

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

В. І. Кубіч, О. М.Коробочка, О. Г. Чернета

**ПИТАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАШИН
В ЗАКОНОДАВЧИХ ТА НОРМАТИВНИХ АКТАХ.
АВТОМОБІЛІ І ТРАКТОРИ**

Навчальний посібник

Камя'ське
«ДДТУ»
Запоріжжя
«ЗНТУ»
2018

УДК 629.331(075.8)
К88

Рецензенти:

Л. Й. Івченко — д.т.н., професор, академік Української академії триботехніки,
директор машинобудівного інституту ЗНТУ (м. Запоріжжя);

В. М. Анісімов — д.т.н., доцент, ДВНЗ «Український державний
хіміко-технологічний університет» (м. Дніпро).

В. Г. Заренбин — д.т.н., професор, «Дніпровська державна академія будівництва
і архітектури» (м. Дніпро)

*Рекомендовано до друку вченою радою Дніпровського державного
технічного університету (протокол № 1 від 25.01.2018 р.)*

Кубіч В. І.

К88 Питання експлуатації машин в законодавчих та нормативних актах. Автомо-
білі і трактори : навчальний посібник / В. І. Кубіч, О. М. Коробочка,
О. Г. Чернета. — Кам'янське : ДДТУ, ЗНТУ, 2018. — 230 с.

ISBN 978-966-175-165-0

*Представлено матеріали по навчальним дисциплінам «Проектування АТП»,
«Технічна експлуатація автомобілів», «Експлуатація та обслуговування машин»,
«Основи технології виробництва і ремонту автомобілів». Розглянуті основні норма-
тивні акти по експлуатації, зберіганню, збиранню і ремонту автомобілів. Особливу
увагу приділено розгляданню наступних питань:*

*- експлуатаційним вимогам безпеки до технічного стану дорожніх транспортних
засобів;*

- організації технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів.

*Студент повинен мати навички рішення інженерних задач по створенню нових
та удосконаленню існуючих технічних засобів, які забезпечують зниження собіварто-
сті і підвищення якості робіт, які виконуються на автотранспортних підприємствах.*

ISBN 978-966-175-165-0

УДК 629.331(075.8)

**Автори висловлюють щиру вдячність співробітникам кафедри «Автомобілі»
Запорізького національного технічного університету А. О. Білостоцькій,
О. В. Решетняк, О. М. Даниленко за активну участь у перекладі матеріалу,
корегуванні тексту та оформленні посібника.**

© В. І. Кубіч., О. М. Коробочка,
О. Г. Чернета, 2018
© ДДТУ, 2018
© ЗНТУ, 2018

ЗМІСТ

ВСТУП.....	9
Розділ 1. Поняття експлуатації транспортних засобів.	
Терміни та їх визначення.....	10
Розділ 2. Експлуатаційна документація та її зміст	33
Розділ 3. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного	
стану дорожніх транспортних засобів.....	46
3.1. Загальні вимоги.....	46
3.2. Вимоги до зовнішніх світлових приладів	46
3.3. Вимоги до рульового керування	50
3.4. Вимоги до пневматичних шин та коліс	51
3.5. Вимоги до гальмівних систем	53
3.5.1. Робоча гальмівна система (РГС)	54
3.5.2. Стоянкова гальмівна система (СГС).....	56
3.6. Вимоги до склоочисників та склоомивачів вітрового скла.....	57
3.7. Вимоги до двигуна та його систем	57
3.8. Вимоги до газобалонного обладнання.....	58
3.9. Вимоги до інших елементів конструкції.....	59
3.10. Зовнішні виступи легкових автомобілів	63
3.11. Акустичний шум.....	63
3.12. Навантаження на осі.....	64
3.13. Захист водія і пасажирів КТЗ від зміщуваного вантажу	65
3.14. Установка інформаційних та телекомунікаційних систем....	66
3.15. Запасні частини і обладнання, що не мають	
офіційного затвердження	68
Розділ 4. Правила експлуатації колісних транспортних засобів.....	69
4.1. Загальні положення	69
4.2. Технічні питання, пов'язані з придбанням КТЗ	69
4.3. Організація процесів технічної експлуатації КТЗ.....	72
4.4. Допуск КТЗ до руху перевізником.....	73
4.5. Забезпечення використання КТЗ за призначенням.....	74
4.5.1. Інформаційне забезпечення СТОІР та технічний облік.....	74
4.5.2. Технічне обслуговування.....	75
4.5.3. Ремонт	75

4.5.4. Транспортування.....	76
4.5.5. Зберігання	78
4.5.6. Матеріально-технічне забезпечення перевезень	79
4.5.7. Підготовка складників та КТЗ до утилізації	80
4.5.8. Контроль за режимами руху і утриманням КТЗ.....	81
4.6. Технічні питання вибуття (списання) КТЗ, його складників.....	81
Розділ 5. Організація технічного обслуговування	
і ремонту транспортних засобів	83
5.1. Порядок гарантійного ремонту (обслуговування) або гарантійної заміни дорожніх транспортних засобів.....	83
5.2. Забезпечення використання ДТЗ за призначенням у гарантійний період експлуатації	85
5.3. Процедура передпродажної підготовки ДТЗ	86
5.4. Процедура технічного обслуговування ДТЗ.....	87
5.5. Процедура гарантійного ремонту ДТЗ	87
5.6. Порядок розгляду претензій Споживача в разі виникнення недоліків під час експлуатації ДТЗ протягом гарантійного періоду	90
5.7. Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів	91
5.8. Інформація про послуги	92
5.9. Прийняття та оформлення замовлень.....	93
5.10. Передання-прийняття дорожніх транспортних засобів та їхніх складових до технічного обслуговування і ремонту	94
5.11. Оплата послуг.....	96
5.12. Виконання робіт (надання послуг).....	97
5.13. Передання-прийняття дорожніх транспортних засобів та їхніх складових після технічного обслуговування і ремонту	99
5.14. Гарантійні зобов'язання Виконавця і їх установлення	101
5.15. Права й обов'язки Виконавця	103
5.16. Права й обов'язки Замовника.....	104
5.17. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту	106
5.17.1. Загальні положення	106
5.17.2. Вимоги до технічного стану ДТЗ.....	107
5.17.3. Система технічного обслуговування та ремонту ДТЗ....	108

5.18. Примірний перелік операцій ТО-1. Контрольно-діагностичні, кріпильні, регулювальні роботи...	111
5.19. Мастильні і очищувальні роботи	113
5.20. Контрольно-діагностичні, кріпильні, регулювальні роботи.....	113
5.21. Мастильні і очищувальні роботи	114
5.22. Примірний перелік операцій сезонного технічного обслуговування	115
5.23. Перелік базових агрегатів ДТЗ.....	116
Розділ 6. Організація та здійснення контролю технічного стану транспортних засобів	117
6.1. Вимоги до перевізників щодо забезпечення належного технічного стану ДТЗ.....	117
6.2. Вимоги до технічного стану та додаткового обладнання ДТЗ при перевезенні небезпечних, великовагових та великогабаритних вантажів	119
6.3. Здійснення державного контролю на автомобільному транспорті та нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті	120
6.4. Порядок здійснення обов'язкового технічного контролю тракторів, самохідних шасі, самохідних сільсько- господарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів	121
6.5. Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів	129
6.5.1. Перелік обладнання, необхідного для проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.....	128
6.6. Технічний опис та зразок протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу	129
Розділ 7. Організація підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів	131
7.1. Робота на підприємствах з аналізу та профілактики порушень Правил дорожнього руху. Підвищення кваліфікації суб'єктів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту.....	131

7.2. Вимоги до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційні вимоги спеціалістів, які здійснюють таку підготовку.....	135
7.3. Кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку водіїв транспортних засобів.....	140
7.4. Облік підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв	140
7.5. Індивідуальна картка обліку навчання на тренажерах і водіння транспортних засобів. Правила зберігання і оформлення.....	142
7.6. Робота на підприємствах з аналізу та профілактики порушень Правил дорожнього руху, підвищення кваліфікацій фахівців	142
Розділ 8. Зберігання транспортних засобів та техніки сільського господарства	143
8.1. Правила зберігання транспортних засобів на автостоянках.....	143
8.2. Правила зберігання техніки, яка використовується в сільському господарстві	148
8.3. Вимоги до технічного обслуговування машин при тривалому зберіганні.....	151
8.4. Вимоги до міжзмінного зберігання машин.....	155
8.5. Вимоги до короточасного зберігання машин	155
8.6. Вимоги до тривалого зберігання машин в закритих приміщеннях і під навісом.....	155
8.7. Вимоги до тривалого зберігання машин на відкритих майданчиках	157
Розділ 9. Технічне обслуговування тракторів і сільськогосподарських машин	161
9.1. Загальні вимоги.....	161
9.2. Вимоги до проведення технічного обслуговування тракторів і машин	163
9.3. Вимоги безпеки	165
9.3.1. Загальні вимоги.....	165
9.3.2. Вимоги до органів управління.....	167
9.3.3. Вимоги до дизелів.....	169
9.3.4. Вимоги до засобів захисту	170

9.3.5. Вимоги при монтажі і транспортуванні	170
9.3.6. Вимоги охорони навколишнього середовища при технічному обслуговуванні тракторів і машин	171
9.4. Перелік робіт по видам технічного обслуговування тракторів	172
9.4.1. Технічне обслуговування тракторів при експлуатаційній обкатці	172
9.5. Технічне обслуговування тракторів при експлуатації	173
9.6. Технічне обслуговування тракторів в особливих умовах експлуатації	178
9.7. Перелік робіт за видами технічного обслуговування машин	180
9.8. Перше технічне обслуговування (ТО-1)	180
9.9. Друге технічне обслуговування (ТО-2)	181
Розділ 10. Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі	183
10.1. Загальні положення	183
10.2. Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин	186
10.3. Порядок розроблення і установлювання тимчасових норм середнього ресурсу пневматичних шин	189
10.4. Застосування Норм для цілей списання, а також обліковування пробігу пневматичних шин	190
Розділ 11. Правила експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі	193
11.1. Загальні положення	193
11.2. Вибір акумуляторних свинцевих стартерних батарей	196
11.3. Застосування акумуляторних свинцевих стартерних батарей	197
11.4. Технічне обслуговування і ремонт акумуляторних свинцевих стартерних батарей	200
11.5. Зберігання акумуляторних свинцевих стартерних батарей	206
11.6. Транспортування акумуляторних свинцевих стартерних батарей	207
11.7. Облік наробітку, обіг і списання акумуляторних свинцевих стартерних батарей	209

11.8. Підготовка відпрацьованих акумуляторних свинцевих стартерних батарей до здачі на утилізацію і їх облік	210
Література	213
Додатки	215
Додаток А. Журнал обліку транспортних засобів та їх частин.....	215
Додаток Б. Журнал обліку експлуатаційних рідин КТЗ	216
Додаток В. Журнал обліку запасних частин	217
Додаток Д. Журнал обліку транспортних засобів довготермінового зберігання автостоянки №	218
Додаток Е. Журнал обліку транспортних засобів тимчасового зберігання автостоянки №	219
Додаток Ж. Журнал обліку щоденного та одноразового заїзду і виїзду транспортних засобів автостоянки №	220
Додаток З. Журнал обліку транспортних засобів з пошкодженнями та некомплектних автостоянки №	221
Додаток И. Касова книга автостоянки №	222
Додаток К. Картка обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини	223
Додаток Л. Картка обліку наробітку та відстежування обігу АБ	225
Додаток М. Протокол контролю технічного стану КТЗ	229

ВСТУП

Введення в обіг машин і автомобілів дозволяється у разі, якщо вони розроблені, виготовлені та випробувані згідно з Технічним регламентом і відповідають вимогам щодо забезпечення безпеки людей, майна і навколишнього природного середовища протягом усього періоду експлуатації.

До введення машини в обіг та/або в експлуатацію виробник або його уповноважений представник проводить відповідні процедури з метою оцінки відповідності Технічного регламенту, складає декларацію про відповідність, яка додається до машини, наносить національний знак відповідності.

Машини, на які нанесено національний знак відповідності і які супроводжуються декларацією про відповідність, повинні вважатися органами виконавчої влади як такі, що відповідають вимогам Технічного регламенту.

Під час експлуатації автомобілів і машин слід керуватися настановами та інструкціями з експлуатації, інструкціями з охорони праці, що діють на підприємстві, іншими чинними нормативно-правовими актами.

Розділ 1. ПОНЯТТЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ. ТЕРМІНИ ТА ЇХ ВИЗНАЧЕННЯ

Автобус — автомобіль з кількістю місць для сидіння більш як дев'ять з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки [16].

Автомобіль легковий — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно [20].

Автомобіль вантажний — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів [20].

Автопоїзд (транспортний склад) — механічний транспортний засіб, поєднаний з одним або кількома причепами за допомогою зчіпного пристрою.

Автомобільний перевізник (далі — перевізник) — фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи/та вантажів транспортними засобами [19].

Автомобільний транспортний засіб — колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [19].

Автомобільний транспортний засіб — ДТЗ, за допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій [10].

Акт невідповідності технічного стану — документ, що містить дані про транспортний засіб, його власника, коди оцінки невідповідності, в якому відображають результати перевірки технічного стану транспортного засобу [4].

Акумулятор свинцевий — оборотне електрохімічне джерело електричної енергії, що має два електроди із свинцевого сплаву, які поміщено в електроліт [20].

Акумуляторна свинцева стартерна батарея (далі — АБ) — сукупність послідовно з'єднаних свинцевих акумуляторів, розміщених у спільному корпусі [20].

АБ маршова — джерело електричної енергії, яке разом зі штатним генератором КТЗ застосовують для живлення споживачів цього транспортного засобу або базового колісного шасі спеціальної машини [20].

АБ спеціального устаткування — джерело електричної енергії, яке разом з допоміжним генератором, що отримує привод від двигуна КТЗ чи автономного двигуна, застосовують для живлення споживачів спеціального устаткування КТЗ [20].

АБ обслуговувана — акумуляторна батарея, яка відповідає вимогам пункту 2.3.1.6 ГОСТ 959-91 і потребує періодичного (не рідше одного разу на місяць) контролю рівня та густини електроліту в акумуляторах, а також доливання дистильованої води за потребою [20].

АБ мало обслуговувана — акумуляторна батарея, яка під час застосування не потребує регулярного контролю рівня та густини електроліту в акумуляторах і без доливання дистильованої води зберігає роботоздатність протягом не менше ніж одного року [20].

АБ не обслуговувана — акумуляторна батарея, яка за витратами дистильованої води під час використання відповідає вимогам пункту 2.2.10 ГОСТ 959-91 і не потребує контролю рівня та густини електроліту в акумуляторах [20].

Базовий транспортний засіб — незавершений транспортний засіб, ідентифікаційний номер якого установлюється на першому етапі процедури затвердження типу транспортного засобу та зберігається до її закінчення.

Базова конструкція КТЗ — конструкція серійного виконання КТЗ (колісний транспортний засіб), зокрема призначеного для виконання спеціальних робочих функцій, без додатково встановлених нефункційних для руху дорогами його систем та частин, яка відповідає встановленим виробником вимогам [17].

Безпечність конструкції — стан конструкції, яка відповідає вимогам законодавчо регульованої сфери стосовно активної, пасивної, загальної, екологічної безпечності відповідно до норм, що діяли на дату першої реєстрації КТЗ [17].

Безпечність конструкції активна — конструктивне виконання КТЗ відповідно до Правил ЄЕК ООН та рекомендацій Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, визначених у розділі 4 Зведеної резолюції стосовно конструкції транспортних засобів (CP.3) — (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 від 30 червня 2011 року — документ Європейської економічної комісії ООН) (далі — Зведена резолюція) щодо систем гальмування, звукових сигнальних приладів, освітлення та світлової сигналізації, світловідбивних

пристроїв та розпізнавальних знаків, пневматичних шин, органів управління, поля огляду з місця водія спереду КТЗ та огляду в інших напрямках, пристроїв обмеження швидкості, систем кермування [17].

Безпечність конструкції екологічна — конструктивне виконання КТЗ відповідно до Правил ЄЕК ООН, Приписів ЄЕК ООН та рекомендацій Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, визначених у розділі 6 Зведеної резолюції стосовно обмеження викидів забруднюючих речовин, витрати палива, потужності двигуна, акустичного шуму [17].

Безпечність конструкції загальна — конструктивне виконання КТЗ відповідно до Правил ЄЕК ООН та рекомендацій Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, визначених у розділі 7 Зведеної резолюції стосовно захисних шоломів, попереджувальних трикутних знаків, систем живлення КТЗ стисненим природним газом та зрідженим нафтовим газом, зчіпних пристроїв, КТЗ спеціального призначення та для перевезення небезпечних вантажів, систем сигналізації та систем запобігання викраденню, міських та міжміських автобусів, електромагнітної сумісності, систем опалення, застосування скломатеріалів, розподілу маси та навантаги на осі КТЗ, брызговики, а також аптечки першої домедичної допомоги [17].

Безпечність конструкції пасивна — конструктивне виконання КТЗ відповідно до Правил ЄЕК ООН та рекомендацій Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, визначених у розділі 5 Зведеної резолюції стосовно лобового й бокового зіткнення, удару ззаду, передніх і задніх протитіткатних пристроїв, бокового захисту, зовнішніх виступів, внутрішнього обладнання, міцності сидінь, утримувальних систем для дорослих і дітей, захисту водія від удару в кермо, замків та засобів закріплення дверей КТЗ, кабіни вантажного КТЗ, займистості матеріалів, захисту пасажирів від зміщення багажу, безпеки пішоходів [17].

Безпечність технічного стану КТЗ — безпечність конструкції та відповідність її експлуатаційних характеристик інформаційному забезпеченню від виробника [17].

Вантажний автомобіль — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів.

Введення в експлуатацію — готовність до використання за призначенням транспортного засобу, що не потребує додаткового складення чи регулювання суб'єктом господарювання, який виробляє та/або вводить його в експлуатацію. Датою введення в експлуатацію транспортного засобу є день його відомчої реєстрації [1].

Водій — особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, що навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі.

Власник транспортного засобу — фізична або юридична особа, яка має майнові права на транспортний засіб, що підтверджується відповідними документами.

Відновлена пневматична шина — пневматична шина, відремонтована заміною зношеного протектора новим. Ця заміна також може передбачати повне або часткове відновлення верхнього шару покривної гуми боковин шини [19].

Відпрацьовані АБ — не придатні для використання за призначенням АБ, цілі чи розламані, окремі складники, виведені з експлуатування власником АБ, чи списані відповідно до законодавства [18].

Відповідальне збереження — комплекс організаційних і технічних заходів Виконавця, які гарантують зберігання майна власника транспортного засобу в повній відповідності з вимогами експлуатаційної чи нормативної документації протягом строку, що встановлюється в оформленому письмово договорі із Замовником [10].

Виконавець — юридична особа або фізична особа — підприємець, визначена як суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу [4].

Виробник КТЗ чи АБ — юридична або фізична особа, резидент чи нерезидент України, відповідальний за проектування, виготовлення, упакування, маркування, а також за правила безпечної експлуатації КТЗ або АБ [20].

Граничний стан — стан виробу, коли його подальше застосування за призначенням недопустиме чи недоцільне або відновлення його справного чи працездатного стану неможливе чи недоцільне.

Граничний стан АБ — стан, у разі досягнення якого подальша експлуатація АБ неприпустима чи недоцільна через зменшення ємності нижче 40 % від номінальної або відновлення її справності неможливе чи недоцільне [20].

Гарантійний наробіток АБ — тривалість експлуатування АБ, виражена в календарних місяцях чи в кілометрах пробігу КТЗ або в мотогодинах наробітку, протягом якої за умови дотримання споживачем вимог експлуатаційної документації на АБ і КТЗ гарант (продавець, виробник,

виконавець робіт гарантійного ТО та/або ремонту) виконує свої гарантійні зобов'язання [18].

Гарантійний термін експлуатації — термін, протягом якого за умови дотримання Споживачем вимог експлуатаційної документації на ДТЗ гарантується його використання за призначенням і протягом якого Виробник (Продавець) виконує гарантійні зобов'язання. Призначення ДТЗ визначається у експлуатаційній документації, яка додається до нього [10].

Гарантійний ремонт — комплекс операцій із відновлення справності і працездатності ДТЗ або його складових частин, які спричинені недоліками, протягом гарантійного терміну експлуатації ДТЗ. У цьому випадку використовуються виключно ті матеріали та запасні частини, що рекомендовані Виробником [10].

Дорожній транспортний засіб (ДТЗ) — транспортний засіб, призначений для експлуатації переважно на автомобільних дорогах загального користування усіх категорій і конструйований згідно з їхніми нормами.

Дорожні умови — сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявності тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан.

Дорожньо-кліматичні зони [19]:

- **Гірська дорожньо-кліматична зона (1)** — дорожньо-кліматична зона, розташована на південний захід із відхиленням ± 30 км від рубежу, що проходить через міста: Доброміль, Борислав Львівської обл. — Долина, Надвірна, Коломия Івано-Франківської обл. — Чернівці, а також зона Гірського Криму(2).

- Зони визначено на підставі дорожньо-кліматичного районування території України за нормативним документом ДБН В.2.3-4-2000 «Державні будівельні норми України. Споруди транспорту. Автомобільні дороги». Рубежі дорожньо-кліматичних зон наносять на топографічну карту з масштабом два кілометри в одному сантиметрі.

- Підприємства, організації, що розташовані на межах дорожньо-кліматичних зон, належать до:

- північної дорожньо-кліматичної зони, якщо вони базуються в містах Київ, Львів, Суми;

- центральної дорожньо-кліматичної зони, якщо вони базуються в містах Кіровоград, Житомир;

- гірської дорожньо-кліматичної зони, якщо вони базуються в м. Чернівці.

• **Південна дорожньо-кліматична зона (1)** — південна зона України, розташована з відхиленням ± 30 км на південь і південний схід від південного рубежу центральної дорожньо-кліматичної зони.

• **Північна дорожньо-кліматична зона (1)** — північна зона України, розташована з відхиленням ± 30 км від рубежу, що проходить через міста: Краковець Львівської обл. — Львів(2) — Житомир(2) — Київ(2) — Суми(2) — Миропілля Сумської обл.

• **Центральна дорожньо-кліматична зона (1)** — центральна зона України з відхиленням ± 30 км від південного рубежу північної дорожньо-кліматичної зони до рубежу, що проходить через міста: Кодима Одеської обл. — Кіровоград(2) — Зачепилівка Харківської обл. — Троїцьке Луганської обл.

Додатковий споживач — споживач, який живить АБ і/чи генератор КТЗ, але його не передбачено виробником у складі основної комплектності КТЗ [20].

Експлуатація — стадія життєвого циклу виробу, на якій реалізується, підтримується і відновлюється його якість. Експлуатація виробу включає в себе в загальному випадку використання за призначенням, транспортування, зберігання, технічне обслуговування та ремонт. Для спеціальних видів техніки номенклатура видів ремонтів, що входять в експлуатацію, встановлюється в галузевій нормативно-технічній документації. Відмінною особливістю експлуатації є використання або очікування використання виробу за призначенням.

Експлуатація транспортного складу — транспортування тягачем причепа згідно з інструкцією щодо його використання (відповідність причепа тягачу, наявність страхового з'єднання, єдиної системи сигналізації, освітлення тощо).

Експлуатаційний життєвий цикл КТЗ (його складника) — сукупність процесів застосування за призначенням, підтримування роботоздатності, енергоефективності, безпечності технічного стану транспортного засобу (його складника) для людей та довкілля, а також систематичного передавання на утилізацію швидкозношуваних складників використаного ресурсу у період від введення транспортного засобу до сфери технічної експлуатації до передання його на утилізацію [17].

Експлуатаційні рідини — моторні та трансмісійні оливи, робочі рідини (тіла) гальмових систем, зокрема протиобмерзних пристроїв пневма-

тичних та пневмогідравлічних гальмових систем, урухомника системи керування й зчеплення, гідравлічних систем урухомлення спеціального устаткування, робоче тіло охолодної системи двигуна, системи опалення пасажирського салону, системи кондиціювання, електроліт акумуляторних батарей, рідини змивачів стекол та для обробки замків дверей КТЗ проти обмерзання, робочі тіла систем кондиціювання та спеціального обладнання [17].

Експлуатаційна норма середнього ресурсу АБ — середньостатистична величина ресурсу АБ для визначених умов безпечного й економічно доцільного періоду експлуатування [18].

Життєвий цикл виробу — сукупність розробки, виготовлення, обігу, експлуатації та утилізації виробу від початку дослідження можливості його створення до закінчення застосування.

Завершений транспортний засіб — транспортний засіб, який за результатами поетапного затвердження типу відповідає всім вимогам цього Технічного регламенту.

Засоби експлуатації — будівлі, споруди, засоби технологічного оснащення, запасні частини та експлуатаційні матеріали, необхідні для експлуатації виробу.

Залишковий ресурс АБ — середньостатистичний сумарний наробіток АБ у визначених умовах експлуатації в період від моменту контролю технічного стану до її переходу в граничний стан [20].

Затвердження типу транспортного засобу, компонента — процедура, у результаті проведення якої орган затвердження типу документально засвідчує, що певний тип транспортного засобу, його компонента відповідає вимогам цього Технічного регламенту.

Зберігання при експлуатації — утримування невикористаного за призначенням виробу в заданому стані у відведеному для його розміщення місці із забезпеченням збереження протягом заданого терміну.

Зберігання АБ — утримання у спеціальному приміщенні з визначеними виробником АБ умовами мікроклімату, режимами контролю й підтримування технічного стану для забезпечення їх збережуваності протягом установленого виробником терміну [20].

Задовільний технічний стан дорожнього покриття — технічний стан дорожнього покриття, який відповідає вимогам його нормативної документації [19].

Замовник — власник транспортного засобу або уповноважена ним особа [4].

Змінна причіпна машина — обладнання, що використовується в сільському або лісовому господарстві, призначається для буксирування трактором і змінює або доповнює його функції. До категорії змінних причіпних машин також належать напівпричіпні машини, частина вертикального навантаження яких передається на трактор. Причіпна машина може складатися з вантажної платформи для розміщення робочих знарядь, пристроїв та тимчасового зберігання вироблених або необхідних для роботи технологічних матеріалів. Обладнання, призначене для буксирування трактором і з'єднане з ним постійно або тимчасово (для переробки технологічних матеріалів), є змінною причіпною машиною, якщо співвідношення його технічно допустимої маси з вантажем до спорядженої маси становить менш як 3.

Зняття з експлуатації — подія, що фіксує неможливість або недоцільність подальшого використання за призначенням і ремонту виробу і документально оформлене в установленому порядку.

Зимовий сезон — період часу, який розпочинається датою досягнення природних умов, за яких впродовж семи діб утримується температура навколишнього природного середовища нижче ніж плюс 5 °С, але не пізніше 31 листопада, а закінчується датою досягнення природних умов, за яких впродовж семи діб утримується температура навколишнього природного середовища вище ніж плюс 5 °С, але не пізніше 31 березня [17].

Залишковий ресурс АБ — можливий середньостатистичний сумарний наробіток АБ у визначених умовах експлуатування в період від моменту контролю технічного стану до її переходу в граничний стан. Залишковий ресурс визначають відніманням величини наробітку АБ на момент контролю технічного стану від величини експлуатаційної норми середнього ресурсу АБ [18].

Заряджання АБ — процес накопичення електричної енергії, який спричиняє зростання густини електроліту і різниці потенціалів між полюсними виводами АБ, підключеної до джерела електричної енергії [18].

Зберігання АБ — утримання АБ у спеціальному відповідно до вимог законодавства приміщенні з визначеними виробником умовами мікроклімату, режимами контролю і підтримування технічного стану для забезпечення її збережуваності протягом установленного виробником терміну [18].

Інформаційний документ — перелік відомостей про склад технічного опису типу транспортного засобу, компонента, які подаються суб'єктом господарювання органам затвердження типу.

Інформаційна справа — технічна документація, протоколи випробовувань та інші матеріали, які орган затвердження типу додає до технічної документації під час проведення процедури затвердження типу [11].

Індекс навантаги — цифровий код, яким зазначають найбільшу навантагу, яку здатна нести пневматична шина в умовах експлуатації на швидкості руху, позначений символом категорії швидкості [19].

Ідентифікація транспортного засобу — процес визначення категорії, типу, моделі, марки, призначення, виробника та особливостей конструкції транспортного засобу станом на дату першої реєстрації в Україні згідно з маркуванням, реєстраційними документами, експлуатаційною документацією та інформаційними матеріалами виробника [4].

Істотна невідповідність — невідповідність технічного стану транспортного засобу, що характеризується наявністю небезпечного для дорожнього руху недоліку, який не може бути усунений замовником на місці перевірки, за якого допускається можливість руху транспортного засобу у застережному режимі під відповідальність водія [4].

Істотний недолік — такий недолік, що робить неможливим або недопустимим використання ДТЗ відповідно до його призначення, або такий, що може представляти загрозу для життя Споживача чи інших людей, або такий, для усунення якого необхідні великі витрати праці й часу та який проявляється неодноразово після усунення [10].

Інтенсивність експлуатації пневматичних шин — середній пробіг шин, визначений за певний проміжок часу [19].

Інтенсивність експлуатації КТЗ — середній наробіток у тис. км чи в мотогодинах за календарний місяць, визначений за проміжок часу не менше двох років експлуатації КТЗ [20].

Капітальний ремонт (КР) — ремонт, який виконується для відновлення справності та повного або близького до повного відновлення ресурсу виробу із заміною чи відновленням будь-яких частин, у тому числі базових.

Категорія транспортного засобу — сукупність транспортних засобів з ідентичними конструкційними характеристиками.

Кінець експлуатації — момент зняття з експлуатації.

Коефіцієнт використання вантажності колісного транспортного засобу (k_v) — відношення кількості вантажу, фактично перевезеного в колісним транспортним засобом за час спостереження, до кількості вантажу, який можливо перевезти за цей час, згідно з характеристиками колісного транспортного засобу, визначеними в його експлуатаційній документації [19].

Коефіцієнт використання пасажировмістності (k_n) — відношення фактичного числа пасажирів, які сидять і стоять, до числа пасажирів, яких можливо перевозити пасажирським транспортним засобом згідно з технічними характеристиками, визначеними в його експлуатаційній документації [19].

Коефіцієнт використання пробігу колісного транспортного засобу ($k_{пр}$) — відношення пробігу колісного транспортного засобу з вантажем до його загального пробігу [19].

Коефіцієнт використання пробігу пневматичної шини ($k_{пш}$) — відношення фактичного пробігу пневматичної шини до загального пробігу колісного транспортного засобу [19].

Колісний транспортний засіб (далі — КТЗ) — транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і/або вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі [19].

Комплект коліс (n) — кількість коліс КТЗ з пневматичними шинами, що передбачена виробником, зокрема із запасними колесами [19].

Компонент — обладнання, тип якого може бути затверджений окремо без відношення до певного типу колісного транспортного засобу [17].

Код невідповідності технічного стану транспортного засобу — комбінація цифрових знаків, що застосовуються для відображення, передачі, статистичного оброблення та зберігання інформації про виявлену невідповідність технічного стану транспортного засобу [4].

Контролер якості — посадова особа Виконавця, уповноважена ним здійснювати поточний контроль відповідності кожного об'єкта технічного обслуговування і/чи ремонту вимогам експлуатаційної, ремонтної, технологічної і нормативної документації та умовам договору [10].

Легковий автомобіль — автомобіль з кількістю місць для сидіння не більш як дев'ять з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

Лідерна експлуатація — нормальна експлуатація заданої кількості виробів, виділених для більш інтенсивного витрачання ресурсу в порівнянні з рештою парку виробів.

Літній сезон — період часу впродовж календарного року у проміжок часу між датами кінця і початку зимового сезону [17].

Маркування — нанесені на колісний транспортний засіб, його частину, а також на документацію з питань наданих послуг з технічного обслуговування і ремонту КТЗ, його систем та частин знаки, які їх характеризують [17].

Механічний транспортний засіб — транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Мікроавтобус — одноповерховий автобус з кількістю місць для сидіння не більше сімнадцяти з місцем водія включно.

Механічний транспортний засіб — транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Метод контролю інструментальний — перевірка технічного стану транспортного засобу визначеними методами з використанням випробувального устаткування та/або засобів вимірювальної техніки [4].

Метод контролю органолептичний — перевірка технічного стану транспортного засобу органами відчуття кваліфікованим фахівцем виконавця із застосуванням у разі потреби інформації за показаннями засобів сигналізації (індикації), що вмонтовані в транспортний засіб, без застосування засобів вимірювальної техніки [4].

Напрацювання — тривалість або обсяг роботи виробу. Напрацювання може бути як неперервною величиною (тривалість роботи в годинах, кілометрах пробігу тощо), так і цілочисельною величиною (число робочих циклів, пусків тощо).

Навантажувач автомобільний — КТЗ, який призначено для виконання спеціальних робочих функцій, пов'язаних з виконанням навантажувально-розвантажувальних операцій та переміщенням вантажу [20].

Наробіток АБ — тривалість застосування АБ у календарних місяцях чи в кілометрах пробігу КТЗ із забезпеченням роботи споживачів електроенергії [20].

Незавершений транспортний засіб — транспортний засіб, який потребує завершення в один або кілька етапів для приведення у відповідність з вимогами цього Технічного регламенту, які можуть бути до нього застосовані.

Нормальна експлуатація — експлуатація виробів відповідно до чинної експлуатаційної документації. Для спеціальних видів техніки замість терміна «Нормальна експлуатація» допускається використовувати термін «Штатна експлуатація».

Нормальні умови експлуатації КТЗ [17]:

а) дорожньо-кліматичні умови центральної й північної зон України;
б) дороги міст та міжміського сполучення I, II та III категорій конструкторії за ДБН В.2.3-4-2007 та ДБН В.2.3-5-2001 й технічного стану за ДСТУ 3587-97;

в) тип дорожнього покриття — асфальтобетон;

г) співвідношення величин пробігу КТЗ у місті та пробігу поза містом становить 2:3;

г) застосування, технічне обслуговування й ремонту КТЗ здійснюють за вимогами їхнього виробника й нормативних документів;

д) інтенсивність експлуатації за місячним пробігом не менше: вантажних КТЗ (бортові, автомобілі-тягачі, причепа та напівпричепа) у внутрішньому сполученні — 3000 км/місяць, вантажних КТЗ (бортові, автомобілі-тягачі, причепа та напівпричепа) у міжнародному сполученні — 6300 км/місяць, автобусів і таксі — 4000 км/місяць, вантажопасажирських КТЗ — 2700 км/місяць, легкових автомобілів — 2500 км/місяць;

е) щомісячний коефіцієнт використання пасажировмісності: автобусів $k_{\text{пас}} = (0,8 \dots 1)$, легкових автомобілів $k_{\text{пас}} = (0,4 \dots 0,6)$;

є) щомісячний коефіцієнт використання вантажності КТЗ: $k_{\text{в}} = (0,5 \dots 0,7)$ — для вантажних автомобілів, причепів та напівприцепів, $k_{\text{в}} = (0,6 \dots 0,8)$ — для вантажопасажирських автомобілів, $k_{\text{в}} = (0,7 \dots 0,95)$ — для автомобілів-самоскидів;

ж) щомісячний коефіцієнт використання пробігу: $k_{\text{пр}} = (0,5 \dots 0,7)$ — для вантажних автомобілів, $k_{\text{пр}} = (0,4 \dots 0,48)$ — для автомобілів-самоскидів, $k_{\text{пр}} = (0,8 \dots 1,0)$ — для автобусів, вантажопасажирських і легкових автомобілів;

з) ступінь хімічного забруднення — I.

Нова пневматична шина — пневматична шина, яку не експлуатували протягом гарантійного терміну, устаткованого її виробником [19].

Норма середнього ресурсу АБ — середньостатистична величина ресурсу АБ для визначених умов економічно доцільної й безпечної експлуатації КТЗ [20].

Норма середнього ресурсу пневматичної шини — середньостатистична величина середнього ресурсу пневматичної шини для визначених

умов безпечної експлуатації відповідно до граничної висоти рисунка проектора, установленної законодавством України [19].

Нормальні умови експлуатації пневматичних шин [19]:

- дорожньо-кліматичні умови центральної й північної зон України;
- дороги міст та міжміського сполучення I, II й III категорій конструкції за ДБН В.2.3-4-2000 та ДБН В.2.3-5-2001 й технічного стану за ДСТУ 3587-97;

- тип дорожнього покриття — асфальтобетон;
- співвідношення величин пробігу КТЗ у місті та пробігу поза містом становить 2:3;

- застосування, технічне обслуговування й ремонт КТЗ здійснюють за вимогами їхнього виробника й нормативних документів;

- інтенсивність експлуатації пневматичних шин за місячним пробігом не менше:

- для вантажних КТЗ (бортові, автомобілі-тягачі, причепа та напівпричепа) — 3000 км/місяць;

- для автобусів і таксі — 4000 км/місяць;

- для вантажопасажирських КТЗ — 2700 км/місяць;

- для легкових автомобілів — 2500 км/місяць;

- щомісячний коефіцієнт використання пасажиромісності автобусів $k_{\text{вм}} = (0,8..1)$, легкових автомобілів $k_{\text{вм}} = (0,4..0,6)$;

- щомісячний коефіцієнт використання вантажності КТЗ $k_{\text{вв}} = (0,5..0,7)$ — для вантажних автомобілів, причепів та напівпричепів, $k_{\text{вв}} = (0,6..0,8)$ — для вантажопасажирських автомобілів, $k_{\text{вв}} = (0,7..0,95)$ — для автомобілів-самоскидів;

- щомісячний коефіцієнт використання пробігу $k_{\text{впр}} = (0,5..0,7)$ — для вантажних автомобілів, $k_{\text{впр}} = (0,4..0,48)$ — для автомобілів-самоскидів, $k_{\text{впр}} = (0,8..1,0)$ — для автобусів, вантажопасажирських і легкових автомобілів;

- ступінь хімічного забруднення — I.

Нормальні умови експлуатації АБ [20]:

- тип АБ, які застосовують у КТЗ, відповідає вимогам розробника КТЗ щодо величини номінальної ємності АБ. Для уникнення скорочення строку служби через систематичний недозаряд (перезаряд) застосування АБ, ємність яких вища (нижча) установленної розробником КТЗ, не допускають;

- I—III категорії умов експлуатації КТЗ за ГОСТ 21624-81 «Система технического обслуживания и ремонта автомобильной техники. Требования к эксплуатационной технологичности и ремонтпригодности изделий»;

- співвідношення величин пробігу КТЗ у місті чи населеному пункті та поза ним становить 2:3;
- КТЗ справний під час використання АБ. Технічне обслуговування і ремонт КТЗ здійснюють за вимогами виробника КТЗ;
- середня інтенсивність експлуатації КТЗ залежно від призначення не більше (км/місяць): для вантажних КТЗ (бортових і сидельних тягачів) — 3500;
 - для автобусів, таксі — 3000;
 - для легкових автомобілів — 4000;
 - для спеціальних машин, які виконано на базі легкових і вантажних КТЗ — 3000;
- тривалість щозмінної роботи СКТЗ становить 8 годин, АБ спеціального устаткування чи маршової АБ для забезпечення роботи спеціального устаткування — не перевищує половини робочої зміни. Одну годину роботи АБ у складі спеціального устаткування умовно прирівнюють до 25 км пробігу КТЗ;
- склад споживачів електроенергії транспортного засобу відповідний його основній комплектності;
- особливі умови експлуатації — умови експлуатації інші, ніж нормальні.

Небезпечна невідповідність — невідповідність технічного стану транспортного засобу, що характеризується наявністю небезпечного для дорожнього руху недоліку, який не може бути усунений замовником на місці перевірки, за якого не допускається самостійний рух транспортного засобу [4].

Незначна невідповідність — невідповідність технічного стану транспортного засобу, що характеризується наявністю недоліку, який може бути усунений замовником на місці перевірки, за якого допускається можливість руху транспортного засобу [4].

Недолік — окрема невідповідність ДТЗ вимогам нормативних документів, умовам договорів або вимогам, що пред'являються до нього, а також інформації про ДТЗ, яка надана Виробником (Виконавцем, Продавцем) [10].

Окремий технічний вузол — пристрій, що є частиною транспортного засобу, тип якого затверджується окремо лише стосовно одного або кількох типів транспортних засобів.

Окремі технічні регламенти — технічні регламенти, якими встановлюються вимоги до компонентів або характеристик транспортних засобів та процедури оцінювання відповідності таким вимогам.

Орган затвердження типу — орган оцінки відповідності, призначений відповідно до законодавства за поданням центрального органу виконавчої влади, на який покладено виконання функцій з технічного регулювання у сфері експлуатації та обслуговування сільськогосподарських машин, і відповідальний за застосування цього Технічного регламенту, що здійснює затвердження типу, видає і скасовує сертифікати затвердження типу та веде їх реєстр.

Очікування використання за призначенням — знаходження виробу в стані готовності до використання за призначенням, передбачене в нормативно-технічній документації.

Особливі умови експлуатації — умови експлуатації, що відрізняються від нормальних [19].

Періодичність технічного обслуговування (ремонт) — інтервал часу чи напрацювання між даним видом технічного обслуговування (ремонт) і наступним таким же видом або іншим більшої складності.

Підготовка до продажу — комплекс операцій чи операція щодо виявлення та усунення усіх несправностей, які виникли в процесі транспортування і зберігання ДТЗ та підготовки їх до використання.

Підконтрольна експлуатація — експлуатація з метою отримання додаткової інформації.

Підприємство технічного сервісу — підприємство, яке забезпечує технічні операції і процеси з утримання транспортних засобів у безпечному технічному стані відповідно до технічних умов виробника та норм законодавства [17].

Поетапне затвердження типу — сукупність процедур, у результаті яких орган затвердження типу засвідчує, що тип транспортного засобу відповідає вимогам цього Технічного регламенту, які можуть бути до нього застосовані залежно від ступеня завершеності.

Потужність АБ — фізична величина, яку визначають добутком розрядного струму на середню напругу в електричній мережі за певний проміжок часу [20].

Поточний ремонт (ПР) — ремонт, який виконується для забезпечення або відновлення працездатності виробу і полягає в заміні і/або відновленні окремих частин (може виконуватись заявочно або за результатами діагностування агрегатним, знеособленим та іншими методами).

Початок експлуатації — момент введення виробу в експлуатацію. Для виробів побутового призначення початком експлуатації є момент їх продажу через роздрібну торгову мережу або отримання їх покупцем при позаринковому споживанні. Початок експлуатації комплектуючих виробів і складових частин збігається з початком експлуатації основного виробу.

Послуга — результат безпосередньої взаємодії між Виконавцем та Замовником і внутрішньої діяльності Виконавця для задоволення потреб Замовника [10].

Причіп — транспортний засіб, призначений для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом. До цього виду транспортних засобів належать також напівпричепи і причепи-розпуски [16].

Претензія — письмовий документ, що містить вимогу Замовника до Виконавця до невідповідності наданої послуги вимогам нормативних документів та/або умовам договору [10].

Протокол перевірки технічного стану машини — документ, що складається за результатами здійснення контролю машини і містить дані про машину, її технічний стан та власника, засвідчується підписом і скріплюється печаткою [9].

Причіп — транспортний засіб, призначений переважно для перевезення вантажів і сконструйований для буксирування сільськогосподарським та лісгосподарським трактором. До категорії причепів також належать напівпричепи, частина вертикального навантаження яких передається на трактор. Причіпна машина із встановленим на ній обладнанням є сільськогосподарським або лісгосподарським причепом, якщо вона не призначена для переробки технологічного матеріалу, а співвідношення її технічно допустимої маси з вантажем до спорядженої маси дорівнює або перевищує 3 [2].

Проміле (%) — одна тисячна частина числа або десята частина процента (одиниця позовжнього похилу дороги — відношення величини відхилення по вертикалі між крайніми точками ділянки на площині опорної поверхні дороги до довжини цієї ділянки по горизонталі) [19].

Провідна організація з питань розроблення експлуатаційних норм середнього ресурсу АБ — фінансово й організаційно незалежна від виробників і власників КТЗ чи АБ наукова організація чи підприємство, що має професійно відповідний персонал і вповноважена Міністерством транспорту та зв'язку України досліджувати фактичний ресурс акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеці-

альних машин, виконаних на колісних шасі, розробляти й установлювати відповідні тимчасові норми зазначених батарей [20].

Передпродажна підготовка ДТЗ — комплекс операцій із підготовки ДТЗ до експлуатації, а також із виявлення та усунення недоліків, що виникли у процесі його транспортування й зберігання. Обсяг і перелік операцій передпродажної підготовки ДТЗ встановлюється Виробником [10].

Перевірка технічного стану транспортного засобу — процес визначення відповідності транспортного засобу встановленим до конструкції і технічного стану вимогам [4].

Пункт технічного контролю — місце проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу з єдиним комплексом обладнання [4].

Реальна експлуатація — експлуатація в сформованих в експлуатуючої організації умовах.

Ремонт — комплекс операцій щодо відновлення справності або працездатності виробів та відновлення ресурсів виробів чи їх складових частин.

Ресурс — сумарне напрацювання виробу з початку його експлуатації чи поновлення експлуатації після ремонту певного виду до переходу в граничний стан.

Ресурс АБ — сумарний наробіток АБ від дати початку експлуатації або від дати її поновлення після ремонту до моменту досягнення граничного стану. Ресурс АБ складається з часу використання КТЗ за призначенням з цими АБ, виконання робіт з технічного обслуговування й ремонту КТЗ, а також з часу зберігання АБ під час перерви у використанні КТЗ [20].

Ресурс пневматичної шини — сумарний пробіг пневматичної шини з початку її експлуатації до переходу в граничний стан за зносом з урахуванням відновлення пробігу після ремонту пошкоджень і/чи поглиблення рисунка протектора за умови, що це допускає виробник [19].

Режим руху застережний — режим, за якого невідповідність технічного стану транспортного засобу, про що попереджено водія під розписку, не може небезпечно вплинути на процес руху відповідно до Правил дорожнього руху [4].

Працездатний стан (працездатність) — стан виробу, в якому значення усіх параметрів, які характеризують здатність виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної і/або конструкторської документації.

