში) გამოსულია მწყობრიდან. (ე) არსებობს ხანძრის გაჩენის რისკი შემდეგი მიზეზების გამო: <ul style="list-style-type: none"> <li>- საწვავის გაჟონვა;</li> <li>- საწვავის ცისტერნის გამწოვი არასათანადოდ არის დაფარული;</li> <li>- ძრავის ნაკვეთურის მდგომარეობა.</li> </ul> LPG/CNG ან წყალბადის სისტემა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(6)</sup>
6.1.4. ბუფერები, გვერდიდან დაცვა და უკანა დამცავი მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) ადგილი აქვს მოშვებას ან ზიანს, რომელიც სავარაუდოდ გამოიწვევს დაზიანებას მოჭიქურების ან შეხების შემთხვევაში. (ბ) მოწყობილობა აშკარად ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(6)</sup>
6.1.5. სათადარიგო თვლის ადგილი (მიმარჯვების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) გადაზიდვა არ იმყოფება სათანადო მდგომარეობაში. (ბ) გადაზიდვა დაზიანებული ან არასაიმედოა. (გ) სათადარიგო თვალი არ არის საიმედოდ დამაგრებული გადაზიდვაში და არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა.
6.1.6. შეწყვილების მექანიზმები და საწვავის სატრანსპორტო საშუალებები	ცვეთისა და სათანადო ოპერირების ვიზუალური შემოწმება, აღჭურვილ უსაფრთხოების მოწყობილობაზე სათანადო ყურადღების გამახვილებით და/ან საზომი ხელსაწყო გამოყენებით.	(ა) დაზიანებული, დეფექტური ან გატეხილი კომპონენტი. (ბ) გადაჭარბებული ცვეთა კომპონენტთან დაკავშირებით. (გ) დამაგრება დეფექტურია. (დ) რომელიმე უსაფრთხოების დამცავი მოწყობილობა არ არის