Самохідні КТЗ — автомобілі або автомобільні транспортні засоби, що мають не менше ніж чотири колеса і призначені для перевезення пасажирів (легкові автомобілі, мікроавтобуси, автобуси, тролейбуси) [24].

Сезонне технічне обслуговування — технічне обслуговування, яке виконується для підготовки виробу до використання в осінньо-зимових чи весняно-літніх умовах.

Сертифікат затвердження типу — виданий органом затвердження типу документ, який підтверджує, що тип транспортного засобу, компонента затверджено відповідно до вимог цього Технічного регламенту, окремого технічного регламенту, іншого нормативно-правового акта або нормативного документа.

Система експлуатації — сукупність виробів, засобів експлуатації, виконавців і документації, яка встановлює правила їх взаємодії, необхідних і достатніх для виконання завдань експлуатації. Складовою частиною системи експлуатації є система технічного обслуговування і ремонту техніки.

Справний стан (справність) — стан виробу, який відповідає усім вимогам нормативно-технічної і/або конструкторської документації.

Система технічного обслуговування та ремонту техніки — сукупність взаємопов'язаних засобів, документації технічного обслуговування і ремонту та виконавців, які потрібні для підтримування і відновлення якості виробів, що входять у цю систему.

Система транспортного засобу — сукупність пристроїв, що входять до складу транспортного засобу і призначені для виконання певних функцій.

Строк збережуваності — календарна тривалість зберігання та/або транспортування КТЗ, протягом якої значення характеристик, що забезпечують здатність КТЗ безпечно виконувати встановлені функції, перебувають у заданих межах [17].

Строк служби — календарна тривалість експлуатації об'єкта від початку чи від його поновлення після ремонту до переходу в граничний стан [17].

Складник — система, частина, експлуатаційний матеріал КТЗ [17].

Складова частина дорожнього транспортного засобу — деталь, складальна одиниця чи комплектувальний виріб, які відповідають вимогам конструкторської документації ДТЗ або допущені для застосування в ДТЗ за прямим призначенням рішенням його розробника (утримувача оригіналів конструкторської документації) [10].

Сполука КТЗ — зчеплені транспортні засоби, які беруть участь у дорожньому русі, як єдине ціле [17].

Середній ресурс пневматичної шини — математичне очікування ресурсу шини [19].

Середній ресурс АБ — математичне очікування ресурсу АБ [20].

Символ категорії швидкості — символ, яким зазначають швидкість, за якої пневматична шина може нести навантагу в умовах експлуатації відповідно до індексу навантаги [19].

Споживач електроенергії (далі — споживач) — рушій, прилад чи інший пристрій електричного устаткування КТЗ основної комплектності, який живлять АБ і/чи генератор під час застосування за призначенням [20].

Спеціальні машини, виконані на колісних шасі, — машини, що виконано на шасі КТЗ чи інших колісних шасі, які за своєю конструкцією та обладнанням призначено для виконання транспортних і/чи спеціальних (нетранспортних) технологічних операцій, і які не застосовують як транспортні засоби загального призначення за своєю конструкцією чи з огляду на вимоги безпеки стосовно життя, здоров'я, майна людей та безпеки довкілля [19].

Справний стан АБ — стан, за якого вона відповідає вимогам конструкторської (експлуатаційної, ремонтної) документації й нормативних документів [20].

Спалини — забруднювальні речовини, інші продукти, утворені внаслідок згоряння моторного палива в двигуні транспортного засобу, які надходять через його випускну систему до атмосферного повітря, зокрема після перетворювання, знешкодження, очищення спеціальним обладнанням випускної системи (нейтралізатор, фільтр тощо), якщо таке обладнання передбачив виробник [4].

Ступінь хімічного забруднення — умовний показник хімічного забруднення, яке впливає на інтенсивність зношування та старіння шини, визначений з урахуванням забруднення природного середовища — атмосферного повітря, поверхневих вод і ґрунтів [19].

Строк служби АБ — календарна тривалість експлуатації АБ від початку експлуатації чи її поновлення після ремонту до моменту досягнення граничного стану [20].

Споживач електроенергії — рушій, прилад чи інший пристрій електричного устаткування КТЗ основної комплектності, який живить АБ та/або генератор під час застосування за призначенням [18].

Строк експлуатування АБ — календарна тривалість експлуатування АБ від моменту першого придбання до переходу в граничний стан [18].

Строк зберігання сухозаряджених АБ — календарна тривалість зберігання, ураховуючи час на транспортування, протягом якого зберігається роботоздатність АБ [18].

Сфера поводження з АБ — відносини, які виникають під час розробки, виробництва, реалізації, імпорту, експлуатування, заготівлі та утилізування АБ, що вичерпали ресурс чи втратили споживчі властивості з інших причин [18].

Технічна документація — комплект документів, що подається суб'єктом господарювання органів затвердження типу і містить технічний опис транспортного засобу, компонента згідно із зазначеним в інформаційному документі переліком разом з необхідними кресленнями, схемами, графіками, таблицями, фотографіями.

Технічне обслуговування (ТО) — комплекс операцій чи операція щодо підтримки працездатності або справності виробу під час використання за призначенням, зберігання та транспортування [1].

Технічне обслуговування — комплекс операцій з підтримання працездатності та справності ДТЗ при використанні його за призначенням протягом гарантійного терміну експлуатації. Перелік та обсяг операцій технічного обслуговування, а також періодичність обслуговування встановлюються Виробником у експлуатаційній документації на ДТЗ, зокрема в Сервісній книжці або в документах, що її замінюють [19].

Технічне обслуговування — операція чи комплекс операцій із задоволення вимог, установлених експлуатаційною чи сервісною документацією ДТЗ як умова забезпечення відповідності його експлуатаційних характеристик вимогам виробника і нормативних документів [10].

Технологічне обслуговування — комплекс операцій з підготовки виробу до використання за призначенням, зберіганням і транспортуванням і приведенню його в початковий стан після цих процесів, потреба в яких не визначається надійністю виробу [2].

Технічна служба — випробувальна лабораторія, що проводить випробування і перевірку транспортних засобів, компонентів, акредитована в установленому законодавством порядку.

Технічний стан — сукупність схильних до зміни в процесі виробництва чи експлуатації якостей виробу, яка характеризується в певний момент часу ознаками, встановленими технічною документацією на цей виріб [2].

Технічна експлуатація — частина експлуатації, що включає транспортування, зберігання, технічне обслуговування та ремонт виробу [2].

Технічна експлуатація — технічні операції та процеси утримання колісних транспортних засобів у безпечному технічному стані відповідно до технічних умов виробника та норм законодавства [17].

Технологічний документ — графічний або текстовий документ, який окремо чи разом з іншими документами визначає технологічний процес чи операцію виготовлення виробу, надання послуг [10].

Технічні приписи — Правила Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (Правила ЄЕК ООН) — міжнародні технічні регламенти, які є додатками до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женева, з поправками 1995 року (далі — Женевська угода 1958 року), нормативно-правові акти, технічні регламенти, національні стандарти, технічні вимоги, що стосуються певних категорій транспортних засобів чи обладнання, які застосовуються у законодавчо регульованій сфері [17].

Тип компонента — сукупність ознак компонента, виробленого одним суб'єктом господарювання, зокрема наявність одного і того самого позначення, відсутність відмінностей щодо істотних конструктивних ознак.

Тип транспортного засобу — сукупність транспортних засобів окремої категорії, що вироблені одним суб'єктом господарювання, мають одне позначення та не відрізняються за такими істотними конструктивними ознаками, як тип шасі (однорусне, зчленоване шасі, шасі з бічними балками), тип двигуна (внутрішнього згоряння, електричний, гібридний), кількість та спосіб розташування осей.

Тимчасова норма середнього ресурсу пневматичної шини — норма середнього ресурсу, термін дії якої обмежено в часі [19].

Трактор — моторизований колісний або гусеничний транспортний засіб сільськогосподарського або лісогосподарського призначення, що має щонайменше дві осі та характеризується максимальною конструкційною швидкістю не менш як 6 кілометрів на годину, спеціально призначений для того, щоб тягти, штовхати, везти і приводити в рух змінні причіпні машини, що використовуються для виконання сільськогосподарських або лісогосподарських робіт або буксирувати сільськогосподарські та лісогосподарські причепа. Зазначений транспортний засіб застосовується також для перевезення вантажів під час виконання сільськогосподарських та лісогосподарських робіт і обладнується сидіннями для пасажирів.

Транспортний засіб — це механічний пристрій, призначений для перевезення людей і/або вантажу, а також установленого на ньому спеціального обладнання і механізмів [2].

Транспортний засіб загального призначення — транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу).

Транспортний засіб спеціального призначення — транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежно-рятувальний, автобетonomішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня тощо).

Транспортний засіб спеціалізованого призначення — транспортний засіб, призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога тощо) та має спеціальне обладнання (обладнаний спеціальними світловими та звуковими сигнальними пристроями тощо).

Транспортний засіб, що використовується з метою отримання прибутку — транспортний засіб, що експлуатується юридичними, фізичними особами-підприємцями під час провадження господарської діяльності з метою отримання прибутку, фізичними особами під час виконання цивільно-правових угод з метою отримання прибутку, за винятком транспортних засобів, що експлуатуються на умовах лізингу [4].

Транспортний засіб колісний спеціального призначення (далі — СКТЗ) — транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний автомобіль, автобетonomішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо) [20].

Транспортна норма — максимально допустима кількість складників КТЗ, ресурс яких вичерпано або подальше використання заборонено законодавством через невідповідний вимогам виробника та/або законодавства технічний стан, до якої допускається їх накопичення і зберігання в суб'єкта господарювання у межах ліміту на нормативно допустимий обсяг утворення відходів [17].

Транспортування при експлуатації — переміщення виробу в заданому стані із застосуванням, за необхідності, транспортних і вантажопідйомних засобів, що починається з навантаження і закінчується розвантаженням на місці призначення.

Трудомісткість технічного обслуговування (ремонту) — трудовитрати на проведення одного технічного обслуговування (ремонту) даного виду.

Технічне експлуатування АБ — стадія життєвого циклу АБ з такими етапами: підготовка АБ до застосування, застосування за призначенням, технічне обслуговування, ремонт, зберігання, транспортування, підготовка і передача на стилізування [18].

Транспортування АБ — підготовка, перевезення АБ з використанням транспортних засобів із забезпеченням умов їх збережуваності та комплектності [18].

Умови експлуатації — сукупність зовнішніх факторів, що впливають на виріб при його експлуатації. До зовнішніх факторів, що діють на виріб в процесі експлуатації, відносяться природні умови, теплові, хімічні і механічні дії, запиленість, вологість тощо.

Утримання транспортного засобу — забезпечення державної реєстрації, дотримання умов безпечності технічного та санітарного стану, проведення обов'язкового технічного контролю, своєчасного виконання технічного обслуговування і ремонту, охорони, передання транспортного засобу та його швидкозношуваних складників на утилізацію або видалення відповідно до законодавства [17].

Введення АБ в експлуатування — сукупність операцій/робіт з підготовки до застосування, контролю технічного стану, закріплення АБ (аккумуляторна свинцева стартерна батарея) за КТЗ з оформленням картки обліку та обігу АБ [18].

Утилізування АБ — механічне, фізико-хімічне та інше оброблення АБ, що вичерпала ресурс чи втратила споживчі властивості іншим чином, з метою отримання вторинної сировини та знешкодження АБ [18].

Фірмове обслуговування — метод виконання технічного обслуговування підприємством-виробником.

Розділ 2. ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ДОКУМЕНТАЦІЯ ТА ЇЇ ЗМІСТ

Експлуатаційні документи (ЕД) призначені для експлуатації виробів, ознайомлення з їх конструкцією, вивчення правил експлуатації (використання за призначенням, технічного обслуговування, поточного ремонту, зберігання і транспортування), відображення відомостей, що засвідчують гарантовані виробником значення основних параметрів і характеристик (властивостей) виробу, гарантій і відомостей по його експлуатації за весь період (тривалість і умови роботи, технічне обслуговування, ремонт та інші дані), а також відомостей щодо його утилізації [1].

ЕД розробляють на основі:

- робочої конструкторської документації по ДСТУ;
- досвіду експлуатації аналогічних виробів;
- аналізу експлуатаційної технологічності виробів і їх складових частин;
- матеріалів з дослідження надійності виробів даного типу і аналогічних виробів інших типів;
- результатів науково-дослідних робіт, спрямованих на підвищення якості експлуатації виробів (при наявності).

Види і комплектність експлуатаційних документів.

До експлуатаційних документів належать текстові та графічні робочі конструкторські документи, які окремо або в сукупності дають можливість ознайомлення з виробом і визначають правила його експлуатації.

Керівництво по експлуатації — документ, який містить відомості про конструкцію, принцип дії, характеристики (властивості) виробу, його складових частин і вказівки, необхідні для правильної та безпечної експлуатації виробу (використання за призначенням, технічного обслуговування, поточного ремонту, зберігання і транспортування) і оцінок його технічного стану при визначенні необхідності відправки його в ремонт, а також відомості щодо утилізації виробу і його складових частин.

Інструкція по монтажу, пуску, регулюванню та обкатки виробів — документ, який містить відомості, необхідні для монтажу, налагодження, пуску, регулювання, обкатки і здачі виробу і його складових частин в експлуатацію на місці його застосування.

Формуляр — документ, який містить відомості, що засвідчують гарантії виробника, значення основних параметрів і характеристик (власти-

востей) виробу, відомості, що відображають технічний стан даного виробу, відомості про сертифікацію і переробку цього виробу, а також відомості, які вносять в період його експлуатації (тривалість і умови роботи, технічне обслуговування, ремонт та інші дані).

Паспорт — документ, який містить відомості, що засвідчують гарантії виробника, значення основних параметрів і характеристик (властивостей) виробу, а також відомості про сертифікацію та утилізації виробу.

Етикетка — документ, що містить гарантії виробника, значення основних параметрів і характеристик (властивостей) виробу, відомості про сертифікацію виробу.

Каталог деталей і складальних одиниць — документ, що містить перелік деталей і складальних одиниць виробу з ілюстраціями і відомості про їх кількість, розташування у виробі, взаємозамінності, конструктивних особливостях і матеріалах.

Норми витрат запасних частин — документ, що містить номенклатуру запасних частин виробів і їх кількість, що витрачається на нормовану кількість виробів за період їх експлуатації.

Відомість комплекту запасних частин, інструменту та приладдя (ЗІП) — документ, що містить номенклатуру, призначення, кількість і місця укладання запасних частин, інструментів, приладдя та матеріалів, які витрачаються за термін служби виробу.

Навчально-технічні плакати — документи, що містять відомості про конструкцію виробу, принципах дії, прийомах використання, технічному обслуговуванні, областях технічних знань з необхідними ілюстраціями.

Відомість експлуатаційних документів — документ, який встановлює комплект експлуатаційних документів і місця укладання документів, наданих з виробом або окремо від нього.

Вимоги до побудови, утримання та викладу документів.

Керівництво по експлуатації (КЕ), як правило, складається з вступу і наступних частин:

- опис і робота;
- використання за призначенням;
- технічне обслуговування;
- поточний ремонт;
- зберігання;
- транспортування;
- утилізація.

Введення викладають без заголовка. Воно містить:

- призначення і склад КЕ;
- необхідний рівень спеціальної підготовки обслуговуючого персоналу;
- поширення КЕ на модифікації виробу;
- інші відомості (при необхідності).

Для виробів, які за певних умов можуть становити небезпеку для життя і здоров'я людини, у введенні повинна бути приведена інформація про види небезпечних впливів.

Частина «Опис і робота» складається з розділів:

- опис і робота виробу;
- опис і робота складових частин виробу.

Розділ «Опис і робота виробу» містить:

- призначення виробу;
- характеристики (властивості);
- склад виробу;
- пристрій і робота;
- засоби вимірювання, інструмент та приладдя;
- маркування та пломбування;
- упаковка.

Підрозділ «Призначення виробу» містить найменування виробу, його позначення, призначення, область застосування, параметри, розміри, що характеризують умови експлуатації.

Підрозділ «Технічні характеристики» містить технічні дані, основні параметри і характеристики (властивості), необхідні для вивчення і правильної технічної експлуатації виробу. При викладі відомостей про контрольовані (вимірювані) параметри необхідно вказувати: найменування параметра; номінальне значення, допуск (довірчий інтервал); засіб вимірювання, що застосовується.

Підрозділ «Склад виробу» містить найменування, позначення і місця розташування основних складових частин виробу і встановлених для виробу комплектів ЗІП. Тут же вказують загальні відмінності в конструкції різних модифікацій виробів від базового виробу і один від одного і особливості їх комплектації. Допускається наводити схему поділу виробу на складові частини.

Підрозділ «Пристрій і робота» містить загальні відомості про принцип дії, пристрій і режими роботи виробу в цілому, взаємодії складових частин виробу. Тут же вказують, при необхідності, взаємодію даного товару з іншими виробами.

Підрозділ «Засоби вимірювання, інструмент та приладдя» містить призначення, перелік, місця розташування і короткі основні технічні (в тому числі метрологічні) характеристики, а також пристрій і принцип дії спеціальних засобів вимірювання, випробувального та іншого обладнання, інструменту та приладдя, які необхідні для контролю, регулювання (настройки), виконання робіт з технічного обслуговування та поточного ремонту виробу і його складових частин.

Підрозділ «Маркування та пломбування» містить відомості для всього виробу в цілому про маркування і пломбування виробу, тари і пакувальних матеріалів.

Підрозділ «Упаковка» містить для всього виробу в цілому опис конструкції і порядку використання тари, пакувальних матеріалів тощо, порядок пломбування та розпломбування.

Розділ «Опис і робота складових частин виробу» містить загальні відомості про складові частини виробу і складається з підрозділів:

- загальні відомості;
- опис;
- робота;
- маркування та пломбування;
- упаковка.

Підрозділ «Загальні відомості» містить в загальному вигляді призначення і опис складових частин виробу, з яких основних складових частин більш дрібного рівня поділу полягає описувана складова частина виробу, де вони розташовані, які виконують функції, їх взаємозв'язок та ін.

Підрозділ «Робота» містить опис роботи складових частин виробу.

Зміст підрозділів «Маркування та пломбування» і «Упаковка» складових частин виробу аналогічно змісту під розділів для виробу в цілому.

Частина «Використання за призначенням» складається з розділів:

- експлуатаційні обмеження;
- підготовка виробу до використання;
- використання виробу;
- дії в екстремальних умовах;
- особливості використання доопрацьованого виробу.

Розділ «Експлуатаційні обмеження» містить ті технічні характеристики виробу, недотримання яких неприпустимо за умовами безпеки і які можуть привести до порушень в роботі виробу. Ці характеристики, із зазначенням їх кількісних значень, рекомендується викладати у вигляді таблиць в порядку, відповідному послідовності етапу використання виробу за

призначенням. Всі обмеження, що поміщаються в даному розділі, повинні забезпечувати можливість їх контролю обслуговуючим персоналом.

Розділ «Підготовка виробу до використання» містить вказівки з перевірки та приведення виробу до використання за призначенням. Розділ, як правило, містить підрозділи:

- заходи безпеки при підготовці виробу;
- правила і порядок заправки виробу паливом, маслами, мастилами, газами, рідинами та іншими матеріалами (далі — ПММ) із зазначенням їх кількості та марки, а також умови і порядок заправки дублюючими (резервними) ПММ і, при необхідності, зарубіжними ПММ;
- обсяг і послідовність зовнішнього огляду виробу;
- правила і порядок огляду робочих місць;
- правила і порядок огляду і перевірки готовності виробу до використання;
- опис положень органів управління і настройки після підготовки виробу до роботи і перед включенням;
- вказівки про орієнтування виробу (з додатком схем при необхідності);
- особливості підготовки виробу до використання з різних ступенів готовності;
- при необхідності, вказівки про взаємозв'язок (з'єднання) даного товару з іншими виробами;
- вказівки щодо включення і випробування роботи виробу з описом операцій по перевірці виробу в роботі, в тому числі за допомогою засобів вимірювання, які входять до складу виробу. Наводяться значення показань засобів вимірювань, відповідають встановленим режимам роботи, і допустимі відхилення від цих значень;
- перелік можливих несправностей виробу в процесі його підготовки і рекомендації щодо дій при їх виникненні.

Розділ «Використання виробу» містить, як правило, підрозділи:

- порядок дії обслуговуючого персоналу при виконанні завдань застосування виробу;
- порядок контролю працездатності виробу в цілому з описом методик виконання вимірювань, регулювання (настройки), налагодження виробу, а також схем з'єднання виробу із засобами вимірювань і допоміжними пристроями, які використовуються для вимірювань;
- перелік можливих несправностей в процесі використання виробу за призначенням і рекомендації щодо дій при їх виникненні;

- перелік режимів роботи виробу, а також характеристики основних режимів роботи;
- порядок і правила перевodu виробу з одного режиму роботи на інший із зазначенням необхідного для цього часу;
- порядок приведення виробу в початкове положення;
- порядок вимкнення виробу, зміст і послідовність огляду виробу після закінчення роботи;
- порядок заміни, поповнення та контролю якості (при необхідності) ПММ;
- заходи безпеки при використанні виробу за призначенням. При цьому повинні бути відображені вимоги, що забезпечують безпеку обслуговуючого персоналу, техніки і екологічну безпеку проведених робіт.

Розділ «Дії в екстремальних умовах» містить випадки відмови виробу в екстремальних умовах і умови, які можуть привести до аварійної ситуації. Розділ містить, як правило, дії в наступних випадках:

- під час пожежі на різних етапах використання виробу;
- при відмовах систем виробу, здатних привести до виникнення небезпечних аварійних ситуацій;
- при попаданні в аварійні умови експлуатації;
- при екстреній евакуації обслуговуючого персоналу.

Розділ «Особливості використання доопрацьованого виробу» містить:

- основні конструктивні відмінності даного виробу від базового виробу і обумовлені ними зміни в експлуатаційних обмеженнях і рекомендаціях по експлуатації;
- особливості виконання операцій на всіх етапах підготовки і використання за призначенням модифікованого виробу. Допускається ці особливості приводити в тексті КЕ, не виділяючи в окремий розділ.

Частина «Технічне обслуговування» містить відомості з технічного обслуговування (ТО) виробу і його складових частин і складається з розділів:

- технічне обслуговування виробу;
- технічне обслуговування складових частин виробу. Виріб і його складові частини, на яких проводять роботи з технічного обслуговування (далі — об'єкти ТО), види і обсяги робіт і періодичність їх виконання залежать від рівня надійності об'єктів ТО за умови оптимальних термінів проведення ТО і витрат матеріальних коштів і трудових ресурсів на ТО.

Розділ «Технічне обслуговування виробу» складається з підрозділів:

- загальні вказівки;
- заходи безпеки;
- порядок обслуговування виробу;
- перевірка працездатності виробу;
- технічний огляд;
- консервація (розконсервація, переконсервація).

Підрозділ «Загальні вказівки» містить:

- характеристики прийнятої системи ТО: види, обсяги і періодичність ТО, особливості організації ТО виробу і його складових частин в залежності від етапів його експлуатації (використання за призначенням, зберігання, транспортування тощо) і умов експлуатації (кліматичні, тимчасові тощо), вказівки щодо організації ТО;

- вимоги до складу та кваліфікації обслуговуючого персоналу;
- вимоги до виробу, який направляється на ТО;
- перелік основних і дублюючих (резервних) ПММ і, при необхідності, зарубіжних еквівалентів для них, що застосовуються у виробі.

Підрозділ «Заходи безпеки» містить правила, яких необхідно дотримуватися відповідно до особливостей конструкції виробу і його експлуатації, діючими положеннями нормативних документів, а також перелік обов'язкових вимог з технічного обслуговування і/або ремонту, невиконання яких може призвести до небезпечних наслідків для життя, здоров'я людини або навколишнього середовища. Тут же викладають правила пожежної безпеки, вибухобезпеки тощо.

Підрозділ «Порядок обслуговування виробу» містить характеристику кожного виду ТО виробу і його складових частин, в тому числі заміна мас-тила, заправка спеціальними рідинами, киснем та ін., дренаж трубопроводів і агрегатів тощо. В залежності від особливостей і умов експлуатації, періодичність видів ТО, в тому числі і при зберіганні, відомості з усіх видів ТО, прийнятим для експлуатованого виробу.

Підрозділ «Технічний огляд» містить порядок і періодичність огляду виробу і/або його складових частин органами інспекції та нагляду, а також вказують, в якому місці формуляра або паспорта наведено перелік засобів вимірювання, що повіряються, вантажопідіймальних засобів, що входять у виріб і його комплекти. Тут же вказують вимоги по підготовці засобів вимірювальної техніки до перевірки і методики перевірки вбудованих засобів вимірювань без демонтажу.

Підрозділ «Консервація (розконсервація, переконсервація)» містить відомості про засоби і методи зовнішньої і внутрішньої консервації, розко-

нсервації, переконсервації (далі — консервації) виробу в цілому, періодичності консервації при зберіганні, порядок приведення виробу в стан готовності до використання за призначенням зі стану консервації, перелік використовуваних інструментів, пристосувань і матеріалів.

Розділ «Технічне обслуговування складових частин виробів», як правило, містить підрозділи: «Обслуговування»; «Демонтаж і монтаж»; «Регулювання і випробування»; «Огляд і перевірка»; «Очищення і фарбування»; «Консервація».

Підрозділ «Обслуговування» містить правила і порядок заміни і заправки виробів ПММ із зазначенням їх кількості та марки за відповідним нормативним документом, а також умови і порядок заправки дублюючими (резервними) ПММ і, при необхідності, зарубіжними ПММ.

Підрозділ «Демонтаж і монтаж» містить порядок робіт по демонтажу та монтажу, перелік пристосувань та інструментів, необхідних для від'єднання, зняття, зворотної установки і приєднання складальних одиниць (деталей), запобіжні заходи, перелік регулювальних робіт після монтажу. Вказівка «Установку проводити в зворотній послідовності» наводити не дозволяється.

Підрозділ «Регулювання і випробування» містить порядок робіт, необхідних для регулювання (настройки) складової частини виробу для отримання необхідних технічних характеристик і параметрів.

Підрозділ «Огляд та перевірка» містить порядок робіт, необхідних для здійснення доступу до огляду частини виробу; види і методи огляду і перевірки; порядок робіт, необхідних для проведення технічного огляду складу цих частин виробу органами інспекції та нагляду, а також оцінки технічного стану складових частин виробу при визначенні необхідності відправки їх в ремонт.

Підрозділ «Очистка і пофарбування» містить порядок робіт з очищення та підфарбовування складових частин виробу, умов їх виконання і перелік використовуваних інструментів, пристосувань і матеріалів.

Частина «Поточний ремонт» містить відомості, необхідні для організації та проведення поточного ремонту виробу і його зі складових частин в умовах експлуатації, складається з розділів: «Поточний ремонт виробу»; «Поточний ремонт складових частин виробу».

Розділ «Поточний ремонт виробу» містить підрозділи:

- загальні вказівки;
- заходи безпеки.

Підрозділ «Загальні вказівки» містить вимоги щодо проведення ремонту, методи ремонту, вимоги до кваліфікації персоналу, опис і характеристики діагностичних можливостей систем вбудованого контролю, а також перелік складових частин виробу, поточний ремонт яких може бути здійснений тільки в умовах ремонтних органів і опис і характеристики діагностичних можливостей зовнішніх засобів діагностування. При необхідності приводять схеми пошуку наслідків відмов і пошкоджень.

Підрозділ «Заходи безпеки» містить правила обережності, які відповідно до чинних нормативів повинні бути дотримані при проведенні робіт.

Розділ «Поточний ремонт складових частин виробу» містить вказівки з усунення наслідків відмов і пошкоджень і стосовно кожної складової частини виробу, поточний ремонт яких можливий при експлуатації, складається з підрозділів:

- пошук наслідків відмов і пошкоджень;
- усунення наслідків відмов і пошкоджень.

Підрозділ «Пошук наслідків відмов і пошкоджень» містить вказівки по послідовності і обсягу робіт, необхідних для відшукування наслідків відмов і пошкоджень.

Підрозділ «Усунення наслідків відмов і пошкоджень» містить вказівки про методи усунення наслідків відмов і пошкоджень, а також перелік необхідних для цього засобів вимірювання, інструменту та пристосувань. Розділ «Поточний ремонт складових частин виробу» допускається на підрозділи не розділяти, а відомості викладати у вигляді таблиці. У графі «Опис наслідків відмов і пошкоджень» призводять опис наслідків відмов і пошкоджень, записаних в порядку ймовірності їх появи, і, при необхідності, вказують зовнішні прояви і інші додаткові ознаки наслідків відмов і пошкоджень. У графі «Можливі причини» вказують, яка зі складових частин виробу може відмовити і бути пошкоджена і можливі причини відмов і пошкоджень. Причини відмов і пошкоджень перераховують в порядку ймовірності появи. У графі «Вказівки щодо встановлення наслідків відмов і пошкоджень складальної одиниці (деталі)» подають послідовність дій і інші вказівки, необхідні для встановлення (відшукування) наслідків відмов і пошкоджень складальної одиниці (деталі). У графі «Вказівки щодо усунення наслідків відмов і пошкоджень» перераховують вказівки щодо усунення наслідків відмов і пошкоджень або призводять посилання на інші документи, за якими проводять роботи по їх усуненню. При необхідності перелік найбільш ймовірних наслідків відмов і пошкоджень може бути виділений у самостійну таблицю.

Частина «Зберігання» містить:

- правила постановки виробу на зберігання і зняття його з зберігання;
- перелік складових частин виробу з обмеженими термінами зберігання;
- перелік робіт, правила їх проведення, заходи безпеки при підготовці виробу до зберігання, при короткочасному і тривалому зберіганні виробу, при знятті виробу зі зберігання;
- умови зберігання виробу (вид сховищ, температура, вологість, освітленість тощо). Для певних термінів зберігання;
- способи утилізації (якщо виріб становить небезпеку для життя, здоров'я людей або довкілля після закінчення терміну експлуатації);
- граничні терміни зберігання в різних кліматичних умовах.

Частина «Транспортування» містить:

- вимоги до транспортування виробу і умов, при яких воно повинно здійснюватися;
 - порядок підготовки виробу для транспортування різними видами транспорту;
 - способи кріплення виробу для транспортування його різними особистими видами транспорту з приведенням необхідних схем кріплення;
 - порядок навантаження і вивантаження виробів та запобіжні заходи.
- Одночасно в розділі приводять транспортні характеристики виробів (маса, габаритні розміри, положення центра ваги тощо), а також схему виробу стосовно розташуванню його на транспортному засобі із зазначенням основних розмірів виробу. При необхідності вказують відомості по буксируванню виробу та евакуації.

Частина «Утилізація» містить:

- заходи безпеки;
- відомості та проведені заходи з підготовки та відправлення виробу на утилізацію;
- перелік утилізованих складових частин (розрахунковий);
- перелік утилізованих складових частин, що виявляються за результатами поточного ремонту, технічного обслуговування та зберігання (при необхідності);
- методи утилізації, якщо виріб становить небезпеку для життя, здоров'я людей та довкілля після закінчення терміну служби (експлуатації).

Формуляр (ФО) — у ФО відбивається технічний стан виробу після виготовлення, в процесі експлуатації і після ремонту. Як правило, на виріб, що має самостійне застосування, розробляють один ФО. ФО на складові

частини виробу допускається розробляти, якщо ці частини ремонтують окремо від виробу в цілому.

ФО на виріб в цілому допускається випускати у вигляді від слухних частин. Максимальна частина відомостей в ФО повинна бути надрукована. Від руки заповнюють тільки змінні дані (заводський номер виробу, дату, індивідуальні особливості, зміни в комплектації, значення параметрів і ін.). Інформація про виріб, що не залежить від процесу його виготовлення, заносить в ФО розробник виробу. Для виробів, що розробляються і/або поставляються на замовлення Міністерства оборони, вимоги щодо гарантій виробника (постачальника) встановлюються з відповідними НД. ФО на виріб містить титульний лист, лист змісту, правила ведення формулярів та паспортів і, в загальному вигляді, складається з наступних розділів:

- загальні вказівки;
- основні відомості про виріб;
- основні технічні дані;
- індивідуальні особливості виробу;
- комплектність;
- ресурси, терміни служби і зберігання; гарантії виробника (постачальника);
- консервація;
- свідоцтво про упаковці;
- свідоцтво про приймання;
- рух виробу при експлуатації;
- облік роботи виробу;
- облік технічного обслуговування;
- облік роботи за бюлетенями і вказівкам;
- роботи при експлуатації;
- зберігання;
- ремонт;
- особливі відмітки;
- відомості про утилізацію;
- контроль стану виробу та ведення формуляра;
- перелік додатків.

Розділ «Загальні вказівки» містить вказівки для обслуговуючого персоналу з експлуатації виробу і правила заповнення та ведення формуляра. Правила заповнення та ведення формуляра повинні містити необхідні відомості для правильного його заповнення і ведення при експлуатації і ремонті виробу, в тому числі має бути зазначено, що:

- перед експлуатацією необхідно уважно ознайомитися з ЕД на виріб;
- ФО повинен постійно перебувати з виробом;
- під час запису в ФО не допускаються записи олівцем, що змиваються чорнилом і підчищення) неправильний запис повинен бути акуратно закреслений і поруч записаний новий, який засвідчує відповідальна особа;
- після підпису проставляють прізвище і ініціали відповідальної особи (замість підпису допускається проставляти особистий штамп виконавця);
- при передачі виробу на інше підприємство підсумкові записи з на-працювання завіряються печаткою підприємства, що передає виріб.

Розділ «Основні відомості про виріб» містить найменування виробу, його позначення, дату виготовлення, найменування або поштову адресу виробника, заводський номер виробу (серії) та інші подібні функції виробу в цілому. Також в розділі вказують відомості про сертифікат (номер сертифіката, термін дії та орган, що його видав), позначення стандартів (міжнародних правил) або іншого офіційного документа, що містить перелік стандартів, на відповідність з яким проводилася сертифікація.

Розділ «Основні технічні дані» містить необхідні для експлуатації виробу номінальні і фактичні значення основних параметрів і характеристик (властивостей), в тому числі і показники надійності, що відносяться до цього виробу. Для виробів, використання яких після закінчення певного терміну становить небезпеку для життя, здоров'я людини і може завдати шкоди його майну, повинен бути вказаний термін служби або придатності. Для складових частин, які можуть призвести до критичних відмов, що становить небезпеку для життя, здоров'я людини і його майна, приводять терміни їх заміни (відновлення) або критерії граничного стану, при яких експлуатація допустима.

Розділ «Індивідуальні особливості виробу» містить особливості даного виробу, які необхідно враховувати при його експлуатації та ремонті. При необхідності в розділі приводять вказівки з особливої обережності при пакуванні, вантаженні, транспортуванню, вилучення з упаковки, а також про наявність на виробі радіоактивних і токсичних речовин, робота з якими вимагає особливих заходів безпеки.

Розділ «Комплектність» складається з підрозділів:

- складові частини виробу і зміни в комплектності;
- запасні частини, інструмент, пристосування і засоби вимірювання (або їх комплекти) (ЗІП);
- вироби з обмеженим ресурсом;

- експлуатаційна документація;
- додаткові відомості про комплектність.

Розділ розробляють в наступних випадках: виріб складається з декількох складових частин; якщо до виробу докладають окремі складальні одиниці і деталі для монтажу; якщо до виробу докладають ЗІП; якщо формуляри (паспорти, етикетки) на складові частини виробу включені в комплектність. При необхідності в розділі приводять рисунок виробу або інші необхідні ілюстрації. Якщо комплектність складається з самого виробу і документації на нього, розділ не розробляють.

Паспорт на вироби складається з титульного листа та, в загальному випадку, з наступних розділів:

- основні технічні дані;
- комплектність;
- ресурси, терміни служби і зберігання та гарантії виробника (постачальника);
- консервація;
- відомості про пакування;
- свідоцтво про приймання;
- рух виробу в експлуатації;
- ремонт і облік роботи за бюлетенями і вказівкам;
- замітки по експлуатації і зберіганню;
- відомості про утилізацію.

Розділ «Нотатки з експлуатації та зберігання» містить:

- відомості про взаємозамінність з раніше збудованими модифікаціями виробу;
- попередження про необхідність збереження пломб виробника виробу;
- перелік особливих заходів безпеки при роботі;
- вимоги до перевірки перед установкою на інший виріб;
- перелік особливих умов експлуатації.

У розділі можна наводити й інші відомості (наприклад, з якими виробами взаємодіє при роботі даний виріб, результати вхідного контролю та ін.).

Розділ 3. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ДО ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

Технічний стан колісних транспортних засобів (КТЗ) повинен відповідати вимогам законодавства, чинних нормативних документів щодо безпеки дорожнього руху й охорони навколишнього середовища та вимогам підприємства-виробника. Не дозволено вносити зміни у конструкцію КТЗ, а також застосовувати додаткове обладнання та експлуатаційні матеріали та рідини без узгодження таких дій за встановленим законодавством порядком [24].

Під час проведення контролю технічного стану КТЗ зі зміненою конструкцією, враховують додаткові вимоги, викладені в документах, щодо погодження переобладнання, які повинен надати власник КТЗ.

Технічний стан та функціонування спеціального або спеціалізованого обладнання КТЗ (наприклад, автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій; КТЗ для перевезення небезпечних вантажів, самоскид, цистерна, сідельний тягач, швидка медична допомога (амбуланс), автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль, автомобіль-таксі, броньований; обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями, зі спеціальним обладнанням, автомобіль-майстерня для аварійного ремонту, радіологічна майстерня, КТЗ для пересувних телевізійних і звукових станцій, автокран, пожежний, автобетономішалка, автовишка розвідувальна чи бурова, КТЗ для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, КТЗ прибиральний тощо) повинні відповідати вимогам законодавства.

Ідентифікаційні дані КТЗ, характеристики використовуваного обладнання, умови та результати контролювання заносять до протоколу контролювання, рекомендовану форму якого наведено у додатку М.

3.2. ВИМОГИ ДО ЗОВНІШНІХ СВІТЛОВИХ ПРИЛАДІВ

Не дозволено змінювати розташування ПЗС, їх демонтувати, встановлювати додаткові ПЗС, а також змінювати режим роботи ПЗС, якщо це не

передбачено конструкцією або документами щодо погодження переобладнання КТЗ.

Не дозволено застосовувати зруйновані та з тріщинами на світловідбивальних поверхнях або розсіювачах ПЗС, встановлювати будь-які пристрої, що обмежують їхню видимість, наносити покриття на ПЗС (тонування, фарбування тощо), що зменшує світлопропускання, змінює їхню силу світла, світлорозподіл або колір.

На знятих із виробництва КТЗ, або на тих, що приведено у відповідність до вимог цього стандарту або переобладнано згідно з погоджувальними документами, дозволено встановлювати ПЗС від інших КТЗ із застосуванням вимог ДСТУ UN/ECE R 48-02.

Сигналізатори вмикання світлових приладів мають бути роботоздатні та мати передбачені конструкцією символи.

Кількість, колір та наявність ПЗС на КТЗ визначають відповідно до табл. 1 [24].

На КТЗ випуску до 2003 р. встановлення ліхтарів заднього ходу, бічних показників повороту, задніх протитуманних ліхтарів, додаткового сигналу гальмування та наявність аварійного сигналу не обов'язкове.

На причепах до вантажних та легкових автомобілів випуску до 2003 р. встановлювати передні габаритні ліхтарі не обов'язково.

На КТЗ, довжиною більше ніж 6 м, випуску до 2003 р., встановлювати бічні світловідбивальні пристрої нетрикутної форми та бічні габаритні ліхтарі не обов'язково.

Фари ближнього, дальнього світла та протитуманні фари мають бути укомплектовані джерелами світла і відрегульовані відповідно до вимог настанов по експлуатації (НЕ).

Не дозволено застосовувати на КТЗ фари, призначені для експлуатування на дорогах з лівостороннім рухом.

Не дозволено використовувати газорозрядні джерела світла на КТЗ без автоматичного коректора кута нахилу фар і пристроїв для очищення фар.

Початковий кут нахилу променів фар ближнього світла має відповідати значенню, вказаному виробником КТЗ в НЕ або в маркуванні безпосередньо поруч з фарами або на табличці підприємства-виробника.

Початковий кут нахилу променів фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані має відповідати значенням, наведеним у табл. 3.1.

Таблиця 3.1. Початковий кут нахилу променів фар

Відстань від нижнього краю видимої поверхні фари (h), мм	Нахил променю фари ближнього світла донизу у вертикальній площині, %	Різниця вертикальних координат точок P та O на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, мм
$h < 800$	1,0 ÷ 1,5	50 ÷ 75
$800 \leq h \leq 1000$	1,0 ÷ 2,0	50 ÷ 100
$1000 < h \leq 1200$	1,5 ÷ 2,0	75 ÷ 100
$h > 1200$	2,0 ÷ 2,5	100 ÷ 175

Сила світла кожної фари, що працює в режимі «ближнє світло», має відповідати значенням, наведеним табл. 3.2

Таблиця 3.2. Сила світла фари

Тип світлорозподілу фари	Сила світла, кд	
	у напрямку вихідної осі фари, не більше ніж	у точці на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, з координатою – 0,1 м вертикально униз від точки P , не менше ніж
C, CR	800	1600
HC, HCR, DC, DCR	950	2200

Сумарна сила світла всіх фар в режимі «дальнє світло» має бути не менше 20000 кд, і не більше ніж 225000 кд.

Кут нахилу променів протитуманних фар або розташування світлої межі на контрольному екрані повинні відповідати вимогам, наведеним у табл. 3.3. Сила світла кожної протитуманної фари, виміряна у точці O має бути не більше ніж 625 кд.

Таблиця 3.3. Кут нахилу променів протитуманних фар

Відстань від нижнього краю видимої поверхні фари до опорної поверхні, мм	Нахил донизу променю протитуманної фари у вертикальній площині, %	Різниця вертикальних координат точок P та O на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, мм
250-750	2,00	100
більше 750	4,00	200

Світлові сигнальні вогні:

- габаритні вогні, контурні вогні та знак автопоїзда повинні функціонувати у сталому режимі. Ліхтар освітлення заднього номерного знака має вмикатися одночасно з габаритними вогнями та надійно освітлювати поверхню номерного знака;

- сигнали гальмування мають вмикатися під час приведення у дію відповідних органів керування гальмівних систем та функціонувати у сталому режимі весь період гальмування;

- ліхтар заднього ходу має вмикатися лише у разі вмикання передачі заднього ходу;

- показчики поворотів та бічні повторювачі показчиків мають працювати в проблісковому режимі з такими параметрами: частота проблісків — $(90 \pm 30) \text{ хв}^{-1}$; показчики поворотів, розташовані на одному боці КТЗ, повинні працювати в одній фазі;

- аварійна сигналізація повинна забезпечувати синхронне увімкнення всіх показчиків повороту та бічних повторювачів у проблісковому режимі;

- задні протитуманні ліхтарі мають вмикатися за умови увімкнення фар ближнього, дальнього світла або протитуманних фар та функціонувати у сталому режимі;

- сила світла світлових сигнальних вогнів має відповідати значенням, наведеним у табл. 3.4.

Таблиця 3.4. Сила світла світлових сигнальних вогнів

Найменування світлового сигнального вогню	Сила світла за вихідною віссю, кд	
	не менше ніж	не більше ніж
1	2	3
Показчик повороту:		
- передній	58,0	860
- задній з постійною силою світла	32,0	200
- задній зі змінною силою світла в режимі роботи:		
- вдень	82,0	700
- вночі	26,0	120
- бічний повторювач	0,4	200
Сигнал гальмування:		
- з постійною силою світла	26	100
- із змінною силою світла в режимі роботи:		
- вдень	83	520

Продовження табл. 3.4

1	2	3
- вночі	19	80
Габаритний:		
- передній	2	60
- передній, вмонтований у фару	1	100
- задній (а також верхній)	1	12
Стоянковий	1	60
Заднього ходу	51	600
Задній протитуманний	48	300
Знак автопоїзда	2	60

Примітка 1. У разі комбінації з двох вогнів значення максимальної сили світла має бути збільшене в 1,4 рази.

Примітка 2. Силу світла ПЗС, за винятком фар ближнього та дальнього світла, контролюють за потреби (наприклад, за відсутності знака офіційного затвердження, виникнення спірних питань щодо потужності джерел світла або нанесення покриття на ПЗС тощо).

Поширений зміст цього питання викладено у табл. 1—5 [24].

3.3. ВИМОГИ ДО РУЛЬОВОГО КЕРУВАННЯ

Не дозволено:

1. Самочинний поворот рульового колеса та/або керованих коліс КТЗ із підсилювачем рульового керування.
2. Осьовий люфт рульового колеса.
3. Рухомість рульової колонки в площинах, поздовжніх до її осі, картера рульового механізму та деталей рульового привода відносно одне одного або шасі (кузова) КТЗ.
4. Підтікання робочої рідини в гідросистемі підсилювача.
5. Незатягнуті та не застопорені нарізні з'єднання деталей та вузлів рульового керування;
6. Наявність у рульовому керуванні і його приводі деталей та вузлів із залишковою деформацією, тріщинами, пошкодженнями та відремонтованих методами паяння чи зварювання.
7. Проміжки в з'єднаннях важелів поворотних цапф та шарнірах рульових тяг.

Натяг паса привода насоса підсилювача рульового керування та рівень робочої рідини в його резервуарі (за наявності) мають відповідати

вимогам НЕ (настанова щодо експлуатування (інструкція з експлуатування, експлуатаційна документація) КТЗ).

Система сигналізації та контролю та електропідсилювач рульового керування (за наявності) повинні функціонувати згідно з вимогами НЕ (настанова щодо експлуатування (інструкція з експлуатування, експлуатаційна документація) КТЗ).

Максимальні кути повороту рульового колеса та керованих коліс мають обмежувати лише пристрої, передбачені конструкцією КТЗ. Рульове колесо повинно обертатися без ривків і затинань в усьому діапазоні кута його повороту.

Пристрій фіксування рульової колонки з регульованим положенням рульового колеса має фіксувати та утримувати колонку в усіх положеннях, зазначених у НЕ.

Сумарний кутовий проміжок рульового керування повинен відповідати значенням, наведеним у табл. 3.5.

Таблиця 3.5. Сумарний кутовий проміжок рульового керування

Категорія КТЗ	Сумарний кутовий проміжок, не більше ніж ¹⁾
M ₁ , M ₁ G, M ₂ , M ₂ G, N ₁ , N ₁ G	10° (25°)
M ₃ , M ₃ G, N ₂ , N ₂ G, N ₃ , N ₃ G	20° (25°)
¹⁾ У дужках наведено значення для КТЗ, випуску до 1988 р.	

3.4. ВИМОГИ ДО ПНЕВМАТИЧНИХ ШИН ТА КОЛІС

Вимоги до пневматичних шин та коліс КТЗ мають бути укомплектовані пневматичними шинами (далі — шини) і колесами, які зазначено у НЕ.

Не дозволено установлювати на одній осі КТЗ шини різних розмірів, типів конструкції (радіальної, діагональної, камерної, безкамерної), моделі з різними рисунками протектора, призначених для застосування в різні сезони, з шипами чи ланцюгами протиковзання та без них.

Висота рисунка протектора шини повинна відповідати значенням, наведеним у табл. 3.6.

Шини мають бути без пошкоджень (проколів, порізів), що оголюють корд чи бреккер, а також відшарувань та здутих протектора. Не дозволено наявності сторонніх предметів, які утримуються (затиснені) між шинами здвоєних коліс КТЗ та в канавках рисунка протектора.

Таблиця 3.6. Висота рисунка протектора шини

Категорія КТЗ	Висота рисунка протектора шин, мм, не менше ніж
M ₁ , M ₁ G, N ₁ , N ₁ G, O ₁	1,6
M ₂ , M ₂ G, M ₃ , M ₃ G	2,0
N ₂ , N ₂ G, N ₃ , N ₃ G, O ₂ -O ₄	1,0

Не дозволено установку на КТЗ шин із застосуванням додаткових елементів (прокладок), зі зміною напрямку обертання шини спрямованого обертання, а також якщо висоти рисунка протектора здвоєних коліс відрізняються між собою більше ніж на 5 мм.

Тиск повітря у шинах кожної осі має відповідати значенням, установленим НЕ або загальними правилами експлуатування автомобільних шин. Для наповнювання шин повітрям та вимірювання його тиску здвоєні колеса мають бути встановлені так, щоб вентиляльні отвори у дисках були суміщені між собою. Не дозволено замінювати золотники заглушками, пробками та іншими пристосуваннями.

Не дозволено установлювати на передній осі автобусів класу III відновлені шини.

Не дозволено:

- відсутність принаймні одного болта, гайки або інших деталей кріплення дисків чи ободів коліс;
- послаблення моменту затягнення деталей кріплення коліс;
- наявність тріщин на дисках, у закраїні обода, в замковій канавці;
- ремонтування деталей методами зварювання;
- встановлення коліс із застосуванням деталей кріплення, що не передбачені виробником КТЗ, зокрема будь-яких додаткових деталей;
- наявність будь-яких дефектів на робочих поверхнях насадових ободів, що спричиняють втрату герметичності з'єднань із безкамерною шиною;
- гострі крайки, вм'ятини бортових закраїн;
- збільшені отвори для кріплення коліс (дисків);
- відсутність відповідного маркування на відновлених шинах.

Не дозволено встановлювати на КТЗ колеса, що мають інший, ніж передбачено НЕ, виліт коліс (ЕТ).

3.5. ВИМОГИ ДО ГАЛЬМІВНИХ СИСТЕМ

Одиночний КТЗ допускають до руху дорогами лише в тому випадку, коли ефективність гальмування робочої, аварійної та стоянкової гальмових систем цього КТЗ становлять не менше як 90 % ефективності, визначеної Правилами ЄЕК ООН № 13, № 13-Н, а КТЗ, що виготовлено в державі, яка не приєдналася до «Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів», 1958 року з поправками 1995 року з урахуванням Правил ЄЕК ООН (Женевська угода 1958 року) [18].

Сполуку КТЗ допускають до руху дорогами лише в тому випадку, коли [18]:

- ефективність гальмування робочої, аварійної та стоянкової гальмових систем цього КТЗ становить не менше як 90 % ефективності, визначеної приписами Правил ЄЕК ООН № 13 для кожного із сполучених нових КТЗ. Наразі ефективність стоянкової гальмової системи нових тягачів і причепів вважають рівною 18 %;
- відповідна ефективність робочої і аварійної гальмових систем становить не менше як 90 % ефективності, встановленої приписами пункту 2.3.2 додатка 4 до Правил ЄЕК ООН № 13.

Корозійна тривкість сталевих елементів урухомників гальмових механізмів має бути еквівалентною щонайменше тривкості деталей, що мають покриття товщиною 12 мікрометрів цинку.

Під час експлуатування КТЗ слід брати до уваги приписи експлуатаційної документації виробника стосовно:

- застосування визначених експлуатаційних рідин, а також можливості або заборони застосування рідин на неуглецевій основі;
- небезпечних наслідків застосування експлуатаційних рідин, що не передбачені виробником КТЗ;
- неприпустимості застосування змішаних експлуатаційних рідин.

Не дозволено наявність деталей гальмівних систем із тріщинами і залишковою деформацією, відсутність герметичності гальмівного привода та непередбачений конструкцією контакт його трубопроводів з елементами КТЗ.

Рівень гальмівної рідини в резервуарі гідравлічного або пневмогідравлічного привода має відповідати вимогам НЕ.

Система сигналізації та контролю гальмівних систем має функціонувати згідно з вимогами НЕ.

Регулятор гальмівних сил або обмежувачі тиску робочого тіла (за наявності) мають бути відрегульовані згідно з НЕ.

Антиблокувальні пристрої гальмівної системи та інші електронні пристрої підвищення стійкості КТЗ (за наявності) та їхні сигналізатори мають функціонувати згідно з вимогами НЕ.

3.5.1. Робоча гальмівна система (РГС) [24]

Показники ефективності гальмування РГС, що підлягають контролю, та їхні значення наведено у таблицях 3.7—3.9. Вибір показників обумовлюється обраним методом контролювання: за методом стендових випробовувань визначають показники, зазначені у табл. 3.7, за методом дорожніх випробовувань показники наведені у табл. 3.8 або 3.9.

Таблиця 3.7. Параметри гальмівної системи

Категорія КТЗ	Загальна питома гальмівна сила (γ_r), не менше ніж	Коефіцієнт нерівномірності гальмівних сил коліс осі, %, не більше ніж	Тривалість спрацювання ГС на стенді, с, не більше ніж ^{7) 8)}
M ₁ , M ₁ G	0,50	30	0,8 ⁶⁾
M ₂ , M ₂ G, M ₃ , M ₃ G	0,50 ¹⁾		
N ₁ , N ₁ G	0,50 ²⁾		
N ₂ , N ₂ G, N ₃ , N ₃ G	0,45 ³⁾		
O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	0,43 ^{4) 5)}		

¹⁾ Для КТЗ, не обладнаних антиблокувальною ГС, $\gamma_r \geq 0,48$.

²⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., $\gamma_r \geq 0,45$.

³⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., $\gamma_r \geq 0,43$.

⁴⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., $\gamma_r \geq 0,40$.

⁵⁾ Для КТЗ з інерційною РГС $\gamma_r \geq 0,40$ (за значення штовхального зусилля в зчіпному пристрої, Н, не більше ніж: для причепів із центральною чи спареними осями — $0,1 \times M_a \times g$, для двоосьових причепів — $0,067 \times M_a \times g$).

Для КТЗ із гідравлічним приводом — не більше ніж 0,5 с.

⁷⁾ Крім КТЗ категорії О з інерційною РГС.

⁸⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., можливе збільшення нормативу тривалості спрацювання на 10 %.

Таблиця 3.8. Параметри гальмівної системи

Категорія КТЗ	Усталене сповільнення ($j_{уст}$), м/с ² , не менше ніж	Тривалість спрацьовування ГС, с, не більше ніж ⁶⁾
M ₁ , M ₁ G	5,0	0,8 ⁵⁾
M ₂ , M ₂ G, M ₃ , M ₃ G	5,0 ¹⁾	
N ₁ , N ₁ G	5,0 ²⁾	
N ₂ , N ₂ G, N ₃ , N ₃ G	4,5 ³⁾	
O ₂ , O ₃ , O ₄	4,3 ⁴⁾	
¹⁾ Для КТЗ, не обладнаних антиблокувальною ГС, $\gamma_{уст} \geq 4,8$ м/с ² . ²⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., $\gamma_{уст} \geq 4,5$ м/с ² . ³⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., $\gamma_{уст} \geq 4,3$ м/с ² . ⁴⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., $\gamma_{уст} \geq 4,0$ м/с ² . ⁵⁾ Для КТЗ та автопоїздів з гідравлічним приводом — не більше ніж 0,5 с. ⁶⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., можливе збільшення нормативу тривалості спрацьовування на 10 %.		

Таблиця 3.9. Параметри гальмівної системи

Тип КТЗ	Категорія КТЗ (тягача)	Гальмівний шлях (S_f) для початкової швидкості гальмування (V_0), не більше, ніж, м ¹⁾	
		$V_0 = 40$ км/год	$V_0 \neq 40$ км/год
Одиночні	M ₁	14,7	$V_0 \times (0,10 + V_0/150)$
	M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂	18,3	$V_0 \times (0,15 + V_0/130)$
	N ₃	19,5	$V_0 \times (0,18 + V_0/130)$
Автопоїзди	M ₁	16,6	$V_0 \times (0,15 + V_0/150)$
	N ₁ , N ₂ , N ₃	19,5	$V_0 \times (0,18 + V_0/130)$
¹⁾ Для КТЗ випуску до 1988 р. допускають збільшення нормативу гальмівного шляху на 10 %.			

Примітка. У разі необхідності значення гальмівного шляху обчислюється за параметрами гальмівної діаграми згідно з додатком Б.

За використання метода дорожніх випробовувань будь-яка частина КТЗ під час гальмування не повинна виходити за межі коридору руху шириною 3,5 м.

Значення коефіцієнтів сумісності ланок автопоїзда мають бути не менше ніж 0,9.

Асинхронність тривалостей спрацьовування РГС ланок автопоїзда має бути не більше ніж 0,3 с.

3.5.2. Стоянкова гальмівна система (СГС) [24]

Орган керування СГС має фіксуватися у всіх положеннях, передбачених конструкцією КТЗ.

Показником ефективності гальмування СГС є або загальна питома гальмівна сила (за методом стендових випробовувань), або можливість утримування КТЗ у нерухомому стані протягом не менше ніж 5 хв. на ділянці дороги з нормованим поздовжнім ухилом (для методу дорожніх випробовувань).

Значення загальної питомої гальмівної сили та нормованого поздовжнього ухилу наведено у табл. 3.10.

Показником ефективності гальмування ЗГС є усталене сповільнення КТЗ, значення якого має бути не менше ніж: $0,5 \text{ м/с}^2$ ($0,6 \text{ м/с}^2$ — за випробовування міжміських автобусів та туристичних автобусів дальнього сполучення) — для КТЗ у стані максимальної маси; $0,8 \text{ м/с}^2$ — для КТЗ у стані порожньої маси.

Таблиця 3.10. Значення загальної питомої гальмівної сили та нормованого поздовжнього ухилу

Тип КТЗ	Категорія КТЗ (тягача)	Стан навантаження ¹⁾	Загальна питома гальмівна сила (γ_r), не менше ніж	Поздовжній ухил ділянки дороги, %
Одиночні	М	максимальна маса	0,16	16
		порожня маса	-	23
	N	максимальна маса	0,16	16
		порожня маса	-	31
Автопоїзди	М, N	максимальна маса	$0,12^{2)}$	$12^{2)}$
	М, N	порожня маса	-	$31^{2)}$

¹⁾ Дорожні випробовування СГС проводять в одному з двох зазначених станів навантаження.

²⁾ У разі відсутності СГС у причепа – за умови включення тільки СГС тягача.

Система автоматичного гальмування причепа, обладнаного гальмівною системою, має бути роботоздатна.

Більш поширений зміст цього питання викладено у табл. 8—11 [24].

3.6. ВИМОГИ ДО СКЛООЧИСНИКІВ ТА СКЛООМИВАЧІВ ВІТРОВОГО СКЛА

Автомобілі та автобуси мають бути обладнані передбаченими конструкцією склоочисниками та склоомивачами вітрового скла.

Частота переміщення щіток по мокрому склу в режимі максимальної швидкості склоочисників має бути не менше ніж 35 подвійних ходів за хвилину.

Щітки склоочисників не мають бути пошкодженими і мають виконувати відповідні функції.

У разі вимкнення склоочисників щітки мають зайняти передбачене конструкцією крайнє положення.

Склоомивачі мають подавати рідину у зону очищення скла у кількості, достатній для його змочування.

3.7. ВИМОГИ ДО ДВИГУНА ТА ЙОГО СИСТЕМ

Гранично-допустимий вміст оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах КТЗ із двигунами, що працюють на бензині або газовому паливі — згідно з ДСТУ 4277.

Гранично-допустимий рівень димності відпрацьованих газів КТЗ із дизелями або газодизелями — згідно з ДСТУ 4276.

У паливній системі двигунів не має бути витоків палива.

Кришки паливних баків та пристрої перекриття подавання палива мають бути у роботоздатному стані.

На КТЗ, із системою нейтралізації відпрацьованих газів, демонтування цієї системи чи окремих її складників або нероботоздатність її сигналізатора (за наявності) не дозволено.

Комплектність і стан систем випуску та нейтралізації відпрацьованих газів (за наявності), систем зниження шуму, інших систем та пристроїв, що передбачені конструкцією КТЗ і призначені для підвищення потужності двигуна та зменшення викидів забруднюючих речовин (систем наддуву, вентиляції картера, рециркуляції відпрацьованих газів, уловлювання випаровувань палива, подачі вторинного повітря, економайзера примусового холостого ходу тощо) мають відповідати вимогам підприємства-виробника КТЗ та/або НЕ.

Не дозволено наявність прогарів, механічних пробоїн та нещільностей у з'єднаннях випускної системи КТЗ.

3.8. ВИМОГИ ДО ГАЗОБАЛОННОГО ОБЛАДНАННЯ

На ГБТЗ застосовують автомобільні газові балони (далі — балони) для ЗНГ, тип яких офіційно затверджено згідно з ДСТУ UN/ECE R 67-01, або балони для СПГ, тип яких офіційно затверджено згідно з ДСТУ UN/ECE R 110-00, або які відповідають вимогам НПАОП 0.00-1.07 та інших чинних нормативних документів та які мають відповідне маркування.

Не дозволено експлуатувати ГБТЗ із балонами, в яких: вийшов граничний термін використання; вийшов строк призначеного технічного посвідчення (згідно з НПАОП 0.00-1.07); пошкоджений корпус балона; несправні вентиля; відсутні належні пофарбування, надписи, клейма, а також ГБТЗ із балонами іншого призначення.

Кількість та встановлення балонів для СПГ або ЗНГ на КТЗ повинні відповідати чинним нормативним документам (ДСТУ UN/ECE R 67-01 або ДСТУ UN ECE R 110-00, технічним умовам, інструкціям виробників ГБО тощо). Кріплення балонів для СПГ чи ЗНГ на КТЗ має відповідати вимогам додатка 5 ДСТУ UN ECE R 115-00.

Балони повинні бути встановлені стаціонарно, не дозволено встановлювати балони у моторному відсіку.

Балони повинні бути оснащені стаціонарними вузлами кріплення або закріплені на КТЗ за допомогою рами (кронштейнів) балона та стрічкових хомутів кріплення, у цьому разі відстань між будь-яким газовим балоном і поверхнею дороги повинна складати не менше ніж 0,2 м.

Усі балони для СПГ мають бути обладнані клапанами з ручним керуванням (витратними вентилями) або автоматичними клапанами балонів.

Балони мають бути оснащені газонепроникними кожухами, що встановлюють поверх арматури балона, за винятком випадків, коли балон встановлено ззовні КТЗ. Газонепроникні кожухи мають відповідати вимогам ДСТУ UN/ECE R 67-01 або ДСТУ UN/ECE R 110-00. Арматура балонів для ЗНГ, що встановлена зовні КТЗ, має бути захищена від потрапляння бруду та вологи.

Не дозволено встановлювати балони та будь-які інші елементи газобалонного обладнання в салонах автобусів.

Встановлювати балони та будь-які інші елементи газобалонного обладнання в салонах спеціальних або спеціалізованих автобусів дозволено за умови узгодження згідно з законодавством.

Заправний блок має бути розміщений ззовні КТЗ.

Паливопроводи (газопроводи), що проходять крізь пасажирський салон або не вентилязоване багажне відділення, мають бути обґрунтованої необхідної (мінімальної) довжини і у будь-якому випадку захищені газонепроникним кожухом.

Жорсткі газопроводи мають бути виготовлені із суцільнотягнутих трубок із нержавіючої сталі або сталі з антикорозійним покриттям. Для ГБТЗ, що працюють на ЗНГ, дозволено виготовляти жорсткі газопроводи з суцільнотягнутих трубок із міді з гумовим або пластмасовим захисним покриттям.

Паяні або зварні з'єднання газопроводів, а також зубчаті з'єднання обтисненням не дозволено. Трубки з нержавіючої сталі мають бути з'єднані лише фітингами з неіржавіючої сталі.

Жорсткі та гнучкі паливопроводи не можна розміщувати поблизу точок піддомкочування.

ГБТЗ мають бути обладнані системою перемикання виду палив для убезпечення від постійного одночасного подавання в двигун більше ніж одного виду палива, за винятком короткочасного подавання двох палив під час перемикання системи живлення двигуна з одного виду палива на інший та для газодизельних КТЗ, що використовують дизельне паливо для запалювання газоповітряної суміші.

Газова система живлення ГБТЗ має бути герметичною.

Складові газової паливної системи не можна розташовувати в межах 100 мм від системи випуску відпрацьованих газів, якщо вони не мають належного теплозахисного кожуха (екрана).

На кожному ГБТЗ мають бути нанесені попереджувальні знаки: «Обережно! Інші небезпеки» згідно з ГОСТ 12.4.026 із пояснювальною табличкою із написом «ГАЗ». Попереджувальні знаки мають відповідати вимогам РСТ 1960. Крім того, на ГБТЗ категорії М2 та М3 має бути маркування, згідно з ДСТУ UN/ECE R 67-01 або ДСТУ UN ECE R 110-00.

Більш поширений зміст цього питання викладено у табл. 12 [24].

3.9. ВИМОГИ ДО ІНШИХ ЕЛЕМЕНТІВ КОНСТРУКЦІЇ

Автомобілі та автобуси мають бути обладнані дзеркалами заднього виду, стеклами, бамперами, звуковим сигналом, сонцезахисними (протизасліпними) козирками (шторами) згідно з конструкцією.

КТЗ має бути обладнано справними амортизаторами, згідно з його конструкцією.

Кути встановлення коліс КТЗ (керованих та некерованих) мають відповідати зазначеним у НЕ.

Встановлення осей причепів (охоплюючи напівпричепа) має відповідати НЕ.

Під час проведення державного технічного огляду кути встановлювання коліс та встановлювання осей не перевіряють.

На автопоїзді у складі тягача та двох або більше причепів (напівпричепів) із правого боку кабіни мають бути встановлені додаткові дзеркала заднього виду, що забезпечують видимість дороги в зоні коліс найвіддаленішої осі прицепа (напівпричепа) під час повороту автопоїзда на кут 90° із зовнішнім габаритним радіусом 12,5 м.

Примітка. Дозволено використовувати дзеркала заднього виду, які збільшують зону оглядання.

На вітровому склі КТЗ не дозволено сколи чи тріщини в зоні роботи склоочисників.

Не дозволено розміщувати предмети (за винятком талона про технічний огляд у правій нижній частині вітрового скла та інших документів згідно з законодавством) або наносити покриття, які обмежують огляд з місця водія, відвертають його увагу, погіршують прозорість скла і можуть спричинити небезпеку травмування учасників дорожнього руху.

У верхній частині вітрового скла дозволено встановлювати смугу прозорої кольорової плівки, ширина якої не перевищує мінімальної відстані між верхніми межами вітрового скла і зони його очищування склоочисниками.

За наявності зовнішніх дзеркал з обох боків КТЗ категорії М1 дозволено встановлювати на задньому склі жалюзі або штори.

Світлопропускання вітрового скла має бути не менше ніж 75 %, а всіх інших стекол — не менше ніж 70 %.

Світлопропускання стекол, що не входять до зони оглядання з місця водія вперед та за умови встановлення зовнішніх дзеркал з обох боків КТЗ, може бути менше ніж 70 %.

Дозволено не контролювати світлопропускання стекол КТЗ за наявності їхнього маркування згідно з ДСТУ UN/ECE R 43-00 та відсутності додаткового покриття, що зменшує світлопропускання.

Замки дверей кузова (кабіни), капота, багажника, засуви бортів вантажної платформи, засуви горловин цистерн, механізми регулювання і пристрої фіксування сидіння водія та пасажирів, органи або пристрої, призначені для відчинення та зачинення дверей автобусів та тролейбусів, ава-

рійні виходи та пристрої їхнього відчинення, приводи відчинення (зачинення) дверей, сигналізація роботи дверей і сигнал вимоги зупинки, пристрій обігрівання та обдування вітрового скла, протиугінний пристрій мають бути роботоздатні.

У КТЗ категорій М2 та М3, що використовують автобуси загального користування, кількість місць, протипожежний захист, виходи, планування пасажирського приміщення, пасажирські сидіння, простір для пасажирів, які сидять, штучне внутрішнє освітлення, поручні, огорожі, полиці для ручної поклажі, кришки люків мають відповідати:

- для автобусів категорії М3 (класів I, II та III) виробництва країн СНД, випуску до 2003 р. — ГОСТ 27815;
- для автобусів категорії М2 (пасажировмісністю до 16 пасажирів) виробництва країн СНД, випуску до 2003 р. — ГОСТ 28345;
- для автобусів категорії М2 та М3 (пасажировмісністю до 22 пасажирів, класів А та Б) виробництва країн СНД, випуску після 01.01.2003 р., та виробництва інших країн — ДСТУ UN/ECE R 52-01;
- для автобусів категорії М3 (пасажировмісністю понад 22 пасажирів, класів I, II та III) виробництва країн СНД, випуску після 01.01.2003 р., та виробництва інших країн — ДСТУ UN/ECE R 36-03;
- для КТЗ, що перебувають в експлуатації та переобладнанні в автобуси категорії М2 та М3 (пасажировмісністю до 22 пасажирів) — ГСТУ 60.2-00017584-011.

Спідометр та/або тахограф мають бути роботоздатні та мати справну підсвітку.

Усі нарізові з'єднання мають бути затягнені з зусиллям згідно з НЕ і за потреби застопорені.

На КТЗ категорій N2, N3, O3, O4 мають бути задній та бокові захисні пристрої, якщо їх передбачено конструкцією. На КТЗ, категорій N2, N3, O3, O4 випуску після 2002 р., обов'язково має бути задній захисний пристрій, або елементи конструкції, які виконують його функцію.

КТЗ мають бути обладнані за конструкцією пристроями захисту від викидання з-під коліс КТЗ сторонніх предметів і бруду. Ширина цих пристроїв має бути не менше ніж ширина встановлених шин.

Джгути проводів та окремі проводи системи електрообладнання мають бути надійно захищені та закріплені, щоб унеможливити обрив, перетирання і не мати непередбаченого конструкцією контакту з деталями КТЗ.

Ізоляція електропроводів КТЗ має унеможливлювати виникнення випадкових замикань проводів із провідними частинами КТЗ («масою») і між собою.

Електричні ланцюги мають бути захищені плавкими або автоматичними запобіжниками, за їх встановлення підприємством-виробником КТЗ.

Зчіпні пристрої тягача та причепа (напівпричепа), а також передбачені конструкцією страхувальні пристрої та опорні стояки (пристрої) причепа (напівпричепа), мають бути роботоздатні.

Не дозволено наявність деформації, розривів, тріщин, слідів відновлювального ремонту та інших видимих пошкоджень тягового гака, зчіпної петлі, зчіпної кулі, дишла та зчіпного шворня напівпричепа.

Не дозволено експлуатування причепа (напівпричепа) з тягачем, для якого тягове зусилля на буксирному пристрої, навантага на сидельно-зчіпний пристрій або дозволена максимальна маса причепа (напівпричепа) перевищує значення, встановлені НЕ.

КТЗ мають бути обладнані пасами безпеки та підголівниками, якщо їх передбачено конструкцією.

У пасів безпеки не дозволено такі дефекти:

- надриви на лямці, видимі неозброєним оком;
- замок не фіксує «язик» лямки або не викидає його після натискання на кнопку блокувального пристрою;
- лямка не витягується чи не втягується в інерційну катушку та не блокується під час її різкого ривка.

КТЗ категорій МЗ, N2, N3, О мають бути обладнані противідкатними упорами (не менше ніж два), а КТЗ категорій М та N — укомплектовані вогнегасниками, медичною аптечкою, знаком аварійної зупинки (чи блимким червоним ліхтарем). Використовувати вогнегасники без пломб або із закінченим терміном придатності не дозволено. Медична аптечка має бути укомплектована придатними для використання препаратами та відповідати вимогам ДСТУ 3961.

В автобусі, тролейбусі і вантажному автомобілі, тимчасово пристосованому для перевезення пасажирів, один вогнегасник має бути в кабіні водія, а другий (або інші) — у пасажирському салоні (кузові).

Поручні в автобусах та тролейбусах, запасне колесо, акумуляторні батареї, вогнегасники, медична аптечка, номерні знаки мають бути надійно закріплені в місцях, згідно з конструкцією КТЗ.

Сидіння автобусів та тролейбусів мають бути установлені на несучих елементах кузова за допомогою нарізевих з'єднань, згідно з вимогами виробника. Усі нарізеві з'єднання мають бути комплектними та застопореними. Кріплення має відповідати конструкції застосованих сидінь.

Не дозволено підтікання робочих рідин із вузлів та систем КТЗ (мас-тила з систем змащування двигуна і трансмісії, охолоджувальної рідини з системи охолодження, електроліту з акумуляторної батареї тощо).

На КТЗ має бути акумуляторна батарея з номінальною ємністю з НЕ.

Тролейбуси мають відповідати вимогам ДСТУ 4398.

Додаткове обладнання КТЗ, що перевозять небезпечні вантажі, має відповідати встановленим вимогам.

3.10. ЗОВНІШНІ ВИСТУПИ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ [18]

Будь-яку декоративну чи іншого призначення деталь (наприклад, древко прапорця), що не змінює типу КТЗ, можливо встановити на ньому, якщо у разі контакту КТЗ з людиною ця деталь не може її зачепити чи поранити або якщо вона від натиску зусиллям не більш як 5 кГс вигинається так, що буде травмобезпечною.

Замінюючи чи додатково установлюючи будь-який пристрій чи будь-яку деталь, перевізник, водій дотримуються приписів Правил ЄЕК ООН № 26.

Додаткові елементи конструкції (наприклад, багажники), що встановлюються на даху КТЗ (рекламні та маршрутні панно, вивіски, обладнання таксі), не повинні мати складників з гострими кутами або крайками (радіус закруглення зовнішніх елементів та їх кріпильних деталей повинен бути не менше 2,5 мм) та мають бути міцно закріплені на КТЗ.

Частини причіпного пристрою, що виступають за зовнішні контури КТЗ, повинні відповідати приписам Правил ЄЕК ООН № 26.

Установлюваний козирок вітрового скла, закрilки для захисту від вітру, дощу на вікнах та даху не повинні мати гострих та ріжучих частин, що можуть бути небезпечними для учасників дорожнього руху, які можуть перебувати поза КТЗ.

3.11. АКУСТИЧНИЙ ШУМ [18]

Рівень акустичного шуму КТЗ затвердженої конструкції або затвердженого типу має бути не вищим за рівень, що встановлений виробником КТЗ, а у разі відсутності таких відомостей — не вищим значення, наведеного у ДСТУ 3649.

Зміна конструкції і маркування складників випускної системи двигуна КТЗ не допускається.

Рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має бути не більше ніж контрольне значення, встановлене підприємством-виробником. Під час проведення державного технічного огляду рівень зовнішнього шуму (звуку) контролюють за потреби (наприклад, у разі виникнення спірних питань щодо стану системи випуску відпрацьованих газів, застосування нештатних (непередбачених) систем випуску тощо).

Рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має не перевищувати значень, наведених у табл. 3.11 [24].

Таблиця 3.11. Рівень шуму (звуку) для типів КТЗ

Тип КТЗ	Рівень шуму (звуку), дБа
Легкові та вантажопасажирські автомобілі	87
Автобуси з максимальною масою понад 3500 кг та двигуном потужністю, кВт:	
- менше ніж 150;	90
- 150 та більше	93
Автобуси та вантажні автомобілі з максимальною масою, кг:	
- не більше ніж 2000;	88
- понад 2000, але не більше ніж 3500	89
Вантажні автомобілі, автопоїзди з максимальною масою понад 3500 кг та двигуном потужністю, кВт:	
- менше ніж 75;	91
- 75 та більше, але менше ніж 150;	93
- 150 та більше	94

Примітка. Під потужністю двигуна розуміють максимальну потужність, зазначену в НЕ.

3.12. НАВАНТАЖЕННЯ НА ОСІ [18]

Перевізник допускає КТЗ до руху, якщо навантага на керовані осі нерухомого КТЗ усіх категорій на горизонтальній опорній поверхні становить не менш як 25 % навантаги як від повної, так і від спорядженої мас, визначених виробником КТЗ.

Якщо на КТЗ встановлено складники спеціального устаткування чи закріплено вантаж з високим центром мас, додатково до вимог пункту 1

цього розділу має бути випробувано або перевізник має переконатися іншим чином, що КТЗ повної маси під час руху не втратить керованість та стійкість на швидкості руху цього КТЗ, яка у разі потреби має бути обмежена до безпечної, а це обмеження має бути доведено водієві під розписку.

3.13. ЗАХИСТ ВОДІЯ І ПАСАЖИРІВ КТЗ ВІД ЗМІЩУВАНОГО ВАНТАЖУ [18]

Особи, які перебувають у КТЗ, що перевозить вантажі, мають бути захищені від можливого зміщення вантажу внаслідок різкого гальмування захисним пристроєм — складником конструкції КТЗ, несуча здатність рівномірно розподіленої навантаги на який становить не менше як 800 Н на одну тонну встановленої виробником маси вантажу за умови, що навантага діє горизонтально та паралельно поздовжній центральній площині КТЗ. Такий складник конструкції КТЗ може бути знімним.

Розміри захисного пристрою:

- ширина, виміряна в напрямі перпендикулярно поздовжній центральній площині КТЗ, має бути не менше ширини простору, передбаченого для розміщення в транспортному засобі людей, а у разі наявності в КТЗ окремої кабіни ширина захисного пристрою має бути не менше як ширина кабіни;

- висота, виміряна від опорної поверхні підлоги вантажної платформи, має бути не менше як 800 міліметрів для КТЗ з кабіною або бути рівною висоті вантажного відділення, якщо кабіни немає;

- захисний пристрій має бути закріплений до рами КТЗ або до передньої частини вантажної платформи.

Якщо захисний пристрій закріплено на кузові, то елементи закріплення кузова на рамі мають мати несівну здатність щодо навантаги, яку визначено в пункті 1 цього розділу.

Якщо кабіна з'єднана з кузовом, захисний пристрій може закріплюватися на кузові або бути одним із елементів його конструкції.

У випадку сполуки КТЗ захисний пристрій на тягачі не встановлюють, а закріплюють у передній частині вантажної платформи напівпричепа.

Якщо КТЗ-тягач або напівпричіп завантажено колодами, трубами, металопрокатом, листовим металом або аналогічним вантажем, який у разі ослаблення елементів закріплення може проникнути в кабіну транспортного засобу внаслідок різкого гальмування, захисний пристрій, окрім вимог

пункту 1 цього розділу, повинен бути виконаний зі сталевих листів за міцністю, відповідною листу марки ст. 3 пс за ГОСТ 19903, товщиною не менше як 3 міліметри і мати відповідну несівну здатність.

Якщо КТЗ має раму або позаду кабіни опору, що призначена для закріплення вантажу, такого як сталевий прокат, телеграфний стовп, — ця рама або опора повинні мати несівну здатність за одночасної дії двох сил, кожна з яких становить 600 даН на кожен тонну визначеної виробником КТЗ вантажності і прикладених до верхньої частини рами: одна вперед горизонтально, друга вертикально вниз.

Ця вимога не стосується:

- автоцистерн;
- КТЗ спеціального призначення;
- КТЗ-контейнеровозів;
- КТЗ, призначених для перевезення великогабаритних неподільних вантажів, режим руху яких визначено законодавством.

3.14. УСТАНОВКА ІНФОРМАЦІЙНИХ ТА ТЕЛЕКОМУНІКАЦІЙНИХ СИСТЕМ [18]

Для вирішення проблем надання транспортних послуг у разі потреби перевізник застосовує в КТЗ, для груп КТЗ засоби та системи інформаційних та телекомунікаційних технологій (далі — інфосистеми) таким чином, щоб не порушувалися приписи Правил ЄЕК ООН.

Засоби та системи інформаційних та телекомунікаційних технологій в КТЗ або групах КТЗ застосовують з дотриманням таких приписів стосовно робочого місця водія:

- інфосистеми повинні мати інтерфейс, такий, щоб водій КТЗ під час руху міг скористатися цією системою за допомогою однієї руки, не відволікаючись від керування транспортним засобом та витрачаючи на це мінімум часу. Наразі використання другої руки водієм не повинно покращувати користування інфосистемою або прискорювати її дію;
- відволікання водія для будь-якого контролю за інфосистемою за роботою систем КТЗ, для вибору дороги або визначення координат місцеперебування, відслідковування за процесами з питань забезпечення перевезень та за іншими учасниками руху має бути якомога коротшим у часі. Під час руху водієві має бути не доступна для сприймання зорова інформація телепередач, відеозасобів, — такі засоби мають під час руху КТЗ або авто-

матично відключатися або розміщатися в таких місцях, що водієві їх не видно;

- функціонування засобів інфосистем не повинно негативно впливати на функціонування КТЗ, систем управління КТЗ, його контрольних приладів;

- повна або часткова втрата функцій засобів інфосистеми не повинна будь-яким чином впливати на водія, відволікати його від управління КТЗ;

- засоби інфосистеми мають бути безпечними для пасажирів та інших учасників дорожнього руху, зокрема у випадку неправильного користування ними;

- якщо інфосистема функціонує з використанням мовних сигналів водія під час руху, для прослуховування та передачі такої інформації КТЗ має бути обладнаний засобами, якими можливо користуватися без прикладання до них рук.

Вимоги, яких необхідно дотримуватися, створюючи інформаційні та телекомунікаційні системи:

- інфосистема не повинна негативно впливати на функціонування систем управління транспортними засобами, інших інфосистем;

- інфосистема має бути простою і надійною в користуванні;

- має бути забезпечена можливість припинення надходження інформації на розсуд водія, іншого користувача;

- якщо інфосистема призначена для користувача, який займає переднє сидіння поряд з водієм, її засоби установлюють таким чином, щоб вони негативно не впливали і не відволікали водія;

- зорову інформацію не слід розміщати на декількох дисплеях, якщо це спричиняє додаткове відволікання водія під час руху КТЗ;

- місце для розміщення засобів інфосистеми має бути таким, щоб переміщення очей водія у вертикальному і горизонтальному напрямках від поля дороги до цих засобів було мінімальним, а зчитування інформації зручним;

- інфосистема має бути сконструйована таким чином, щоб вона не відволікала водія різкими сигналами;

- для тестування інфосистеми від водія не повинна вимагатися за визначені проміжки часу будь-яка відповідь на запит або певні дії. Проте водій має мати можливість контролювати швидкість обміну інформацією та прикорочувати такий обмін без відволікання його від управління КТЗ;

- інформація, що надається водієві, повинна бути своєчасною, а якщо планова, то має надаватися завчасно;
- необхідність введення інформації за допомогою клавішного пульта має бути мінімально достатньою та за умови, що КТЗ не рухається. Необхідно уникати необхідності введення тривалих та/або повторюваних операцій. Засоби для виконання таких операцій мають бути сконструйовані так, щоб ними можливо було користуватися на дотик — без зорового контролю;
- для зменшення часу зорового контролю за даними інфосистеми і обмеження подразнення органів зору водія доцільно використовувати акустичний інформаційний канал;
- настанови з експлуатації інфосистеми мають відображати усі небезпеки, які можуть виникнути під час її використання, необхідні обмеження в режимах використання, щоб не створювати небезпечних умов для користувача.

3.15. ЗАПАСНІ ЧАСТИНИ І ОБЛАДНАННЯ, ЩО НЕ МАЮТЬ ОФІЦІЙНОГО ЗАТВЕРДЖЕННЯ [18]

Перевізник, ремонтник не придбавають і не застосовують обладнання та запасні частини, що не мають офіційного затвердження, — це складники КТЗ, що не затверджені згідно з Женевською угодою 1958 року відповідно до законодавства як компоненти, технічні вузли КТЗ, які:

- не мають знака офіційного затвердження, але повинні його мати згідно з Правилами ЄЕК ООН, як це передбачено законодавством;
- мають знак офіційного затвердження, але право на використання його відповідно до законодавства їх виробнику не надавалося;
- мають знак офіційного затвердження, але право на його використання надано іншому виробнику;
- мають знак офіційного затвердження, що надано їх виробнику, але для іншого виробу;
- не повинні мати знак офіційного затвердження, оскільки визнані згідно із законодавством невідповідними і кваліфіковані власником їхньої торгової марки як не допущені до використання за призначенням.

Автомобільний перевізник за своїм переконанням інформує органи ринкового нагляду про наявність на ринку обладнання та запасних частин, що не мають офіційного затвердження конструкції.

Розділ 4. ПРАВИЛА ЕКСПЛУАТАЦІЇ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

4.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Правила визначають механізм організації безпечного утримання колісних транспортних засобів (КТЗ) категорій М, N, O впродовж експлуатаційного життєвого циклу автомобільним перевізником (їх власником, орендарем), автомобільним самозайнятим перевізником, а також підприємствами, установами, організаціями усіх форм власності (далі — перевізники). Правила можуть використовуватися підприємствами автомобільного сервісу (далі — ремонтники) [17].

Правила поширюються на суб'єктів господарювання, які організують або здійснюють роботи у сфері технічної експлуатації колісних транспортних засобів (придбання-продаж, утримання, передання на утилізацію колісних транспортних засобів або їх частин).

Правила не стосуються питань технічної експлуатації:

- тролейбусів;
- КТЗ, які експлуатують за прямим призначенням як спеціально спроектовані для підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Служби безпеки України, Служби зовнішньої розвідки України, Управління державної охорони України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної прикордонної служби України, Державної спеціальної служби транспорту, аварійно-рятувальної служби відповідно до «Кодексу цивільного захисту України»;
- перегонових, спортивних КТЗ, а також тих, що виготовлені понад 30 років тому і мають колекційну цінність.

Правила застосовуються разом з «Правилами експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі» [18], а також правилами експлуатації інших частин та систем КТЗ, що визначаються відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт».

4.2. ТЕХНІЧНІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПРИДБАННЯМ КТЗ

Перевізник або особа, яка у подальшому буде здійснювати експлуатацію, придбаває новий КТЗ після виконання передпродажного технічного

обслуговування продавцем відповідно до сервісної документації виробника та «Порядку гарантійного ремонту (обслуговування) або гарантійної заміни дорожніх транспортних засобів», затвердженого наказом Міністерства промислової політики України від 29 грудня 2004 року № 721.

Технічні питання придбання нового КТЗ [17]:

- вивчення технічних умов або відповідної іншої технічної документації на виготовлення КТЗ виробником (ознайомлення із призначенням КТЗ, зокрема кліматичними і дорожніми умовами його використання, комплектом наданих продавцем документів, гарантіями виробника, зокрема обмеженнями щодо гарантій на швидкозношувані складники, застосовуваними експлуатаційними рідинами, мережею підприємств технічного сервісу виробника КТЗ та його частин, адресами, зокрема електронними, для отримання ІЗВ);

- ознайомлення з інформацією сертифіката відповідності;
- ознайомлення з усіма обов'язковими експлуатаційними документами із комплекту виробника;

- встановлення марки експлуатаційних рідин, застосованих у складі КТЗ;

- огляд конструкції з метою встановлення відповідності ідентифікаційних номерів КТЗ наведеним у документації, їх чіткого виконання, а також наявності передбаченого законодавством виконаного маркування на складниках КТЗ;

- опробування КТЗ пробігом;

- оформлення акта передачі-прийняття КТЗ.

На придбаний КТЗ заводиться окрема справа з визначеним перевізником номером, яка утримується впродовж експлуатації КТЗ перевізником, а у разі продажу на вимогу покупця передається йому разом з КТЗ. Експлуатаційна документація на КТЗ зберігається у справі або в ній зазначається місце зберігання і відповідальна за збереження документації особа. Така документація є обов'язковою складовою транспортного засобу.

У справі КТЗ створюється у довільній формі і ведеться реєстр документів справи із зазначенням їх порядкового номера, відповідних сторінок справи для кожного документа, найменування документа, його реквізитів та прізвища, дати і підпису відповідального виконавця, який вніс запис до цього реєстру, пронумерував сторінки справи на внесеному документі.

Перевізник придбаває уживаний КТЗ, його номерний складник, що має ідентифікаційний номер, після виконання продавцем (дистриб'ютором, уповноваженим дилером) передпродажної підготовки

відповідно до «Порядку здійснення оптової та роздрібної торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2009 року № 1200.

Якщо у складі уживаного КТЗ оновлено його складники, продавець передає перевізнику документи на них, надані відповідно до «Порядку гарантійного ремонту».

Якщо КТЗ переобладнано під час експлуатації, продавець передає перевізнику також документи (їх копії), передбачені «Порядком переобладнання».

Придбаваючи уживаний КТЗ, додатково:

- перевіряють чи не застосовано в його конструкції складники, що впливають на безпеку руху та не підлягають повторному використанню відповідно до пункту 7.22 розділу VII «Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів», затвердженої наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України 24 листопада 2003 року № 142/5/2092 (у редакції наказу Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24 липня 2009 року № 1335/5/1159);
- за потреби оцінюють залишковий ресурс складників;
- запитують інформацію про дати початку використання експлуатаційних рідин, залишковий ресурс застосованих експлуатаційних рідин;
- визначають обсяги і дати виконаного технічного обслуговування і ремонту;
- визначають дату проведення останнього обов'язкового технічного контролю;
- вивчаються інші питання технічної експлуатації, відображені у справі КТЗ попереднього власника;
- отримують від продавця копії документів останньої реєстрації, зокрема за кордоном, документи з підтвердження відповідності конструкції КТЗ на дату першої реєстрації в разі наявності, справу на КТЗ, яку вів продавець (колишній власник), а також документи з питань переобладнання, якщо таке виконано, зокрема висновок уповноваженої організації, документи з підтвердження відповідності.

Для прийняття рішення з технічних питань придбання уживаного КТЗ у разі потреби продавець або перевізник замовляє товарознавче дослідження КТЗ з питань, що визначені пунктами 1.4, 1.5 розділу I «Методики товарознавчої експертизи».

4.3. ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОЦЕСІВ ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ КТЗ

Новий або капітально відремонтований, зокрема модернізований, КТЗ обкатують в експлуатаційних режимах за рекомендаціями і нормами виробника (ремонтника), а переобладнаний КТЗ за рекомендаціями організації, яка погодила переобладнання, якщо в цьому є потреба.

Перевізник організовує і забезпечує процеси використання КТЗ за призначенням за умови дотримання вимог щодо безпечності конструкції і технічного стану КТЗ, його складників. В іншому разі перевізник не допускає використання КТЗ.

Перевізник забезпечує конструкцію і технічний стан КТЗ впродовж його життєвого циклу на території свого підприємства, на тимчасових виробничих площадках, у разі потреби на вулично-дорожній мережі, зокрема за кордонами України.

У період дії гарантій виробника КТЗ перевізник дотримується «Порядку гарантійного ремонту».

Після закінчення гарантійного періоду на КТЗ перевізник забезпечує функціонування системи технічного обслуговування і ремонту (далі — СТОІР) КТЗ у повному обсязі та/або отримує відповідні послуги.

СТОІР ґрунтується на нормах «Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту», затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 30 березня 1998 року № 102, та «Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками», затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 року № 974.

СТОІР та/або процедурами систематичного отримання послуг з технічного обслуговування та ремонту КТЗ перевізника, який має більше п'ятнадцяти одиниць КТЗ, що дислокуються в одному населеному пункті, підприємства з відокремленою територією та комплексом відповідних умов управляє технічний відділ, положення і штат якого затверджує перевізник. Перевізник, що має не більше п'ятнадцяти одиниць КТЗ, вирішує відповідні питання без створення технічного відділу, самозайнятий автомобільний перевізник замовляє відповідні послуги або виконує такі роботи самостійно.

Затверджені перевізником технологічні процеси (документація) утримання КТЗ повинні охоплювати увесь їх експлуатаційний життєвий цикл відповідно до стандартів виробника, ІЗВ, нормативно-правових актів та нормативних документів.

Перевізник з урахуванням потреб власної господарської або іншої діяльності організовує професійне навчання працівників, пов'язаних із забезпеченням активної, пасивної, загальної і екологічної безпечності КТЗ.

Керуючись «Типовим положенням про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці», затвердженим наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26 січня 2005 року № 15, «Переліком робіт з підвищеною небезпекою», затвердженим наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26 січня 2005 року № 15), перевізник з урахуванням специфіки професії, умов праці та строку навчання:

- затверджує перелік робіт з підвищеною небезпекою, для проведення яких потрібне професійне навчання працівників;
- забезпечує підготовку, перепідготовку та підвищення рівня знань персоналу для виконання робіт з підвищеною небезпекою. Типову програму підвищення рівня знань працівників, які задіяні в процесах утримання КТЗ, наведено в додатку 3 [18]. З урахуванням специфіки професії, умов праці та строку навчання ця програма може бути доповнена питаннями відповідно до «Типового положення, переліку робіт з підвищеною небезпекою».