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		<p>წარმოდგენილი ან არასათანადოდ ფუნქციონირებს.</p> <p>(ე) ინდიკატორი გამოსულია მწყობრიდან.</p> <p>(ვ) სანომრე ფირფიტასთან და ნატურასთან დაკავშირებით აღინიშნება ხარვეზი (როდესაც არ იმყოფება ექსპლუატაციაში).</p> <p>(ზ) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა.</p>
6.1.7. ტრანსმისია	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) სამაგრი ჭანჭიკები მოშვებულია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი.</p> <p>(ბ) გადაცემის ლილვის საკისარში აღინიშნება გადაჭარბებული ცვეთა.</p> <p>(გ) სახსრიან ქუროში ადგილი აქვს გადაჭარბებულ ცვეთას.</p> <p>(დ) წარმოდგენილია გაცვეთილი დრეკადი გადაბმები.</p> <p>(ე) ლილვი დაზიანებულია ან მოღუნულია.</p> <p>(ვ) საკისრის კორპუსი დაზიანებულია ან არასაიმედოა.</p> <p>(ზ) მტვრისგან დამცავი საფარი არ არის წარმოდგენილი ან ძალიან გაცვეთილია.</p> <p>(თ) ტრანსმისიასთან დაკავშირებით განხორციელდა უკანონო ცვლილებები.</p>
6.1.8. ძრავის დგარები	ვიზუალური შემოწმება არ არის აუცილებელი ორმოზე ან ჯალამბარზე.	გაცვეთილი, თვალსაჩინოდ და მნიშვნელოვნად დაზიანებული, მოშვებული ან გატეხილი დანადგარი.
6.1.9. ძრავის მუშაუნარიანობა	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მართვის მოწყობილობა უკანონოდ არის შეცვლილი.</p> <p>(ბ) ძრავასთან დაკავშირებით განხორციელდა უკანონო ცვლილებები.</p>
6.2. ძარა და კაბინა		
6.2.1. საერთო მდგომარეობა	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მოშვებული ან დაზიანებული პანელი ან ნაწილი, რომელიც სავარაუდოდ გამოიწვევს დაზიანებას.</p> <p>(ბ) ძარის არასაიმედო დგარი.</p> <p>(გ) ძრავის ან გამონაბოლქვის კვამლის შეღწევის დაშვება.</p> <p>(დ) არასათანადო შეკეთება ან ცვლილება.</p>
6.2.2. მონტაჟი	ვიზუალური შემოწმების განხორციელება ორმოზე ან ჯალამბარზე.	<p>(ა) ძარა ან კაბინა არასაიმედოა.</p> <p>(ბ) ძარა/კაბინა აშკარად არ არის კვადრატულად განთავსებული შასზე.</p> <p>(გ) ძარის/კაბინის არასაიმედო დამაგრება ან საერთოდ არარსებობა შასსა თუ განივ ელემენტებზე.</p> <p>(დ) შიდა კორპუსებზე დამაგრების წერტილებში გადაჭარბებული</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		კოროზია.
6.2.3. კარები და კარის საკეტები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) კარი სათანადოდ არ იღება ან იკეტება. (ბ) კარი იღება თვითნებურად ან არ რჩება დაკეტილ მდგომარეობაში. (გ) კარი, სახსარი, საკეტი, დგარი არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან გაცვეთილია.
6.2.4. იატაკი	ვიზუალური შემოწმების განხორციელება ორმოზე ან ჯალამბარზე.	იატაკი არასაიმედო მდგომარეობაშია ან ძალიან გაცვეთილია.
6.2.5. მძღოლის სავარძელი	ვიზუალური შემოწმება	(ა) მოშვებული სავარძელი ან დეფექტური სტრუქტურის მქონე სავარძელი. (ბ) სავარძლის დარეგულირების მექანიზმი არ მუშაობს გამართულად.
6.2.6. სხვა სავარძლები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სავარძელი წარმოდგენილია გაუმართავ მდგომარეობაში ან არასაიმედოა. (ბ) სავარძლები არ არის მორგებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად. <sup>(5)</sup>
6.2.7. მართვის მაკონტროლებლები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	ნებისმიერი მართვის მოწყობილობა, რომელიც აუცილებელია სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო ოპერირებისთვის, არ ფუნქციონირებს გამართულად.
6.2.8. კაბინის საფეხურები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) საფეხური ან საფეხურის რგოლი არასაიმედოა. (ბ) საფეხური ან საფეხურის რგოლი წარმოდგენილია ისეთ მდგომარეობაში, რაც სავარაუდოდ ზიანს მიაყენებს მის მომხმარებლებს.
6.2.9. სხვა შიდა და გარე ფიტინგები და აღჭურვილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სამაგრი ან სხვა ფიტინგები ან აღჭურვილობა დეფექტურია. (ბ) სხვა ფიტინგები ან აღჭურვილობა ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(6)</sup> (გ) ჰიდრავლიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებით აღინიშნება გაჟონვა.
6.2.10. ფრთები, შეფრქვევის ჩამხშობი საშუალებები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის წარმოდგენილი, მოშვებულია ან კოროზიულია. (ბ) სავალ თვლებთან დაკავშირებით თავს იჩენს არასაკმარისი კლირენსი. (გ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(6)</sup> .

**7. სხვა მოწყობილობები**

7.1. უსაფრთხოების ღვედები / გრძივი ხვეულები და დამჭერი სისტემები		
7.1.1. უსაფრთხოების ღვედები / გრძივი ხვეულების სადგარის უსაფრთხოება	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სამაგრი პუნქტი ძალიან გაცვეთილია. (ბ) სამაგრი მოშვებულია
7.1.2. უსაფრთხოების ღვედები / გრძივი	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) სავალდებულო უსაფრთხოების ღვედი არ არის წარმოდგენილი ან არ

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
ხვეულები მდგომარეობა		<p>არის დამაგრებული.</p> <p>(ბ) უსაფრთხოების ღვედი დაზიანებულია.</p> <p>(გ) უსაფრთხოების ღვედი ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p> <p>(დ) უსაფრთხოების ღვედის გრძივი ხველა დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.</p> <p>(ე) უსაფრთხოების ღვედის რეტრაქტორი დაზიანებულია ან არ ფუნქციონირებს გამართულად.</p>
7.1.3. უსაფრთხოების ღვედის დატვირთვის შემზღუდავი მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	დატვირთვის შემზღუდავი აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.
7.1.4. უსაფრთხოების ღვედის წინასწარ დაჭიმავი მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	წინასწარ დაჭიმვაში მოწყობილობა აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.
7.1.5. უსაფრთხოების ბალიში (აირბეგი)	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) უსაფრთხოების ბალიშები აშკარად არ არის წარმოდგენილი ან არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალებას.</p> <p>(ბ) უსაფრთხოების ბალიშები აშკარად არ იმყოფება გამართულ მდგომარეობაში.</p>
7.1.6. SRS სისტემა	MIL-ის ვიზუალური შემოწმება	SRS MIL მიუთითებს სისტემის გაუმართაობაზე.
7.2. ცეცხლმაქრები (X) <sup>(6)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) არ არის წარმოდგენილი</p> <p>(ბ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p>
7.3. ჩამკეტები და გატაცების საწინააღმდეგო მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) მოწყობილობა არ მუშაობს საკმარისად იმისათვის, რომ მოახდინოს სატრანსპორტო საშუალების დამკრის პრევენცია.</p> <p>(ბ) დეფექტური ან არახელსაყრელი ჩაკეტვა ან ბლოკირება.</p>
7.4. ამრეკლავი სამკუთხედი (საჭიროების შემთხვევაში) (X) <sup>(6)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	<p>(ა) არ არის წარმოდგენილი ან არასრულია.</p> <p>(ბ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p>
7.5. სამედიცინო სააფთიაქო ყუთი (საჭიროების შემთხვევაში) (X) <sup>(6)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	არ არის წარმოდგენილი, არასრულია ან ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(6)</sup> .
7.6. თვლების დაგორების საწინააღმდეგო ხუნდი (საჭიროების შემთხვევაში) (X) <sup>(6)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	არ არის წარმოდგენილი ან არ იმყოფება გამართულ მდგომარეობაში.
7.7. ხმოვანი სასიგნალო მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	<p>(ა) არ მუშაობს.</p> <p>(ბ) კონტროლი არასაიმედოა.</p> <p>(დ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(6)</sup>.</p>
7.8. სპიდომეტრი	ვიზუალური შემოწმება ან ოპერირება გზებზე შემოწმების	(ა) არ არის დამაგრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(6)</sup> .



პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
	განმავლობაში ან ელექტრონული ტესტირების საშუალებით.	(ბ) არ ფუნქციონირებს. (გ) არ შეუძლია განათება.
7.9. ტაქოგრაფი (მორგების/საჭიროების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არ არის დამაგრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(6)</sup> . (ბ) არ ფუნქციონირებს. (გ) პლომბები დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი. (დ) დაკალიბრების დისკი არ არის წარმოდგენილი, არ იკითხება ან მოძველებულია. (ე) თვსალსაჩინო მოშვება ან მანიპულაცია. (ვ) თვლების ზომა არ შეესაბამება დაკალიბრების პარამეტრებს.
7.10. სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობა (დამაგრების/საჭიროების შემთხვევაში)	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში მოწყობილობის ხელმისაწვდომობის შემთხვევაში.	(ა) არ არის დამაგრებული არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(6)</sup> . (ბ) არ ფუნქციონირებს. (გ) სიჩქარე არასწორად არის რეგულირებული (შემოწმების შემთხვევაში) (დ) პლომბები დეფექტურია ან საერთოდ არ არის წარმოდგენილი. (ე) დაკალიბრების დისკი არ არის წარმოდგენილი, არ იკითხება ან მოძველებულია. (ვ) საბურავების ზომა არ შეესაბამება დაკალიბრების პარამეტრებს.
7.11. ოდომეტრი (ხელმისაწვდომობის შემთხვევაში)(X) <sup>(6)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	(ა) აშკარად მანიპულირებულია (გაყალბებულია) (ბ) აშკარად არ ფუნქციონირებს.
7.12. ელექტრო სტაბილურობის კონტროლი (ESC), დამაგრების/საჭიროების შემთხვევაში	ვიზუალური შემოწმება	(ა) თვლების სიჩქარის სენსორები არ არის წარმოდგენილი ან დაზიანებულია. (ბ) სადენები დაზიანებულია. (გ) სხვა კომპონენტები არ არის წარმოდგენილი ან დაზიანებულია. (დ) გადამრთველი დაზიანებული ან გამოსულია მწყობრიდან. (ე) SRS MIL მიუთითებს სისტემის გაუმართაობაზე.