4.4. ДОПУСК КТЗ ДО РУХУ ПЕРЕВІЗНИКОМ

Перевізник допускає КТЗ до руху згідно з вимогами його експлуатаційної документації, ІЗВ, законодавства, зокрема цих Правил.

Придбаний чи орендований КТЗ за умови його державної реєстрації (перереєстрації) у реєстраційно-екзаменаційних підрозділах Державтоінспекції України і наявності протоколу обов'язкової перевірки його технічного стану відповідно до «Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137, вводять в експлуатацію розпорядчим документом перевізника, визначаючи ним:

- графік систематичної перевірки технічного стану перевізником відповідно до «Порядку перевірки КТЗ перевізниками» або графік отримання відповідних послуг;
- закріплення КТЗ за посадовими особами, відповідальними за дотримання процесів їх систематичного технічного обслуговування і ремонту перевізником або графіка отримання відповідних послуг;

- графік підготовки до обов'язкового технічного контролю в разі потреби та подання КТЗ до пунктів технічного контролю відповідно до Законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про дорожній рух»;
- закріплення за КТЗ водія (водіїв);
- обов'язки водія (водіїв) стосовно утримання КТЗ.

Перевізник перевіряє наявність пломб на приладах контролю за режимом роботи і відпочинку водія, опломбовує чи накладає на шляхи доступу до показів одометра і спідометра контрольні наклейки, без зруйнування яких неможливо втрутитися у роботу цих приладів. Якщо на цих приладах неможливо або недоцільно установлювати пломби чи зазначені наклейки — опломбовують чи встановлюють наклейки на різних OBD.

Перевізник допускає до руху дорогами КТЗ у безпечному та технічно справному стані.

4.5. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ КТЗ ЗА ПРИЗНАЧЕННЯМ

4.5.1. Інформаційне забезпечення СТОІР та технічний облік

З початком і в процесі експлуатації КТЗ перевізник заповнює і веде форми таких документів:

- журнал обліку транспортних засобів та їх частин (додаток А);
- журнал обліку експлуатаційних рідин КТЗ (додаток Б);
- журнал обліку запасних частин (додаток В).

Допускається ведення таких журналів в електронному вигляді за допомогою засобів комп'ютерної техніки, а також суміщення в одному електронному документі усіх або частини журналів обліку, передбачених цими Правилами та іншими нормативно-правовими актами, за умов:

- забезпечення надання витягів з них у вигляді роздрукованої і підписаної перевізником інформації відповідно до законодавства;
- щорічного збереження інформації на носіях, що не допускають внесення до неї змін.

3. Журнали можуть бути доповнені іншою інформацією, що не повинно спотворювати чи вилучати інформацію, передбачену цими Правилами.

4. Облікова інформація зберігається впродовж усього експлуатаційного життєвого циклу КТЗ, його складника.

4.5.2. Технічне обслуговування

Залежно від фактичних дорожньо-кліматичних і виробничих умов перевізник затверджує розпорядчим документом інформацію про кліматичні чинники і заходи сезонного убезпечення КТЗ, які слід брати до уваги для систематичного убезпечення КТЗ, зокрема із числа наведених у додатку 7 [17].

Для убезпечення технічного стану КТЗ дотримуються планового технічного обслуговування згідно з нормами та нормативами його виробника, встановленими для нормальних умов експлуатації, з урахуванням інформації системи OBD, зокрема інформації, отриманої скануванням пам'яті бортового комп'ютера КТЗ спеціальними технологічними засобами (за наявності).

Якщо умови технічної експлуатації не відповідають нормальним, а також зі зміною сезону експлуатації періодичність технічного обслуговування й ремонту коригують згідно з Положенням [5].

У разі сигналізування OBD про несправності КТЗ або про необхідність виконання позапланових операцій технічного обслуговування чи ремонту їх виконують відповідно до вимог виробника.

У випадку втрати роботоздатності КТЗ під час виконання перевезень перевізник забезпечує такі можливі варіанти дій:

- ремонт та/або технічне обслуговування КТЗ рухомими спеціалізованими засобами в дорожніх умовах;
- замовлення послуг з ремонту та/або технічного обслуговування КТЗ в дорожніх умовах;
- транспортування нероботоздатного КТЗ у зону ремонту.

4.5.3. Ремонт

Поточний ремонт КТЗ або його систем, частин виконують:

- у разі потреби за заявками: водія, за результатами перевірки відповідно до Порядку перевірки КТЗ перевізниками, за результатами обов'язкового технічного контролю, відповідно до плану, складеного залежно від фактичного технічного стану КТЗ, ступеня його фізичного зносу, вичерпання призначеного ресурсу КТЗ, його складників тощо;
- у разі виявлення несправності та/або перебування КТЗ, його складників у невідповідному (небезпечному) технічному стані;
- за планово-запобіжним регламентом їх виробника та СТОІР;

- за результатами сигналізування OBD;
- у разі експлуатаційних (аварійних) пошкоджень КТЗ;
- за результатами ринкового нагляду.

Операції поточного ремонту зазвичай суміщають з операціями технічного обслуговування СТОІР.

Підставою для виконання капітального ремонту КТЗ є:

- економічна недоцільність подальшої експлуатації зношеного КТЗ у випадку, коли витрати на придбання запасних частин, на виконання операцій технічного обслуговування та поточного ремонту, інші витрати, пов'язані з утриманням КТЗ у відповідному технічному стані, перевищують отримувані від експлуатації КТЗ доходи;

- необхідність заміни або відновлення трьох і більше базових (за визначенням таблиці 3.3 додатка 3 до «Методики товарознавчої експертизи») частин у результаті їх зносу чи експлуатаційних (аварійних) пошкоджень;

- необхідність повного чи близького до повного розбирання (коли трудомісткість становить не менше 80 % трудомісткості повного розбирання) для виконання поточного ремонту КТЗ або його систем, частин.

Особливості технічного обслуговування та ремонту КТЗ у дорожніх умовах наведено в додатку 8 [17].

Ремонт, оснащення КТЗ технічними засобами, що не передбачені виробником і не належать до кола питань з переобладнання відповідно до законодавства, виконують з дотриманням технічних вимог до деяких складників та систем КТЗ, що експлуатуються, наведених у додатку 9 до Правил [17]. Примірний перелік складових частин КТЗ, які не підлягають ремонту, наведено у додатку 10 Правил [17].

4.5.4. Транспортування

У разі потреби КТЗ транспортують іншими колісними транспортними засобами з дотриманням вимог щодо безпечності відповідно до необхідних умов транспортування залежно від чинників навколишнього середовища та особливостей технічних характеристик КТЗ, інструкцій з експлуатації виробників засобів транспортування вантажів, вимог законодавства щодо дотримання габаритів, вагової навантаги на осі, зокрема зазначених у маркуванні транспортного засобу, а також допоміжних засобів технічного забезпечення транспортування, норм, способів та міцності елементів закріплення КТЗ.

Закріплення КТЗ, який підлягає транспортуванню універсальними транспортними засобами, забезпечують відповідно до правил транспортування за видами транспорту (залізничного, річкового, морського, повітряного, автомобільного). Необхідні спеціальні технічні засоби для закріплення надає відправник (власник, орендар) КТЗ, погоджуючи їх склад, технічні характеристики та умови перевезення з перевізником КТЗ.

Безпечне закріплення КТЗ на засобах автомобільного транспорту, спеціально сконструйованих для перевезення КТЗ, контроль за кріпленнями на маршруті руху забезпечує перевізник КТЗ.

Непошкоджений КТЗ до транспортування готує відправник КТЗ, якщо інше не визначено договором на відповідну послугу, виконуючи відповідно до експлуатаційної документації КТЗ щонайменше такі операції:

- перевіряє і приводить у безпечний технічний стан пневматичні колеса. Після доведення тиску в пневматичних шинах до норми усі колісні крани мають бути закриті, якщо КТЗ оснащено централізованою системою підкачування пневматичних коліс;

- перевіряє наявність установаження засобів протиковзання (противідкочування) коліс та/або протиковзких матеріалів на опорній поверхні як коліс, так і рухомих елементів спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, які в транспортному положенні у разі можливості опускаються на платформу транспортного засобу;

- перевіряє і приводить у безпечний технічний стан складники підвіски та елементи їх закріплення;

- перевіряє наявність та усуває підтікання експлуатаційних рідин;

- доводить кількість палива у баках до мінімального об'єму, що передбачений правилами транспортування КТЗ, залежно від виду транспорту;

- вилучає з КТЗ сторонні предмети, рідини;

- приводить КТЗ в прийнятний для перевізника і для безпечних умов перевезення санітарний та технічний стан;

- перевіряє і забезпечує надійність закриття дверей, вікон, люків, капотів;

- відключає акумуляторні батареї КТЗ, його спеціального обладнання від електромережі, закріплюючи на кермі інформаційну табличку з написом такого змісту: «Акумуляторну батарею відключено»;

- виконує інші операції, передбачені законодавством.

Пошкоджений КТЗ до транспортування готує відправник КТЗ або перевізник-евакуатор, виконуючи додатково такі операції:

- вживає заходів припинення витоків експлуатаційних рідин;

- закріплює ув'язуванням, притисканням струбцинами чи іншим способом складники, які можуть переміщатися, створювати додаткові до робочого процесу перевізника-евакуатора звуки в процесі транспортування;
- якщо пневматичні колеса та підвіска пошкоджені так, що втратили несівні властивості, пружні елементи підвіски заблоковують, а кузов пошкодженого КТЗ закріплюють сталевими в'язальними дротами-розтяжками або спеціальними засобами на кузові КТЗ-евакуатора.

Для безпечного транспортування КТЗ забезпечують запас міцності за межею пропорційності сталевих в'язальних дротів-розтяжок, спеціальних засобів не менше як 1,5 проти можливої навантаги за максимального сповільнення $5,0 \text{ м/с}^2$ та залежно від кількості й спрямування таких розтяжок, беручи до уваги, що запас міцності недоцільно створювати більшим за відповідний запас елемента кузова чи складника, за який закріплено розтяжку.

Перевізник не допускає розміщення людей у КТЗ, що транспортується.

Операції, що виконуються для забезпечення і виконання транспортування КТЗ, та витрати відповідних матеріалів відносять відповідно до операцій та витрат з технічного обслуговування.

4.5.5. Зберігання

Для збереження ресурсу, зменшення витрат на ремонт впродовж експлуатаційного життєвого циклу КТЗ, який не передбачається використовувати впродовж трьох місяців у нормальних умовах експлуатації, а в агресивному середовищі — упродовж місяця, зберігають у законсервованому стані, а експлуатаційні рідини, пневматичні шини, еластичні трубопроводи систем гальмування та гідросистем спеціального обладнання, гумотехнічні складники, складники з призначеним ресурсом, що виражений у календарному часі, оновлюють у матеріальних запасах, достатніх для заміни складників, що вичерпали призначений ресурс.

КТЗ становлять на коротке (не більше як три місяці) або тривале (більше як три місяці) зберігання, забезпечуючи відповідні процеси технічного обслуговування в СТОІР на підставі розпорядчого документа перевізника. Графік поставлення КТЗ на зберігання та оновлення матеріальних запасів складників, експлуатаційних рідин затверджує перевізник. Технічні питання зберігання КТЗ, його складників наведено у додатку 11 [17].

Операції, що виконуються для забезпечення зберігання КТЗ, та витрати відповідних матеріалів відносять відповідно до операцій та витрат з технічного обслуговування.

Перевізник забезпечує зберігання КТЗ без доступу сторонніх осіб.

4.5.6. Матеріально-технічне забезпечення перевезень

До матеріально-технічного забезпечення належать питання придбання експлуатаційних рідин, придбання та виготовлення (відновлення характеристик) запасних частин, придбання і створення засобів технічного обслуговування та ремонту КТЗ.

Матеріально-технічне забезпечення перевізник здійснює:

- планово на підставі облікової інформації щодо залишку ресурсів, призначених термінів експлуатації, експлуатаційних норм середнього ресурсу, наявності запасних частин та придатних і дозволених для повторного використання складників, графіка оновлення матеріальних запасів;
- оперативно за заявками посадових осіб СТОІР.

На запасну частину, що підлягає сертифікації, перевізник повинен отримати сертифікат відповідно до «Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521. Придбання уживаних частин, визначених пунктом 7.22 розділу VII Методики товарознавчої експертизи, повторне використання яких заборонено, не допускається.

Придбаються винятково комплектно такі запасні частини: пружинні стояки з амортизаторами у кількості, що застосовуються на одній осі КТЗ, замки дверей, капота, кришки багажника; деталі, що селективно відібрані і поєднані у складальні одиниці.

Не допускається застосування в КТЗ складника, що не має виконаної на ньому, або на етикетці, або у супровідних документах маркування з інформацією про виробника (торгову марку), позначку коду виробника або номера кресленика, клеймо технічного контролю, затвердження типу або одиничне затвердження конструкції, якщо складник підлягає такому затвердженню відповідно до законодавства.

Придбавають або створюють засоби, що відповідають «Технологічним вимогам до засобів перевірки та технічного стану, обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів».

Не допускають змішування придбаних експлуатаційних рідин з такими ж, але раніше придбаними, з уживаними експлуатаційними рідинами, із залишками інших рідин (речовин).

Плануючи запаси швидкозношуваних складових частин та експлуатаційних рідин, керуються їх експлуатаційними характеристиками, сезоном та умовами експлуатації КТЗ, прогнозованим пробігом КТЗ, експлуа-

таційними нормами середнього ресурсу, установленими виробником, законодавством.

4.5.7. Підготовка складників та КТЗ до утилізації

Складники КТЗ у разі втрати споживчих властивостей з накопиченням до транспортної норми підлягають передачі на утилізацію як відходи.

Експлуатаційні рідини, які втратили свої споживчі властивості, зберігають в окремих для кожної марки та відповідно замаркованих, тривких проти дії цих рідин закритих посудинах. У таких же посудинах зберігають стартерні акумуляторні батареї, які втратили свої споживчі властивості.

Перелік операцій з підготовки КТЗ та його складників для передачі на утилізацію, якщо виробником КТЗ не визначено інше, наведено у додатку 12 [17].

Накопичувальну транспортну норму визначає перевізник, але складники, які підлягають утилізації, після вилучення не повинні зберігатися перевізником довше шести місяців.

Відповідно до нормативно допустимих обсягів утворення відходів згідно з «Порядком розроблення, затвердження і перегляду лімітів на утворення та розміщення відходів», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 03 серпня 1998 року № 1218, та процесів утримання КТЗ, а також транспортних норм перевізник та ремонтник забезпечують зберігання складників, що підготовлені до передачі на утилізацію, без доступу до них сторонніх осіб.

Операції і витрати з накопичення відходів до транспортної норми, підготовки КТЗ, його складників до транспортування, перевезення на приймальні пункти відходів як вторинної сировини, зокрема стосовно перевезення відходів як небезпечних вантажів, належать до операцій з технічного обслуговування.

Перевізник, ремонтник ведуть первинний облік відходів, які утворюються у сфері технічної експлуатації транспортних засобів, їх упаковки, керуючись ДСТУ 2195, ДСТУ 3910 та «Інструкцією щодо заповнення типової форми первинної облікової документації № 1-ВТ «Облік відходів та пакувальних матеріалів і тари», затвердженою наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 07 липня 2008 року № 342.

КТЗ передають на пункти прийому транспортних засобів у повному комплекті відповідно до законодавства.

Складники, які втратили споживчі характеристики в процесі експлуатації КТЗ, можуть бути підготовлені до утилізації і реалізовані на приймальні пункти відходів як вторинна сировина відповідно до їх спеціалізації в розібраному стані. Такі операції відносять до операцій з технічного обслуговування КТЗ.

Операції з підготовки до утилізації відносять до операцій з технічного обслуговування КТЗ.

4.5.8. Контроль за режимами руху і утриманням КТЗ

Структурні підрозділи перевізника, упереджуючи умови, які призводять до ДТП, контролюють режими фактичного використання КТЗ.

Технічний відділ перевізника або інші його підрозділи контролюють відповідність процесів утримання КТЗ (технічне обслуговування, ремонт, зберігання, технічна допомога в дорожніх умовах, підготовка КТЗ, його складників до утилізації) встановленим вимогам.

Перевізник вживає організаційних і технічних заходів контролю за фактичною кількістю пасажирів, вантажу, що перевозяться, за дотриманням встановлених маршрутів, режимів руху КТЗ.

Технічний відділ перевізника бере участь у проведенні службою безпеки дорожнього руху перевізника службового розслідування дорожньо-транспортних пригод, учинених за участю водіїв підприємства, для виявлення причин і обставин їх виникнення чи інших порушень, виявлених контролем.

Перевізник веде облік усіх ДТП, виявлених порушень стосовно утримання КТЗ, завантаження і режимів руху. Виявлені порушення ощадливого використання ресурсів разом з наведеними в розділі VII повинні розглядатися на заняттях з працівниками, які їх допустили.

4.6. ТЕХНІЧНІ ПИТАННЯ ВИБУТТЯ (СПИСАННЯ) КТЗ, ЙОГО СКЛАДНИКІВ

Вибуття (списання з балансу) КТЗ, його складників та експлуатаційних рідин внаслідок їх зношеності, зістарення або пошкодження, знищення оформляється актами списання або відповідно оформленими картками обліку наробітку та відстеження обігу складників.

Для вирішення питань безпеки, що пов'язані з вибуттям КТЗ, списанням складників КТЗ перевізник створює відповідну постійно діючу комісію, до якої залучає керівника (фахівців) технічного відділу.

Самозайнятий автомобільний перевізник виконує такі роботи, залучаючи у разі потреби персонал з питань убезпечення технічного стану КТЗ, переважно які працюють на підприємствах технічного сервісу, що обслуговують, ремонтують та утилізують відповідні КТЗ, їх складники.

Перед списанням КТЗ вивчають його експлуатаційну документацію, журнал обліку транспортних засобів та його складників, картки обліку чи відстеження обігу складників, звіряють фактичний ресурс предмета списання з його призначеним виробником ресурсом або з експлуатаційними нормами середнього ресурсу, якщо такі визначені законодавством, а також оглядають, у разі потреби випробовують предмет списання.

В акті списання з балансу КТЗ зазначають такі технічні дані:

- склад комісії та реквізити розпорядчого документа перевізника, яким її створено;
- ідентифікаційні дані КТЗ: категорію, тип, модель, ідентифікаційний номер (VIN), торгову марку, вантажність та/або пасажировмісність КТЗ; номер двигуна, робочий об'єм двигуна, номер шасі; реєстраційний номер, серію та номер технічного паспорта, дату реєстрації КТЗ;
- у разі потреби: реквізити протоколу огляду, діагностування, випробувань; результати дефектування складників, акт автотоварознавчого дослідження з питань, що визначені в пунктах 1.4 та 1.5 розділу I «Методики товарознавчої експертизи», або додають до акта списання відповідні документи;
- перелік складників, що можуть бути повторно використані як запасні частини;
- перелік складників, повторне використання яких заборонено законодавством як небезпечне, та які підлягають підготовці до утилізації.

Уживані експлуатаційні рідини незалежно від величини залишкового ресурсу повторному використанню в системах, частинах КТЗ не підлягають.

Розділ 5. ОРГАНІЗАЦІЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

5.1. ПОРЯДОК ГАРАНТІЙНОГО РЕМОНТУ (ОБСЛУГОВУВАННЯ) АБО ГАРАНТІЙНОЇ ЗАМІНИ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Порядок гарантійного ремонту (обслуговування) або гарантійної заміни дорожніх транспортних засобів (далі — Порядок) визначає відносини між власниками (далі — Споживач) дорожніх транспортних засобів (далі — ДТЗ) та суб'єктами господарювання, в тому числі тими, що здійснюють роздрібну торгівлю ДТЗ (далі — Продавець), підприємствами-виробниками ДТЗ (далі — Виробник) та виконавцями робіт із технічного обслуговування і гарантійного ремонту ДТЗ (далі — Виконавець). Вимоги Порядку поширюються на дорожні транспортні засоби, які підлягають реєстрації ДАІ МВС України. Вимоги Порядку не поширюються на:

- великовантажні автомобілі та інші технологічні транспортні засоби, які реєструються Держнаглядохоронпраці України;
- гоночні та спортивні механічні транспортні засоби, які реєструються Деркомспортом України;
- трактори, самохідні машини, сільськогосподарську техніку та інші механізми, які реєструються Мінагрополітики України [3].

Взаємовідносини Виробника, Продавця, Виконавця визначаються відповідними договорами. У разі відсутності договірних відносин між Виробником, Продавцем, Виконавцем щодо гарантійного ремонту ДТЗ гарантійний ремонт ДТЗ забезпечує Продавець. Роботи з технічного обслуговування ДТЗ в період гарантійного терміну експлуатації або його гарантійного ремонту здійснюються з оформленням акта передання-прийняття ДТЗ та наряду-замовлення згідно з «Правилами надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів», затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 11.11.2002 р. № 792.

Гарантійні зобов'язання і гарантійний термін експлуатації ДТЗ встановлюються Виробником або Продавцем. Гарантійний термін, встановлений Продавцем, не може бути меншим, ніж встановлений Виробником.

Необхідна, доступна та достовірна інформація про придбаний Споживачем ДТЗ доводиться Виробником (Продавцем) до відома Споживачу в експлуатаційній документації на ДТЗ, що додається до нього. Гарантійні зобов'язання Виробника (Продавця), гарантійний термін експлуатації, а також умови, за яких вони втрачають силу, наводяться в експлуатаційній документації на ДТЗ або в Сервісній книжці, якщо інше не визначено в договорі купівлі-продажу ДТЗ. В експлуатаційній документації на ДТЗ, зокрема, зазначається:

- найменування ДТЗ (марка, тип, модель, версія);
- найменування та реквізити нормативних документів, вимогам яких повинен відповідати ДТЗ, або реєстраційні номери сертифіката відповідності або свідоцтва про визнання відповідності;
- основні споживчі властивості ДТЗ;
- інформація щодо властивостей ДТЗ, які за певних умов можуть справляти небезпечний вплив на життя, здоров'я, майно Споживача та довкілля, а також можливі наслідки такого впливу;
- експлуатаційна документація на ДТЗ іноземного походження, що ввозяться до України, повинна бути викладена державною мовою.

До експлуатаційних документів належать текстові, графічні конструкторські документи, які окремо або разом дають можливість ознайомитися із споживчими властивостями ДТЗ і в яких визначаються правила його експлуатації. Сервісна книжка розробляється Виробником ДТЗ, або Виробником ДТЗ спільно із Продавцем, або безпосередньо Продавцем ДТЗ відповідно до регламенту Виробника та має містити:

- найменування та місцезнаходження Виробника ДТЗ;
- найменування ДТЗ (марка, тип, модель, версія);
- ідентифікаційний номер ДТЗ, номер двигуна;
- найменування, місцезнаходження Продавця та дату продажу ДТЗ;
- прізвище, ім'я, по батькові власника ДТЗ та його місце проживання, місце для відмітки про зміну власника ДТЗ;
- перелік робіт із передпродажної підготовки ДТЗ та відривний талон про проведення передпродажної підготовки ДТЗ;
- перелік і обсяг операцій з технічного обслуговування ТЗ та місце для відміток про його виконання;
- місце для відміток про виконання гарантійного ремонту ДТЗ;
- умови, за яких Споживач втрачає право на виконання Виробником (Продавцем) гарантійних зобов'язань щодо його ДТЗ;

- відмітку про подовження терміну гарантійних зобов'язань Виробника (Продавця);
- місцезнаходження і телефони пунктів сервісної мережі, які виконують технічне обслуговування і гарантійний ремонт ДТЗ.

Гарантійний термін експлуатації ДТЗ відраховується від дати його продажу Споживачеві. Гарантійний термін експлуатації визначається в місяцях і/або в кілометрах пробігу ДТЗ.

Гарантійний термін експлуатації збільшується на час перебування ДТЗ у гарантійному ремонті. Означений час обчислюється від дати, коли Споживач передав Виконавцю (Продавцю, Виробнику) ДТЗ з вимогою про усунення недоліків. Закінченням терміну гарантійного ремонту вважається дата, коли уповноважена особа Виконавця зробила у наряді-замовленні відмітку про виконання гарантійного ремонту, якщо інше не визначено у договорі або наряді-замовленні.

У разі зміни власників гарантійний термін на ДТЗ визначається від дати його продажу першому власнику, зазначеному в Сервісній книжці.

Закінчення гарантійного терміну означає вичерпання дії гарантійних зобов'язань Виробника (Продавця).

Забезпечення використання ДТЗ за призначенням у гарантійний термін експлуатації досягається виконанням комплексу робіт із передпродажної підготовки ДТЗ, його технічного обслуговування і гарантійного ремонту [5].

5.2. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ДТЗ ЗА ПРИЗНАЧЕННЯМ У ГАРАНТІЙНИЙ ПЕРІОД ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Продавець здійснює торгівлю ДТЗ згідно з «Правилами роздрібної торгівлі транспортними засобами і номерними агрегатами», затвердженими наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 31.07.2002 р. № 228, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 20.08.2002 р. за № 681/6969, забезпечуючи відповідні умови для зберігання ДТЗ та виконання робіт із передпродажної підготовки.

Продавець видає кожному Споживачеві експлуатаційну документацію на ДТЗ та оформлену Сервісну книжку з переліком місцезнаходжень і телефонів пунктів сервісної мережі, що виконують технічне обслуговування і гарантійний ремонт ДТЗ, реалізованих Продавцем, а також у присутності Споживача здійснює перевірку комплектності ДТЗ і його споживчих властивостей. У разі відсутності сервісних пунктів, які провадять технічне

обслуговування і гарантійний ремонт реалізованих Продавцем ДТЗ, Продавець зобов'язаний самостійно забезпечити технічне обслуговування і гарантійний ремонт ДТЗ відповідно до вимог Виробника ДТЗ, що обумовлюється відповідним договором зі Споживачем.

Виробник:

- самостійно створює сервісну мережу пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту ДТЗ або на підставі договірних відносин доручає її створення Продавцям чи іншим суб'єктам підприємницької діяльності (надалі — Виконавці);

- забезпечує свою сервісну мережу пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту ДТЗ запасними частинами в необхідних обсягах і номенклатурі, технологічною документацією на обслуговування і ремонт ДТЗ, необхідним спеціалізованим інструментом і устаткуванням, організує навчання персоналу Виконавця.

Виконавець забезпечує проведення технічного обслуговування та гарантійного ремонту ДТЗ, наданих Споживачем. Будь-який пункт сервісної мережі Виробника (Продавця), зазначений у Сервісній книжці, приймає ДТЗ на технічне обслуговування або гарантійний ремонт незалежно від того, яким Продавцем цей ДТЗ було продано.

Споживач забезпечує експлуатацію ДТЗ згідно з вимогами експлуатаційної документації. У разі виходу ДТЗ з ладу внаслідок порушення Споживачем вимог експлуатаційної документації на ДТЗ, проведення модернізації ДТЗ, його технічного обслуговування чи ремонту поза сервісними пунктами, вказаними в Сервісній книжці, а також у разі відсутності передбачених Виробником пломб на ньому Споживач втрачає право вимагати виконання Виробником (Продавцем) гарантійних зобов'язань щодо його ДТЗ.

5.3. ПРОЦЕДУРА ПЕРЕДПРОДАЖНОЇ ПІДГОТОВКИ ДТЗ

Передпродажна підготовка ДТЗ провадиться Продавцем і складається з виконання всього комплексу робіт, передбачених Виробником у експлуатаційній документації на ДТЗ та у Сервісній книжці.

Після виконання передпродажної підготовки Продавець вилучає з Сервісної книжки талон на передпродажну підготовку ДТЗ, а на його корінці робить відмітку про виконання робіт.

5.4. ПРОЦЕДУРА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ДТЗ

Споживач зобов'язаний у терміни, зазначені в Сервісній книжці, звернутися до одного з пунктів сервісної мережі, вказаних у Сервісній книжці (Виконавця), для виконання чергового технічного обслуговування. У разі порушення термінів виконання технічного обслуговування Споживачем без поважних причин він втрачає право на виконання Виробником (Продавцем) гарантійних зобов'язань щодо його ДТЗ, про що робиться мотивований запис в Сервісній книжці, який завіряється печаткою Виконавця (Продавця).

Дата початку робіт з технічного обслуговування узгоджується між Споживачем і Виконавцем, але не може бути пізніше 3-х днів після звернення Споживача. У процесі виконання робіт з технічного обслуговування пломби Виробника на ДТЗ не порушуються, якщо інше не передбачено експлуатаційною документацією на ДТЗ або технологією Виробника щодо виконання робіт з технічного обслуговування ДТЗ.

Перелік робіт, які виконуються під час технічного обслуговування ДТЗ, зазначається в експлуатаційній документації ДТЗ, зокрема у Сервісній книжці.

Після виконання робіт з технічного обслуговування Виконавець робить у Сервісній книжці в талоні на технічне обслуговування відмітку про його виконання із зазначенням номера й дати оформлення наряду-замовлення, згідно з яким було виконано технічне обслуговування ДТЗ. Другий примірник наряду-замовлення передається Споживачу.

Технічне обслуговування протягом гарантійного терміну експлуатації ДТЗ виконується для Споживача за плату, якщо інше не передбачено Виробником (Продавцем) чи умовами договору купівлі-продажу. Виявлені при цьому недоліки ДТЗ усуваються безоплатно у порядку, вказаному в розділі «Процедура гарантійного ремонту ДТЗ».

5.5. ПРОЦЕДУРА ГАРАНТІЙНОГО РЕМОНТУ ДТЗ

Виконавець робіт із гарантійного ремонту на вимогу Споживача зобов'язаний ознайомити Споживача з цим Порядком та іншими нормативними документами стосовно гарантійного ремонту.

У разі виявлення у процесі експлуатації ДТЗ недоліку або істотного недоліку Споживач має право звернутися до Виконавця на один з пунктів сервісної мережі, зазначених у Сервісній книжці, за власним вибором.

Підставою для розгляду вимоги Споживача щодо виконання гарантійного ремонту ДТЗ є письмова заява Споживача, що складається у довільній формі та має містити опис недоліку, з приводу якого звертається Споживач, а також вимоги Споживача. У разі ухилення або безпідставної чи необґрунтованої відмови Виконавця від виконання гарантійного ремонту ДТЗ Споживач має право звернутися безпосередньо до Продавця або Виробника для усунення цих недоліків і виконання гарантійного ремонту, або до уповноважених органів захисту прав споживачів.

У разі ухилення або безпідставної чи необґрунтованої відмови Продавця або Виробника від виконання гарантійного ремонту ДТЗ Споживач має право для захисту своїх прав звернутися до суду.

Для виконання гарантійного ремонту ДТЗ доставляється Споживачем на один із пунктів сервісної мережі з компенсацією Виконавцем (Продавцем, Виробником) Споживачу підтверджених витрат на транспортування ДТЗ. Якщо неможливо доставити ДТЗ своїм ходом, він транспортується в інший спосіб і доставляється до найближчого пункту сервісної мережі, означеного в Сервісній книжці, Виконавцем. За домовленістю з Виконавцем Споживач за власний рахунок може доставити ДТЗ на гарантійний ремонт до найближчого пункту сервісної мережі. Якщо для усунення недоліку необхідно провести гарантійний ремонт ДТЗ, підтверджені витрати Споживача компенсуються Виконавцем, Продавцем або Виробником. У разі вимоги Споживача виконати гарантійний ремонт у конкретному сервісному пункті з існуючої в країні мережі витрати на транспортування компенсуються Споживачу лише в частині, що покриває доставку ДТЗ від місця виявлення недоліку в роботі ДТЗ до найближчого сервісного пункту мережі.

Недоліки усуваються шляхом ремонту комплектувального виробу, окремої складової частини або, в разі недоцільності такого ремонту, їх заміною, а також виконанням регулювальних робіт відповідно до вимог експлуатаційної документації та нормативних документів.

Граничний термін виконання гарантійного ремонту ДТЗ — чотирнадцять днів. Інший термін має бути узгоджений сторонами.

За кожний день затримки усунення недоліків понад граничний або узгоджений термін Виконавець сплачує Споживачеві неустойку в розмірі, визначеному Законом України «Про захист прав споживачів» або заздалегідь узгодженому сторонами.

Під час приймання ДТЗ на гарантійний ремонт Виконавець у присутності Споживача перевіряє споживчі властивості ДТЗ, його укомплектованість, наявність видимих пошкоджень чи дефектів на поверхні ДТЗ, за-

водський номер, дату виготовлення, наявність пломб Виробника або Виконавця (за дорученням Виробника), свідоцтво про реєстрацію автомобіля або тимчасовий реєстраційний талон та Сервісну книжку та встановлює наявність заявленого недоліку. За результатами огляду ДТЗ Виконавець оформлює наряд-замовлення на виконання робіт, необхідних для усунення виявлених недоліків. Дата оформлення та номер наряду-замовлення, тривалість і найменування робіт із гарантійного ремонту фіксується Виконавцем у журналі обліку гарантійного ремонту ДТЗ. Форму журналу обліку гарантійного ремонту ДТЗ наведено в додатку до цього Порядку. Виконавець несе відповідальність за відповідність ДТЗ вимогам Виробника і нормативних документів в частині виконаних робіт, термін їх виконання та збереження ДТЗ.

Документом, який підтверджує передавання ДТЗ на гарантійний ремонт, є наряд-замовлення. Споживач підписом у наряді-замовленні погоджує обсяги та терміни виконання гарантійного ремонту.

Після виконання робіт із гарантійного ремонту Виконавець робить відмітку в Сервісній книжці про проведення гарантійного ремонту із зазначенням номера й дати оформлення наряду-замовлення, згідно з яким було виконано гарантійний ремонт. Споживач підписом у наряді-замовленні підтверджує виконання гарантійного ремонту, перевірку відповідності ДТЗ вимогам нормативних документів в частині виконаних робіт, укомплектованості та отримання ДТЗ. Другий примірник наряду-замовлення передається Споживачеві.

Під час передавання Споживачеві відремонтованого ДТЗ Виконавець у присутності Споживача проводить перевірку відповідності параметрів і споживчих властивостей ДТЗ вимогам нормативних документів, зазначених у експлуатаційній документації на ДТЗ, а також правильність внесення відповідних записів до Сервісної книжки. Гарантійний ремонт виконується для Споживача безоплатно. Якщо Споживач не з'явився для одержання ДТЗ у п'ятиденний термін від дня, визначеного у наряді-замовленні, Виконавець повідомляє його про закінчення гарантійного ремонту письмово. Після закінчення п'ятиденного терміну Споживач оплачує вартість зберігання ДТЗ за тарифом, встановленим Виконавцем і зазначеним у договорі (наряді-замовленні). Після закінчення п'яти місяців, протягом яких Споживач не з'явився для одержання відремонтованого ДТЗ, Виконавець надсилає Споживачу друге письмове повідомлення. Через шість місяців від дня, визначеного у наряді-замовленні, Виконавець має право звернутися до суду щодо відшкодування Споживачем витрат на зберігання Виконавцем ДТЗ [7].

5.6. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ ПРЕТЕНЗІЙ СПОЖИВАЧА В РАЗІ ВИНИКНЕННЯ НЕДОЛІКІВ ПІД ЧАС ЕКСПЛУАТАЦІЇ ДТЗ ПРОТЯГОМ ГАРАНТІЙНОГО ПЕРІОДУ

Претензії Споживача щодо виявлених недоліків у ДТЗ (надалі — Претензії) подаються за вибором Споживача на один із пунктів сервісної мережі, вказаний у Сервісній книжці, Виконавцю або Продавцю за місцем купівлі ДТЗ, або Виробнику.

Претензії розглядаються у разі дотримання таких умов:

- Претензії подано у письмовій формі із зазначенням прізвища, імені, по батькові та місця проживання Споживача, згідно з вимогами цього Положення;

- на момент подання Претензії не закінчився гарантійний термін на ДТЗ;

- пред'явлено документ, який засвідчує факт купівлі ДТЗ Споживачем, та Сервісну книжку.

Виконавець (Продавець або Виробник) зобов'язані протягом трьох діб розглянути Претензію за участю Споживача та скласти в двох примірниках рекламацийний акт, де зазначаються: прізвище, ім'я, по батькові власника; марка ДТЗ, тип, модель, версія, ідентифікаційний номер ДТЗ і номер його двигуна; державний номер ДТЗ; пробіг від початку експлуатації; найменування організації, яка продала ДТЗ, і дата продажу; перелік заявлених власником ДТЗ недоліків. Рекламацийний акт підписується власником ДТЗ та представниками Виконавця (Продавця або Виробника). В результативній частині рекламацийного акта повинне бути прийнято одне з таких рішень:

- 1) заявлений недолік підтверджується і підлягає усуненню у порядку, викладеному в розділі «Процедура гарантійного ремонту ДТЗ» цього Порядку;

- 2) заявлений недолік визнається істотним, і Споживач має право за власним вибором вимагати від Продавця або Виробника:

- заміни ДТЗ на такий самий ДТЗ належної якості;
- відповідного зменшення купівельної ціни ДТЗ;
- заміни ДТЗ на аналогічний ДТЗ іншої моделі з відповідним перерахунком купівельної ціни;
- розірвання договору купівлі-продажу ДТЗ.

Для прийняття рішення щодо визнання недоліку істотним Виконавець (Продавець) залучає для розгляду Претензії Споживача фахівців Виробника;

3) заявлений недолік виник внаслідок порушення Споживачем вимог експлуатаційної документації на ДТЗ, вимог цього Порядку та/або правил збереження ДТЗ, і такий недолік підлягає усуненню за рахунок Споживача;

4) заявлений власником ДТЗ недолік не підтверджується. Продавець (Виконавець) має право залучати до розгляду Претензій фахівців Виробника.

Якщо Споживач і Виконавець (Продавець, Виробник) не дійшли згоди щодо причин виникнення недоліків у ДТЗ, Споживач має право вимагати направлення ДТЗ на експертизу до випробувальних центрів та лабораторій, що акредитовані згідно із законодавством України. Експертиза проводиться за рахунок Продавця або Виробника. Якщо в результаті експертизи буде доведено, що недоліки виникли після передавання ДТЗ Споживачу внаслідок порушення Споживачем правил та норм, визначених в експлуатаційній документації на ДТЗ, та/або вимог цього Порядку, умов зберігання чи транспортування, або внаслідок дій третіх осіб, вимоги Споживача не підлягають задоволенню, Споживач зобов'язаний відшкодувати Продавцеві (Виробникові) витрати на виконання експертизи. Як Споживач, так і Продавець (Виробник) мають право оскаржувати висновки експертизи в судовому порядку.

Спори, що виникають між Споживачем і Продавцем (Виробником, Виконавцем) у період дії гарантійних зобов'язань, підлягають розв'язанню у порядку, визначеному чинним законодавством України.

Контроль за дотриманням Порядку здійснюється територіальними органами у справах захисту прав споживачів Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики.

5.7. ПРАВИЛА НАДАННЯ ПОСЛУГ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТУ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Правила регулюють правові норми взаємовідносин між Замовником і Виконавцем послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів та їхніх складових, а також вимоги щодо контролю за відповідністю наданих послуг. Правила поширюються на суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, які надають послуги з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів та їхніх складових [10].

5.8. ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПОСЛУГИ

Виконавець надає Замовникові інформацію про найменування свого підприємства, місцезнаходження (місце проживання), режим роботи, номер контактного телефону. Ця інформація зазначається на вивісці підприємства (підприємця), організації.

У разі тимчасового припинення діяльності Виконавець інформує Замовників про дату припинення робіт і термін відновлення діяльності підприємства.

Виконавець до укладення договору надає Замовнику необхідну, доступну і достовірну інформацію щодо переліку робіт з технічного обслуговування і ремонту ДТЗ та їхніх складових частин.

Зазначена інформація надається у спеціальних місцях, у яких здійснюється приймання і видача замовлень. Виконавець надає нормативно-правові акти та документи, з якими Замовник може ознайомитися до того, як звернеться за послугами.

Виконавець у зручному та доступному для Замовника місці розміщає:

- копію свідоцтва про державну реєстрацію підприємства;
- Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів;
- інформацію про послуги, що надаються, з визначенням їхньої трудомісткості та вартості (ця інформація може зберігатися окремо на паперових носіях чи в пам'яті комп'ютерів);
- зразки договорів з додатками, наряду-замовлення, які оформлюються Виконавцем за згодою Замовника;
- інформацію про гарантійні зобов'язання Виконавця;
- порядок пред'явлення і задоволення претензій;
- Закони України «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про захист прав споживачів»;
- інформацію про режим роботи і обслуговуючий персонал, телефонні номери органів виконавчої влади, Державтоінспекції, територіальних органів у справах захисту прав споживачів Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики, зразки оформлення документів, а також про порядок обслуговування громадян, які користуються пільгами відповідно до законодавства;
- інформацію про ціни на матеріали, складові частини ДТЗ;
- інформацію про повне найменування Виконавця, місцезнаходження (місце проживання), номери телефонів, прізвище, ім'я та по батькові керівника (власника);

- книгу скарг і пропозицій.

Виконавець на вимогу Замовника надає йому іншу інформацію, яка стосується договору і послуг.

У разі надання послуг поза підприємством (ремонт у дорожніх умовах, транспортування в зону ремонту) Виконавець на вимогу Замовника забезпечує можливість ознайомлення його з цими Правилами.

Виконавець має чинні нормативні документи, які встановлюють вимоги до ДТЗ та їхніх складових.

5.9 ПРИЙНЯТТЯ ТА ОФОРМЛЕННЯ ЗАМОВЛЕНЬ

Надання послуг здійснюється за зверненням Замовника чи за його попередньою заявкою, яка реєструється в журналі реєстрації заявок.

За заявкою Виконавець визначає дату, час представлення ДТЗ (складових) і його (їхньої) документації для надання послуг.

У разі звернення без попередньої заявки перевага надається Замовнику, який зробив заявку. Послуги надаються Замовнику за умови пред'явлення ним:

- документа, що засвідчує особу Замовника (паспорт, посвідчення для фізичних осіб і довіреність для представників юридичних осіб);
- свідоцтва про реєстрацію ДТЗ;
- документа, який підтверджує право Замовника на користування ДТЗ, якщо він не є його власником.

Послуги з технічного обслуговування і ремонту ДТЗ чи його складових частин надаються Замовникові за письмовим договором чи за усною угодою відповідно до статті 43 Цивільного кодексу Української РСР.

Договір повинен мати істотні умови відповідно до статті 28 Закону України «Про автомобільний транспорт».

У разі надання послуг у присутності Замовника, коли немає потреби залишати ДТЗ (його складові) на відповідальне збереження у Виконавця чи замінювати складові частини ДТЗ, послуги оформлюються рахунком-фактурою і нарядом-замовленням (додаток 1). В останньому обов'язково робиться запис про гарантійні зобов'язання (якщо вони передбачені цими Правилами), а підпис засвідчується печаткою. Договори між Замовником і Виконавцем реєструються в журналі реєстрації.

Послуги, які надаються у присутності Замовника без надання Виконавцем гарантійних зобов'язань (підкачування пневматичних шин, роботи

щозмінного технічного обслуговування, діагностичні роботи без втручання у конструкцію ДТЗ тощо), можуть оформлятися лише видачею платіжного документа, що засвідчує оплату робіт.

У разі виникнення необхідності виконання додаткових робіт, не передбачених договором (нарядом-замовленням), складається дефектна відомість. Виконавець письмово повідомляє про це Замовника.

Надання послуг тимчасово припиняється до укладення додаткової угоди між Замовником і Виконавцем.

Фізичні особи, які мають пільги, установлені законодавством, обслуговуються позачергово.

Виконавець здійснює облік заяв, договорів (нарядів-замовлень), гарантійних зобов'язань, претензій. Облік заяв Замовників і претензій ведеться в журналі реєстрації з пронумерованими сторінками. Журнал повинен бути прошнурований і скріплений печаткою підприємства-виконавця (підписом підприємця).

Виконавець забезпечує відповідальне збереження ДТЗ (їхніх складових) Замовника в період надання послуг.

5.10. ПЕРЕДАННЯ-ПРИЙНЯТТЯ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХНІХ СКЛАДОВИХ ДО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТУ

Приймання ДТЗ (його складових) здійснюється у присутності власника чи його уповноваженого представника в такому порядку:

- розбір супровідної документації і заявок Замовника;
- перевірка технічного стану ДТЗ (його складових);
- виявлення зовнішніх пошкоджень і дефектів з оформленням відповідного документа;

оформлення акта передавання-прийняття ДТЗ (його складових) для надання послуг з технічного обслуговування і ремонту.

Акт передавання-прийняття (додаток 2) ДТЗ (його складових) для надання послуг з технічного обслуговування та ремонту складається у двох примірниках. Обидва примірники мають однакову юридичну силу і містять таку інформацію:

- 1) місце і дата складання акта;
- 2) найменування та місцезнаходження (місце проживання) підприємства (підприємця), що надає послуги;

3) посада, прізвище, ім'я та по батькові особи, відповідальної за приймання ДТЗ (його складових) до ремонту;

4) прізвище, ім'я та по батькові власника ДТЗ чи його представника, що повинен діяти за довіреністю власника (у цьому разі зазначаються дані довіреності);

5) реєстраційні дані ДТЗ;

6) показання лічильника пробігу на спідометрі (тахографі);

7) наявність чи відсутність пломб на каналах доступу до показань лічильника пробігу на спідометрі (тахографі);

8) оцінка технічного стану, працездатності, функціонування складових частин і систем складових частин, виявлені недоліки;

9) кількість пального в баках;

10) марки моторної і трансмісійної оливи, а також інших експлуатаційних рідин (у разі надання послуг з їхньої заміни чи поповнення);

11) укомплектованість ДТЗ із зазначенням наявності запасного колеса, магнітофона, радіоприймача, прикурювача й інших легкознімних частин;

12) перелік наданої з ДТЗ документації;

13) перелік складових частин ДТЗ, які приймаються на відповідальне збереження від Замовника.