**8. უარყოფითი ზემოქმედება**

8.1. ხმაური		
8.1.1. ხმაურის ჩამხშობი სისტემა	სუბიექტური შეფასება (გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ინსპექტორი მიიჩნევს, რომ ხმაურის დონე შესაძლებელია იყოს ზღვრული, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია ჩატარდეს ტესტირება ხმაურზე, ხმაურის საზომი ხელსაწყო გამოყენებით)	(ა) ხმაურის დონე აღემატება მოთხოვნებით ნებადართულ დონეს <sup>(6)</sup> . (ბ) ხმაურის ჩამხშობი სისტემის რომელიმე ნაწილი არის მოშვებული, არსებობს მისი ჩამოვარდნის ალბათობა, არის დაზიანებული, არასწორად დამაგრებული, არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად შეცვლილია იმ სახით, რაც უარყოფითად აისახება ხმაურის

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
დონეებზე.		
<b>8.2. გამონაბოლქვის სისტემა</b>		
<b>8.2.1. საწვავის ძრავის გამონაბოლქვი</b>		
8.2.1.1. გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად დეფექტურია. (ბ) გაჭონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის მოცულობის გაანგარიშებაზე.
8.2.1.2. აირების გამონაბოლქვი	გაანგარიშება ხდება გამონაბოლქვი აირების ანალიზატორის გამოყენებით არსებული მოთხოვნების შესაბამისად <sup>(ა)</sup> . ალტერნატიული სახით, შესაბამისი ინტეგრირებული სადიაგნოსტიკო სისტემით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, შესაძლებელია შემოწმდეს გამართული სისტემის ფუნქციონირება OBD მოწყობილობის შესაბამისი ჩვენებით და შემოწმდეს OBD სისტემის ფუნქციონირება გამონაბოლქვის გაანგარიშების ადგილზე ძრავის უქმი სვლისას დამამზადებლის პირობების განსაზღვრასთან დაკავშირებული რეკომენდაციების და სხვა მოთხოვნების <sup>(ა)</sup> შესაბამისად.	(ა) აირების გამონაბოლქვი აღემატება დამამზადებლის მიერ წარმოდგენილ კონკრეტულ დონეებს; (ბ) ან თუ აღნიშნული ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, CO გამონაბოლქვი აღემატება, 1. იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც არ კონტროლდება გამონაბოლქვის საკონტროლო თანამედროვე სისტემით, - 4,5%-ს, ან - 3,5%-ს. პირველი რეგისტრაციის ან მოთხოვნებით გათვალისწინებული გზით გამოყენების შესაბამისად <sup>(ა)</sup> 2. იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც კონტროლდება გამონაბოლქვის საკონტროლო თანამედროვე სისტემით. - ძრავის უქმ სვლაზე: 0,5%-ს; - მაღალ უქმ სვლაზე: 0,3%-ს, ან - ძრავის უქმ სვლაზე: 0,3%-ს; <sup>(ა)</sup> - მაღალ უქმ სვლაზე: 0,2%-ს. პირველი რეგისტრაციის ან მოთხოვნებით გათვალისწინებული გზით გამოყენების შესაბამისად <sup>(ა)</sup> (გ) ლამბდას გარე დიაპაზონი, იმის მიუხედავად იქნება თუ არა $1 \pm 0,03$ , დამამზადებლის სპეციფიკაციის შესაბამისად. (დ) OBD ახდენს მნიშვნელოვანი გაუმართაობის მითითებას.
<b>8.2.2. დიზელის ძრავის გამონაბოლქვი</b>		
8.2.2.1. გამონაბოლქვის სისტემის მართვის მოწყობილობა	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დამამზადებლის გამონაბოლქვის მართვის მოწყობილობა არ არის წარმოდგენილი ან აშკარად დეფექტურია.

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
		(ბ) გაყონვები, რომელთაც შეუძლია მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინოს გამონაბოლქვის გაანგარიშებაზე.
<p>8.2.2.2. გამჭვირვალობა</p> <p>1980 წლის 1 იანვრამდე რეგისტრირებულ ან ექსპლუატაციაში მყოფ სატრანსპორტო საშუალებებზე არ ვრცელდება აღნიშნული მოთხოვნები</p>	<p>(ა) გამონაბოლქვი აირების გამჭვირვალობა იზომება დატვირთვის გარეშე გარბენის (დაუტვირთავად გაჩერებული მდგომარეობიდან მაქსიმალურ სიჩქარემდე) დროს, როდესაც სიჩქარეების კოლოფი ნეიტრალურ მდგომარეობაშია, ხოლო მოჭიდება ჩართულია.</p> <p>(ბ) სატრანსპორტო საშუალების წინასწარი მომზადება:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. სატრანსპორტო საშუალების ტესტირება შესაძლებელია ჩატარდეს წინასწარი მომზადების გარეშე, თუმცა უსაფრთხოების მიზნით უნდა შემოწმდეს, რომ ძრავა გახურებულია და დამაკმაყოფილებელ ტექნიკურ მდგომარეობაში იმყოფება.</li> <li>2. წინასწარ მომზადებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები:             <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) ძრავა გახურებული უნდა იყოს სრულად, მაგალითად, ძრავის ზეთის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ზეთის დონის მაჩვენებელი ჩხირით აღებული სინჯის ტემპერატურით, რაც 80°C მაინც უნდა შეადგენდეს ან ნორმალური საოპერაციო ტემპერატურით, თუ უფრო დაბალი იქნება ან ძრავის ბლოკის ტემპერატურა, რომელიც გაიზომება ინფრაწითელი გამოსხივებით, ამდენივეს უნდა შეადგენდეს. იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალების</li> </ol> </li> </ol>	<p>(ა) იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში პირველად მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდგომ<sup>(ა)</sup> გამჭვირვალობა აღმატება სატრანსპორტო საშუალებაზე დამამზადებლის ფირფიტაზე მითითებულ დონეს.</p> <p>(ბ) თუ ინფორმაცია არ იქნება ხელმისაწვდომი, ან მოთხოვნები<sup>(ა)</sup> არ იძლევა საწყისი სიდიდეების გამოყენების შესაძლებლობას:</p> <p>ჩვეულებრივი დიზელის ძრავებისთვის = 2,5 მ<sup>-1</sup>;                  დიზელის ძრავებისთვის ტურბომანაჩქარებლებით = 3,0 მ<sup>-1</sup>;</p> <p>ან იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც განსაზღვრულია მოთხოვნებით<sup>(ა)</sup> ან რეგისტრირებულია ან იმყოფება ექსპლუატაციაში პირველად მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდგომ<sup>(ა)</sup></p> <p>- 1.5 მ<sup>-1(6)</sup></p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
	<p>კონფიგურაცია აღნიშნულ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავის ნორმალური მუშა ტემპერატურის დადგენა სხვა საშუალებებით ხდება, მაგალითად, ძრავის გამაგრებელი ვენტილატორის მუშაობით.</p> <p>(ii) გამონაბოლქვის მართვის სისტემა უნდა გაიწმინდოს თავისუფალი აჩქარების სამი ციკლის საშუალებით მაინც ან მსგავსი მეთოდით.</p> <p>გ) ტესტირების პროცედურები:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ძრავა და ნებისმიერი მასზე დამონტაჟებული ტურბომაჩქარებელი უნდა გაჩერდეს თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებამდე. დიზელის მძიმე ძრავებისთვის ეს ნიშნავს, რომ გაზის აშვებიდან 10 წამი მაინც უნდა დავიცადოთ.</li> <li>2. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებისათვის უნდა მოხდეს გაზის სატერფულის ბოლომდე დაჭერა სწრაფად და ხანგრძლივად (ერთ წამზე ნაკლებ დროში), მაგრამ არა უხეშად, რათა გამფრქვევი ტუმბო მაქსიმალურად დავტვირთოთ.</li> <li>3. თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის განმავლობაში ძრავმა უნდა მიაღწიოს მაქსიმალურ სიჩქარეს, ან ავტომატური სიჩქარის კოლოფის მქონე ავტომობილების შემთხვევაში დამამზადებლის მიერ განსაზღვრულ სიჩქარეს. აღნიშნული მონაცემების არარსებობის შემთხვევაში, მაქსიმალური სიჩქარის ორ</li> </ol>	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
	<p>მესამედს გაზის სატერფულის აშვებამდე. ამის შემოწმება შეიძლება ძრავის სიჩქარეზე დაკვირვებით ან გაზის სატერფულის დაჭერასა და აშვებას შორის საკმარისი დროის გასვლის უზრუნველყოფით, რაც I დანართით გათვალისწინებული პირველი და მე-2 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში ორ წამს მაინც შეადგენს.</p> <p>4. სატრანსპორტო საშუალებათა დაწუნება ხდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ბოლო სამი თავისუფალი აჩქარების ციკლის საშუალო არითმეტიკული მნიშვნელობა მაინც აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობას. ამის გამოთვლა შეიძლება იმ გაზომვების უგულებელყოფით, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება გაზომილი საშუალო მნიშვნელობებისაგან ან სხვა ნებისმიერი სტატისტიკური გამოთვლების შედეგებისგან, რომლებიც ითვალისწინებენ გაზომვების უზუსტობებს. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეზღუდონ ტესტების რაოდენობა.</p> <p>5. არააუცილებელი ტესტირების თავიდან ასაცილებლად, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ დაიწუნონ ის საავტომობილო საშუალებანი, რომელთა ის მნიშვნელობები, რომლებიც მიღებულია თავისუფალი აჩქარების სამზე ნაკლები ციკლის ან გასუფთავების ციკლის შედეგად,</p>	