Акт передання-прийняття ДТЗ (його складових) для надання послуг з технічного обслуговування та ремонту підписується власником ДТЗ (його складових) та особою, відповідальною за прийняття ДТЗ (його складових) до ремонту, і скріплюється печаткою Виконавця.

Для надання послуг приймаються ДТЗ чи їхні складові, які відповідають вимогам документації підприємства-виробника:

1) ДТЗ чи їхні складові, зазвичай, повинні передаватися Виконавцю у повному комплекті, за винятком легкознімних та нефункціональних елементів (радіоапаратура, магнітофон, приладдя та ін.). Експлуатаційна документація ДТЗ надається Замовником обов'язково, а приймається з об'єктом ремонту за рішенням Виконавця з огляду на необхідність її доповнення і використання під час ремонту. Якщо експлуатаційної документації Замовник не має, рішення про прийняття об'єкта для надання послуг приймає Виконавець;

2) укомплектованість ДТЗ складовими частинами, а також комплектність самих складових частин, які підлягають ремонту, зазначаються у договорі і встановлюються за взаємною згодою Замовника і Виконавця;

3) рішення про прийняття ДТЗ чи його складових, на яких унаслідок раніше виконаних ремонтних робіт виникли перешкоди щодо виконання

послуг за технологією Виконавця (наприклад, заварено рознімні з'єднання, внесено самодіяльні зміни в конструкцію тощо), приймається Виконавцем;

4) Виконавець може приймати ДТЗ (їхні складові), переобладнані за Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.98 р. № 1388, зі змінами та доповненнями, для надання послуг і сам надавати такі послуги з переобладнання;

5) Виконавець може приймати ДТЗ та їхні складові для переобладнання відповідно до статті 32 Закону України «Про дорожній рух»;

6) за взаємною згодою Замовника і Виконавця можливе прийняття до ремонту частково розібраних ДТЗ і їхніх складових частин.

Замовник заправляє паливні баки ДТЗ найменшою кількістю пального, яка достатня для здійснення технологічного процесу надання послуг. Об'єм пального встановлюється за взаємною згодою Замовника і Виконавця.

З прийняттям ДТЗ та їхніх складових до технічного обслуговування чи ремонту Замовнику видається один примірник акта передання-прийняття.

5.11. ОПЛАТА ПОСЛУГ

Порядок оплати послуг (робіт) визначається договором. Оплата робіт, які виконуються у присутності Замовника, за рахунком-фактурою, складеним за нарядом-замовленням, здійснюється Замовником як готівкою, так і безготівковим перерахуванням коштів. Виконавець оформляє кошторис витрат на виконання робіт (надання послуг), який підписується сторонами і стає невід'ємною частиною договору. Після надання послуг і прийняття виконаних робіт з урахуванням їхньої відповідності встановленим вимогам Замовник повністю оплачує роботи за умовами договору.

Виконавець оформляє для юридичних осіб окремі фінансові документи на оплату матеріалів і послуг з технічного обслуговування (включаючи необхідні діагностичні роботи) і окремі документи на оплату матеріалів і виконання робіт з ремонту (включаючи необхідні діагностичні роботи). Виконані роботи відносяться чи то до технічного обслуговування, чи то до ремонту на підставі переліків і порядку виконання робіт, регламентованих

розробником (виробником) ДТЗ та їхніх складових і/чи за записами, зробленими в інструкціях з експлуатації і/або в сервісних книжках, а також у нормативних документах.

Якщо експлуатаційна документація ДТЗ відсутня, віднесення виконаних робіт здійснюється за «Положенням про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту» [5].

Вартість послуг, матеріалів та складових частин Замовник оплачує за цінами, що діяли на день оформлення замовлення, якщо інше не передбачено умовами договору.

У разі відсутності матеріалів, запасних частин або неможливості під час оформлення наряду-замовлення визначити їхню кількість, необхідну для надання послуги, обсяги використання матеріалів і складових частин погоджуються із Замовником попередньо, а їхня вартість оплачується ним після виконання послуги за цінами, які діяли на день їх надходження.

Розрахунковими документами, що засвідчують надання послуги, є:

- акт передання-прийняття ДТЗ (його складових) після надання послуг з технічного обслуговування і ремонту;
- наряд-замовлення, підписаний, з одного боку, контролером якості Виконавця, що засвідчує повноту виконання, оплату, якість надання послуг і гарантійні зобов'язання (підпис повинен бути завірений печаткою), а з другого боку підписаний Замовником;
- квитанція про оплату робіт;
- рахунок-фактура;
- податкова накладна (для юридичних осіб).

5.12. ВИКОНАННЯ РОБІТ (НАДАННЯ ПОСЛУГ)

Технічне обслуговування та ремонт ДТЗ (їхніх складових) виконується згідно з вимогами експлуатаційної, ремонтної, технологічної документації, нормативних документів та за умовами договору. Технологічна документація затверджується в установленому порядку.

У разі відсутності експлуатаційної і/чи ремонтної документації розробника (виробника) за взаємною згодою Виконавця і Замовника допускається виконання окремих робіт за умовами договору, якщо тільки вони не впливають негативно на безпечність ДТЗ. У цьому разі технічний опис те-

хнічного обслуговування і ремонту або технічні умови на їхнє виконання зазначаються у договорі щодо виконання послуги.

Виконавець негайно попереджає Замовника і, до прийняття узгодженого з ним рішення, призупиняє виконання робіт у разі:

а) виявлення дефектів ДТЗ чи непридатності для застосування наданих Замовником матеріалів і складових частин ДТЗ;

б) виникнення не передбачених і не залежних від Виконавця наслідків виконання вимог Замовника щодо робіт з надання послуг.

Якщо Замовник відмовляється від прийняття узгодженого рішення щодо усунення виявлених у процесі надання послуг обставин, які негативно впливають на безпечність ДТЗ (пункт 28 цих Правил), Виконавець може відмовитися від виконання договору і вимагати відшкодування витрат, отриманих унаслідок часткового виконання договору, згідно із законодавством.

Контроль відповідності виконання технічного обслуговування і ремонту ДТЗ (їхніх складових) країн-виробників, які приєдналися до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів 1958 року з поправками 1995 року, виконується з урахуванням вимог відповідних Правил Європейської Економічної Комісії ООН з поправками, що діяли у виробників на момент виготовлення ДТЗ.

Відповідність наданих послуг у процесі приймання ДТЗ (їхніх складових) Замовником після технічного обслуговування і ремонту здійснюється без їх розбирання. ДТЗ чи їхні складові розбираються лише в разі, коли це передбачено умовами договору.

Виконавець забезпечує транспортування і збереження ДТЗ, які приймаються до технічного обслуговування та ремонту і видаються після технічного обслуговування та ремонту, згідно з вимогами їхньої експлуатаційної документації.

Якщо змінюються умови експлуатації відремонтованого ДТЗ і Замовнику необхідно виконувати приписи, які не передбачені експлуатаційною документацією виробника або з певними відхиленнями від неї, Виконавець забезпечує Замовника необхідними додатками до експлуатаційної документації ДТЗ чи його складових і письмово попереджає його про це (виконуються відповідні записи в акті передання-прийняття ДТЗ).

5.13. ПЕРЕДАННЯ-ПРИЙНЯТТЯ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХНІХ СКЛАДОВИХ ПІСЛЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТУ

Приймання ДТЗ (його складових) Замовником відбувається у присутності контролера якості Виконавця й здійснюється у такому порядку:

- аналіз документації, оформленої Виконавцем;
- перевірка відповідності наданих послуг, зокрема надання Замовнику ДТЗ для випробувань за участі представника Виконавця;
- оформлення акта передання-прийняття ДТЗ (його складових) після ремонту і технічного обслуговування або наряду-замовлення у разі, якщо не укладається договір про надання послуг.

Укомплектованість відремонтованих ДТЗ (їхніх складових) повинна відповідати умовам договору (наряду-замовлення) й акта передання-прийняття.

ДТЗ чи їхні складові передаються Замовникові після прийняття їх контролером якості, про що робиться запис у наряді-замовленні, який підписується, а підпис скріплюється печаткою.

Акт передання-прийняття ДТЗ (його складових) після надання послуг з технічного обслуговування та ремонту (додаток 3) складається у двох примірниках. В акті зазначаються:

- 1) місце і дата складання акта;
- 2) найменування та місцезнаходження (місце проживання) підприємства (підприємця), що надало послуги;
- 3) посада, прізвище, ім'я та по батькові особи, відповідальної за передачу ДТЗ (його складових) після ремонту;
- 4) прізвище, ім'я та по батькові власника транспортного засобу чи його представника, який діє за довіреністю власника (у цьому разі зазначаються дані довіреності);
- 5) реєстраційні дані ДТЗ;
- 6) показання лічильника пробігу на спідометрі (тахографі);
- 7) наявність пломб на каналах доступу до показань лічильника пробігу на спідометрі (тахографі) та інших пломб, установлених Виконавцем;
- 8) відповідність наданих послуг умовам договору;
- 9) найменування, номери, кількість і технічний стан складових частин і матеріалів, які повертаються Замовнику;
- 10) кількість пального в баках;

11) марки моторної і трансмісійної оливи, а також інших експлуатаційних рідин (у разі надання послуг з їхньої заміни чи поповнення);

12) укомплектованість ДТЗ із зазначенням наявності запасного колеса, магнітофона, радіоприймача, припалювача й інших легкознімних складових;

13) перелік експлуатаційних документів;

14) скріплені печаткою Виконавця підписи осіб, які підтверджують факт передання-прийняття ДТЗ (його складових).

На ДТЗ, що піддавався технічному обслуговуванню чи ремонту, канали доступу до лічильника пробігу на спідометрі (тахографі), а також до інших складових частин (якщо це передбачено технологічною документацією чи нормативними документами) опломбовуються Виконавцем. Можуть бути опломбовані будь-які складові частини, що ремонтувалися, якщо установлені пломби не погіршують безпечність ДТЗ і не перешкоджають його експлуатації. Замість пломб допускається в окремих місцях рознімних з'єднань установлювати клейкі плівки, наносити лакофарбові покриття, зруйнування яких може свідчити про факт втручання Замовника до відремонтованих складових частин.

Інформація про опломбування (інші контрольні засоби) відображається в акті передання-прийняття ДТЗ після надання послуг і доводиться до відома Замовника.

У разі заміни експлуатаційних рідин під час технічного обслуговування і ремонту ДТЗ (його складових), зокрема передбачених експлуатаційною документацією, Виконавець зазначає їхні найменування, маркування і необхідні експлуатаційні параметри на ярлику чи етикетці, які закріплюються на відповідних складових частинах, додаючи до них ксерокопії сертифікатів (на вимогу Замовника).

Особливі вимоги щодо експлуатації ДТЗ чи його складових після ремонту (тимчасові обмеження вантажності, режим припрацювання, терміни придатності складових, попередження про безпечний термін використання та ін.). Виконавець відображає в додатках до експлуатаційної документації і, у разі необхідності, у додатках до сервісної книжки. Додатки повинні бути підписані Виконавцем.

Виконавець після виконання робіт надає Замовнику такі документи:

- довідки (рахунки) про витрати Замовника (якщо він є юридичною особою), пов'язані з виконанням технічного обслуговування (крім гарантійного), — окремо і пов'язані з виконанням ремонту, — окремо;
- гарантійний талон (один примірник);

- додатки до експлуатаційної документації у разі необхідності, як це передбачено пунктами 33, 39, 40 цих Правил;

- довідку-рахунок на номерні складові частини, придбані й установлені Виконавцем на ДТЗ;

довідку про колір (основний колір) ДТЗ, якщо цей колір змінено під час ремонту;

- приймально-здавальний акт підприємства, яке має право на випробування газового устаткування паливних систем ДТЗ і виконало ці випробування.

У разі втрати Замовником договору (наряду-замовлення) ДТЗ чи його складові видаються Виконавцем за заявою Замовника, якщо ним будуть пред'явлені документи, передбачені пунктом 7 цих Правил.

5.14. ГАРАНТІЙНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ВИКОНАВЦЯ І ЇХ УСТАНОВЛЕННЯ

Виконавець гарантує Замовнику виконання передбачених договором послуг у повному обсязі.

Виконавець гарантує відповідність ДТЗ чи його складових, які піддавалися технічному обслуговуванню і/чи ремонту, вимогам технічної документації і нормативних документів. У гарантійних зобов'язаннях Виконавцем зазначаються його зобов'язання щодо складових частин, установлених на ДТЗ, і зобов'язання щодо виконаних робіт (наданих послуг), початок гарантійного строку і його тривалість. Гарантійні зобов'язання Виконавця не поширюються на складові частини, надані йому Замовником.

Гарантійний строк експлуатації на комплектувальні вироби та інші складові частини установлюється відповідно до Закону України «Про захист прав споживачів» (пункт 45 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту № 684 від 01.09.2003).

Якщо Замовник відмовляється оплачувати роботи з приведення у задовільний технічний стан складових частин, що негативно впливають на ресурс відремонтованих і/чи тих, що обслуговувалися, Виконавець не бере гарантійних зобов'язань. У такому разі це зазначається в акті передання-прийняття ДТЗ.

Початок гарантійного терміну обчислюється з дня передачі Замовникові ДТЗ чи його складових. У разі відправлення відремонтованих складових частин ДТЗ поштою гарантійний термін обчислюється від дня достав-

ки складової частини Замовнику, а якщо складова частина потребує спеціального встановлення (підключення) чи складання — від дня його здійснення. Складання здійснюється Виконавцем або третьою стороною, якщо це передбачено договором на послугу.

Гарантійний строк збільшується на час перебування ДТЗ чи його складової частини в гарантійному ремонті чи технічному обслуговуванні у Виконавця. Зазначений час обчислюється від дня, коли Замовник звернувся з претензією.

Гарантійний строк на послуги з регламентованого розробником (виробником) технічного обслуговування ДТЗ чи їхніх складових, яке передбачене їхньою інструкцією (настановою) з експлуатації чи сервісною книжкою, а в разі їхньої відсутності — Положенням про технічне обслуговування і ремонт, установлюється не меншим, ніж період до наступного регламентованого технічного обслуговування. Гарантійні зобов'язання не встановлюються на виконання прибирально-мийних робіт, заправлення паливом, на роботи, що визначені в пункті 10 цих Правил.

Підставою для пред'явлення претензій на послуги з технічного обслуговування та/чи ремонту є документ (прибутковий касовий ордер, накладна, квитанція, платіжне доручення, наряд-замовлення, договір), що засвідчує оплату Замовником вартості послуг з технічного обслуговування і/чи ремонту, на якому є запис, що містить показання опломбованого лічильника пробігу на спідометрі (тахографі) ДТЗ, дату надання послуг, підпис відповідальної особи Виконавця, скріплений відповідною печаткою (штампом).

Гарантійні зобов'язання Виконавця, що визначають безпечність автомобільного транспорту, установлюються не меншими за встановлені в додатку 4 для ДТЗ та їхніх складових частин, що перебували в експлуатації до 5 років. Гарантійні зобов'язання можуть зменшуватися залежно від терміну перебування ДТЗ чи його складових частин в експлуатації:

- на 10 % для терміну експлуатації 5—8 років;
- на 20 % для терміну експлуатації понад 8 років.

Гарантійний талон (додаток 5) ДТЗ містить таку інформацію:

- 1) найменування підприємства-виконавця (підприємця), його місцезнаходження (місце проживання), номер телефону, номер факсу;
- 2) реєстраційні дані ДТЗ;
- 3) найменування нормативних документів або ремонтної чи експлуатаційної документації (їхніх пунктів), вимогам яких стосовно виконаних робіт відповідає ДТЗ (його складові) після надання послуг;

4) показання лічильника пробігу на спідометрі (тахографі) на момент отримання ДТЗ Замовником після надання послуг;

5) гарантійний строк в одиницях календарного часу і в кілометрах пробігу з моменту прийняття Замовником відремонтованого ДТЗ;

6) гарантійні строки на складові частини, які встановив Виконавець;

7) початок дії гарантійних зобов'язань.

Гарантійний талон підписується контролером якості і директором підприємства-виконавця (підприємцем) із зазначенням їхніх посад, прізвищ та ініціалів, а також дати підписання. Підписи повинні бути скріплені відповідними печатками Виконавця.

5.15. ПРАВА Й ОBOB'ЯЗКИ ВИКОНАВЦЯ

Виконавець має право:

- відмовитися від надання послуг, якщо Замовник надає неякісні складові частини і матеріали;

- відмовитися прийняти на відповідальне збереження майно Замовника, установлене (розміщене) в ДТЗ понад комплектність, передбачену його виробником. Ця норма не поширюється на сигналізацію проти викрадення;

- припинити надання послуг у разі, коли Замовник вчасно не виконав договірні умови;

- відмовитися від задоволення претензії Замовника в разі недотримання ним правил експлуатації ДТЗ (його складових);

- звертатися до суду для вирішення спірних питань.

Виконавець зобов'язаний:

- забезпечувати виконання вимог цих Правил;

- застосовувати переважно складові частини, передбачені виробником ДТЗ, що ремонтується;

- мати необхідну нормативну і ремонтну документацію та документацію з технічного обслуговування ДТЗ та їхніх складових;

- гарантувати якість наданих послуг;

- виконувати гарантійні зобов'язання;

- надавати Замовнику повну, доступну, достовірну та своєчасну (до надання послуг) інформацію про послуги та Виконавця;

- забезпечувати збереження ДТЗ, а також збереження та використання за призначенням прийнятих від Замовника складових частин і матеріалів, необхідних для виконання ремонту ДТЗ;
- відшкодовувати збитки в разі втрати, псування чи пошкодження ДТЗ та їхніх складових або деталей і матеріалів, прийнятих від Замовника для надання послуг в обсягах, передбачених договором;
- повертати Замовникові передані ним складові частини ДТЗ і матеріали в разі їх невикористання;
- забезпечувати безпеку Замовника під час його перебування на підприємстві з проведенням інструктажу;
- у разі виявлення недоліків з наданих послуг під час прийняття ДТЗ (їхніх складових) Замовником:
 - 1) безкоштовно усувати недоліки;
 - 2) зменшувати вартість виконаної роботи відповідно до завданих збитків чи повертати кошти Замовнику;
 - 3) безкоштовно виконувати роботу чи відшкодовувати Замовнику витрати, пов'язані з усуненням недоліків з наданих послуг.

5.16. ПРАВА Й ОBOB'ЯЗКИ ЗАМОВНИКА

Замовник має право:

- на необхідну, достовірну, доступну та своєчасну (до отримання послуг) інформацію про послуги та про Виконавця;
- на участь у перевірці відповідності наданої послуги вимогам технологічної документації Виконавця;
- на перевірку повноти та вартості наданої послуги;
- надавати Виконавцю власні складові частини ДТЗ чи матеріали для виконання замовлених послуг;
- заявляти про вартість свого майна, яке він передає на відповідальне збереження;
- на відшкодування у повному обсязі збитків, завданих його майну, та шкоди здоров'ю внаслідок неналежного виконання послуг;
- вимагати повернення не використаних та заміненних під час виконання ремонту та технічного обслуговування складових частин і матеріалів, наданих Виконавцю;
- на пільгове обслуговування у визначених законодавством випадках;
- відмовлятися від оплати послуг, не передбачених договором.

Замовник зобов'язаний:

- своєчасно оплачувати надані за умовами договору послуги і приймати ДТЗ та їхні складові частини після надання послуг;
- у разі неотримання без поважних причин ДТЗ (їхніх складових) у визначений договором термін відшкодовувати Виконавцю вартість їх збереження згідно з умовами договору;
- у разі розірвання договору за власною ініціативою оплатити Виконавцю вартість фактично виконаних послуг. Прикінцеві положення Права й обов'язки Виконавця і Замовника можуть доповнюватися у договорі за згодою сторін.

Контроль за дотриманням Правил здійснюється територіальними органами у справах захисту прав споживачів Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики, іншими органами виконавчої влади в межах їхніх повноважень.

Спільні питання між Замовником і Виконавцем вирішуються відповідно до умов договору, а в разі недосягнення згоди — у судовому порядку.

Форми нарядів-замовлень, актів передання-прийняття можуть бути змінені і/чи доповнені для відображення технологічних і організаційних особливостей виробничих процесів Виконавців, зокрема щодо ведення бухгалтерського, внутрішньогосподарського і податкового обліків. У такому разі реквізити зазначених документів і ті положення, які відображають істотні умови договору відповідно до статті 28 Закону України «Про автомобільний транспорт», не вилучаються.

Допускається не оформляти гарантійний талон, а всю зазначену в ньому інформацію відображати в пункті 7 наряду-замовлення чи в акті передання-прийняття ДТЗ після надання послуг з технічного обслуговування і ремонту за умови затвердження гарантійних зобов'язань Замовником і скріплення відповідного підпису печаткою.

У разі надання послуг у присутності Замовника, коли немає необхідності залишати ДТЗ (його складові) на відповідальне збереження у Виконавця чи замінювати складові частини ДТЗ і коли письмовий договір не укладається, акт передання-прийняття не оформляється.

Журнали обліку договорів, заяв, гарантійних зобов'язань і претензій можуть складатися та зберігатися на машинних носіях відповідно до статті 9 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» як реєстри бухгалтерського обліку. Пункти 3 і 4 додатка 1 не заповнюються, якщо за умовами договору не передбачається перебування Замовника на території Виконавця.

5.17. ПОЛОЖЕННЯ ПРО ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

5.17.1. Загальні положення

Положення визначає порядок проведення технічного обслуговування і ремонту дорожніх транспортних засобів і розповсюджується на юридичних та фізичних осіб — суб'єктів підприємницької діяльності, які здійснюють експлуатацію, технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів (за винятком тролейбусів, мопедів і мотоциклів) незалежно від форм власності [5].

Мета технічного обслуговування і ремонту — підтримування дорожніх транспортних засобів у технічно справному стані та належному зовнішньому вигляді, забезпечення надійності, економічності, безпеки руху та екологічної безпеки.

У Положенні наведені нижче терміни вживаються в такому значенні: дорожній транспортний засіб (ДТЗ) — транспортний засіб, призначений для експлуатації переважно на автомобільних дорогах загального користування усіх категорій і сконструйований згідно з їхніми нормами; технічне обслуговування (ТО) — комплекс операцій чи операція щодо підтримки працездатності або справності виробу під час використання за призначенням, зберігання та транспортування; система технічного обслуговування та ремонту техніки — сукупність взаємопов'язаних засобів, документації технічного обслуговування і ремонту та виконавців, які потрібні для підтримування і відновлення якості виробів, що входять у цю систему; періодичність технічного обслуговування (ремонту) — інтервал часу чи напрацювання між даним видом технічного обслуговування (ремонту) і наступним таким же видом або іншим більшої складності; напрацювання — тривалість або обсяг роботи виробу.

Напрацювання може бути як неперервною величиною (тривалість роботи в годинах, кілометрах пробігу і та ін.), так і цілочисельною величиною (число робочих циклів, пусків і та ін.); підготовка до продажу — комплекс операцій чи операція щодо виявлення та усунення усіх несправностей, які виникли в процесі транспортування і зберігання ДТЗ та підготовки їх до використання; сезонне технічне обслуговування — технічне обслуговування, яке виконується для підготовки виробу до використання в осінньо-зимових чи весняно-літніх умовах; трудомісткість технічного обслуговування (ремонту) — трудовитрати на проведення одного технічного об-

слуговування (ремонту) даного виду; фірмове обслуговування — метод виконання технічного обслуговування підприємством-виробником; технічний стан — сукупність схильних до зміни в процесі виробництва чи експлуатації якостей виробу, яка характеризується в певний момент часу ознаками, встановленими технічною документацією на цей виріб; справний стан (справність) — стан виробу, який відповідає усім вимогам нормативно-технічної і/або конструкторської документації; ремонт — комплекс операцій щодо відновлення справності або працездатності виробів та відновлення ресурсів виробів чи їх складових частин; працездатний стан (працездатність) — стан виробу, в якому значення усіх параметрів, які характеризують здатність виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної і/або конструкторської документації; поточний ремонт (ПР) — ремонт, який виконується для забезпечення або відновлення працездатності виробу і полягає в заміні і/або відновленні окремих частин (може виконуватись заявочно або за результатами діагностування агрегатним, знеособленим та іншими методами); капітальний ремонт (КР) — ремонт, який виконується для відновлення справності та повного або близького до повного відновлення ресурсу виробу із заміною чи відновленням будь-яких частин, у тому числі базових; ресурс — сумарне напрацювання виробу з початку його експлуатації чи поновлення експлуатації після ремонту певного виду до переходу в граничний стан; граничний стан — стан виробу, коли його подальше застосування за призначенням недопустиме чи недоцільне або відновлення його справного чи працездатного стану неможливе чи недоцільне.

5.17.2. Вимоги до технічного стану ДТЗ

Технічний стан ДТЗ повинен відповідати вимогам таких нормативних документів:

- Закону України «Про дорожній рух» (ст. 12, 16, 29, 32, 33, 36, 37, 53);
- Правилам дорожнього руху України;
- ДСТУ 2322-93 «Автомобілі легкові відремонтовані. Загальні технічні умови»;
- ГОСТу 25478-91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки»;
- ГОСТу 17.2.2.03-87 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности»;

- ГОСТу 21393-75 «Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности»;
- ДСТУ 2323-93 «Автомобілі легкові і мототехніка. Передпродажна підготовка. Порядок»; Інструкціям заводів-виробників ДТЗ.

Відповідальність за технічний стан ДТЗ визначається згідно з чинним законодавством.

5.17.3. Система технічного обслуговування та ремонту ДТЗ

Система технічного обслуговування та ремонту ДТЗ передбачає:

- підготовку до продажу;
- технічне обслуговування в період обкатки;
- щоденне обслуговування;
- перше технічне обслуговування (ТО-1);
- друге технічне обслуговування (ТО-2);
- сезонне технічне обслуговування;
- поточний ремонт;
- капітальний ремонт;
- технічне обслуговування під час консервації ДТЗ;
- технічне обслуговування та ремонт ДТЗ на лінії.

Підготовка до продажу здійснюється торговельною організацією з метою введення ДТЗ в експлуатацію. Вона виконується на спеціалізованих пунктах чи підприємствах, які реалізують продукцію та здійснюють фірмове обслуговування. У разі відсутності сервісного обслуговування підготовку ДТЗ до експлуатації здійснює покупець.

Перелік та обсяг робіт з підготовки до продажу встановлюється виробником і наводиться у сервісній документації ДТЗ. Підготовка до продажу обов'язково містить такі роботи, як зняття з консервації, очищення, регулювання, заправлення, змащування, кріплення, а також перевірку комплектності та працездатності.

Перелік та обсяг робіт технічного обслуговування в період обкатки ДТЗ встановлюється виробником і наводиться у сервісній документації.

Щоденне обслуговування проводиться після роботи з метою підготовки ДТЗ до подальшої експлуатації. Воно передбачає:

- перевірку технічного стану;
- виконання робіт щодо підтримування належного зовнішнього вигляду;
- заправлення експлуатаційними рідинами;

- усунення виявлених несправностей;
- санітарну обробку ДТЗ.

Прибирально-мийні роботи виконуються за потребою, але обов'язково перед технічним обслуговуванням чи ремонтом. Оброблення кузовів автомобілів спеціального призначення здійснюється відповідно до вимог та інструкцій на перевезення даного виду вантажів.

Перевірка технічного стану здійснюється щоденно відповідним технічним персоналом після повернення ДТЗ на місце постійної стоянки, а також водієм перед виїздом на лінію та під час зміни водіїв на лінії. Якщо ДТЗ експлуатуються без повернення в кінці робочого дня на місце постійної стоянки, перевірка їх технічного стану проводиться водієм щодня перед початком роботи.

Технічне обслуговування ДТЗ виконується у планово-обов'язковому порядку, включаючи визначений цим документом та інструкціями виробників перелік обов'язкових робіт.

Щоденне обслуговування, технічне обслуговування та сезонне технічне обслуговування ДТЗ не належать до реконструкції, модернізації, технічного переозброєння та інших видів поліпшення ДТЗ.

Перше технічне обслуговування рекомендується здійснювати з періодичністю згідно з табл. 5.1 [5].

Таблиця 5.1. Періодичність проведення технічних обслуговувань

Тип ДТЗ	Періодичність видів технічного обслуговування, км		
	ЩО	ТО-1	ТО-2
Автомобілі легкові, автобуси	Один раз на робочу добу незалежно від робочих змін	5000	20000
Автомобілі вантажні, автобуси на базі вантажних автомобілів або з використанням їх базових агрегатів, автомобілі повнопривідні, причепа і напівпричепа		4000	16000

Якщо визначена в табл. 5.1 періодичність обслуговування відрізняється від періодичності, визначеної документацією заводу-виробника, слід керуватися документацією заводу-виробника. Наприклад, у відповідності з керівництвами по експлуатації деяких легкових автомобілів періодичності проведення технічних обслуговувань наведено у табл. 5.2, 5.3.

Друге технічне обслуговування рекомендується здійснювати з періодичністю згідно з табл. 5.1 і проводити разом з черговим ТО-1.

Таблиця 5.2. Категорія умов експлуатації і періодичність технічного обслуговування автомобілів ГАЗ-2752,2217 сімейства «Соболь» [21]

Категорія умов експлуатації	Періодичність обслуговувань, км	
	ТО-1	ТО-2
I	10000	20000
II	9000	18000
III	8000	16000
IV	7000	14000
V	6000	12000

Сезонне технічне обслуговування здійснюється двічі на рік (весною та восени), включає роботи, які наведені в додатку В, і проводиться разом з черговим ТО-2.

Таблиця 5.3. Категорія умов експлуатації і періодичність технічного обслуговування автомобілів Renault Vtgane [22]

Найменування	Обмеження	Технічне обслуговування кожні, км... (при досягненні будь-якого з двох термінів)		
		15000 або щороку	10000 або щороку	8000 або щороку
Моделі з бензиновим двигуном	Усі моделі	xxxxx		
	За винятком: - моделі Renault Sport; - моделі з двигуном, оснащеним турбокомпресором (1.2 TCE, 2.0 T)		xxxxx	
Моделі з дизельним двигуном	Усі моделі		xxxxx	
	За винятком: - Trafic та Master без фільтра твердих часток	xxxxx		
	За винятком: - Koleos			xxxxx

Поточний ремонт виконується за потребою, згідно з результатами діагностування технічного стану ДТЗ, або за наявності несправностей і призначений для забезпечення або відновлення його працездатності.

До поточного ремонту ДТЗ належать роботи, пов'язані з одночасною заміною не більше двох базових агрегатів (крім кузова і рами).

Будь-який ремонт агрегатів належить до поточного ремонту ДТЗ.

Капітальний ремонт виконується за потреби згідно з результатами діагностики технічного стану і призначений для продовження строку експлуатації ДТЗ.

До капітального ремонту належать роботи, пов'язані із заміною кузова для автобусів та легкових автомобілів, рами для вантажних автомобілів або одночасною заміною не менш трьох базових агрегатів.

До капітального ремонту причепів належать роботи, пов'язані із заміною рами.

Нормативи трудомісткості щоденного обслуговування, технічного обслуговування N1, технічного обслуговування N2 та поточного ремонту наведені у додатку Д Положення [5].

Періодичність технічного обслуговування наведена у табл. 5.1, може бути зменшена власником ДТЗ до 20 % у залежності від умов експлуатації ДТЗ.

Операції щодо заміни на ДТЗ шин та акумуляторних батарей не належать до реконструкції, модернізації, технічного переозброєння та інших видів поліпшення ДТЗ.

Характеристики категорій умов експлуатації ДТЗ наведені у ГОСТ 21624-81 [23].

Порядок технічного обслуговування ДТЗ під час їх зберігання в законсервованому стані викладений у «Рекомендациях по обслуживанию автомобильного транспорта, находящегося на консервации, и технологии снятия его с хранения» (К.: Мінтранс, 1993).

5.18. ПРИМІРНИЙ ПЕРЕЛІК ОПЕРАЦІЙ ТО-1. КОНТРОЛЬНО-ДІАГНОСТИЧНІ, КРІПІЛЬНІ, РЕГУЛЮВАЛЬНІ РОБОТИ

1. Виконати роботи, передбачені ЩО.
2. Перевірити стан складових частин автомобіля (причепа, напівпричепа) зовнішнім оглядом.
3. Перевірити оглядом герметичність з'єднань систем змащування, живлення і охолодження двигуна, а також кріплення обладнання та приладів.
4. Перевірити кріплення двигуна та деталей випускного тракту.
5. Перевірити стан та натяг привідних пасів. У разі потреби відрегулювати.

6. Перевірити працездатність зчеплення і герметичність системи гідроприводу. Перевірити і в разі потреби відрегулювати вільний хід педалі.

7. Перевірити кріплення коробки передач та дію механізму переключення передач на нерухомому автомобілі.

8. Перевірити люфт у шарнірах та шліцевих з'єднаннях карданної передачі, кріплення його складових частин.

9. Перевірити кріплення деталей і герметичність з'єднань заднього (середнього) моста.

10. Перевірити кріплення і шплінтовку деталей рульового керування і герметичність з'єднань системи підсилювача рульового керування, люфт рульового колеса і шарнірів рулевих тяг.

11. Перевірити працездатність компресора і гальмівної системи, кріплення і герметичність трубопроводів та приладів.

12. Перевірити справність приводу і дію стоянкового гальма. У разі потреби відрегулювати.

13. Перевірити оглядом стан рами, вузлів і деталей підвіски та інших деталей і пристроїв, які встановлені на рамі, кріплення коліс, стан шин та тиск повітря в них. У разі потреби довести тиск до норми.

14. Перевірити стан і кріплення кабіни, платформи, дію замків, завісів і ручок дверей кабіни.

15. Перевірити стан приладів системи живлення, їх кріплення і герметичність з'єднань, уміст оксиду вуглецю і вуглеводнів у відпрацьованих газах бензинових двигунів, у дизелях — рівень задимленості. У разі потреби відрегулювати.

16. Очистити акумуляторну батарею від пилу, бруду та слідів електроліту, прочистити вентиляційні отвори, перевірити кріплення і надійність контактів електричних з'єднань. Перевірити і в разі потреби довести до норми рівень електроліту.

17. Перевірити дію звукового сигналу, електричних ламп, контрольно-вимірювальних приладів, фар, підфарників, задніх ліхтарів, стоп-сигналу та перемикача світла. У зимовий період перевірити стан електрообладнання системи опалення та пускового підігрівника.

18. Перевірити кріплення генератора, стартера та стан контактів електричних з'єднань, стан переривника-розподільника.

19. Перевірити надійність кріплення, стан і правильність пломбування спідометра і його приводу відповідно до чинної інструкції.

5.19. МАСТИЛЬНІ І ОЧИЩУВАЛЬНІ РОБОТИ

20. Змастити вузли тертя і перевірити рівень оливи в картерах агрегатів і бачках гідроприводів; перевірити рівень рідини в гідроприводі гальм, виключення зчеплення, рідини в бачках омивача скла.

21. Промити повітряні фільтри гідровакуумного підсилювача гальм, піддон і фільтрувальний елемент повітряних фільтрів двигуна і вентиляції його картера, фільтр грубої очистки палива.

22. Спустити конденсат з повітряних балонів пневматичного приводу гальм.

23. В автомобілях з дизелями злити відстій з паливного бака і корпусів фільтрів тонкої та грубої очистки; перевірити рівень оливи в паливному насосі високого тиску та регуляторі частоти обертання колінчастого вала двигуна.

24. В умовах великої запыошеності замінити оливи в піддоні картера двигуна, злити відстій з корпусів фільтрів очистки оливи, очистити від відкладень внутрішню поверхню кришки корпуса фільтра відцентрової очистки оливи.

25. Після обслуговування перевірити роботу агрегатів, вузлів і приладів автомобіля під час руху або на посту діагностування.

Примітка. Специфічні роботи з технічного обслуговування N 1 систем живлення ДТЗ, які працюють із застосуванням газу, а також додаткові роботи на автомобілях-самоскидах наведені в інструкціях з експлуатації цих виробів.

5.20. КОНТРОЛЬНО-ДІАГНОСТИЧНІ, КРІПІЛЬНІ, РЕГУЛЮВАЛЬНІ РОБОТИ

1. Перевірити дію контрольно-вимірювальних приладів, омивачів вітрового скла, фар, а в холодну пору — стан системи вентиляції та опалення, а також щільність дверей і вентиляційних люків, пристроїв для обігріву і обдуву скла.

2. Перевірити кріплення головок циліндрів двигуна, стан і кріплення опор двигуна, піддона картера двигуна, регулятора частоти обертання колінчастого вала.

3. Перевірити оглядом кріплення, стан і герметичність картера зчеплення і коробки передач.

4. Перевірити оглядом задній (середній) міст: правильність встановлення (без перекосу), стан і кріплення редуктора та колісних передач, стан і правильність установки балки передньої вісі, кути установки передніх коліс. При потребі виконати регулювальні роботи.

5. В автомобілях з пневматичним приводом гальм відрегулювати хід педалі та зазори між накладками гальмівних колодок і барабанами коліс.

6. В автомобілях з гідравлічним приводом гальм перевірити дію підсилювача та хід педалі.

7. Перевірити герметичність амортизаторів, стан і кріплення їх втулок, стан колісних дисків, відрегулювати підшипники маточини коліс.

8. Перевірити кріплення і герметичність паливного бака, трубопроводів, паливного насоса і карбюратора, дію привода, повноту відкриття і закриття дросельної і повітряної заслінок.

9. У карбюраторних двигунах перевірити рівень палива в поплавковій камері, легкість пуску і роботу двигуна. Відрегулювати мінімальну частоту обертання колінчастого вала двигуна в режимі холостого ходу.

10. Перевірити роботу дизеля, справність паливного насоса високого тиску, регулятора частоти обертання колінчастого вала, визначити димність відпрацьованих газів. Через одне ТО-2 перевірити кут упередження впорскування палива. При потребі виконати регулювальні роботи.

11. Перевірити зовнішнім оглядом і за допомогою приладів стан акумуляторної батареї, її кріплення, дію вимикача акумуляторної батареї та стан і кріплення електричних провідників.

5.21. МАСТИЛЬНІ І ОЧИЩУВАЛЬНІ РОБОТИ

12. Очистити і промити клапан вентиляції картера двигуна, замінити фільтрувальний елемент фільтра тонкої очистки оливи (або очистити відцентровий фільтр).

13. Прочистити сапуни і долити (замінити) оливу в картерах агрегатів і бачках гідропривода автомобіля.

14. Після обслуговування перевірити роботу агрегатів, вузлів і приладів автомобіля на ходу чи на діагностичному стенді.

Примітка: Специфічні роботи з технічного обслуговування N2 систем живлення ДТЗ, які працюють із застосуванням газу, а також додаткові роботи на автомобілях-самоскидах наведені в інструкціях з експлуатації цих виробів. Додаток В до Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту.

5.22. ПРИМІРНИЙ ПЕРЕЛІК ОПЕРАЦІЙ СЕЗОННОГО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Крім робіт, передбачених другим технічним обслуговуванням, виконати такі:

1. Промити систему охолодження двигуна, паливний бак і продути трубопроводи (восени), радіатори опалювача кабіни (кузова) і пусковий підігрівач.

2. Перевірити стан і дію кранів системи охолодження і зливних пристроїв у системах живлення і гальм.

3. Зняти акумуляторну батарею для підзаряджування і відкоригувати густину електроліту.

4. Зняти карбюратор і паливний насос, промити та перевірити стан і їх роботу на стенді (восени).

5. Зняти паливний насос високого тиску, промити та перевірити стан і роботу на стенді (восени).

6. Зняти переривник-розподільник, очистити, перевірити його стан і, за необхідності, відрегулювати на стенді.

7. Зняти генератор і стартер, очистити, продути внутрішню порожнину, замінити зношені деталі і змастити підшипники.

8. Замінити оливу в спідометровому обладнанні, перевірити правильність пломбування спідометра і його приводу.

9. Перевірити справність датчика включення муфти вентилятора системи охолодження, датчиків аварійних сигналізаторів у системах охолодження і змащування двигуна.

10. Перевірити працездатність шторок радіатора, щільність дверей, вікон, установити (зняти) чохли утеплення.

11. Здійснити сезонну заміну олив відповідно до хімотологічної карти.

Примітка: Специфічні роботи з технічного обслуговування систем живлення ДТЗ, які працюють із застосуванням газу, а також додаткові роботи на автомобілях-самоскидах наведені в інструкціях з експлуатації цих виробів.

5.23. ПЕРЕЛІК БАЗОВИХ АГРЕГАТІВ ДТЗ

1. Двигун з картером зчеплення у зборі.
2. Коробка передач, роздавальна коробка.
3. Гідромеханічна передача.
4. Задній міст (вісь).
5. Середній міст (вісь).
6. Передня вісь (міст).
7. Рульове керування.
8. Кабіна вантажного та кузов легкового автомобіля.
9. Кузов автобуса.
10. Рама.
11. Підйомне обладнання платформи автомобіля-самоскида [10].

Розділ 6. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

6.1. ВИМОГИ ДО ПЕРЕВІЗНИКІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЛЕЖНОГО ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ДТЗ

Технічний стан та обладнання ДТЗ, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів (в т.ч. небезпечних, великовагових та великогабаритних), повинні відповідати вимогам Закону України «Про дорожній рух» (ст. 12, 16, 29, 32, 33, 36, 37, 53), Правилам дорожнього руху (ст. 31), ДСТУ 3649-97 «Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану, методи контролю», виду перевезень, об'єму і характеру вантажу, встановленим вимогам безпеки руху і охорони навколишнього середовища, інструкцій заводів-виробників ДТЗ та іншої нормативно-технічної документації. Перевізник повинен мати на кожний ДТЗ сертифікат відповідності (ст. 29 Закону України «Про дорожній рух») [4].

Справний технічний стан ДТЗ перевізник повинен забезпечити шляхом своєчасного проведення технічного обслуговування і ремонту у відповідності до Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх ДТЗ автомобільного транспорту [5]. У випадку відсутності матеріальної бази ці роботи можуть виконуватись на договірних умовах з іншими перевізниками або організаціями (СТО, діагностичні центри тощо), які мають необхідну матеріально-технічну базу.

Реєстрація транспортних засобів за перевізниками, які мають від 1 до 15 одиниць ДТЗ включно, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.98 № 1388 «Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок», проводиться за умови забезпечення їх місцями для стоянки і зберігання. Наявність місця стоянки та зберігання підтверджується договором оренди або іншими документами.

За наявності у юридичної особи більше 15 одиниць ДТЗ, що дислокуються в одному населеному пункті, створюється автогосподарство. Для його відкриття необхідно мати огорожену територію з місцями стоянки, зберігання, технічного обслуговування та ремонту ДТЗ; призначається керівник автогосподарства та вводиться посада фахівця з безпеки дорожнього руху, відповідального за зберігання, технічне обслуговування та експлуатацію ДТЗ.

Державний технічний огляд ТЗ згідно з вимогами Правил проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорту та причепів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 26.02.93 р. № 141, проводиться органами Державтоінспекції або комісіями, які очолюються їх працівниками, за участю представників відповідних підрозділів Міноборони, а також громадськості, з метою перевірки відповідності їх технічного стану вимогам «Правил дорожнього руху», інших актів законодавства, уточнення чисельності та приналежності, підвищення рівня технічного стану, запобігання злочинним посяганням на транспортні засоби. Склад комісій затверджується районними (міськими) державними адміністраціями.

Під час проведення технічного огляду здійснюється контроль за своєчасністю сплати податку з власників ДТЗ, а у водія перевіряється наявність посвідчення водія на право керування відповідною категорією транспортних засобів та довідки про медичний огляд.

Технічний стан ДТЗ під час проведення технічного огляду може перевірятися безпосередньо в автопідприємствах (у перевізника), де є відповідна діагностична база, у пунктах технічного контролю Державтоінспекції, на спеціальних діагностичних станціях Державтоінспекції, в колективних гаражах чи інших місцях, визначених Державтоінспекцією.

Перевізники зобов'язані подати ДТЗ на технічний огляд у термін і на місце, визначені Державтоінспекцією, а власники, які виконують завдання з військово-транспортного обов'язку, — згідно з рішеннями відповідних підрозділів Міноборони. Якщо ДТЗ відправляються у тривале відрядження, вони подаються на технічний огляд до від'їзду.

ДТЗ, які у період проведення технічного огляду перебувають на капітальному ремонті, підлягають технічному огляду після його закінчення.

Технічний стан та обладнання ДТЗ перевіряються на відповідність вимогам законодавства, а також правил, норм і стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони довкілля тощо. ДТЗ, які працюють на газовому паливі, перевіряються на відповідність вимогам норм і стандартів щодо газового обладнання автомобілів.

На спеціальних автомобілях додатково перевіряється наявність передбаченого стаціонарного обладнання, спеціальних світлових і звукових сигналів, кольорографічного пофарбування, надписів тощо.

Технічний стан причепів і напівпричепів перевіряється у складі автопоїздів.

Справжнім вважається укомплектований транспортний засіб, технічний стан якого відповідає вимогам Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з цих питань.

Перевізник повинен забезпечити належний контроль за технічним станом ДТЗ шляхом перевірки технічного стану ДТЗ черговим механіком як перед виїздом на лінію, так і при поверненні його на місце постійної стоянки, про що робиться запис в журналі виходу ДТЗ у рейс та його повернення, а також надійну охорону ДТЗ на місці стоянки, виключити можливість їх використання водіями перевізника і сторонніми особами без дозволу або нанесення ДТЗ пошкоджень. У разі відсутності у перевізника власної території та умов для здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх технічного обслуговування і ремонту, а також проведення передрейсового та післярейсового медичних оглядів, ці питання повинні відображатися у відповідних договорах на здійснення зазначених функцій.

Несправні ДТЗ повинні бути направлені в зону поточного ремонту для відновлення працездатності виробу (вузла) або заміни чи відновлення окремих їх частин.

6.2. ВИМОГИ ДО ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТА ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДТЗ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ, ВЕЛИКОВАГОВИХ ТА ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ

Вимоги до технічного стану та додаткового обладнання ДТЗ, що призначені для перевезення небезпечних вантажів, викладені в ст. ст. 22, 31, 32 «Правил дорожнього руху», Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів», Європейській Угоді про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), ДСТУ 3849-99.

Для перевезення небезпечних вантажів не допускається застосування газогенераторних ДТЗ.

У разі використання газобалонних автомобілів для перевезення небезпечних вантажів такі перевезення допускаються при застосуванні на них спеціальних швидкісних клапанів промислового виготовлення. Швидкісні клапани забезпечують швидке автоматичне перекривання газової магістралі при її розриві у разі інциденту, що запобігає потраплянню газу в атмосферу або підкапотний простір двигуна. Клапани встановлюють на розподільних вентилях балонів та газовій магістралі.

Під час перевезення небезпечних вантажів у складі автопоїзда не повинно бути більше одного причепа (напівпричепа).

ДТЗ, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, повинні проходити чергові технічні огляди два рази на рік.

Кожний ДТЗ, яким здійснюється перевезення небезпечних вантажів, повинен мати свідоцтво про допуск транспортного засобу до перевезення небезпечних вантажів, видане Державтоінспекцією.

6.3. ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА НАГЛЯДУ ЗА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ТРАНСПОРТІ

Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування визначений постановою Кабінету Міністрів України від 29.01.2003 р. № 143 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування».

Органами державного контролю є Мінтранс України, Державний департамент автомобільного транспорту, автотранспортні управління Мінтрансу України в Автономній Республіці Крим та областях, служба міжнародних автомобільних перевезень Мінтрансу України (СМАП) та Державтоінспекція МВС України.

Організація державного контролю, його планування, координація, розроблення організаційно-технічних заходів та науково-технічне супроводження покладаються на Мінтранс України та Укравтотранс.

Порядок здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті визначений постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.97 р. № 204 «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті».

Нагляд за забезпеченням безпеки руху на автомобільному транспорті здійснюють Мінтранс України, Укравтотранс, їх органи на місцях у взаємодії з іншими органами (Державтоінспекція МВС України, Держнагляд-охоронпраці), що здійснюють нагляд за безпекою руху.

Посадові особи органів, що здійснюють державний контроль, мають право:

- безперешкодно відвідувати суб'єктів підприємницької діяльності для проведення перевірок з питань, що належать до їх компетенції, за умо-

ви пред'явлення посвідчення на право здійснення державного контролю та завдання на перевірку, виданого у встановленому порядку;

- проводити перевірку автотранспортного засобу згідно з установленим завданням, а в разі виявлення порушень законодавства про автомобільний транспорт під час користування ДТЗ — без установленого завдання;

- отримувати від суб'єктів підприємницької діяльності документи, необхідні для проведення перевірки, та вимагати від них забезпечення умов для її проведення.

- безоплатного проїзду під час проведення перевірки автотранспортних засобів загального користування у межах, зазначених у посвідченні.

Керівник підприємства (перевізника) зобов'язаний безперешкодно допускати посадових осіб органів контролю для здійснення перевірок.

Рішення органів, на які покладається державний контроль та нагляд, можуть бути оскаржені в порядку, встановленому законодавством.

Примітка. Перелік основних нормативних документів, що регламентують діяльність перевізників з безпеки дорожнього руху, наведений у додатку 1 до цих Методичних рекомендацій.

6.4. ПОРЯДОК ЗДІЙСНЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТРАКТОРІВ, САМОХІДНИХ ШАСІ, САМОХІДНИХ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ, ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНИХ І МЕЛІОРАТИВНИХ МАШИН, СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ТЕХНІКИ, ІНШИХ МЕХАНІЗМІВ

Цей Порядок визначає процедуру здійснення обов'язкового технічного контролю (далі — контроль) тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів (далі — машини), зареєстрованих інспекціями державного технічного нагляду Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських держадміністрацій або Держсільгоспінспекцією та її територіальними органами (далі — інспекції), у результаті якого встановлюється їх справність та придатність до експлуатації або неможливість такої експлуатації.

Дія цього Порядку поширюється на суб'єктів господарювання та фізичних осіб, які є власниками зареєстрованих інспекціями машин або уповноваженими ними особами, та на суб'єктів господарювання, уповноважених здійснювати контроль.

Контроль машин здійснюється шляхом:

1) проведення перевірки:

- її технічного стану;
- відповідності типу, марки (моделі), ідентифікаційних номерів машини, державного номерного знака записам у реєстраційному документі;
- наявності документів, зазначених у пункті 10 цього Порядку;

2) складення протоколу.

Інспекції за погодженням з місцевими держадміністраціями складають щороку до 31 грудня зведений графік здійснення контролю машин (далі — графік) за районом (містом) із зазначенням місця, дня і часу його здійснення. Графік доводиться до відома власників машин та оприлюднюється у місцевих засобах масової інформації за десять днів до початку здійснення контролю.

Виконавці забезпечують здійснення контролю машин згідно з графіком.

Контроль машин здійснюється щороку з 15 січня по 15 грудня.

Виконавець подає до здійснення контролю бланки протоколів інспекції, яка вносить їх номери до Єдиного реєстру зареєстрованих машин та проставляє на них відповідну відмітку.

Замовники подають машини для здійснення контролю у місце, день і час, визначені графіком.

Для здійснення контролю машин замовник подає виконавцеві такі документи:

- паспорт або інший документ, що посвідчує особу, а також у разі подання документів уповноваженою особою — документ, що підтверджує її повноваження;
- реєстраційний документ на машину;
- квитанцію (платіжний документ), що підтверджує сплату коштів за здійснення контролю.

Замовник подає для перевірки технічного стану повністю укомплектовану, заправлену експлуатаційними рідинами та вимиту машину.

Виконавець проводить перевірку технічного стану машини згідно з вимогами до її технічного стану, встановленими Мінагрополітики. Інформація про результати проведення такої перевірки вноситься до уніфікованої автоматизованої електронно-облікової системи (далі — автоматизована система) персоналом, що пройшов підготовку до роботи з такою системою. На кожну машину, щодо якої здійснено контроль і визнано її справною, складається протокол.

Справними вважаються машини, які мають задовільний зовнішній вигляд і технічний стан яких відповідає вимогам нормативно-правових актів, стандартів, технічних умов, іншої нормативно-технічної документації.

У разі коли технічний стан машини не відповідає встановленим вимогам, відповідна інформація вноситься виконавцем до автоматизованої системи.

Якщо під час проведення перевірки технічного стану машини виявлено самовільні зміни конструкції машини (переобладнання машини без її перереєстрації відповідно до законодавства) або небезпечні невідповідності, виконавець вносить відповідну інформацію до автоматизованої системи, а також попереджає замовника про неможливість експлуатації такої машини.

Після перереєстрації в установленому порядку машини або усунення небезпечних невідповідностей здійснюється її повторний контроль, про що вноситься інформація до автоматизованої системи.

Під час здійснення контролю машини виконавець застосовує сертифіковані засоби вимірювальної техніки.

Документація щодо здійснення контролю машин зберігається виконавцем до дати здійснення наступного контролю.

Протокол закріплюється у правому верхньому куті вітрового скла машини.

Протокол не видається у разі:

- невідповідності машини вимогам до її технічного стану;
- виявлення невідповідності типу (марки) записам у реєстраційному документі, підроблення або відсутності ідентифікаційних номерів машини, державного номерного знака;
- відсутності одного або кількох документів, зазначених у пункті 10 цього Порядку.

У разі втрати протоколу виконавець видає замовникові його дублікат.

6.5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОБСЯГИ ПЕРЕВІРКИ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів (далі — Порядок) визначає процедуру проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів, зареєстрованих Держав-

тоінспекцією (далі — транспортні засоби), за результатами якої встановлюється їх придатність до експлуатації або неможливість експлуатації, крім таких транспортних засобів: 1) легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепа (напівпричепа) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски та інші прирівняні до них транспортні засоби — незалежно від строку експлуатації; 2) легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепа до них — із строком експлуатації до двох років.

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить:

- для легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, із строком експлуатації більше двох років — кожні два роки;
- для вантажних автомобілів незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепів до них із строком експлуатації більше двох років — кожні два роки;
- для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонни, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації — щороку;
- для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації — двічі на рік.

За вимогою власника обов'язковий технічний контроль транспортного засобу, який зареєстрований в установленому порядку, але не підлягає обов'язковому технічному контролю, проводять за процедурою, визначеною цим Порядком.

Замовник має право вільного вибору виконавця проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу. Обмеження щодо вибору виконавця, зокрема залежно від місця реєстрації транспортного засобу, не допускається.

Юридична особа або фізична особа-підприємець надсилає Мінінфраструктури «Повідомлення про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам щодо проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів» згідно з додатком 1 [9] у разі, коли вона має:

- устаткування згідно з переліком обладнання, необхідного для проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, згідно з додатком 2 [9];

- атестат акредитації відповідно до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» чи свідоцтво про атестацію відповідно до Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність».

Мінінфраструктури після надходження повідомлення надсилає протягом п'яти робочих днів Державтоінспекції копії документів, поданих юридичною або фізичною особою-підприємцем, разом з повідомленням.

Державтоінспекція протягом трьох робочих днів вносить дані про пункт технічного контролю із зазначенням категорії і призначення транспортних засобів до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та інформує виконавця.

У разі зміни відомостей про категорії і призначення транспортних засобів, в атестаті акредитації чи свідоцтві про атестацію виконавець подає нове повідомлення відповідно до цього Порядку. Про інші зміни виконавець лише інформує Мінінфраструктури листом, до якого додає сторінки документів, у яких відбувалися зміни. Відповідна інформація надсилається Мінінфраструктури Державтоінспекції.

Для замовників обов'язкового технічного контролю транспортних засобів виконавець оприлюднює інформацію про:

- категорії транспортних засобів, обов'язковий технічний контроль яких він має право проводити;
- місцезнаходження;
- номер телефону, телефаксу та адресу електронної пошти;
- режим роботи.

У приміщенні пункту технічного контролю на видному місці розміщуються:

- інформація про внесення виконавця до реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;
- зразки заяви і договору, який укладається між виконавцем і замовником;
- інформація (прізвище та ініціали, посада) про відповідальних за проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, місце зберігання книги скарг і пропозицій;
- інформація, необхідна для врегулювання спірних питань, що можуть виникнути під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, або подання скарги;
- перелік послуг та їх вартість.

Замовник подає виконавцю заяву про проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу за формою згідно з додатком 3.

Замовник для оформлення документів подає виконавцю особисто:

- паспорт або інший документ, що посвідчує особу (у разі подання документів уповноваженою особою така особа, крім документа, що зазначений в цьому абзаці, пред'являє виконавцю документ, що підтверджує її повноваження);

- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.

Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу проводиться після здійснення його зовнішнього огляду з метою звірки ідентифікаційних номерів та номерних знаків транспортного засобу з даними реєстраційних документів, встановлення комплектності і фіксації його пошкоджень на підставі договору про проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу, який укладається між виконавцем і замовником.

У разі невідповідності ідентифікаційних номерів та/або номерних знаків даним реєстраційним документів транспортного засобу обов'язковий технічний контроль не проводиться.

Договір та інші передбачені цим Порядком документи реєструються в журналі реєстрації заяв, договорів, актів, протоколів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, в якому передбачають такі обов'язкові поля: порядковий номер; дата реєстрації заяви; марка і модель транспортного засобу; прізвище та ініціали власника транспортного засобу; номер і дата складення акта невідповідності технічного стану; номер і дата складення протоколу перевірки технічного стану; розписка про отримання акта невідповідності, протоколу та/або попередження про неприпустимість руху, про необхідність забезпечення застережного режиму руху.

Сторінки журналу реєстрації прошнуровуються, нумеруються, засвідчуються підписом виконавця та скріплюються печаткою.

У разі коли замовник виявив намір спостерігати за процесом обов'язкового технічного контролю транспортного засобу, виконавець проводить інструктаж з охорони праці.

Для проведення обов'язкового технічного контролю приймається повністю укомплектований, заправлений експлуатаційними рідинами (згідно з експлуатаційною документацією виробника) транспортний засіб за відсутності нашарувань бруду, що може вплинути на результати перевірки його технічного стану.

Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу проводиться згідно із затвердженою виконавцем технологічною документацією, розробленою відповідно до нормативних документів.

Виконавець попереджає замовника про здійснення фото- та/або відеофіксації процесу проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу.

Розрахунковий оперативний час обов'язкового технічного контролю транспортного засобу загального призначення максимально становить:

- 30 (40) хвилин — для причепів (напівпричепів);
- 40 хвилин — для легкових автомобілів;
- 60 хвилин — для вантажних автомобілів;
- 65 хвилин — для автобусів.

Для спеціальних та спеціалізованих транспортних засобів або транспортних засобів, обладнаних додатковим устаткуванням, оперативний час може бути змінено.

У разі отримання позитивного результату під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу складається протокол, який видається замовникові, а у разі негативного результату видається «Акт невідповідності технічного стану транспортного засобу» за формою згідно з додатком 4 [9].

У протоколі виконавець зазначає дату проведення наступної перевірки транспортного засобу відповідно до пункту 3 цього Порядку.

Обсяги перевірки технічного стану, коди оцінки невідповідності технічного стану транспортного засобу наведено у додатку 5 [9].

До 2014 року допускається застосування кодів оцінки невідповідності на рівні першої частини коду (до крапки) з індексами, що відображають наявність хоча б однієї з невідповідностей, як, наприклад:

- 101_{НБН} — небезпечна невідповідність складових частин гальмової системи;
- 101_{ІН} — істотна невідповідність складових частин гальмової системи;
- 1202_{НН} — незначна невідповідність стосовно документації щодо перевезення пасажирів-інвалідів.

Якщо протокол обов'язкового технічного контролю застосовується як альтернатива Міжнародному сертифікату технічного огляду (на вимогу замовника), його видають акредитовані згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» виконавці відповідно до «Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів» із зазначенням у протоколі слів такого змісту: «Міжнародний технічний огляд проведено».

Виконавець попереджає замовника про виявлену невідповідність та видає акт невідповідності під розписку.

Незареєстрована в установленому законодавством порядку зміна конструкції транспортного засобу вважається істотною невідповідністю.

Незначну невідповідність замовник може самостійно усунути на місці перевірки технічного стану транспортного засобу.

Повторна перевірка технічного стану транспортного засобу проводиться після усунення невідповідності, виявленої під час попередньої перевірки відповідно до укладеного договору.

Передача інформації до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю, яка ведеться Державтоінспекцією, здійснюється кожної зміни з використанням електронних засобів зв'язку.

Документи з питань обов'язкового технічного контролю транспортного засобу разом з показаннями засобів вимірювальної техніки на паперових чи електронних носіях, фото- та/або відеоматеріалами зберігаються виконавцем протягом трьох років.

6.5.1. Перелік обладнання, необхідного для проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів

1. Підйомні пристрої транспортного засобу, його складові частини та/або оглядова канава.

2. Стенд для контролю характеристик гальмових систем, а у разі, коли неможливо застосувати метод стендових випробувань через особливості конструкції транспортного засобу, — атестована ділянка дороги для дорожніх випробувань гальмових систем.

3. Пристрій для визначення вагового навантаження на вісь, якщо він не є складовою стенда для контролю характеристик гальмових систем.

4. Вимірювач частоти обертання колінчастого вала двигуна.

5. Пристрій для вимірювання та регулювання тиску повітря в пневматичних гальмових системах та пневматичних шинах.

6. Пристрої для вимірювання висоти рисунка протектора шин.

7. Прилад для вимірювання кутів нахилу променів, світлорозподілу, сили світла фар.

8. Пристрій для регульованого натиску на механізм управління інерційною гальмовою системою причепа.

9. Багатоканальний газоаналізатор або газоаналізатори нормованих викидів у спалинах двигунів з іскровим запалюванням.

10. Димомір.
11. Прилад для вимірювання коефіцієнта світлопропускання стекол.
12. Електронний детектор для перевірки наявності витоку газу із системи газобалонного обладнання.
13. Засоби вимірювальної техніки для контролю за лінійними розмірами відповідно до застосовуваних методів контролю.

За своїми характеристиками обладнання повинно відповідати технологічним вимогам згідно з «Єдиними вимогами до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються», затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166, стосовно конкретних категорій, моделей транспортних засобів, на перевірку технічного стану яких суб'єкта господарювання акредитовано або атестовано.

6.6. ТЕХНІЧНИЙ ОПИС ТА ЗРАЗОК ПРОТОКОЛУ ПЕРЕВІРКИ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Бланк «Протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» має вигляд прямокутного аркуша паперу формату 202×290 міліметрів [9].

Бланк виготовляється способом офсетного друку чотирма фарбами з лицьового боку.

Бланк має дизайн синьо-охристої кольорової гами.

На бланку фарбами зазначених кольорів повинні бути надруковані дві антисканерні сітки, що складаються з фрагментів сіток певної геометрії та із застосуванням методу «псевдорельєф» контуру території України із словом «Україна».

Одну із сіток виконують з використанням технології райдужного друку — з поступовим переходом одного кольору сітки в інший.

Однією з фарб, наявних у сітках, повинні бути виконані із застосуванням гільйоширного способу рисунок та рамки. На фоні такого рисунка зображають Державний Герб України. У рамках гільйоширним способом друкують текст літерами заввишки 0,3 міліметра у негативному зображенні: «ОБОВ'ЯЗКОВИЙ ТЕХНІЧНИЙ КОНТРОЛЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ» та вертикальний текст літерами заввишки 0,2 міліметра у позитивному зображенні «ТЕХНІЧНИЙ КОНТРОЛЬ».

У центрі бланка спеціальним растром виконують контур території України та слово «Україна» під дією ультрафіолетового проміння блакитного свічення.

На бланку друкують фарбою чорного кольору, яка під дією інфрачервоного проміння стає невидимою. Цією самою фарбою на бланку виконують у позитивному зображенні смуги з текстом «ПРОТОКОЛ ПЕРЕВІРКИ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ» літерами заввишки 0,2 міліметра.

Бланки повинні мати наскрізну нумерацію, виконану способом високого друку захисною фарбою чорного кольору з червоним свіченням в ультрафіолетовому промінні.

Номер протоколу повинен послідовно складатися з п'ятизначного номера суб'єкта проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, відділеного знаком дефіс від порядкового номера протоколу та знаком дефіс від двох останніх цифр числа поточного року.

Повинна бути забезпечена можливість нанесення на бланки текстової інформації із застосуванням засобів комп'ютерної та копіювально-розмножувальної техніки.

Усі реквізити, передбачені формою бланка, повинні бути заповнені. У разі виконання записів на зворотному боці бланка протокол перевірки технічного стану транспортного засобу вважається недійсним.

Забороняється вживати скорочення слів, крім визначених Порядком проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та обсягами перевірки технічного стану транспортних засобів, а також будь-яким способом виправляти текст.

Протокол заповнюється на бланку українською мовою шрифтом Times New Roman [9].

Розділ 7. ОРГАНІЗАЦІЯ ПІДГОТОВКИ, ПЕРЕПІДГОТОВКИ І ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

7.1. РОБОТА НА ПІДПРИЄМСТВАХ З АНАЛІЗУ ТА ПРОФІЛАКТИКИ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ. ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ СУБ'ЄКТІВ, ДІЯЛЬНІСТЬ ЯКИХ ПОВ'ЯЗАНА З НАДАННЯМ ПОСЛУГ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

З метою оцінки стану аварійності та аналізу причин і умов виникнення ДТП на кожному підприємстві ведеться облік ДТП у відповідності до «Правил обліку дорожньо-транспортних пригод». З метою проведення ефективної роботи з профілактики порушень та покращання безпеки руху на підприємствах за участю всіх водіїв та інженерно-технічних працівників один раз у місяць проводяться Дні безпеки руху, на яких до водіїв доводиться інформація про стан аварійності та аналіз причин порушень на підприємстві, здійснюється ознайомлення зі станом безпеки на автотранспорті за інформативними матеріалами, що надійшли від центральних, урядових, наглядових та контролюючих компетентних органів або опублікованих в засобах масової інформації. До Днів безпеки руху готуються проекти планів комплексних заходів, спрямованих на попередження ДТП і порушень ПДР, які, в подальшому, затверджуються наказом по підприємству. На заходи, що проводяться в рамках Дня безпеки руху, рекомендується запрошувати працівників прокуратури, суду, міліції. Контроль за виконанням заходів покладається на власника-перевізника (керівника підприємства), до функцій якого відносяться питання організації та забезпечення безпеки руху. Підвищення професійної майстерності водіїв транспортних засобів. Підвищення професійної майстерності водіїв перевізник забезпечує шляхом організації занять з водіями не менше 1 разу на три—п'ять років. Учебний план складає близько 12 учбових годин і містить 5—6 тем. Теоретичні заняття проводяться із групами по 10—15 чоловік, практичні — індивідуально. Перевізнику рекомендується також організувати щорічні заняття з вивчення ПДР та надання долікарняної медичної допомоги постраждалим при ДТП. Обсяг та програму занять перевізник визначає і затверджує самостійно [6].

Рекомендується при складанні програми занять використовувати методичні рекомендації з контраварійної підготовки водіїв автобусів, таксі, автопоїздів; збірник типових небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій тощо з метою підвищення професійної майстерності та надійності водіїв контраварійну підготовку необхідно включати до програми стажування водіїв та підготовки водіїв-інструкторів, а також рекомендується її включення в учбові плани та програми підготовки водіїв всіх категорій ДТЗ. Після закінчення навчання водії складають заліки з теоретичного курсу та майстерності керування ДТЗ. Комісію очолює керівник служби безпеки руху перевізника.

Відповідальність за організацію проведення занять покладається на службу безпеки руху перевізника. Особи, що не здали залік, після додаткових занять або самостійної підготовки здають його повторно.

Якщо залік не зданий водієм повторно, то кваліфікаційною комісією може бути вирішено питання про зниження класності або доцільності подальшої його роботи у якості водія відповідної категорії ДТЗ шляхом інформування органів Державтоінспекції.

Порядок присвоєння водіям кваліфікації II чи I класу — основною метою підвищення кваліфікації є розширення технічного кругозору водіїв, поглиблення їхніх знань із основ будови автомобілів, правил експлуатації, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, прийомів економічного та безпечного керування ДТЗ. У процесі роботи перевізник може присвоїти водію кваліфікацію II чи I класу [6].

Для присвоєння II класу у посвідченні водія повинен бути дозвіл на керування транспортними засобами категорій B, C, E або D, або D та E, а також безперервний стаж роботи водієм III класу не менше трьох років.

Для присвоєння I класу повинен бути дозвіл на керування транспортними засобами категорій B, C, D та E, а також безперервний стаж роботи водієм II класу не менше двох років.

Присвоєння водіям I та II класів здійснюється кваліфікаційними комісіями підприємства, до складу яких включається також працівник служби безпеки руху. Рішення кваліфікаційної комісії затверджується наказом керівника підприємства (перевізника). Водіям, які пройшли перепідготовку (підвищення кваліфікації), видається відповідне посвідчення. Перевізник за погодженням із профспілковим комітетом має право за грубі порушення дисципліни знижувати водію кваліфікацію на один розряд (клас). Відновлення розряду (класу) здійснюється в загальному порядку, встановленому

для присвоєння та підвищення розряду (класу), але не раніше ніж через 3 місяці після його зниження.

Спеціальна підготовка проводиться з водіями, які наймаються вперше для роботи на пасажирському і вантажному автотранспорті, для підвищення майстерності керування ДТЗ, при переведенні водіїв на нові марки або моделі автомобілів, а також для перевезення небезпечних вантажів.

Спеціальна підготовка полягає у вивченні водіями особливостей конструкції ДТЗ і організації пасажирських або вантажних перевезень на цьому підприємстві.

Зміст спеціальної підготовки з врахуванням професійної підготовки водія визначається керівником служби безпеки руху, тривалість спеціальної підготовки повинна бути не менше 8 годин.

Спеціальна підготовка водіїв проводиться на базі автоучкомбінатів (автошкіл) або на підприємствах із залученням найбільш кваліфікованих викладачів автоучкомбінатів або інженерно-технічних працівників підприємств.

Перевізники загального користування, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах, можуть за спеціальними програмами готувати водіїв ДТЗ категорії D з числа осіб, що не мають посвідчення водія, в навчальних закладах Мінтрансу лише для роботи на цих маршрутах. Порядок допуску таких водіїв до керування автобусами визначається Мінтрансом за погодженням з Державтоінспекцією МВС України.

Перевізник повинен встановлювати наступні види і терміни стажування для водіїв, які:

- мають посвідчення на право керування будь-якими категоріями ДТЗ (А, В, С або D), але останнім часом не працювали водіями більше 12 місяців або наймаються на роботу водіями вперше, допускаються до керування ДТЗ після проходження стажування з практичного керування на відповідному ДТЗ не менше 30 годин;

- направлені на нові марки і моделі автомобілів — не менше 8 годин.

При прийомі на роботу водія від іншого перевізника і при умові, що він приймається на цю ж марку ДТЗ, на якій до цього працював, або при переведенні водія з одного маршруту на інший, в обов'язковому порядку проводиться контрольна поїздка під керівництвом водія-інструктора або іншого досвідченого водія. Після закінчення спеціальної підготовки і стажування або стажування чи контрольної поїздки за поданням водія-інструктора приймається рішення про допуск його до самостійної роботи, про що робиться відповідний запис у листі стажування. Оформлені в уста-

новленому порядку листи стажування передаються у відділ кадрів підприємства (перевізника), де після перевірки правильності і повноти їх заповнення зберігаються з особистою карткою водія.

У подорожніх листах на автомобілі, які видаються стажистам, робиться відмітка про проходження стажування.

Для перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, у відповідності до постанови Кабінету Міністрів України від 29.01.99 р. № 104 «Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом», Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» та Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), до якої Україна приєдналася 02.03.2000 року (Закон України від 02.03.2000 р. № 1511-III), водії ДТЗ повинні пройти підготовку, оволодіти теоретичними знаннями і практичними навичками щодо транспортування небезпечних вантажів та дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій під час їх перевезення, одержати ДОПНВ-свідоцтва відповідно до конкретного класу небезпеки вантажу, термін дії якого — 5 років. Порядок організації навчання та підвищення кваліфікації інженерно-технічних працівників. Для підвищення кваліфікації фахівців, діяльність яких пов'язана з безпекою перевезень автомобільним транспортом, необхідно пройти підготовку (перепідготовку) згідно із затвердженою програмою в обсязі: для спеціалістів — 108 год., для керівників підприємств — 72 год. (наказ Міністерства транспорту України і Міністерства освіти України від 07.05.98 р. № 172/244).

Організація навчання та перевірка рівня знань спеціалістів та керівників підприємств проводяться Галузевим навчальним центром охорони праці, техногенної безпеки та надзвичайних ситуацій на автомобільному транспорті. Навчання проводиться із залученням спеціалістів наукових, учбових та виробничих підприємств та організацій, провідних фахівців державних органів, науковців та виробників. Інженерно-технічним працівникам підприємств, які успішно склали іспит, видаються посвідчення про знання нормативної бази з питань безпеки руху, охорони праці, екології та інших на автомобільному транспорті. Склад екзаменаційної комісії затверджується Державним департаментом автомобільного транспорту України.

7.2. ВИМОГИ ДО ЗАКЛАДІВ, ЩО ПРОВОДЯТЬ ПІДГОТОВКУ, ПЕРЕПІДГОТОВКУ І ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ТА КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ СПЕЦІАЛІСТІВ, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ТАКУ ПІДГОТОВКУ

Заклад, що проводить підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі — заклад), для здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів повинен мати кабінети (класи), навчальні посібники і наочне приладдя, майданчик для початкового навчання водінню транспортними засобами (далі — майданчик), транспортні засоби. Заклад може бути власником або орендарем кабінетів (класів), лабораторій, майданчиків, транспортних засобів, що підтверджується відповідними документами. Кабінети (класи) та лабораторії повинні відповідати вимогам законодавства з охорони праці, правилам протипожежної безпеки, санітарно-гігієнічним нормам [6].

У разі проведення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів з ручним керуванням з числа інвалідів або маломобільних груп населення кабінети (класи), лабораторії та майданчики обладнуються з урахуванням їх потреб. (класи) та лабораторії повинні бути оснащені технічними засобами підготовки, навчальними і наочними посібниками, майданчик — спеціальними спорудами та дорожньою розміткою. За наявності двигунів і агрегатів транспортних засобів їх встановлюють на підставки. Робочі програми та плани з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв повинні виконуватися в повному обсязі.

Для підготовки, перепідготовки водіїв транспортних засобів категорій «A1», «A», «B1», «B», «C1», «C», «D1», «D», «BE», «C1E», «CE», «D1E», «DE» заклад повинен мати:

- кабінет (клас) по вивченню будови й експлуатації транспортних засобів;
- кабінет (клас) по вивченню «Правил дорожнього руху»;
- майданчик.

За відсутності достатнього аудиторного фонду кабінети (класи) по вивченню будови й експлуатації транспортних засобів, Правил дорожнього руху можуть бути суміщені. Додатково рекомендується мати клас контраварійної підготовки водіїв транспортних засобів.

Кабінет (клас) по вивченню будови й експлуатації транспортних засобів повинен мати:

- плакати з будови та технічного обслуговування транспортних засобів;
- комплекти окремих механізмів рульового керування транспортними засобами та робочої гальмової системи.

Додатково рекомендується мати:

- демонстраційні стенди (робочий цикл двигуна, кривошипно-шатунний механізм і механізм газорозподілу; систему охолодження і змащення двигуна, системи живлення дизелів і карбюраторних двигунів, газобалонні установки);

- в розрізі: акумуляторні батареї, генератори і реле-регулятори, деталі системи запалювання, системи електричного пуску двигуна, контрольно-вимірювальні прилади, систему освітлення і сигналізації;

- зчеплення і приводи керування зчепленням (місця розрізів — червоного кольору);

- агрегати в розрізі: двигун, коробку передач, роздавальну коробку, карданну передачу, головну передачу, диференціал; деталі та елементи ходової частини, рульове керування, гальмову систему (місця розрізів — червоного кольору);

- технічні засоби підготовки і контролю знань, комп'ютерні засоби підготовки.

Кабінет (клас) по вивченню Правил дорожнього руху та основ безпеки руху повинен мати:

- стенд дорожніх знаків;
- комплект плакатів з Правил дорожнього руху та основ безпеки руху;
- комплекти планшетів (для викладача) із зображенням різних перехресть і майданів з круговим рухом, а також макети транспортних засобів і дорожніх знаків на магнітах;

- комплекти (не менше 10) схем перехресть і майданів (подібних зображеним на планшетах спеціаліста), макетів транспортних засобів для слухачів;

- навчально-наочні посібники про дорожню розмітку та її застосування на дорогах, мостах, шляхопроводах та в інших місцях;

- макети світлофорів (всіх типів);

- навчально-наочні посібники по вивченню сигналів регулювальника;

- схему населеного пункту, у якому розташований заклад, або маршрут з позначенням місць установки засобів регулювання (регулювальників, світлофорів, дорожніх знаків, розмітки), аварійних і небезпечних ділянок;

- навчально-наочні посібники з розміщень транспортних засобів на проїзній частині, маневрувань, обгону, переїзду залізничних переїздів, пе-

ревезення людей і вантажів, руху в колоні, технічного стану і обладнання транспортних засобів номерними, пізнавальними та попереджувальними знаками, написами і позначеннями;

- навчально-наочні посібники про технічні прийоми безпечного водіння в різних дорожніх і гідрометеорологічних умовах;
- схему транспортного засобу із зазначенням механізмів і приладів, що впливають на безпеку руху;
- навчально-наочні посібники про надання першої медичної допомоги потерпілим при дорожньо-транспортних пригодах;
- медичну аптечку водія;
- стенд про дорожньо-транспортні пригоди, які скоєні в області (місті), та про їх причини.

Додатково рекомендується мати:

- технічні комп'ютерні засоби програмованої підготовки і контролю знань, кінофільми та діафільми з вивчення Правил дорожнього руху;
- навчально-наочні посібники з теорії руху транспортного засобу і психофізіологічних основ керування транспортним засобом;
- прилади для перевірки і тренування психофізіологічних властивостей водія;
- технічні засоби для комп'ютерної підготовки, кінофільми і діафільми з Правил дорожнього руху та основ безпеки руху.

Лабораторія будови та технічного обслуговування транспортних засобів повинна мати:

- комплекти інструментів та пристроїв для проведення розбірних і складальних робіт (з розрахунку п'ятнадцять комплектів на тридцять слухачів);
- робочі столи (з розрахунку один стіл на двох слухачів);
- технологічні карти лабораторних завдань;
- комплекти механізмів, частин і приладів марок транспортних засобів, що вивчаються.

Вимоги до майданчика:

- майданчик повинен мати тверде покриття та бути обладнаний відповідними засобами, що виключають рух по ньому сторонніх транспортних засобів та пішоходів.

Майданчик повинен бути обладнаний такими елементами:

- габаритними «тунелем», «двориком», «вісімкою», «зигзагоподібним переїздом» або «змійкою»;
- пагорбом і косогородом;

- нерегульованим залізничним переїздом;
- регульованим перехрестям;
- дорожніми знаками, світлофорами, дорожньою розміткою.

Розміри майданчика повинні забезпечувати розміщення всіх його елементів з урахуванням відстані, достатньої для виконання навчальних вправ.

Елементи, що розміщені на майданчику, повинні бути відокремлені вертикальними стійками, що встановлюються на спеціальних підставках.

Вимоги до учбових транспортних засобів, що використовуються в закладах для підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв.

Учбові транспортні засоби, що використовуються в процесі підготовки водіїв, повинні бути обладнані відповідно до Правил дорожнього руху та зареєстровані відповідно до Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.98 р. № 1388 (із змінами). Учбові транспортні засоби повинні відповідати категорії, за якою здійснюються підготовка, перепідготовка водіїв транспортних засобів.

Призначені для підготовки з навчання водінню транспортні засоби на дорогах загального користування повинні мати розпізнавальний знак «Учбовий транспортний засіб», бути обладнані місцем для спеціаліста, що проводить навчання, додатковими дзеркалом заднього виду та педалями зчеплення і гальмування.

Учбові транспортні засоби, призначені для підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів категорій «С», «С1», повинні бути постійно завантажені стаціонарним баластом не менше ніж на 2/3 вантажопідйомності.

Загальні вимоги до дублюючих механізмів органів керування:

- дублюючі механізми органів керування гальмовою системою та трансмісією (педаль, важелі тощо) повинні бути установлені за ергономічними вимогами в зоні дії ніг спеціаліста з підготовки до водіння;
- елементи (ролики, важелі тощо) механізмів дублюючих педалей не повинні перешкоджати водію діяти ступнями ніг на основні педаль;
- осьовий люфт у шарнірах механізмів дублюючих педалей не повинен перевищувати 0,3 мм;
- дублюючі педаль повинні відслідковувати положення основних педалей;

- зусилля на педалях дублюючих механізмів не повинно перевищувати 15 кГс;

- дублюючі механізми органів керування гальмовою системою та трансмісією не повинні змінювати зусилля спрацьовування основних педаль більше ніж на 5 %;

- дублюючі механізми повинні забезпечувати повний і вільний хід основних педаль, що установлені експлуатаційною документацією транспортного засобу, а також повне виключення зчеплення та роботу приводу гальмових механізмів незалежно від водія;

- конструкція дублюючих механізмів повинна виключати їх заїдання чи самовільне спрацьовування;

- дублюючі механізми повинні забезпечувати водіння транспортним засобом у всіх штатних ситуаціях;

- дублюючі механізми не повинні перешкоджати спрацюванню інших органів керування або призводити до їх пошкодження (повинні бути виключені: обрив проводів рухомими деталями, труднощі повертання керма, подача звукового сигналу, переключення передач).

Додаткові вимоги до органів керування транспортних засобів, призначених для підготовки водіїв з числа інвалідів або маломобільних груп населення:

- ручний привід акселератора повинен бути постійної дії (у вигляді важелів або кільця на кермі (поза кермом: збоку чи під ним) та повинен мати фіксацію;

- ручний привід акселератора, установлений на кермі, не повинен призводити до збільшення зусилля обертання рульового колеса;

- зусилля ручного приводу акселератора не повинно перевищувати 2—3 кГс на кожному важелі за умови одночасного натиску, 3—4 кГс на кільці і до 5 кГс на фіксованому приводі;

- величина ходу ручного приводу акселератора не повинна перевищувати 50—65 мм для важелів на рулі та 45—55 мм для кільця;

- конструкція ручного приводу акселератора повинна забезпечувати його роботу в повному діапазоні повороту колеса керма;

- рукоятки ручних приводів органів керування не повинні мати гострих країв і виступати за площину колеса керма (крім акселератора на кермі);

- конструкція дублюючих механізмів органів керування повинна виключати можливість потрапляння під їх рухомі деталі протезів (ушкоджених кінцівок). За необхідності повинні бути встановлені обмежувачі чи

упори. Якщо через особливості інваліда (фізичні вади ніг, протези, що не гнуться) це неможливо здійснити, то штатні педалі керування слід обрізати нижче місць з'єднання з ручними приводами.

7.3. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО СПЕЦІАЛІСТІВ, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ПІДГОТОВКУ, ПЕРЕПІДГОТОВКУ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Для проведення занять з Правил дорожнього руху, основ безпеки руху, будови та експлуатації транспортних засобів, надання першої медичної допомоги, навчання водінню транспортних засобів залучаються особи, які пройшли атестацію в Державтоінспекції (далі — спеціалісти).

Спеціалісти повинні мати:

- для проведення занять з Правил дорожнього руху, основ безпеки руху, будови та експлуатації транспортних засобів — вищу освіту, посвідчення водія на право керування транспортними засобами;
- для проведення занять з надання першої медичної допомоги — медичну освіту;
- для проведення занять з навчання водінню транспортних засобів — освіту не нижче професійно-технічної, посвідчення водія на керування транспортними засобами відповідної категорії, трирічний стаж керування транспортними засобами відповідної категорії.

Спеціалісти, які проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв, повинні знати законодавство з питань організації перевезень пасажирів і вантажів.

7.4. ОБЛІК ПІДГОТОВКИ, ПЕРЕПІДГОТОВКИ ТА ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ВОДІЇВ

Заняття, що передбачені робочими програмами та планами, проводяться відповідно до розкладу, а практичні заняття з водіння учбових транспортних засобів — до графіків черговості водіння транспортних засобів за формою згідно з додатком 1.

Основним документом обліку підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв у закладі є журнал обліку успішності теоретичної підготовки (перепідготовки) та відвідування занять з практичних навичок

водіння за формою згідно з додатком 2 [6]. Також облік ведеться в дорожніх листах учбових транспортних засобів за формою згідно з додатком 3, індивідуальних картках обліку навчання на тренажерах і водіння транспортних засобів за формою згідно з додатком 4 [6].

Вимоги щодо заповнення журналу обліку успішності теоретичної підготовки та відвідування занять з практичних навичок водіння:

1. Журнал є основним первинним документом, його якісне та акуратне ведення покладається на спеціаліста. У журналі всі записи повинні здійснюватися кульковою ручкою без виправлень. Журнал розрахований на весь період підготовки однієї групи.

2. У розділі «Виконання плану підготовки» записується кількість годин, відведених на підготовку за кожним видом занять.

3. Відомості про склад групи записуються в журнал лише після оформлення наказу про зарахування осіб на навчання до закладу.

4. Розділ журналу «Облік успішності підготовки і відвідування» заповнюється кожним спеціалістом зі свого виду підготовки. Причина відсутності на заняттях, якщо вона відома, відмічається «Хв» — хвороба; «В» — відрядження; «Зв» — звільнений від занять; «Вн» — відсутність з невідомих причин. Навпроти прізвищ тих, хто запізнився на початок заняття, ставиться знак «З». Навпроти прізвищ слухачів виставляється оцінка знання даної теми за п'ятибальною шкалою, над кожною графою зазначається дата проведення заняття. Після закінчення проведення заняття спеціаліст записує короткий зміст теми заняття, кількість годин, відведених на його проведення, та підписується.

5. У розділі «Облік підготовки до водіння транспортним засобом» записуються номери тем відповідно до програми підготовки та кількість годин на опрацювання кожної теми, навпроти прізвища слухача ставиться дата виконання.

6. У розділі «Результати підготовки (перепідготовки)» відповідальною особою здійснюються записи про результати проведення випускних екзаменів слухачів після закінчення підготовки в закладі.

7. Після закінчення підготовки журнал обліку успішності з теоретичної підготовки та практичних навичок водіння зберігається разом з протоколом екзаменаційної комісії в окремій папці в закладі протягом трьох років.

7.5. ІНДИВІДУАЛЬНА КАРТКА ОБЛІКУ НАВЧАННЯ НА ТРЕНАЖЕРАХ І ВОДІННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ. ПРАВИЛА ЗБЕРІГАННЯ І ОФОРМЛЕННЯ

Картка видається при зарахуванні до закладу і зберігається в ньому до закінчення навчання. Без подання картки особа до занять не допускається. На кожному занятті картка подається спеціалісту з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, який записує у відповідних графах час фактичного навчання, оцінює навички особи, ставить свій підпис. Особа повинна зберігати картку в належному вигляді. Після закінчення навчання картка здається до канцелярії закладу і зберігається протягом терміну, визначеного законодавством.

7.6. РОБОТА НА ПІДПРИЄМСТВАХ З АНАЛІЗУ ТА ПРОФІЛАКТИКИ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙ ФАХІВЦІВ

Положення про порядок підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів. Наказ Міністерства освіти України від 25.01.94 р. № 22.

Про стан та ефективність функціонування системи підвищення кваліфікації керівного складу підприємств, установ і організацій в транспортно-дорожньому комплексі (рішення Колегії Міністерства транспорту від 25.06.99 р.). Наказ Міністерства транспорту України від 25.06.99 р. № 334.

Типова програма підготовки та підвищення кваліфікації фахівців. Затверджено наказом Міністерства транспорту України та Міністерства освіти України від 07.05.98 р. № 172/244.

Розділ 8. ЗБЕРІГАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ТЕХНІКИ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

8.1. ПРАВИЛА ЗБЕРІГАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА АВТОСТОЯНКАХ

Правила регламентують організацію та порядок надання послуг щодо зберігання транспортних засобів (автомобілів, автобусів, мотоциклів, моторолерів, мотоколясок, мопедів, причепів), що належать громадянам, а також транзитних транспортних засобів, що здійснюють міжнародні та міжміські перевезення, і поширюються на всі автостоянки (крім автостоянок — гаражних кооперативів), що охороняються, незалежно від форм власності, які є суб'єктами господарської діяльності, чи належать цим суб'єктам (надалі — автостоянки) [8].

Автостоянки поділяються:

- за термінами зберігання на: довготермінові — для постійного зберігання транспортних засобів громадян, які проживають у даному населеному пункті; сезонні — для тимчасового зберігання транспортних засобів громадян у зонах відпочинку; денні — розташовані при вокзалах, портах, спортивних спорудах, торговельних, видовищних, інших підприємствах та організаціях, у місцях масового відпочинку; нічні — для тимчасового зберігання транспортних засобів на тупикових та малозавантажених вулицях;
- за способом зберігання на: відкриті;
- з навісами, та/або гаражами, закріпленими за автостоянками;
- змішані — де поряд з місцями для відкритого зберігання, а також навісами та/або гаражами, закріпленими за автостоянками, є гаражі чи навіси, що належать власникам транспортних засобів на правах приватної власності.

На автостоянках, крім охорони, власникам транспортних засобів, а також особам, які мають оформлене відповідно до законодавства доручення на право користування і/або розпоряджання ними, водіям (надалі, як правило, володільці транспортних засобів) можуть надаватися супутні послуги з обслуговування транспортних засобів за окрему плату, визначену в установленому порядку.

Режим роботи автостоянок встановлюється за узгодженням з місцевими органами державної виконавчої влади.

При в'їзді на автостоянку встановлюється щит із схемою руху транспортних засобів, нумерацією місць, планом термінової евакуації транспортних засобів та інформацією про розпорядок роботи автостоянки і тарифи за надання послуг, а на території автостоянки вивішуються або наносяться на проїжджій частині необхідні показники й нумерація місць. На автостоянках з гаражами номери єдиного зразка наносяться на воротах, а гаражі фарбуються або усі в один колір, або за рядами.

У разі довготермінового зберігання транспортного засобу номер перепустки його володільця повинен відповідати номеру місця стоянки (гаража, навісу). Місця довготермінового зберігання транспортних засобів у разі від'їзду їх володільців у відпустку, відрядження тощо дозволяється займати для тимчасового зберігання транспортних засобів з оплатою за добовим тарифом незалежно від терміну зберігання.

Автостоянка повинна мати тверде покриття (асфальтове, бетонне, гравійне, щебеневе), огорожу, освітлення, телефонний зв'язок, приміщення для обслуговуючого персоналу, в'їзні-виїзні ворота із шлагбаумом та запасні ворота на випадок термінової евакуації транспортних засобів. У разі потреби й технічної можливості на автостоянках обладнуються класи з безпеки дорожнього руху, пункти технічного огляду та самообслуговування транспорту, встановлюється пожежна та охоронна сигналізація, гучномовець.

У службовому приміщенні, де розміщується черговий приймальник автостоянки, повинні бути вивішені ці Правила, розпорядок роботи, інформація про тарифи за надання послуг, правила пожежної безпеки та техніки безпеки, обов'язки чергового приймальника, план-схема автостоянки із зазначенням напрямку руху транспорту і номерів місць зберігання, план термінової евакуації транспортних засобів, номери телефонів власника (органу, що здійснює функції з управління майном) автостоянки, державних органів у справах захисту прав споживачів, міліції, пожежної охорони, швидкої медичної допомоги, книга скарг та пропозицій, зразки оформлення перепустки і квитанції на зданий для зберігання транспортний засіб.

На території автостоянки забороняється знаходитися стороннім особам, встановлювати ящики та шафи для зберігання інвентарю, запасних частин чи інструментів. Відповідальність за охорону транспортних засобів та майна, що тимчасово або постійно знаходиться на території автостоянки, за дотримання санітарних і пожежних правил, інших вимог несуть працівники автостоянки. Працівники автостоянки зобов'язані надавати послуги

ги з дотриманням вимог Закону України «Про захист прав споживачів», знати і виконувати ці Правила.

Розміщені на автостоянці транспортні засоби, що не мають своїх власників і спадкоємців, реалізуються в установленому законодавством порядку.