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
	<p>მნიშვნელოვნად აღემატება ზღვრულ მნიშვნელობებს. ამის მსგავსად, არააუცილებელი ტესტირების თავიდან ასაცილებლად წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ გზებზე დაუშვან ის სატრანსპორტო საშუალებანი, რომელთა ის მნიშვნელობები, რომლებიც მიღებულია თავისუფალი აჩქარების სამზე ნაკლები ციკლის ან გასუფთავების ციკლის შედეგად, მნიშვნელოვნად მცირეა ზღვრულ მნიშვნელობებზე.</p>	
<p>8.3. ელექტრომაგნიტური ინტერფერენციის ჩახშობა რადიო-ინტერფერენცია (X)<sup>(6)</sup></p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>მოთხოვნებთან<sup>(ა)</sup> დაკავშირებული ნებისმიერი მოთხოვნა დაკმაყოფილებულია.</p>
<p>8.4. გარემოსთან დაკავშირებული სხვა ელემენტები</p>		
<p>8.4.1. სითხის გაჟონვა</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება</p>	<p>სითხის ნებისმიერი სახის გადაჭარბებული გაჟონვა სავარაუდოდ ზიანს მიაყენებს გარემოს ან საფრთხეს შეუქმნის გზის მომხმარებლებს</p>
<p><b>9. მგზავრების გადამყვან M2 და M3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული დამატებითი ტესტირება</b></p>		
<p>9.1. კარი</p>		
<p>9.1.1. შემაჯავალი და გამომავალი კარი</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში</p>	<p>(ა) დეფექტური ოპერირება. (ბ) გაცვეთილი მდგომარეობა. (გ) დეფექტური ავარიული მართვა. (დ) კარის ან სიგნალიზაციის მოწყობილობების დისტანციური მართვა მწყობრიდან არის გამოსული. (ე) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(ა)</sup>.</p>
<p>9.1.2. ავარიული გასასვლელი</p>	<p>ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში)</p>	<p>(ა) დეფექტური ოპერირება. (ბ) ავარიული გასასვლელების აღმნიშვნელი ნიშნები არ არის წარმოდგენილი ან არ იკითხება. (გ) მინის გამტეხი ჩაქუჩი არ არის წარმოდგენილი. (დ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს<sup>(ა)</sup>.</p>
<p>9.2. ნისლის და მოყინვის საწინააღმდეგო სისტემა (X)<sup>(6)</sup></p>	<p>ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში</p>	<p>(ა) არ მუშაობს სათანადოდ. (ბ) ტოქსიკური ან გადამუშავებული აირები აღწევს მძღოლის ან მგზავრების კაბინაში. (დ) არასრული დაცვა მოყინვისგან (იმ შემთხვევაში, თუ სავალდებულოა)</p>
<p>9.3. სავენტილაციო და გათბობის სისტემები(X)<sup>(6)</sup></p>	<p>ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში</p>	<p>(ა) დეფექტური ოპერირება. (ბ) ტოქსიკური ან გადამუშავებული აირები აღწევს მძღოლის ან</p>