Здавання транспортного засобу на автостоянку проводиться:

- власником, а також особою, яка має оформлене відповідно до законодавства доручення на право користування (або) розпоряджання даним транспортним засобом;

- водієм транспортного засобу, що належить суб'єкту господарської діяльності, за умови наявності відповідно оформлених документів.

Під час здавання транспортного засобу на автостоянку його володілець зобов'язаний пред'явити черговому приймальнику документи, що посвідчують його особу, та реєстраційні документи на транспортний засіб, а також страховий поліс, якщо транспортний засіб застрахований.

Під час оформлення приймання на зберігання черговий приймальник вносить необхідні дані про володільця транспортного засобу і транспортний засіб до відповідного журналу обліку транспортних засобів і розписується в ньому. Володільцеві транспортного засобу, прийнятого на довготермінове зберігання, видається перепустка за встановленим зразком. У разі здавання на зберігання транспортного засобу з аварійними пошкодженнями, він може бути прийнятий на зберігання після реєстрації у журналі обліку транспортних засобів з пошкодженнями та некомплектних, з зазначенням характеру пошкодження, часу в'їзду на автостоянку, марки і номера транспортного засобу та прізвища власника.

Дозвіл на тимчасове зберігання транспортного засобу видається черговим приймальником, а на довготермінове — уповноваженою посадовою особою автостоянки.

Володільцеві транспортного засобу, що користується послугами довготермінового зберігання, надається право на стоянку транспортного засобу в одному й тому ж місці. У разі потреби в зміні місця зберігання транспортного засобу, його переміщення проводиться за рішенням посадової особи, яка видала дозвіл на довготермінове зберігання.

Плата за зберігання транспортних засобів на автостоянках та інші супутні послуги справляється за тарифами, встановленими відповідно до законодавства, з видачею квитанції чи касового чека.

На всіх автостоянках плата за тимчасове зберігання транспортного засобу справляється за передбачуваний термін зберігання, а за довготермі-

нове — на умовах, передбачених у договорі зберігання транспортного засобу.

Транспортні засоби, що знаходяться на автостоянках, повинні бути зачинені на замки, зняті з гальм та передач і зафіксовані від довільного руху. Автостоянки мають бути забезпечені необхідними технічними пристроями для фіксації транспортних засобів. Скло дверцят повинно бути зафіксоване в піднятому положенні, зовнішні дзеркала та щітки зі скла зняті, акумуляторна батарея відключена.

На автостоянках, що знаходяться в центрі міста, біля історичних пам'ятників, видовищних закладів та в місцях транспортних розв'язок, використання чохлів та інших засобів укриття транспортних засобів забороняється. На автостоянках, де дозволено використання зазначених засобів укриття, останні не повинні закривати колеса та номерні знаки. Використання засобів укриття, які не відповідають цим умовам, забороняється.

Якщо транспортні засоби на автостоянках знаходяться в гаражах, останні мають бути обладнані витяжною вентиляцією, вогнегасником, ящиком з піском, внутрішніми і зовнішніми запорами (замками). Володілець транспортного засобу повинен особисто відчиняти та зачиняти гараж на ключ.

На автостоянках, що обслуговують автотуристів, дозволяється, як виняток, тимчасовий відпочинок у салонах автомобілів, а також у фургоних їх володільців.

Транспортний засіб видається з автостоянки після здавання черговому приймальнику перепустки у разі його довготермінового зберігання чи пред'явлення квитанції (касового чека) про оплату — у разі тимчасового зберігання та після того, як одержувач розпишеться в журналі обліку щоденного та одноразового заїзду і виїзду транспортних засобів. Наступна постановка транспортного засобу на зберігання посвідчується відміткою і розписом чергового приймальника в цьому журналі. При цьому перепустка чи квитанція (касовий чек) повертається володільцеві транспортного засобу.

Транспортний засіб може бути виданий іншій особі за умови пред'явлення оформленого відповідно до законодавства доручення власника та перепустки чи документа, що посвідчує особу одержувача транспортного засобу.

У разі втрати перепустки чи квитанції (касового чека) транспортний засіб видається володільцеві на підставі його письмової заяви та документів, які посвідчують його особу і підтверджують права на приналежність

транспортного засобу. Відомості про пред'явлені документи заносяться до журналу обліку транспортних засобів.

Володільцеві транспортного засобу, який перебуває в нетверезому стані, в'їзд на автостоянку та виїзд з неї не дозволяється.

Володілець транспортного засобу, який користується послугами автостоянки, зобов'язаний:

- ознайомитися з цими Правилами, розписатися про це в журналі обліку транспортних засобів і виконувати всі вимоги Правил;
- оформити транспортний засіб на зберігання згідно з вимогами Правил, подати при цьому черговому приймальнику перелік предметів, які знаходяться в салоні (кабіні) транспортного засобу, але не входять до комплекту обладнання та приладів, передбачених заводом-виробником (телевізор, магнітофон, холодильник та інше майно). Перелік повинен бути внесений до журналу обліку транспортних засобів довготермінового або тимчасового зберігання і засвідчений підписами володільця та чергового приймальника;
- пред'явити транспортний засіб на огляд черговому приймальнику і після належного оформлення поставити його на місце зберігання, зафіксувавши від довільного руху;
- внести плату, одержати відповідну квитанцію (касовий чек) або перепустку;
- виконувати правила техніки безпеки, пожежної безпеки та утримувати зайняте транспортним засобом місце у чистоті;
- у разі термінового виїзду під час снігових заметів самостійно забезпечувати собі розчистку проїзду;
- у разі виявлення некомплектності транспортного засобу негайно повідомити про це чергового приймальника і подати з цього питання письмову заяву у двох примірниках, один з яких з відміткою чергового приймальника про її одержання залишити у себе;
- інші обов'язки володільців транспортних засобів визначаються договором на зберігання транспортного засобу.

Технічне обслуговування транспортного засобу дозволяється проводити тільки в спеціально відведених і обладнаних на автостоянці місцях (пунктах самообслуговування, естакадах, оглядових ямах тощо).

Автостоянки гарантують схоронність транспортних засобів, прийнятих на зберігання згідно з цими Правилами, а у разі їх зникнення, розуклопектування чи пошкодження під час зберігання несуть відповідальність у встановленому законодавством порядку.

Претензії володільця транспортного засобу до службових осіб та до обслуговуючого персоналу автостоянки заносяться до книги скарг та пропозицій.

Спори, що виникають між сторонами, вирішуються в установленому порядку.

На автостоянці повинні вестися:

- журнал обліку транспортних засобів довготермінового зберігання (додаток Д);
- журнал обліку транспортних засобів тимчасового зберігання (додаток Е);
- журнал обліку щоденного та одноразового заїзду і виїзду транспортних засобів (додаток Ж);
- журнал обліку транспортних засобів з пошкодженнями та некомплектних (додаток З);
- касова книга (додаток И);
- книга скарг та пропозицій;
- книжки квитанцій.

8.2. ПРАВИЛА ЗБЕРІГАННЯ ТЕХНІКИ, ЯКА ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ В СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ

Загальні вимоги.

Машини ставлять на зберігання:

- міжзмінне, якщо перерва в використанні машин до 10 днів;
- короткочасне — від 10 днів до двох місяців;
- тривале — більше двох місяців.

Машини слід зберігати в закритих приміщеннях або під навісом.

Допускається зберігати машини на відкритих обладнаних майданчиках при обов'язковому виконанні робіт з консервації, герметизації і зняття складових частин, що вимагають складського зберігання.

Машини слід зберігати на окремих обладнаних територіях (машинному дворі або в секторі зберігання) на центральній виробничій базі господарства або в пунктах технічного обслуговування відділень і бригад.

Стаціонарні машини і обладнання тваринницьких ферм допускається зберігати на місці їх установки. Розібрані або тимчасово демонтовані стаціонарні машини і обладнання зберігають в закритому приміщенні. Елементи огорожувальних конструкцій і металевих трубопроводів, а також ве-

ликогабаритне обладнання тваринницьких ферм допускається зберігати під навісом.

На територіях підприємств і виробництв, зайнятих постачанням сільгосптехніки для зберігання машин і устаткування, слід виділяти майданчики, обладнані механізованими і безпечними вантажно-розвантажувальними засобами і механізмами.

Матеріально-технічна база зберігання машин включає:

- закриті приміщення, навіси, відкриті обладнані майданчики для зберігання машин;
- майданчики для збору і регулювання машин і комплектування агрегатів;
- склад для зберігання складових частин, що знімаються з машин;
- майданчики для списаних і машин, які підлягають списанню;
- огороження;
- обладнаний пост очищення і миття машин;
- обладнаний пост для нанесення антикорозійного покриття (захисних мастил, запобіжних сполук та лакофарбових покриттів);
- вантажопідйомне обладнання, механізми, пристосування і підставки для розміщення машин в приміщеннях для зберігання;
- протипожежне обладнання та інвентар;
- освітлення;
- приміщення для оформлення і зберігання документів.

При будівництві місць зберігання з метою уникнення затоплень, заметів необхідно враховувати напрямки вітрів, характерних для даної місцевості.

Місця зберігання машин повинні бути захищені від снігових заметів лісопосадками з дрібнолистих дерев і чагарників, висаджених в один або два ряди.

Відкриті майданчики для зберігання машин повинні знаходитися на незатоплюваних місцях і мати по периметру водовідвідні канами. Поверхня майданчиків повинна бути рівною, з ухилом від 2° до 3° для стоку води, мати тверде суцільне або у вигляді окремих смуг (асфальтове, бетонне або з місцевих будівельних матеріалів) покриття, здатне витримати навантаження пересуваються машин і машин, що знаходяться на зберіганні.

Площа закритих приміщень, навісів, відкритих майданчиків визначають залежно від виду, кількості і габаритів машин з урахуванням відстані між ними і рядами.

Машини зберігають на відзначених місцях за групами, видами і марками з дотриманням відстаней між ними для проведення профілактичних оглядів, а відстань між рядами повинна забезпечувати можливість установки, огляду і зняття машин зі зберігання.

На відкритих майданчиках, що обслуговуються автокранами, автонавантажувачами, мінімальна відстань між машинами в ряду повинна бути не менше 0,7 м, а відстань між рядами машин — не менше 6 м.

На відкритих майданчиках, що обслуговуються козловими і мостовими кранами, відстань між машинами в ряду повинна бути не менше 0,7 м, а відстань між рядами машин — від 0,7 до 1,0 м.

При зберіганні машин в закритих приміщеннях і під навісами відстань між машинами в ряду і від машин до стіни приміщення повинно бути не менше 0,7 м, а мінімальна відстань між рядами — 1,0 м.

Перед установкою машин на тривале зберігання слід проводити перевірку їх технічного стану із застосуванням засобів технічної діагностики.

Технічне обслуговування машин при зберіганні слід проводити відповідно до вимог цього стандарту і експлуатаційних документів на машину конкретної марки.

Машини на міжзмінне і короткочасне зберігання ставлять безпосередньо після закінчення сільськогосподарських робіт, а на тривале зберігання — не пізніше 10 днів з моменту закінчення сільськогосподарських робіт.

Машини для приготування, внесення і перевезення добрив і отрутохімікатів ставлять на зберігання відразу після закінчення сільськогосподарських робіт.

Підготовлені до зберігання машини здають особі, відповідальної за зберігання машин.

Не допускається зберігати машини і їх складові частини в приміщеннях, що містять пил, домішки агресивних парів або газів.

Роботи, пов'язані зі зберіганням машин, слід проводити відповідно до вимог ГОСТ 12.3.002, [1], [2], [3].

Нові машини і складові частини, що надійшли з підприємств-виробників і зберігаються на базах і складах, герметично упаковують. При порушенні (або відсутності) упаковки консервацію і герметизацію машин і їх складових частин відновлюють (або проводять знову) відповідно до вимог стандарту і технічних умов на них.

8.3. ВИМОГИ ДО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МАШИН ПРИ ТРИВАЛОМУ ЗБЕРІГАННІ

Технічне обслуговування машин проводять при підготовці їх до зберігання, в процесі зберігання і при знятті машин зі зберігання.

Технічне обслуговування машин при підготовці до тривалого зберігання включає:

- очищення і миття машин;
- доставку машин на закріплені місця зберігання;
- зняття з машин і підготовку до зберігання складових частин, що підлягають зберіганню на спеціально обладнаних складах;
- герметизацію отворів (після зняття складових частин), щілин, порожнин від проникнення вологи, пилу;
- консервацію машин, складових частин, відновлення пошкодженого лакофарбового покриття;
- установку машин на підставки (підкладки).

Машини після експлуатації очищають від пилу, бруду, патьоків масла, рослинних та інших залишків, добрив і отрутохімікатів.

Очищення машин від добрив, отрутохімікатів і нафтопродуктів слід проводити на спеціальних ділянках, що забезпечують нейтралізацію стічних вод.

Складові частини, на які неприпустиме попадання води (генератори, магнето пускового двигуна, реле), оберігають чохлами з парафінованого паперу згідно з ГОСТ 16295 або поліетиленової плівки за ГОСТ 10354.

Після очищення і миття машини обдувають стисненим повітрям для видалення вологи і доставляють на місце зберігання.

При тривалому зберіганні машин на відкритих майданчиках знімають, готують до зберігання і здають на склад наступні складові частини:

- електрообладнання (акумуляторні батареї, генератор, стартер, магнето, фари);
- втулочно-роликові ланцюги;
- приводні ремені;
- складові частини з гуми, полімерних матеріалів і текстилю (шланги гідросистем, гумові проводи і трубопроводи, тенти, м'які сидіння);
- сталеві троси, дріт;
- ножі ріжучих апаратів;
- інструмент і пристосування.

Деталі для кріплення складових частин машини, що знімаються, встановлюють на свої місця.

До знятих складових частин прикріплюють бирки із зазначенням господарського номера машини.

При зберіганні машин в закритому приміщенні складові частини допускається не знімати з машин за умови їх консервації та герметизації.

Електрообладнання (фари, генератор, стартер, магнето, акумуляторні батареї) очищають, обдувають стисненим повітрям.

В акумуляторних батареях, що зберігаються на складі, що були в експлуатації, доводять рівень електроліту до номінального значення, батареї зберігають зарядженими в неопалюваному вентильованому приміщенні.

У період зберігання слід щомісяця перевіряти щільність електроліту і при необхідності проводити підзарядку.

Примітка — Акумуляторні батареї ставлять на підзарядку при щільності електроліту менш 1,23 г/см при температурі зберігання нижче 0 °С або при щільності електроліту менш 1,19 г/см при температурі зберігання понад 0 °С.

Втулично-роликові ланцюги очищають, промивають в промивній рідині і витримують не менше 20 хв в підігрітому від 80 °С до 90 °С моторному маслі для карбюраторних і дизельних двигунів, просушують і скочують в рулон.

Приводні ремені промивають теплою мильною водою або знежирюють неетилованим бензином, просушують, припудрюють тальком і пов'язують в комплекти.

Допускається зберігати пневматичні шини в розвантаженому стані на машинах, встановлених на підставках. Поверхні шин покривають воском або захисним складом.

Тиск в шинах при закритому і відкритому зберіганні знижують до 70 % номінального значення.

Зовнішні поверхні гнучких шлангів гідросистеми очищають від масла, просушують, припудрюють тальком. Робочу рідину зі шлангів зливають, отвори закривають пробками-заглушками.

Допускається зберігати гнучкі шланги гідросистеми на машині. Поверхні їх додатково покривають світлозахисним складом або обгортають парафінірованим папером по ГОСТ 9569.

Троси очищають і покривають захисним мастилом.

Всі отвори, щілини, порожнини (завантажувальні і вивантажувальні, оглядові пристрої, заливні горловини баків і редукторів, заслінки карбюраторів і вентиляторів, отвори сапунів, вихлопні труби двигунів і ін.), через які можуть потрапити атмосферні опади у внутрішні порожнини машин,

щільно закривають кришками, пробками-заглушками або клейовими стрічками по ГОСТ 18251.

Для забезпечення вільного виходу води з систем охолодження і випаровування зливні пристрої залишають відкритими.

Капоти і дверцята кабін повинні бути закриті і опломбовані.

Металеві незабарвлені поверхні робочих органів машин (ріжучі апарати, відвали, ножі, сошники, шнеки), деталі та механізми передач, вузлів тертя, штоки гідروциліндрів, шліцьові з'єднання, карданні передачі, зірочки ланцюгових передач, гвинтові і різьбові поверхні деталей і складальних одиниць, а також зовнішні сполучаються механічно оброблені поверхні підлягають консервації.

Підлягають консервації поверхні машин очищають від забруднень, знежирюють і висушують.

Консервацію проводять відповідно до вимог ГОСТ 9.014 або технічними вимогами, зазначеними в керівництві по експлуатації машин конкретної марки.

Пошкоджене забарвлення на дерев'яних і металевих деталях і складальних одиницях, за винятком ремонтного фонду, відновлюють нанесенням на поверхні лакофарбового або іншого захисного покриття відповідно до вимог ГОСТ 6572.

При тривалому зберіганні паливна апаратура (паливні насоси, форсунки, паливні баки) повинні бути законсервовані заповненням внутрішніх порожнин паливом з добавкою протикорозійної присадки або спеціальними маслами для внутрішньої консервації.

Консервацію внутрішніх поверхонь машин (двигуна, гідросистеми, вузлів трансмісії, ходової частини) проводять заповненням внутрішніх порожнин робітничо-консерваційними маслами.

Вибір засобів протикорозійного захисту, що використовуються при зберіганні машин, проводять відповідно до вимог ГОСТ 9.014.

Пружини в пристроях, що регулюють натяг транспортерів, приводів ремінних і ланцюгових передач та в інших натяжних механізмах і пристроях розвантажують і змащують захисним мастилом або фарбують.

Важелі і педалі механізму управління встановлюють в положення, що виключає довільне включення в роботу машин і їх складових частин.

Машини, що мають електропривод, знеструмлюють.

Машини встановлюють на підставки (або підкладки) горизонтально, щоб уникнути перекосу і вигину рам, інших вузлів і для розвантаження пневматичних коліс і ресор.

Для навісних і напівнавісних машин застосовують спеціальні підставки, що забезпечують стійкість при зберіганні і зручність при навішуванні на трактор. Між шинами і опорною поверхнею залишають просвіт від 8 до 10 см.

Стан машин слід перевіряти в період зберігання в закритих приміщеннях не рідше одного разу на два місяці, а на відкритих майданчиках і під навісами — щомісяця.

Після сильних вітрів, дощів і снігових заметів перевірку машин і усунення виявлених недоліків слід проводити негайно.

Результати періодичних перевірок оформляють у журналі перевірок згідно з додатком А.

При технічному обслуговуванні машин в період зберігання перевіряють:

- правильність установки машин на підставках або підкладках (стійкість, відсутність перекосів, прогинів);
- комплектність (з урахуванням знятих складових частин машини, що зберігаються на складі);
- тиск повітря в шинах;— надійність герметизації (стан заглушок і щільність їх прилягання);
- стан антикорозійного покриття (наявність захисного мастила, цілісність забарвлення, відсутність корозії);
- стан захисних пристроїв (цілісність і міцність кріплення чохлів, ящиків, щитів, кришок).

Виявлені дефекти усувають.

Технічне обслуговування машин при знятті з зберігання включає:

- зняття машин з підставок (підкладок);
- очищення і при необхідності розконсервацію машин, складових частин;
- зняття герметизуючих пристроїв;
- установку на машини знятих складових частин, інструменту та приладдя;
- перевірку роботи і регулювання складових частин і машини в цілому;
- очищення, консервацію (або забарвлення) і здачу на склад підставок, заглушок, чохлів, бирок.

Постановку машин (тракторів, комбайнів і інших складних сільськогосподарських машин) на тривале зберігання і зняття їх з тривалого зберігання оформляють актами, наведеними в додатках.

Для простих машин допускається проводити запис у спеціальному журналі, форма якого наведена в додатку, із зазначенням технічного стану і комплектності машини.

Операції, пов'язані з технічним обслуговуванням машин при зберіганні (підготовці, в період зберігання і зняття зі зберігання), слід виконувати під керівництвом особи, відповідальної за зберігання машин.

8.4. ВИМОГИ ДО МІЖЗМІННОГО ЗБЕРІГАННЯ МАШИН

Допускається зберігати машини на майданчиках і пунктах міжзмінного зберігання або безпосередньо на місці проведення робіт.

Резервуари, трубо- і тукопроводи машин для приготування і внесення добрив і отрутохімікатів слід ретельно очищати до повного видалення залишків добрив і отрутохімікатів і просушувати.

Машини слід ставити на зберігання укомплектованими без зняття з них складових частин.

Акумуляторні батареї повинні бути відключені. Рівень і щільність електроліту повинні відповідати вимогам ГОСТ Р 53165.

8.5 ВИМОГИ ДО КОРОТКОЧАСНОГО ЗБЕРІГАННЯ МАШИН

Машини ставлять на зберігання без зняття з них складальних одиниць і деталей.

Транспортерні стрічки (полотняні та прогумовані) при короткочасному зберіганні більше одного місяця на відкритих майданчиках знімають, згортають в рулони і здають на склад.

Акумуляторні батареї відключають. Рівень і щільність електроліту повинні відповідати вимогам ГОСТ Р 53165.

У разі зберігання машин при низьких температурах або більше одного місяця акумуляторні батареї знімають і здають на склад.

8.6. ВИМОГИ ДО ТРИВАЛОГО ЗБЕРІГАННЯ МАШИН В ЗАКРИТИХ ПРИМІЩЕННЯХ І ПІД НАВІСОМ

Зірочки ланцюгових передач, ланцюгових транспортерів і карданні передачі, гвинтові і різьбові поверхні регулюючих механізмів, поверхні

робочих органів та інші передачі, як відкриті, так і захищені кожухами і щитками, змащують захисним мастилом (антикорозійним покриттям).

Роликові, втулично-роликові й приводні гачкові ланцюги готують до зберігання і встановлюють без натягу на машини.

Натяг полотняних і прогумованих стрічок транспортерів, клинових ременів, теребільних ланцюгів бурякозбиральних, льонозбиральних, картоплезбиральних, кормоприготувальних машин послаблюють.

Зберігання машин і устаткування, що застосовуються в тваринництві та кормо виробництві.

Приміщення для зберігання машин і обладнання тваринницьких і птахівничих ферм повинні мати вентиляційно-опалювальні системи, що забезпечують відносну вологість повітря не більше 65 %. Концентрація шкідливих речовин повітря робочої зони повинна відповідати вимогам ГОСТ 12.1.005.

Устаткування для приготування білково-вітамінного трав'яного борошна слід зберігати на місці його використання під навісом.

Устаткування для гранулювання трав'яного борошна слід зберігати в закритих приміщеннях або на спеціальних критих майданчиках поруч з обладнанням для приготування білково-вітамінного борошна.

Кормоприготувальні машини для приготування сухих, вологих і змішаних кормів, механізми для роздачі кормів, обладнання для приготування білково-вітамінного борошна, обладнання сінажних веж очищають від пилу, бруду, корозії, кормових залишків зовні і всередині.

Машини від'єднують від електромережі. Пошкоджену забарвлення відновлюють, нефарбовані поверхні машин і їх складових частин покривають захисним мастилом.

Зовнішню поверхню водопровідних труб очищають від продуктів корозії і залишків старої фарби, покривають бітумним лаком або фарбують.

Автопоїлки очищають від залишків кормів і промивають.

Водопровідну мережу і автопоїлки в період зберігання заповнюють водою.

Устаткування по обробці молока (трубопроводи доїльних установок, холодильники, сепаратори, пастеризатори) очищають, дезінфікують і промивають. Трубопроводи додатково продувають стисненим повітрям.

Незабарвлені поверхні деталей покривають тонким шаром захисного змащення.

Доїльні апарати розбирають, промивають спеціальними миючими та дезінфікуючими розчинами і знову збирають.

Гумові деталі (соскові гumi, молочні шланги) промивають у розчині соди і гарячій воді, просушують і здають на склад для зберігання в спеціальній шафі в відповідно до технічних умов на них.

З холодильника відкачують хладореагент в балон до залишкового тиску в системі $4,9 \cdot 10$ Па ($0,5$ кгс/см²), при цьому повинна бути злита вода з акумуляторів холоду і корпусу водяного насоса.

Приводні ремені, контрольно-вимірювальні прилади знімають і здають на склад.

Натяг ланцюгів транспортерів послаблюють. Незабарвлені поверхні деталей покривають захисним мастилом.

Електричні стригальні машини очищають від пилу і бруду і покривають захисним мастилом.

Електричні стригальні машини, електродвигуни, точильні апарати і гнучкі вали упаковують в окремі ящики і здають на склад.

Металеві огорожі і конструкції очищають від бруду, корозії і забарвлюють.

Пускачі, кнопкові станції, електричні прилади очищають від бруду, пилу, продуктів корозії. Контакти і клеми змазують, металеві поверхні фарбують або покривають тонким шаром захисного змащення.

При тривалому зберіганні під навісом електропривод і/або електродвигуни знімають з машин, піддають консервації і здають на склад.

8.7. ВИМОГИ ДО ТРИВАЛОГО ЗБЕРІГАННЯ МАШИН НА ВІДКРИТИХ МАЙДАНЧИКАХ

Зберігання тракторів, самохідних шасі, автомобілів та причепів.

Підготовка двигуна до тривалого зберігання включає:

- консервацію поверхонь деталей, розташованих усередині двигуна (внутрішня консервація), і очищення системи охолодження;
- герметизацію внутрішніх порожнин двигуна;
- консервацію зовнішніх нефарбованих поверхонь деталей двигуна (зовнішня консервація);
- упаковку двигуна в чохол з полімерної плівки або іншого матеріалу (при відсутності капота).

У бак пускового двигуна заливають суміш бензину з протикорозійною присадкою, в картер і регулятор — робітничо-консерваційні масло по ГОСТ 10877.

При відсутності (або менше 15 % обсягу) палива в паливних баках їх консервацію слід проводити із застосуванням інгібіторів корозії, поміщаючи мішечок з інгібітором всередину бака.

Робочі поверхні шківів приводу вентилятора і генератора очищають від слідів корозії і забарвлюють. Натяг ременя послаблюють.

Очисник повітря очищають і промивають. У піддон заливають консерваційне масло.

Відкриті шарнірні і нарізні сполучення механізму навішування гідросистем, натяжних механізмів, механізмів підйому, напрямних коліс, рульових трапецій тракторів і автомобілів очищають і змазують. Виступаючі частини штоків гідроциліндрів і амортизаторів покривають захисним мастилом по ГОСТ 4366.

Зовнішні поверхні складових частин збиральних комбайнів миють і обдувають стисненим повітрям до повного видалення залишків вологи. Внутрішню поверхню молотарки очищають і обдувають стисненим повітрям. Після обдування проводять дезінфекцію внутрішніх порожнин.

Отвори, через які можуть потрапити атмосферні опади і пил у внутрішні порожнини машин, закривають спеціальними заглушками. Молотарку зернозбирального комбайна з боку копичник закривають щитом або шторкою з вологонепроникного матеріалу.

Ножі ріжучих апаратів очищають, покривають захисним змащенням, вставляють в дерев'яні чохли-рукавички, обв'язують дротом і здають на склад відповідно до технічних умов на них.

Штоки гідроциліндрів повинні бути втягнуті всередину циліндрів, виступаючу частину штока покривають захисним змащенням.

Мотовила жаток і інших зернозбиральних, кормозбиральних машин знімають і ставлять на зберігання на спеціальних стелажах-підставках.

Підбирач знімають з кормозбиральних комбайнів і встановлюють на спеціальну підставку, змонтовану на каркасі підбирача.

Жатки з візками встановлюють на підставках.

Кінець вивантажного транспортера кормозбиральних комбайнів опускають.

Навантажувальний елеватор коренів від'єднують і знімають зі бурякозбиральних комбайнів. Корпус елеватора бадилля піднімають у вертикальне положення і прив'язують до рами машини.

Комбайни призводять в транспортне положення.

Зберігання ґрунтообробних, посівних і посадочних машин.

Баластні ящики дискових луцильників, дискових борін і кільчастих котків звільняють від землі, з водоналивних ковзанок зливають воду.

Під робочі органи плугів і культиваторів встановлюють прокладки.

Батареї дискових луцильників і борін піднімають і встановлюють в транспортне положення.

Кільчасті і водоналивні катки встановлюють на підкладки.

Ланки зубових, ножових та інших борін від'єднують від ваг і покривають захисним змащенням, укладають на підкладки в штабель висотою не більше 1 м. Ваги покривають захисним змащенням і складають на підкладки біля борін.

Підкладки встановлюють під колеса і закладаючі органи, опущені в робоче положення, посівних і посадочних машин.

Кришки й заслінки змінних і висівних бункерів і ящиків машин закривають.

Ріжучі кромки сошників, зовнішні деталі висівних, туковисівних і посадкових апаратів, а також різблення регулювальних гвинтів і шарнірних з'єднань покривають захисним змащенням.

Зберігання машин, призначених для внесення добрив і отрутохімікатів.

Резервуари, трубо- і тукопроводи машин очищають і промивають до повного видалення залишків добрив і отрутохімікатів. Після очищення поверхні машин обдувають стисненим повітрям до повного видалення вологи.

Консервацію внутрішніх поверхонь робочих ємностей і резервуарів слід проводити летючими інгібіторами (методом розпилення або у вигляді водного розчину).

Після консервації внутрішніх поверхонь кришки, заслінки, люки ємностей і баків закривають.

Зовнішні поверхні резервуарів, баків, кузова, планки транспортерів, лопаті розкидають барабанів покривають захисним складом або бітумним покриттям по ГОСТ 6617.

Ручні обпилювачі і обприскувачі очищають, піддають консервації і здають на зберігання на склад або в спеціально відведене приміщення.

Зберігання землерийно-меліоративних машин.

Робочі органи машин (землерийного типу, ковшові, фрезерні, роторні та ін.) забарвлюють або покривають захисним змащенням.

Електродвигуни і двигуни внутрішнього згоряння машин готують до зберігання у відповідності до експлуатаційних і конструкторських документів.

Складові частини насосних станцій, дощувальних машин, агрегатів і установок, розбірні і гнучкі трубопроводи, що вимагають зберігання в закритих приміщеннях, демонтують, готують до зберігання і здають на склад.

Допускається тривале зберігання широкозахватних установок і агрегатів на відкритому майданчику без розбирання трубопроводів і транспортних коліс за умови їх фіксації гальмами.

Труби насосних станцій слід зберігати на відведених під навісом майданчиках в штабелях.

Всі внутрішні порожнини складових частин машин (насоси, трубопроводи, всмоктувальні і напірні шланги) звільняють від залишків води. Зливні отвори закривають інгібірованим папером, а пробки здають на склад [14].

Розділ 9. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАКТОРІВ І СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ МАШИН

9.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

Види ТО тракторів і машин наведені в табл. 9.1.

Таблиця 9.1. Види технічного обслуговування тракторів і машин

Види технічного обслуговування	Трактори і самохідні шасі, пе- ресувні насосні станції	Машини			
		Комбайни, складні самохідні і при- чіпні машини, складні стаціонарні машини для обробки сільськогоспо- дарських культур	Посівні і посадочні машини, жатки, косарки-підбирачі; ґрунтообробні ма- шини з активними робочими органа- ми, машини для захисту рослин і вне- сення добрив, дощувальні машини і установки	Причепи і візки, транспортери	Ґрунтообробні машини, прості стаціо- нарні машини для обробки сільсько- господарських культур
Технічне обслуговування при експлуатаційній обка- тці (підготовці, проведенні і закінченні)*	+	+	+	+	+
Щозмінне технічне обслу- говування (ЩТО)	+	+	+	+	+
Перше технічне обслуго- вування (ТО-1)	+	+	+	+	+
Друге технічне обслугову- вання (ТО-2)**	+	+	-	-	-
Третє технічне обслугову- вання (ТО-3)	+	-	-	-	-
Сезонне технічне обслуго- вування при переході до весняно-літнього періоду експлуатації (ТО-ВЛ)***	+	-	-	-	-

Продовження табл. 9.1

Сезонне технічне обслуговування при переході до осінньо-зимового періоду експлуатації (ТО-ОЗ) ***	+	-	-	-	-
Технічне обслуговування перед початком сезону роботи (ТО-Е) для машин сезонного використання	+	+	+	+	+
Технічне обслуговування в особливих умовах експлуатації (піщаних, кам'янистих і болотистих ґрунтів, пустелі, низьких температур і високогір'я)	+	-	-	-	-
Технічне обслуговування при зберіганні	+	+	+	+	+
* Допускається виключати даний вид ТО. ** ТО-2 комбайнів, самохідних, причіпних і стаціонарних машин проводять, якщо їх очікуване напрацювання за сезон більше 300 мотогодин. При напрацюванні менше 300 мотогодин ТО-2 поєднують з підготовкою машин до тривалого зберігання. Для самохідних, причіпних і стаціонарних машин нестандартного конструктивного виконання (електроприводів замість двигуна внутрішнього згоряння та ін.) число видів ТО може бути зменшено до ЩТО, ТО-1. *** Проводять в залежності від умов експлуатації.					

Примітка. Знак «+» означає наявність виду ТО у тракторів і машин даної групи, знак «-» — відсутність.

ТО при зберіганні (при підготовці, в процесі і при знятті) тракторів і машин слід виконувати відповідно до ГОСТ 7751 [13].

Періодичність ТО-1 тракторів повинна складати 125 мотогодин напрацювання, ТО-2 — 500 мотогодин напрацювання, ТО-3 — 1000 мотогодин напрацювання, періодичність ТО-1 комбайнів і інших складних самохідних машин повинна складати 60 мотогодин напрацювання, ТО-2 — 240 мотогодин напрацювання.

Періодичність ТО-1 несамохідних машин повинна складати 60 год основної роботи під навантаженням, ТО-2 — 240 год основної роботи під навантаженням.

ЕТО слід проводити через кожні 10 год або кожну зміну роботи трактора або машини.

Допускається відхилення фактичної періодичності (випередження або запізнення) ТО-1 і ТО-2 до 10 % і ТО-3 до 5 % встановленої норми.

Допускається вказувати періодичність ТО в інших одиницях, еквівалентних напрацюванню (кількість витраченого дизельного палива для тракторів, комбайнів і складних самохідних машин, фізичні або умовні еталонні гектари, кілограми або тонни виробленої продукції та ін.).

За погодженням із замовником (споживачем) допускається проводити додаткову заміну моторного масла в дизелі з обслуговуванням маслоочисників, а також ТО агрегатів електроустаткування і паливного насоса періодичністю 2000 напрацювань.

Сезонне ТО тракторів і машин слід проводити:

ТО-ВЛ — при сталій температурі навколишнього середовища понад 5° С;

ТО-ОЗ — при сталій температурі навколишнього середовища нижче 5° С.

Кожен вид ТО тракторів і машин конкретних марок включає: мийні, очисні, контрольні, діагностичні, регульовальні, мастильні, заправні, кріпильні та монтажні-демонтажні роботи, а також наявність карти змащення (відповідно до технічного опису та інструкції по експлуатації трактора або машини) .

9.2. ВИМОГИ ДО ПРОВЕДЕННЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАКТОРІВ І МАШИН

ТО тракторів і машин слід проводити відповідно до технічного опису та інструкції по експлуатації на конкретну марку машини.

Перелік робіт за видами ТО з урахуванням конструктивних особливостей конкретних видів сільськогосподарської техніки, мастильних матеріалів, що застосовуються, а також умов експлуатації наведено в додатках А і Б.

При проведенні ТО тракторів і машин слід дотримуватись санітарних правил організації технологічних процесів і гігієнічні вимоги до виробничого обладнання відповідно до [1], а також вимоги ГОСТ 12.3.002 і заходи щодо забезпечення пожежної безпеки по ГОСТ 12.2.019, ГОСТ 12.1.004.

Для проведення ТО тракторів і машин відповідно до встановленої періодичності необхідно вести облік їх напрацювання. Основою ведення графіка технічного обслуговування служить щоденний облік напрацювання з моменту початку експлуатації нової або відремонтованої машини.

В експлуатаційному документі (сервісній книжці) трактора або машини відзначають виконання всіх ТО, крім ЕТО, із зазначенням дати, стандартний вигляд ТО, а також напрацювання з моменту початку експлуатації нових або капітально відремонтованих тракторів або машин.

Проведення сезонних ТО тракторів і машин слід поєднувати з проведенням чергового ТО.

ТО при експлуатаційній обкатці, ТО-3, ТО-ВЛ і ТО-ОЗ тракторів і машин слід проводити в стаціонарних майстернях, на станціях і в пунктах технічного обслуговування.

ТО-1 і ТО-2 тракторів і машин допускається проводити на місці їх роботи з використанням пересувних агрегатів технічного обслуговування.

При проведенні ТО тракторів і машин слід застосовувати обладнання, що забезпечує його проведення відповідно до вимог інструкції з експлуатації.

При проведенні ТО-3 необхідно мати обладнання для ресурсного діагностування тракторів і машин або використовувати пересувну діагностичну установку.

Параметри технічного стану складових частин трактора або машини слід перевіряти із застосуванням контрольно-діагностичного устаткування.

Діагностування виконують за допомогою вбудованих контрольно-вимірювальних приладів трактора чи машини та зовнішніх засобів діагностування.

При діагностуванні визначають необхідність проведення робіт по ТО, а також перелік регульовальних і ремонтних робіт.

При ТО-3 (за винятком гарантійної напрацювання) трактори і машини повинні бути піддані ресурсному діагностуванню з метою визначення можливості їх подальшого використання або постановки на ремонт.

Якщо значення ресурсних параметрів знаходяться в допустимих межах, то трактор або машину продовжують експлуатувати. При неможливості подальшої експлуатації за результатами ресурсного діагностування встановлюють вид ремонту.

При ТО тракторів і машин слід застосовувати масла, мастила і спеціальні рідини, зазначені в таблиці мастила і мають документ, що підтверджує їх марку і якість.

Проведення мастильно-заправних робіт повинно виключати потрапляння вологи, пилу і бруду в складові частини тракторів і машин, а зливаються відпрацьованих нафтопродуктів на ґрунт.

9.3. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ

9.3.1. Загальні вимоги

Вимоги безпеки, встановлені цим стандартом до тракторів і машин, які пройшли ТО, контролюють представники органів державного нагляду за технічним станом самохідних машин та інших видів техніки в Україні, а також органів сертифікації послуг з технічного сервісу тракторів і машин.

Контроль здійснюють безпосередньо на підприємстві, який проводив ТО.

Конструктивні елементи, прилади та пристрої, передбачені конструкцією тракторів і машин для забезпечення безпеки життя, здоров'я людей, повинні бути збережені після ТО. Трактори і машини, що випускаються після ТО повинні відповідати вимогам пожежної безпеки та охорони навколишнього середовища.

Допускається випускати трактори і машини після ТО з складовими частинами зміненої конструкції в межах конструктивних змін даних моделей відповідно до вимог охорони навколишнього середовища, життя, здоров'я і пожежної безпеки.

При цьому в формулярі (паспорті) роблять записи про заміну складових частин трактора, машини. Допускається заміна складовими частинами поліпшеної конструкції без урахування залишкового ресурсу замінних складових частин.

Маслянки вузлів тракторів і машин, торці заливних, контрольних, спускних пробок, шарнірні з'єднання і карданні вали, ролики, сходинок, важелі, педалі, засувки, сітки огорожі обертових деталей повинні бути пофарбовані відповідно до вимог ГОСТ 6572.

Агрегати автотракторного електроустаткування і машин повинні бути опломбовані. Місця пломбування забарвлюють емаллю червоного кольору:

- у генераторів — головки стяжних шпильок;
- у стартерів — головки стяжних шпильок і гвинти обмежувача важеля включення;

- у магнето — головки гвинтів кріплення кришки до корпусу, спеціальні шпильки кріплення трансформатора і іскрового розрядника;
- у реле — головки гвинтів кріплення кришки до основи;
- у розподільників — голівки гвинтів кріплення вакуумного регулятора до корпусу.

Застосування повстяних сальникових ущільнень, а також паперових і картонних прокладок, що були в експлуатації, не допускається.

З'єднання в площинах роз'єму і сальникових ущільненнях тракторів і машин повинні бути герметичними. Всі отвори, через які можуть потрапити атмосферні опади і пил у внутрішні порожнини складальних одиниць тракторів і машин, повинні бути закриті кришками або пробками-заглушками.

На складальних одиницях тракторів і машин відсутність окремих кріпильних деталей (болтів, гайок, шпильок, гвинтів, шурупів), а також дрібних деталей (ковпачків, ручок дверей, застібок склеювання та ін.) не допускається.

Трактори і машини повинні бути обладнані справними пристроями для кріплення аптечки, термоса, первинних засобів пожежогасіння і мати знак аварійної зупинки по ГОСТ 12.2.019, ГОСТ 12.4.026.

Пошкодження ізоляції електричних проводів не допускається. Манжети кріплення проводів повинні бути затягнуті, а скоби стиснуті. Обрив проводів і злам металевої сітки не допускаються. Допускається з'єднання проводів з обов'язковим припаюванням їх кінців і наступною ізоляцією місць з'єднання.

Паливопроводи, мастилопроводи, гідро- і пневмопроводи не повинні стикатися з деталями, які можуть привести до їх перетирання.

Паливні баки не повинні мати тріщин, значних вм'ятин, порушень зв'язків перегородок.

Акумуляторні батареї повинні бути загерметизовані в виводах і зазорах між кришками і стінками моноблока. Вентиляційні отвори пробок акумуляторних батарей, що випускаються в сухому (не залиті електролітом) виконанні, повинні бути також загерметизовані. Герметизуюча деталь вентиляційного отвору повинна бути пофарбована в червоний колір і має легко віддалятися перед приведенням акумуляторної батареї в робочий стан.

Складові частини тракторів і машин повинні бути заправлені мастильними матеріалами (включаючи гідравлічну систему) відповідно до вимог експлуатаційних нормативних документів.

Маркувальні написи і схеми, які містять вказівки про основні правила обслуговування і техніки безпеки, повинні бути відновлені. Написи схем повинні бути чіткими і відрізнятися кольором від основного забарвлення трактора або машини.

При наявності написів у вигляді опуклих або поглиблених букв на штампованих або литих деталях допускається покривати їх фарбою, відповідної кольором трактори і машини.

Зовнішні нефарбовані металеві поверхні повинні бути покриті антикорозійним мастилом.

Колір забарвлення трактора або машини, їх складових частин повинен відповідати фірмовому кольором продукції підприємства-виробника.

Підприємства технічного сервісу повинні гарантувати збереження лакофарбового покриття відновлених написів і схем, що містять вказівки про основні правила обслуговування і техніки безпеки, без руйнування протягом 18 місяців за умови дотримання правил експлуатації, обслуговування та зберігання по ГОСТ 7751.

9.3.2. Вимоги до органів управління

Органи управління тракторів і машин повинні бути справними і безпечними для механізатора.

Важелі управління, рульове колесо і педалі не повинні заважати входу механізатора на робоче місце і виходу, а також вільного переміщення ніг механізатора при управлінні.

Механізми управління тракторів і машин повинні працювати плавно, без заїдань, ривків і стуку. Муфта зчеплення повинна легко і повністю вимикатися, а при включенні забезпечувати плавне початок руху.

Вільний хід рукояток важелів управління повинен відповідати нормам, встановленим у нормативних документах.

Гальмівні системи тракторів і машин повинні відповідати вимогам ГОСТ 12.2.019.

Рух трактора при включених гальмах планетарного механізму повинен бути прямолінійним. При повному виключенні гальма планетарного механізму і натисканні на одну з педаль правого або лівого зупинного гальма трактор повинен повертатися на місці, направо або наліво на 360° відповідно.

При включеній головній муфті при натисканні на одну з педаль зупинного гальма трактор повинен зупинятися. Гальма повинні надійно

утримувати трактор на сухому і твердому ґрунті на підйомі або ухилі до 20°. При плавному натисканні на гальмівні педалі гальмування повинно плавно зростати.

Робочий тиск повітря в гальмівній системі має відповідати нормам, передбаченим конструкцією трактора або машини.

Вільний хід гальмівних педалей повинен відповідати нормам, встановленим в керівництві по експлуатації.

Подушки педалей гальм повинні знаходитися в одній площині. Допустиме відхилення — не більше 3 мм.

Перемикання всіх передач, включення ВВП (при його виключеною муфті зчеплення), включення і виключення механізму блокування повинно проводитися вільно від руки, без заїдань і заклинювання.

Мимовільне вимикання і включення шестерень КП не допускається. Шестерні повинні обертатися без заїдань. Шум зубчастих коліс на всіх передачах повинен бути рівним, без різких, що виділяються із загального тону, шумів і металевих стуків.

Буксування головної муфти зчеплення при сталій роботі при повному навантаженні і максимальному моменті, що крутить дизеля не допускається.

Управління дизелем має забезпечувати повне виключення подачі палива, максимальну подачу палива, відсутність заїдань і фіксацію важеля керування подачею палива в будь-якому заданому положенні.

Педаль управління подачею палива повинна переміщатися вільно, без заїдань; зависання педалі в проміжному положенні не допускається. У положенні максимальної подачі палива педаль повинна упиратися в обмежувач.

Важелі управління повинні рухатися плавно, без заїдань. Після регулювання пальці важелів повинні бути ретельно зашпінтовані, нарізні сполучення надійно законтрені і відкриті частини різьбових поверхонь покриті консистентною змазкою.

Люфт рульового колеса при працюючому двигуні не повинен перевищувати значень, зазначених в керівництві по експлуатації трактора або машини.

Осьовий люфт рульового колеса не допускається.

Вал рульового управління повинен обертатися у втулках вільно. Заїдання у втулках карданного валу не допускається.

Ослаблення кріплення рульової колонки і рульової сошки, вигини, тріщини, пошкодження різьби пробок, наконечників, поломка або відсутність шплінтів не допускаються.

Наявність відчутних люфтів в кульових пальцях і тягах не допускається. Сходження керованих коліс повинно відповідати нормам, встановленим в керівництві по експлуатації трактора або машини.

Несправності підсилювача рульового управління не допускаються.