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
მგზავრების კაბინაში.		
9.4. სავარძლები		
9.4.1. მგზავრების სავარძლები (თანხლები პერსონალის სავარძლების ჩათვლით)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) სავარძლები წარმოდგენილია დეფექტურ ან არასაიმედო მდგომარეობაში. (ბ) გადმოსაშლელი სავარძლები (მათი დაშვების შემთხვევაში) არ ფუნქციონირებს ავტომატურად. (გ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.4.2. მძღოლის სავარძელი (დამატებითი მოთხოვნები)	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დეფექტური სპეციალური მოწყობილობები, როგორცაა თვალის მოჭრის საწინააღმდეგო საფარი ან თვალის დაბრმავეების საწინააღმდეგო ეკრანი. (ბ) მძღოლი დაცვა არასაიმედო ან ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.5. შიდა განათება და დანთქნალების მაჩვენებელი მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	მოწყობილობა დეფექტურია ან ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.6. გასასვლელი, სადგომი ადგილები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) არამყარია იატაკი. (ბ) დეფექტური კოჭები ან სახელოები. (გ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.7. კიბე და საფეხურები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში (საჭიროების შემთხვევაში)	(ა) გაცვეთილი ან დაზიანებული მდგომარეობა. (ბ) გამოსაწევი საფეხურები არ ფუნქციონირებს სათანადოდ. (გ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.8. მგზავრების საკომუნიკაციო სისტემა (X) <sup>(ბ)</sup>	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	დეფექტური სისტემა
9.9. შეტყობინებები (X) <sup>(ბ)</sup>	ვიზუალური შემოწმება	(ა) გამოტოვებული, მცდარი ან გაურკვეველი შეტყობინება. (ბ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.10. ბავშვების გადაყვანასთან დაკავშირებული მოთხოვნები (X) <sup>(ბ)</sup>		
9.10.1. კარი	ვიზუალური შემოწმება	კარის დაცვა ვერ აკმაყოფილებს აღნიშნული ფორმის სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებით არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.10.2. სიგნალიზაცია და სპეციალური მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	სიგნალიზაცია ან სპეციალური მოწყობილობები არ არის წარმოდგენილი ან ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.11. შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა გადაყვანასთან დაკავშირებული მოთხოვნები (X) <sup>(ბ)</sup>		
9.11.1. კარი, დაქანება და ლიფტები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში	(ა) დეფექტური ოპერირება. (ბ) გაცვეთილი მდგომარეობა. (გ) დეფექტური მართვა. (დ) დეფექტური სიგნალიზაციის მოწყობილობა. (ე) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .

პუნქტი	მეთოდი	ხარვეზის მიზეზი
9.11.2. ინვალიდების ეტლის სამაგრები	ვიზუალური შემოწმება და შემოწმება მუშა მდგომარეობაში, შესაბამისობის შემთხვევაში.	(ა) დეფექტური ოპერირება. (ბ) გაცვეთილი მდგომარეობა. (გ) დეფექტური მართვა. (დ) ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.11.3. სიგნალიზაცია და სპეციალური მოწყობილობები	ვიზუალური შემოწმება	სიგნალიზაციის ან სპეციალური მოწყობილობები არ არის წარმოდგენილი ან ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.12. სხვა სპეციალური მოწყობილობები (X) <sup>(ბ)</sup>		
9.12.1. საკვების მოსამზადებელი დანადგარები	ვიზუალური შემოწმება	(ა) დანადგარები ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> . (ბ) დანადგარი იმ დონეზეა დაზიანებული, რომ მათი გამოყენება სახიფათოა.
9.12.2. სანიტარული დანადგარები	ვიზუალური შემოწმება	სანიტარული დანადგარები ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .
9.12.3. სხვა მოწყობილობები (ანუ აუდიოვიზუალური სისტემები)	ვიზუალური შემოწმება	ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს <sup>(ა)</sup> .

(1) არასათანადო შეკეთება ან შეცვლა ნიშნავს იმ სახის შეკეთებას ან შეცვლას, რაც უარყოფითად აისახება სატრანსპორტო საშუალების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე და ზიანს აყენებს გარემოს.

(2) 48% იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც არ არის აღჭურვილი ჩაკეტვის საწინააღმდეგო სამუხრუჭო სისტემით ან რომლის ტიპი დამტკიცებულია 1991 წლის 1 ოქტომბრამდე.

(3) 45% იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც რეგისტრირებულია 1988 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში მითითებული თარიღის შემდეგ, რომელსაც უფრო გვიან ექნება ადგილი.

(4) 43% 1998 წლის შემდეგ ან მოთხოვნებში<sup>(ა)</sup> მითითებული თარიღის შემდეგ, რომელსაც უფრო გვიან ექნება ადგილი, რეგისტრირებული ნახევრად მისაბმელებისა და გადაბმის მოწყობილობის მქონე მისაბმელების შემთხვევაში.

(5) 2,2 მ/წმ<sup>2</sup> N1, N2 და N3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით,

(6) დამტკიცებული ტიპის 70/220/EEC დირექტივის, რომელშიც ბოლო ცვლილება განხორციელდა 98/69/EC დირექტივის ან უფრო გვიან გამოცემული დირექტივის თანახმად, I დანართის 5.3.1.4 პუნქტის ა ან ბ რიგში განსაზღვრული შეზღუდვების თანახმად, ან რომელიც პირველად არის რეგისტრირებული ან შევა ექსპლუატაციაში 2002 წლის 1 ივლისის შემდგომ.

(7) დამტკიცებული ტიპის 70/220/EEC დირექტივის, რომელშიც ბოლოს განხორციელდა ცვლილება 98/69/EC დირექტივის ან უფრო გვიან დირექტივის თანახმად, I დანართის 5.3.1.4 პუნქტის ბ რიგში, 88/77/EC დირექტივის, რომელშიც განხორციელდა ცვლილება 1999/96/EC დირექტივით ან უფრო გვიან გამოცემული ვერსიით, I დანართის 6.2.1. პუნქტის ბ1, ბ2 და გ რიგში განსაზღვრული შეზღუდვების თანახმად, ან რომელიც პირველად არის რეგისტრირებული ან შევა ექსპლუატაციაში 2008 წლის 1 ივლისის შემდგომ.

**შენიშვნები:**

(ა) მოთხოვნები წარმოდგენილია ტიპის დამტკიცებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების სახით პირველი რეგისტრაციის თარიღისთვის ან როგორც ექსპლუატაციაში პირველად გაშვების, ასევე ვალდებულებების მოდიფიცირების თარიღისთვის, ან მარეგისტრირებელი ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად.

(ბ) (X) განსაზღვრავს იმ ელემენტებს, რომლებიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობასა და მის გზისთვის ვარგისობასთან, თუმცა რომელიც არ ითვლება საყურადღებოდ პერიოდულ შემოწმებაში.

(გ) (XX) აღნიშნული ხარვეზის მიზეზი მოქმედებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ტესტირება მოთხოვნილია ეროვნული კანონმდებლობით.



▼**B**

## დანართი III

## ნაწილი ა

გაუქმებული დირექტივა მისი თანმიმდევრული ცვლილებების ჩამონათვალთან ერთად  
(მითითებულია მე-10 მუხლში)

საბჭოს დირექტივა 96/96/EC

(ოფიციალური ჟურნალი L 46, 17.2.1997, გვ. 1)

ევროკომისიის დირექტივა 1999/52/EC

(ოფიციალური ჟურნალი L 142, 5.6.1999, გვ. 26)

ევროკომისიის დირექტივა 2001/9/EC

(ოფიციალური ჟურნალი L 48, 17.2.2001, გვ. 18)

ევროკომისიის დირექტივა 2001/11/EC

(ოფიციალური ჟურნალი L 48, 17.2.2001, გვ. 20)

ევროკომისიის დირექტივა 2003/27/EC

(ოფიციალური ჟურნალი L 90, 8.4.2003, გვ. 41)

ევროპარლამენტისა და საბჭოს

(EC) №1882/2003 რეგლამენტი

(ოფიციალური ჟურნალი L 284, 31.10.2003, გვ. 1)

მხოლოდ III დანართის 68-ე პუნქტი

## ნაწილი ბ

ეროვნულ კანონმდებლობაში გადატანის ვადები

(მითითებულია მე-10 მუხლში)

დირექტივა	გადატანის ვადა
96/96/EC	1998 წლის 9 მარტი
1999/52/EC	2000 წლის 30 სექტემბერი
2001/9/EC	2002 წლის 9 მარტი
2001/11/EC	2002 წლის 9 მარტი
2003/27/EC	2004 წლის 1 იანვარი

▼**B**

დანართი IV  
საკორელაციო ცხრილი

დირექტივა 96/96/EC	წინამდებარე დირექტივა
მუხლები 1-4	მუხლები 1-4
მუხლი 5, შესავალი	მუხლი 5, შესავალი
მუხლი 5, პირველიდან მეშვიდე აბზაცი	მუხლი 5, პუნქტები (ა)-(ზ)
მუხლი 6	-
მუხლი 7	მუხლი 6(1)
-	მუხლი 6(2)
მუხლი 8(1)	მუხლი 7(1)
მუხლი 8(2), პირველი ქვეპუნქტი	მუხლი 7(2)
მუხლი 8(2), მეორე ქვეპუნქტი	-
მუხლი 8(3)	-
მუხლი 9(1)	-
მუხლი 9(2)	მუხლი 8
მუხლი 10	-
მუხლი 11(1)	-
მუხლი 11(2)	მუხლი 9
მუხლი 11(3)	-
-	მუხლი 10
მუხლი 12	მუხლი 11
მუხლი 13	მუხლი 12
დანართები I და II	დანართები I და II
დანართები III და IV	-
-	დანართი III
-	დანართი IV