Всі механізми гідравлічної системи тракторів і машин повинні легко включатися і вимикатися, а важелі золотників і кранів управління надійно утримуватися в заданих положеннях.

Підйом і опускання навісного обладнання, зміна швидкості руху трактора або машини, частоти обертання робочих органів, робота гідропідсилювача рульового управління, автоматичного регулятора завантаження і силового регулятора повинні бути плавними, без ривків.

Шини коліс повинні мати висоту ґрунтозацепів (рисунка протектора) не менше значень, зазначених в керівництві по експлуатації трактора або машини.

Місцеві пошкодження (пробої, порізи, розриви), що оголюють корд, розшарування протектора і боковин не допускаються.

Відсутність болтів (гайок) кріплення, тріщини диска і обода коліс не допускаються.

Іржа, погнутості і вм'ятини на поверхні обода не допускаються.

Тиск повітря в шинах повинен відповідати нормам, встановленим в керівництві по експлуатації трактора або машини.

Ведучі колеса тракторів і машин повинні обертатися вільно, без заїдань.

Кульові шарніри повинні забезпечувати вільне повертання у всіх напрямках, без осьового люфту.

Поворотні кулаки повинні вільно повертатися у втулках, без заїдань.

9.3.3 Вимоги до дизелів

Обертові частини і елементи, що мають температуру понад 70 °С, крім вихлопної труби і глушника, повинні бути захищені справними оголожами.

Підтікання та краплеутворення води, масла і палива через прокладки, сальники, заливні, контрольні і зливні пробки, в з'єднаннях трубопроводів і шлангів не допускаються.

Допускається потіння (без краплеутворення) в місцях з'єднань сальникових ущільнень, зливних і контрольних пробок.

Випускна система дизеля повинна бути справною і забезпечує гасіння іскор до виходу відпрацьованих газів в атмосферу.

Вміст шкідливих речовин у відпрацьованих газах не повинно перевищувати значень, вказаних в ГОСТ 17.2.2.02, ГОСТ 17.2.2.05.

9.3.4. Вимоги до засобів захисту

Рухомі, обертові частини тракторів і машин (карданні, ланцюгові, ремінні, зубчасті передачі та ін.) повинні бути огорожені справними захисними кожухами, що забезпечують безпеку обслуговуючого персоналу по ГОСТ 12.2.019.

Зовнішні та внутрішні поверхні захисних огорожень, що відкриваються, повинні бути пофарбовані в червоний (або жовтий) колір.

Електропроводка в місцях, де можливе тертя, повинна мати додаткову захисну ізоляцію.

Клеми електропроводів повинні мати захист, передбачений конструкцією.

Навісні системи тракторів і машин повинні мати справні механічні системи їх фіксації в транспортному положенні.

Концентрація оксиду вуглецю в кабінах машин повинна відповідати вимогам ГОСТ 17.2.2.05.

Замки дверей кабіни повинні бути справними.

Кабіна повинна бути обладнана справним сидінням і склоочисником.

9.3.5. Вимоги при монтажі і транспортуванні

Перевід трактора або машини в транспортне положення повинен забезпечуватися механізатором з робочого місця.

Трактори, машини та їх складові частини, що мають незручну для зачалування конструкцію, повинні мати пристрої або спеціально позначені місця для зачалування при підйомі і для установки домкратів. Схеми зачалування при підйомі і місця установки домкратів повинні бути позначені на машині і вказані в інструкції з експлуатації на конкретні марки машин.

Колісні трактори повинні бути обладнані зовнішніми дзеркалами заднього виду, а машини — зовнішнім дзеркалом з лівого боку, яке забезпечує задній огляд.

Кількість, тип, колір, розташування і режим роботи зовнішніх світлових приладів повинні відповідати вимогам до конструкцій тракторів і машин. На тракторах і машинах, знятих з виробництва, допускається установка зовнішніх світлових приладів від інших марок і моделей.

Трактори і машини повинні мати справну транспортну і робочу систему зовнішнього освітлення.

Забруднення зовнішніх світлових приладів і світлоповертачів не допускається.

Фари, ліхтарі, плафони, вимикачі, перемикачі та контрольно-вимірювальні прилади тракторів і машин повинні бути надійно закріплені на своїх місцях.

Відбивачі фар і інших освітлювальних приладів повинні мати чисту дзеркальну поверхню без вм'ятин і корозії.

Негабаритні машини повинні бути обладнані справними сигнальними засобами і мати у верхній точці миготливий або безперервний світловий сигнал оранжевого або жовтого кольору по ГОСТ 12.4.026.

9.3.6 Вимоги охорони навколишнього середовища при технічному обслуговуванні тракторів і машин

Перед зняттям з трактора або машини агрегатів рідину, що знаходиться в них, зливають у спеціальні закриті ємності по ГОСТ 12.2.002, ГОСТ 12.2.019, ГОСТ 18523, ГОСТ 18524.

Технічні викиди, що видаляються місцевими відсмоктувачами від технологічного обладнання, отруйні гази, пари, які виділяються при технічному обслуговуванні тракторів і машин, необхідно чистити перед викидом їх в атмосферу, з тим щоб концентрація шкідливих речовин, що викидаються в атмосферу, не перевищувала допустиму межу санітарних норм, зазначених в ГОСТ 12.1.005, ГОСТ 17.2.2.02, ГОСТ 17.2.2.05.

Відходи виробництва зберігають в спеціальній тарі, в місцях, призначених для цієї мети.

Зберігання та перевезення матеріалів і речовин з небезпечними і шкідливими виділеннями здійснюють способами, що виключають їх потрапляння в ґрунт, водойми, каналізацію, водопровідну систему, травмування, інтоксикацію, забруднення, загоряння, вибух або інші несприятливі наслідки за ГОСТ 12.1.005.

Виробничі (робочі, монтажні) площадки, на яких виконують роботи по ТО тракторів і машин, повинні відповідати вимогам санітарних правил і норм.

9.4. ПЕРЕЛІК РОБІТ ЗА ВИДАМИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАКТОРІВ

9.4.1. Технічне обслуговування тракторів при експлуатаційній обкатці

При ТО тракторів для підготовки до експлуатаційної обкатки виконують:

- огляд і очищення трактора від пилу і бруду;
- видалення консерваційного масла;
- огляд і підготовку до роботи акумуляторних батарей;
- перевірку рівня масла в складових частинах трактора, обладнаних пристроєм для перевірки, і при необхідності долівку до номінального рівня;
- змащення через прес-маслянки складових частин трактора;
- перевірку і при необхідності підтяжку зовнішніх різьбових та інших з'єднань трактора;
- перевіряють і при необхідності регулюють натяг ременів приводу, вентилятора, генератора, компресора, механізми управління, натяг гусеничних ланцюгів, тиск повітря в шинах;
- заправку охолоджувальною рідиною і паливом;
- прослуховування двигуна;
- візуальну перевірку показань контрольних приладів на відповідність встановленим нормам.

При технічному обслуговуванні трактора для проведення експлуатаційної обкатки виконують:

- очищення трактора від пилу і бруду;
- перевірку зовнішнім оглядом відсутності течі палива, масла і електричності і при необхідності усунення підтікань;
- перевірку рівня масла в піддоні картера дизеля і при необхідності долівку масла до номінального рівня;
- перевірку рівня охолоджуючої рідини в радіаторі і при необхідності долівку до номінального рівня;
- перевірку працездатності дизеля, рульового управління, системи освітлення і сигналізації, склоочисника і гальм;
- додатково виконують через три зміни перевірку і при необхідності регулювання натягу ременів приводів вентилятора і генератора.

При ТО трактора після закінчення експлуатаційної обкатки виконують:

- огляд і очищення трактора від пилу і бруду;

- перевірку і при необхідності регулювання натягу приводних ремейнів, тиску повітря в шинах, зазорів між клапанами і коромислами механізму газорозподілу дизеля, муфти зчеплення, механізмів управління трактором, гальм;

- ТО повітроочисника і при необхідності відновлення герметичності з'єднань;

- підтяжку зовнішніх кріплень складових частин (в тому числі перевірку моменту затягування шпильок кріплення головки дизеля);

- перевірку і при необхідності очищення поверхні акумуляторних батарей, клем, наконечників проводів, вентиляційних отворів в пробках, долівку дистильованою водою;

- злив осаду з фільтрів грубої очистки палива, масла, що скупчилося в гальмівних відсіках заднього моста і конденсату з повітряних балонів;

- очищення відцентрового маслоочисника;

- очищення клем наконечників проводів;

- промивання системи змащення дизеля при непрацюючому дизелі;

- заміну масла в дизелі і його складові частини, силовій передачі відповідно до карти змащення;

- змащення складових частин трактора відповідно до карти змащення;

- огляд і прослуховування в роботі складових частин трактора.

9.5. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАКТОРІВ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

При ЕТО виконують:

- очищення трактора від пилу і бруду;

- перевірку візуальним оглядом відсутності течі палива, масла і електроліту в місцях з'єднань і при необхідності усунення підтікання;

- перевірку рівня масла в піддоні картера дизеля і при необхідності долівку до номінального рівня;

- перевірку рівня охолоджуючої рідини в радіаторі і при необхідності долівку до номінального рівня;

- перевірку (оглядом і/або прослуховування) працездатності дизеля, рульового управління, системи освітлення і сигналізації, склоочисника і гальм.

Допускається дозаправка дизеля трактора маслом протягом зміни.

При першому технічному обслуговуванні (ТО-1) виконують:

- очищення трактора від пилу і бруду;
 - перевірку візуальним оглядом відсутності течі палива, масла, електrolіту і при необхідності усунення підтікання;
 - перевірку рівня масла в піддоні картера дизеля і при необхідності долівку до номінального рівня;
 - перевірку рівня охолоджуючої рідини в радіаторі і при необхідності долівку до номінального рівня;
 - перевірку працездатності рульового управління, систем освітлення та сигналізації, склоочисника, гальм, механізму блокування запуску дизеля; — перевірку і при необхідності регулювання натягу приводних ременів і тиску повітря в шинах;
 - перевірку працездатності дизеля і тиску масла в головній масляній магістралі;
 - перевірку засміченості фільтра повітря та герметичності з'єднань;
 - перевірку тривалості обертання ротора відцентрового масляного фільтра після зупинки дизеля;
 - перевірку і при необхідності очищення поверхні акумуляторних батарей, клем, наконечників проводів, вентиляційні отвори в пробках, долівку дистильованої води;
 - злив осаду з фільтрів грубої очистки палива, масла, що скупчилося в гальмівних відсіках заднього моста, конденсату з повітряних балонів, масло клем і наконечників проводів;
 - перевірку рівнів масла в складових частинах трактора і при необхідності долівку до номінального рівня;
 - мастило складових частин трактора відповідно до карти змащення.
- При другому технічному обслуговуванні (ТО-2) виконують:
- очищення трактора від пилу і бруду;
 - візуальний огляд трактора;
 - перевірку візуальним оглядом відсутності течі палива, масла і електrolіту і при необхідності усунення підтікань;
 - перевірку рівня масла в піддоні картера дизеля і при необхідності долівку до номінального рівня;
 - перевірку рівня охолоджуючої рідини в радіаторі і при необхідності долівку до номінального рівня;
 - перевірку працездатності дизеля, рульового управління, систем освітлення та сигналізації, склоочисника, гальм;
 - перевірку і при необхідності регулювання натягу приводних ременів і тиску повітря в шинах;

- перевірку щільності електроліту і при необхідності підзарядку акумуляторних батарей;
 - злив осаду з фільтрів грубої очистки палива, масла, що скупчилося в гальмівних відсіках заднього моста і конденсату з повітряних балонів;
 - очищення клем і наконечників проводів;
 - змащення складових частин трактора відповідно до карти змащення;
 - перевірку і при необхідності регулювання зазорів між клапанами і коромислами механізму газорозподілу дизеля, муфти зчеплення збільшувача крутного моменту, гальма збільшувача крутного моменту і карданної передачі, муфти зчеплення основного дизеля і приводу ВВП, муфти управління поворотом, гальмівної системи колісних тракторів, сходження керованих коліс трактора, механізму рульового управління, підшипників шворнів переднього моста, осьового зазору підшипників керованих коліс, натягнення гусениць і шплінтовку пальців, повного ходу важелів і педалей управління, зусилля на ободі рульового колеса, на важелях і педалях керування;
 - прочищення дренажних отворів генератора;
 - заміну масла в дизелі, змащення складових частин трактора відповідно до таблиці змащення;
 - очищення відцентрового масляного фільтра;
 - перевірку і при необхідності підтяжку зовнішніх різьбових та інших з'єднань трактора;
 - перевірку потужності дизеля.
- При третьому технічному обслуговуванні (ТО-3) виконують:
- очищення трактора від пилу і бруду;
 - візуальний огляд трактора;
 - перевірку візуальним оглядом відсутності течі палива, масла і електроліту і при необхідності усунення підтікань;
 - заміну масла в піддоні картера дизеля (з промиванням системи змащення і очищенням відцентрового масляного фільтра);
 - перевірку рівня охолоджуючої рідини в радіаторі і при необхідності долівку до номінального рівня;
 - перевірку працездатності дизеля, рульового управління, систем освітлення та сигналізації, склоочисника, гальм;
 - перевірку і при необхідності регулювання натягу приводних ремнів і тиску повітря в шинах;

- огляд і при необхідності очищення поверхні акумуляторних батарей, клем, наконечників проводів, вентиляційних отворів в пробках, долівку дистильованою водою;

- перевірку щільності електроліту і/або напруги вилкою навантаження, при необхідності проводять підзарядку акумуляторних батарей або заміну їх зарядженими;

- злив осаду з фільтрів грубої очистки палива, масла, що скупчилося в гальмівних відсіках заднього моста і конденсату з повітряних балонів;

- очищення клем і наконечників проводів;

- змащення складових частин трактора відповідно до карти змащення;

- перевірку і при необхідності регулювання зазорів між клапанами і коромислами механізму газорозподілу дизеля, муфти зчеплення збільшувача крутного моменту, гальма збільшувача крутного моменту і карданної передачі, муфти зчеплення основного дизеля і приводу ВВП, муфти управління поворотом, гальмівної системи колісних тракторів, сходження керованих коліс трактора, механізму рульового управління, підшипників шворнів переднього моста, осьового зазору підшипників керованих коліс, натягнення гусениць і шплінтовку пальців, зусилля на ободі рульового колеса, на важелях і педалях керування;

- прочищення дренажних отворів генератора;

- промивання мастильної системи дизеля;

- перевірку і при необхідності підтяжку зовнішніх різьбових та інших з'єднань трактора;

- перевірку на тиск початку впорскування і якість розпилювання палива і при необхідності регулювання форсунок, кута початку нагнітання палива, рівномірності подачі палива насосом, зазорів між електродами свічки і контактами переривника магнето, муфти зчеплення пускового пристрою дизеля, підшипників напрямних коліс і опорних катків гусеничного трактора, осьового переміщення кареток підвіски, підшипників кінцевих передач, зачеплений черв'як-сектор, сектор-гайка гідропідсилювача, агрегатів гідравлічних систем, стоянкового гальма, підшипників проміжної опори карданної передачі, пневматичної системи;

- очищення отворів в пробках баків основного і пускового двигунів;

- перевірку зносу шин або гусеничного ланцюга, кроку і профілю зубів провідних зірочок, технічного стану кривошипно-шатунного механізму пускового двигуна, тривалості пуску дизеля, тиску масла в головній магістралі мастильної системи, технічного стану циліндро-поршневої групи, деталей кривошипно-шатунного механізму, механізму газорозподілу дизеля,

охолоджуючої здатності радіатора системи охолодження, працездатності всережимного регулятора (по нерівномірності, мінімальної і максимальної частот обертання колінчастого вала), тиску, що розвивається паливopідкачуючим насосом, тиска перед фільтром тонкого очищення палива, тривалості обертання ротора відцентрового масляного фільтра після зупинки дизеля;

- перевірку і при необхідності регулювання реле-регулятора;
- перевірку стану ізоляції електропроводки, ізолювання пошкоджених місць;
- перевірку показань контрольних приладів на відповідність стандарту і при необхідності заміну;
- заміну фільтруючих елементів фільтра очищення палива;
- перевірку герметичності пневмосистеми;
- перевірку (без розбирання) і при необхідності регулювання зазорів в підшипниках провідних зубчастих коліс головних передач;
- перевірку і при необхідності відновлення щільності посадки фланців карданних валів;
- перевірку і при необхідності перестановку гусениць і провідних зірочок;
- огляд шин і при необхідності усунення пошкоджень;
- промивку системи охолодження дизеля;
- перевірку потужності дизеля і часової витрати палива;
- перевірку в русі працездатності агрегатів і систем трактора.

При сезонному ТО при переході до експлуатації в осінньо-зимових умовах виконують:

- заправку системи охолодження рідиною, що не замерзає при низькій температурі;
- включення індивідуального підігрівача і установку утеплювальних чохлів;
- заміну масла літніх сортів на зимові відповідно до карти змащення;
- відключення радіатора мастильної системи дизеля;
- установку в положення «З» (зима) гвинта сезонної регулювання реле-регулятора;
- доведення до зимової норми щільності електроліту в акумуляторних батареях;
- перевірку працездатності засобів полегшення пуску дизеля;
- перевірку герметичності системи охолодження, цілісності ізоляції електропроводки (візуально), зарядного струму генератора, напруги і

струму спрацювання реле-регулятора, працездатності системи обігріву кабіни (випробуванням).

При сезонному ТО при переході до експлуатації у весняно-літніх умовах виконують:

- зняття з трактора утеплювальних чохлів;
- включення радіатора мастильної системи дизеля;
- відключення від системи охолодження індивідуального підігрівача;
- установку гвинта сезонної регулювання реле-регулятора в положення «Л» (літо);
- доведення щільності електроліту в акумуляторних батареях до літньої норми;
- при необхідності видалення накипу із системи охолодження;
- дозаправку системи живлення дизеля паливом річної марки;
- перевірку роботи пристрою радіатора системи охолодження, охолоджуючої здатності радіатора мастильної системи, цілісності ізоляції електропроводки (візуально), зарядного струму генератора, напруги і струму спрацювання реле-регулятора.

При використанні трактора в південній кліматичній зоні допускається виключити виконання сезонного ТО.

9.6. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАКТОРІВ В ОСОБЛИВИХ УМОВАХ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

При ТО трактора, використовуваного в умовах пустелі і піщаних ґрунтів, додатково виконують:

- заправку дизеля маслом і паливом закритим способом;
- через кожні три зміни заміну масла в піддоні повітроочисника, перевірку і при необхідності очищення центральної труби повітроочисника;
- через кожні три зміни перевірку рівня електроліту і при необхідності доливку дистильованою водою акумуляторних батарей;
- при ТО-1 перевірку якості і при необхідності заміну масла в дизелі експрес-методом, перевірку і при необхідності регулювання натягу гусениць;
- при ТО-2 промивку пробки паливного бака.

При ТО трактора, що експлуатується при низьких температурах, додатково виконують:

- повну заправку баків паливом в кінці зміни;
- злив конденсату з балонів пневматичної системи;

- заправку системи охолодження дизеля рідиною, що не замерзає при низьких температурах повітря.

При температурі навколишнього середовища нижче мінус 30 °С застосовують дизельне паливо А (арктичне) по ГОСТ 305 і відповідні марки мастил, рекомендовані підприємством-виробником.

При ТО трактора, що працює на кам'янистому ґрунті, виконують:

- щозміни візуальну перевірку відсутності пошкоджень ходової системи і захисних пристроїв трактора, а також кріплення зливних пробок картерів дизеля, заднього і переднього мостів, бортових редукторів ведучих коліс. Виявлені несправності усувають.

При ТО трактора, що експлуатується в високогірних умовах, змінюють циклову подачу палива і продуктивність паливного насоса дизеля відповідно з середньою висотою розташування трактора над рівнем моря і рекомендацій підприємства-виробника.

При ТО трактора, що працює на болотистих ґрунтах, додатково виконують:

- щозмінну перевірку і при необхідності очищення від бруду зовнішньої поверхні систем охолодження і мащення;
- при роботі в лісі очистку трактора від порубкових залишків;
- після подолання водних перешкод або заболочених ділянок місцевості перевірку наявності води в агрегатах силової передачі і ходової системи, а при виявленні води в осаді — заміну масла.

Перелік перевірок технічного стану тракторів при ресурсному діагностуванні.

Для визначення необхідності ремонту трактора за допомогою засобів діагностики перевіряють:

- стан кривошипно-шатунного механізму дизеля;
- стан циліндро-поршневої групи двигуна;
- стан силової передачі;
- стан пускового двигуна;
- стан головної муфти зчеплення і муфт повороту;
- стан головної передачі, КП, приводу ВВП;
- знос гусеничних ланцюгів і шин;
- стан підшипникових вузлів ходової частини трактора;
- стан масляних насосів гідравлічних систем механізму навішування, рульового управління, КП, ВВП;
- працездатність розподільника і силових циліндрів гідросистеми;
- працездатність агрегатів електрообладнання.

9.7. ПЕРЕЛІК РОБІТ ЗА ВИДАМИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МАШИН

9.7.1 Технічне обслуговування при експлуатаційній обкатці

ТО машин при підготовці до проведення експлуатаційної обкатки виконують в обсязі ЕТО.

ТО машин після закінчення експлуатаційної обкатки проводять в обсязі ТО-1.

7.7.2 Щозмінне технічне обслуговування (ЕТО)

При ЕТО виконують:

- очищення зовнішніх поверхонь машин і робочих органів від пилу, рослинних залишків та бруду;
- промивання і очищення внутрішніх поверхонь машин від залишків отрутохімікатів, мінеральних добрив, агресивних рідин;
- перевірку візуальним оглядом комплектності машин, технічного стану складових частин, кріплення з'єднань механізмів і огорож, відсутність підтікань масла, палива, охолоджувальної і технологічних рідин, справності механізмів управління, гальм, освітлення і сигналізації, правильності регулювання робочих органів та інших систем машин, правильності з'єднання причіпних, навісних і напівнавісних машин з трактором;
- перевірку рівня масла в піддоні картера дизеля і при необхідності долівку до номінального рівня;
- перевірку рівня охолоджуючої рідини в радіаторі і при необхідності долівку до номінального рівня;
- змащення складових частин машин відповідно до карти змащення.

9.8. ПЕРШЕ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ (ТО-1)

При ТО-1 виконують:

- очищення зовнішніх поверхонь і робочих органів машин від пилу, рослинних залишків та бруду;
- промивання і очищення внутрішніх поверхонь машин від залишків отрутохімікатів, мінеральних добрив, агресивних рідин;
- промивання і очищення фільтрів і відстійників масла, палива, робочих і технологічних рідин;
- очищення клем, що окислилися акумуляторних батарей, наконечників проводів і інших елементів електрообладнання;

- перевірку оглядом комплектності машин, кріплення з'єднань механізмів і огорож, відсутність підтікань масла, палива, охолоджуючих, робочих і технологічних рідин, натягу ланцюгів і ременів в передачах;
- перевірку візуальним оглядом та шляхом випробування в роботі з використанням простих діагностичних пристроїв технічного стану робочих органів і основних складових частин машин, правильності з'єднання з трактором причіпних, навісних і напівнавісних машин, справність стану механізмів управління, гальм, освітлення і сигналізації, дизелів самохідних машин і приводу робочих органів;
- перевірку тиску повітря в шинах;
- перевірку рівнів робочих і охолоджуючих рідин в картерах, ємностях, електроліту в акумуляторних батареях і при необхідності долівку до номінальних рівнів;
- перевірку щільності електроліту і при необхідності зарядку акумуляторних батарей до номінального значення;
- регулювання робочих органів і основних складових частин машин з використанням діагностичних засобів;
- змащення складових частин машин відповідно до карти змащення.

9.9. ДРУГЕ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ (ТО-2)

При ТО-2 виконують:

- очищення зовнішніх поверхонь і робочих органів машин від пилу, рослинних залишків та бруду;
- промивання і очищення внутрішніх поверхонь машин від залишків отрутохімікатів, мінеральних добрив, агресивних рідин;
- промивання і очищення фільтрів і відстійників масла, палива, робочих і технологічних рідин;
- очищення клем, що окислилися, акумуляторних батарей, наконечників проводів і інших елементів електрообладнання;
- перевірку оглядом комплектності машин, кріплення з'єднань механізмів і огорож, відсутність підтікань масла, палива, охолоджуючих, робочих і технологічних рідин, натягу ланцюгів і ременів в передачах;
- перевірку візуальним оглядом та шляхом випробування в роботі з використанням простих діагностичних пристроїв технічного стану робочих органів і основних складових частин машин, правильності з'єднання з трактором причіпних, навісних і напівнавісних машин, справність стану ме-

ханізмів управління, гальм, освітлення і сигналізації, дизелів самохідних машин і приводу робочих органів;

- перевірку тиску повітря в шинах;
- перевірку рівнів робочих і охолоджуючих рідин в картерах, ємностях, електроліту в акумуляторних батареях і при необхідності долівку до номінальних рівнів;
- перевірку щільності електроліту і при необхідності зарядку акумуляторних батарей до номінального значення;
- регулювання робочих органів і основних.

Розділ 10. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ НОРМИ СЕРЕДНЬОГО РЕСУРСУ ПНЕВМАТИЧНИХ ШИН КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І СПЕЦІАЛЬНИХ МАШИН, ВИКОНАНИХ НА КОЛІСНИХ ШАСІ

10.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Норми розроблено відповідно до Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух» та призначено для застосування підприємствами й організаціями, які експлуатують, утримують: колісні транспортні засоби, спеціальні машини, виконані на колісних шасі, що пересуваються вулично-дорожньою мережею загального користування та в особливих умовах експлуатації. Норми введені в дію Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України [19].

Ці Норми не поширюються на пневматичні шини тролейбусів, спеціальних колісних транспортних засобів, які експлуатують за прямим призначенням підрозділи Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Управління державної охорони України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, на пневматичні шини перегонових, спортивних колісних транспортних засобів, а також які виготовлено понад 30 років тому і мають колекційну цінність.

Норми не поширюють на колісні транспортні засоби та спеціальні машини, виконані на колісних шасі, які виконують лише агротехнічні, лісотехнічні та інші, не визначені цим документом, технологічні операції без пересування вулично-дорожньою мережею загального користування.

Норми не поширюють на великогабаритні й надвеликогабаритні пневматичні шини, виконані за ДСТУ 4141-2002 «Шини пневматичні великогабаритні і надвеликогабаритні для позадорожніх кар'єрних автомобілів. Технічні умови», за ГОСТ 26585-2003 «Шины пневматические крупногабаритные и сверхкрупногабаритные для внедорожных карьерных автомобилей. Технические условия», а також на пневматичні шини, які застосовують у транспортних засобах не за прямим призначенням або з порушенням вимог їхніх правил експлуатації, або вимог експлуатаційної

документації виробника транспортних засобів, а також обов'язкових вимог стандартів, технічних регламентів, кодексів ustalеної практики (зводів правил та інших нормативних документів).

Норми середнього ресурсу нових пневматичних шин використовують у випадках, коли [19]:

- планують і прогнозують економічну діяльність підприємств та організацій;
- розробляють тарифи на перевезення;
- розробляють бізнес-плани;
- оцінюють КТЗ як майно;
- визначають підстави для списання зношених пневматичних шин;
- прогнозують експлуатаційну безпечність КТЗ;
- прогнозують або оцінюють забруднення довкілля дрібнодисперсними продуктами зношення пневматичних шин на дорогах;
- контролюють раціональність використання експлуатаційних ресурсів;
- прогнозують обсяги утилізації зношених пневматичних шин.

Норми застосовують для списання пневматичних шин, якщо фактичний пробіг пневматичних шин досягає установлених норм. Проте це не обов'язкова й не єдина умова для списання.

У разі виявлення експлуатаційних чи виробничих дефектів, з якими пневматичні шини не допускають до експлуатації з огляду на небезпечність їхнього технічного стану або не ремонтують через неприйнятні витрати, шини списують на підставі акта, складеного за вимогами чинних правил експлуатації шин, незалежно від того, чи відповідає їхній фактичний ресурс Нормам.

Збільшення фактичного пробігу пневматичних шин проти норми оцінюють як чинник, що покращує ефективність господарської діяльності, зменшує забруднення довкілля завдяки тому, що не виникають потреби додаткового виготовлення й придбання пневматичних шин, не збільшується кількість шкідливих для людини дрібнодисперсних пиловидних продуктів зносу й зменшуються обсяги утилізації шин.

Норми, що установлено для визначеного в них типу рисунка протектора (моделі) пневматичних шин, передбачають місце установлення їх на КТЗ за приписом виробника КТЗ і пневматичних шин. Норми для пневматичних шин з маркуванням «REGROOVABLE» установлено з урахуванням можливості поглиблення рисунка протектора для випадків, коли це допускає їхній виробник.

Норми розроблено як для нормальних умов експлуатації пневматичних шин, так і для особливих технологічних умов, у яких застосовують транспортні засоби. Залежно від конкретної технології використання КТЗ застосовують відповідні норми середнього ресурсу пневматичних шин.

Норми для пневматичних шин КТЗ і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, які експлуатують переважно на дорогах загального користування, не застосовують для особливих технологічних умов і навпаки.

Усі норми, окрім тимчасових, за потреби коригують згідно з методикою коригування експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин КТЗ розділу 6 Норм.

Якщо Нормами не визначено всі особливості технологічних умов експлуатації КТЗ або не встановлено норми для відновлених, обшипованих пневматичних шин чи пневматичних шин нових конструкцій, розробляють і установлюють тимчасові норми середнього ресурсу, як визначено в розділі 5 Норм.

Якщо виробник пневматичних шин установив (наприклад, у договорі купівлі-продажу чи в експлуатаційній документації) інші норми середнього ресурсу чи відповідні гарантії для конкретних конструкцій пневматичних шин і/чи КТЗ у визначених умовах їхньої експлуатації, відповідні норми середнього ресурсу пневматичних шин не застосовують.

Норми для визначених конструкцій пневматичних шин (однієї позначки розміру, індексу навантаги, символу категорії швидкості) визначених транспортних засобів та умов їхньої експлуатації не застосовують для мети списання пневматичних шин інших конструкцій та інших умов експлуатації навіть у випадку, коли позначки їхніх розмірів, індекси навантаги, символи категорії швидкості однакові.

Норми, що встановлено для пневматичних шин визначених розмірів, застосовують для різних версій КТЗ однієї торгової марки, якщо КТЗ цих версій мають однакові максимальні потужність і швидкість.

Норми розроблено з урахуванням таких основних чинників:

- особливості конструкції колісних транспортних засобів;
- особливості конструкції і якості пневматичних шин (позначка розміру, модель чи торговельна марка або фірма-виробник);
- індекс навантаги пневматичної шини;
- символ категорії швидкості пневматичної шини;
- коефіцієнт використання вантажності КТЗ (k_v);
- коефіцієнт використання пасажировмісності ($k_{пас}$);

- коефіцієнт використання пробігу транспортного засобу ($k_{\text{пр}}$);
- коефіцієнт використання пробігу пневматичної шини ($k_{\text{прш}}$);
- дорожньо-кліматичні умови;
- режими експлуатації (інтенсивність зношування рисунка протектора, середня швидкість руху).

В основу Норм покладено статистичні дослідження середнього ресурсу пневматичних шин за їхнім фактичним пробігом до списання в нормальних і особливих умовах експлуатації внаслідок природного зносу протектора до встановленого законодавством України граничного значення висоти рисунка протектора з урахуванням відновлення ресурсу ремонтом експлуатаційних пошкоджень та/чи виробничих дефектів.

Середній ресурс пневматичної шини залежно від визначених умов експлуатації, конструкції КТЗ і пневматичної шини досліджують методами, які ґрунтуються на припущенні, що ймовірна величина фактичного ресурсу адекватно описується нормальним статистичним розподілом випадкових величин. Для розроблення норм середнього ресурсу пневматичної шини досліджують обсяги вибірок статистичних спостережень не менше 39, а для тимчасових норм — не менше 20.

10.2. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ НОРМИ СЕРЕДНЬОГО РЕСУРСУ ПНЕВМАТИЧНИХ ШИН

Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, для нормальних умов експлуатації наведено в додатку 1 [19], а де які данні у табл. 10.1.

Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, для особливих умов експлуатації наведено в додатку 2 [19], а де які данні у табл. 10.2.

Таблиця 10.1. Міські автобуси, що виконані для перевезення більше 22 пасажирів, не враховуючи водія

Торгова марка, модель КТЗ	Пневматична шина					Норма середнього ресурсу, тис. км
	Познака розміру	Індекс навантаги	Символ катего- рії швидкості	Модель	Торгова марка чи виробник	
А-091 «Богдан»	215/75R17,5	126	L	XDE1	Michelin	70,0
	225/75R16C	121/120	N	O-115	ОШЗ	60,0
	225/75R16C	121/120	N	VS-14	Voltyre	55,0
БАЗ-2215 «Дельфін»	175R16C	98/96	N	Я-462	ЯШЗ	60,0
		98/96	M	КАМА-218	НШЗ	80,0
		101/99	N	БИ-522	Belshina	100,0
МАЗ-101, 103	11/70R22,5	146/143	J	Д-1М, И-305	ДШЗ	75,0
				Д-7М, Би-334М	Belshina	70,0
ПАЗ-672М, -3201, -3205, -3206	8,25-20	125/122	J	ИК-6АМ	ЯШЗ, УШЗ	80,0
	8,25R20			К-84, У-	КШЗ	110,0
Mercedes-Benz 614D	205/75R17,5	121/120	M	LDW, M+S	Continental	165,0
Nissan Blue Bird	11R22,5	148/145	L	XZE2+	Michelin	140,0
БАЗ АО 79.20	215/75R17,5	126/124	M	АН-11	Hankook	70,0
Reno-FR-1	295/80R22,5	152/148	M	XDE2	Mihelin	100,0
Ford Transit	195/65R15C	103	L	БЦ-3	Rosava	60,0
	195/65R14C	106/104	Q	Cargo Vector	Goodyear	65,0
	195R14C	106	Q	Vanco-8	Continental	60,0
Isuzu Campo	225/70R15LT	112/110	R	Trenta	Sava	65,0
	245/75R16LT	120/116	Q	Tramp Tour	Fulda	60,0

Примітка: ВШЗ — Воронежський шинний завод (ОАО «Воронежшина»); ДШЗ — Дніпропетровський шинний завод (ВАТ «Дніпрошина»); КШЗ — Кіровський шинний завод (ОАО «Кировшина»); КЯШЗ — Красноярський шинний завод (ООО «Красноярский шинный завод»); МШЗ — Московський шинний завод (ОАО «Московский шинный завод»); НШЗ — Нижнекамський шинний завод (ОАО «Нижнекамскшина»); ОШЗ — Омський шинний завод (ОАО «Омскшина»); УШЗ — Уральський шинний завод (ОАО «Уралшина»); ЯШЗ — Ярославський шинний завод (ОАО «Ярославский шинный завод»).

Таблиця 10.2. Легкові автомобілі

Торгова марка, модель КТЗ	Пневматична шина					Норма середнього ресурсу, тис. км
	Познака розміру	Індекс навантаги	Символ категорії швидкості	Модель	Торгова марка чи виробник	
Колісні транспортні засоби, які застосовують як поза дорогами, так і на вулично- дорожній мережі загального користування						
Audi A6 3,0	215/55R16	93	H	Polaris 2	Barum	45,0
			V	Pilot Primacy	Michelin	55,0
			W	Conti Eco Contact CP	Continental	45,0
Daewoo Lanos	175/70R13	82	T	БЦ-20	Rosava	50,0
				Passio	Debica	55,0
Skoda Octavia 1,8T	205/60R16	92	H	A348	Matador	45,0
			N	Hakkape- liitta 2	Nokian	55,0
			V	Bravris	Barum	45,0
BA3- 2106	175/70R13	82	T	BC-11, БЦ-20	Rosava	50,0
BA3- 21093	165/70R13	79	T	БЦ-19	Rosava	60,0
				BC-11		65,0
ГАЗ- 3110	195/65R15	91	T	BC-41	Rosava	50,0
			T	БЦ-3		50,0
			U	VS-6	Volytyre	50,0
УАЗ- 31512	215/90-15C	99	K	Я-245	ДШЗ	45,0
				Я-192	ЯШЗ	35,0

10.3. ПОРЯДОК РОЗРОБЛЕННЯ І УСТАНОВЛЮВАННЯ ТИМЧАСОВИХ НОРМ СЕРЕДНЬОГО РЕСУРСУ ПНЕВМАТИЧНИХ ШИН

Якщо мають місце особливі умови експлуатації пневматичних шин чи в експлуатацію введено нові конструкції пневматичних шин і КТЗ, що не відображені в Нормах, провідна організація з питань розроблення експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин (далі — провідна організація) розробляє та встановлює тимчасові норми середнього ресурсу пневматичних шин на договірних засадах із замовниками.

Провідна організація установлює термін дії тимчасових норм до 24 календарних місяців і продовжує його, якщо підтверджено відповідність цих норм фактичним ресурсам пневматичних шин та не виникає потреби виконання додаткових досліджень. Роботи з продовження терміну дії тимчасових норм виконують безоплатно.

Для розроблення тимчасових норм замовники згідно з даними карток обліку пробігу (наробітку) пневматичних шин надають інформацію про:

- КТЗ (марка, модель, призначення, особливості конструкції та ін.);
- пневматичні шини (познака розміру, модель чи торгова марка, фірма-виробник, індекс навантаги і символ категорії швидкості);
- особливості умов експлуатації пневматичних шин;
- режими експлуатації (інтенсивність експлуатації пневматичних шин; середня швидкість руху; використання максимальних динамічних можливостей КТЗ; число зупинок, поворотів, підйомів, спусків на маршруті руху; траєкторія руху, кривина траєкторії руху та ін.);
- дорожньо-кліматичні умови;
- фактичний пробіг пневматичних шин до списання (унаслідок природного зносу протектора до установленого законодавством граничного значення висоти рисунка протектора, унаслідок виробничих чи експлуатаційних дефектів).

Замовники розробки тимчасових норм оформлюють заяву й опитувальні аркуші 1—5 (додаток 3 [19]) та надсилають їх до провідної організації.

Тимчасові норми середнього ресурсу пневматичних шин уводять у дію наказом керівника підприємства чи організації на визначений розробником термін. Їх застосовують лише для пневматичних шин КТЗ замовника. Тимчасові норми втрачають чинність у разі внесення відповідних змін до Норм.

10.4. ЗАСТОСУВАННЯ НОРМ ДЛЯ ЦІЛЕЙ СПИСАННЯ, А ТАКОЖ ОБЛІКОВУВАННЯ ПРОБІГУ ПНЕВМАТИЧНИХ ШИН

Пневматичну шину списують у разі досягнення фактичного пробігу, що відповідає установленим (скоригованим) нормам. У картці обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини (додаток С посібника, додаток 5 [19]) зазначають сумарний пробіг до списання та інформацію про подальше використання шини — відновлення зношеного протектора, ремонт або її переробка (утилізація). У цьому разі картка обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини має статус акта її списання. Картку підписують члени комісії з питань втрати пневматичними шинами споживчих властивостей.

Якщо залишкова висота рисунка протектора пневматичної шини на момент досягнення нею норми середнього ресурсу більша за встановлену законодавством граничнодопустиму висоту, допускають подальшу експлуатацію пневматичної шини за умови відповідності її технічного стану вимогам законодавства.

Рішення про вилучення з експлуатації пневматичних шин КТЗ, які застосовують для міжнародних перевезень, приймають залежно від граничної висоти рисунка протектора, установленної законодавством країни (країн), де їх експлуатують. Розробляють і установлюють відповідні тимчасові норми згідно з розділом 5 Норм.

Граничні значення висоти рисунка протектора пневматичних шин КТЗ наведено в додатку 6 [19]. Директивою Європейського Союзу 89/459/ЕЕС ід 01.01.92 стосовно транспортних засобів категорій M1 і N1, причепів та напівпричепів категорій O1, O2 країн — членів Європейського Союзу встановлено мінімальну висоту рисунка протектора 1,6 мм по основній канавці біговини й вимогу, щоб не більш ніж на 75 % ширини протектора по всій біговині залишався видимим рисунок.

Для відновлення пневматичних шин накладанням нового протектора зі сформованим рисунком їх вилучають з експлуатації, коли пневматичну шину зношено до висоти рисунка протектора 3—4 мм, або відповідно до технічних вимог виконавця відновлення. Пневматичну шину, яку відновлюють накладанням нового протектора, списують за величиною фактичного пробігу на момент прийняття рішення про відновлення протектора шини, що зазначають у картці обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини. Картку обліку додають до акта списання.

Якщо під час експлуатування пневматичної шини виникли пошкодження з експлуатаційних чи виробничих причин, з якими подальша експлуатація неможлива, шину списують.

плуатація і ремонт неможливі, складають відповідні акти списання за вимогами правил експлуатації пневматичних шин. До актів списання пошкоджених пневматичних шин додають картки обліку пробігу (наробітку) пневматичних шин. Запасну пневматичну шину списують, як і пневматичну шину, що безпосередньо експлуатують на КТЗ. Норми середнього ресурсу на спеціально сконструйовані запасні шини (відрізняються конструкцією від штатних), що призначено лише для доставляння легкових КТЗ у зону ремонту, не установлюють і облік їхньої роботи не здійснюють. Такі шини списують у разі незадовільного технічного стану.

Якщо виникає потреба в заміні шини на ходових колесах запасною шиною, водій повідомляє обліковцю про дату заміни, заводський чи інвентарний номер заміненої шини, пробіг (наробіток мотогодин) за лічильником пробігу (мотогодин) на момент її зняття та установлення запасної шини. Ці дані зазначають у картці обліку пробігу (наробітку) шини.

Якщо з метою забезпечення одночасного досягнення пневматичними шинами граничної зношеності протектора на КТЗ здійснюють переставляння пневматичних шин, яке полягає, зокрема, у систематичній зміні місця установлення ходових і запасних шин.

Якщо в автомобілях чи в автопоїздах у складі тягача, напівпричепи чи причепа застосовують пневматичні шини з різними рисунками протектора для тягових (рушійних), керованих і ведених коліс, колеса переставляють лише серед тих, що мають однакові значення характеристик їхньої конструкції і однакові рисунки протектора пневматичних шин.

Пневматичні шини причепів/напівпричепів, на які не встановлено норми середнього ресурсу, списують за нормами, установленними на шини причепів/напівпричепів, які мають однакові умови експлуатування:

- тип підвіски,
- кількість осей,
- кількість коліс на кожній осі,
- позначку розміру,
- торгову марку та модель шин, а повна маса, відстань між осями та колія відрізняються не більше ніж на 15 %.

Значення залишкової висоти рисунка протектора пневматичної шини в картці обліку пробігу (наробітку) наводять у разі установки-зняття пневматичної шини з КТЗ, виконання сезонного обслуговування КТЗ, а також за потреби щомісяця.

Одночасне списання комплекту пневматичних шин з одного КТЗ допускається оформлювати складанням одного акта списання комплекту

пневматичних шин (далі — Акт), до якого додають картки обліку пробігу (наробітку) пневматичних шин, які списують цим актом.

Акт підписується комісією з питань обліку пробігу (наробітку), обліку і списання пневматичних шин (далі — комісія).

В Акті повинна бути наведена така інформація:

- назва і номер Акта та дата його складання та затвердження;
- склад комісії;
- торгова марка, модель та державний реєстраційний номер КТЗ, шини якого списують;
- позначки розміру шин, їх виробника, моделі та порядкові чи інвентарні номери шин; їх фактичні пробіги на дату списання;
- норма середнього ресурсу пневматичних шин;
- причини їх списання та висновки комісії.

Підписання комісією карток обліку пробігу (наробітку) пневматичних шин, які додають до Акта, не обов'язкове.

Розділ 11. ПРАВИЛА ЕКСПЛУАТУВАННЯ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І СПЕЦІАЛЬНИХ МАШИН, ВИКОНАНИХ НА КОЛІСНИХ ШАСІ

11.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Правила поширюється на юридичних і фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з виготовленням, транспортуванням, застосуванням, обслуговуванням, ремонтом, зберіганням і передачею на утилізування хімічних джерел струму, зокрема акумуляторних свинцевих стартерних батарей (АБ), які застосовуються в колісних транспортних засобах і спеціальних машинах, виконаних на їхніх шасі, зокрема для живлення спеціального устаткування [18].

Дія цих Правил не поширюється на:

- акумуляторні свинцеві стартерні батареї, які застосовують у тролейбусах, мотоциклах і мотоколясках, та на хімічні джерела струму номінальною ємністю менше 7 А/год, зінтегровані (вбудовані) у КТЗ і спеціальні машини, виконані на їхніх шасі;

- акумуляторні свинцеві стартерні батареї КТЗ спеціального призначення, зокрема ті, які експлуатують підрозділи Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Управління державної охорони України, Державної спеціальної служби транспорту (абзац третій пункту 1.4 розділу I в редакції Наказу Міністерства інфраструктури № 598 від 24.11.2014 р.);

- акумуляторні свинцеві стартерні батареї гоночних і спортивних КТЗ, а також КТЗ, виготовлені понад 30 років тому і які мають колекційну цінність.

Правила встановлено з метою:

- забезпечення належного технічного стану колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на їхніх шасі;

- убезпечення технологічних операцій/робіт з підтримування АБ у належному технічному стані;

- упорядкування діяльності суб'єктів у сфері поводження з АБ;

- ощадливого використання ресурсу АБ;

- упорядкування обігу, обліку наробітку і списання АБ;
- підготовки до утилізації АБ, що вичерпали ресурс чи втратили споживчі властивості іншим чином;
- визначення процедури здачі АБ на утилізацію з метою попередження забруднення довкілля.

АБ призначені для стартерного пуску двигуна, а також живлення споживачів електроенергії у складі генераторних установок КТЗ і спеціальних машин, виконаних на їхніх шасі, коли загальна потужність споживачів електроенергії перевищує потужність генератора, зокрема на стоянках чи під час виконання технологічних операцій, коли двигун (генератор) не функціонує чи діє на частотах обертання з недостатнім для забезпечення живлення електричної мережі струмом віддачі.

Основні типи АБ вітчизняного виробництва, які використовуються на КТЗ і спеціальних машинах, виконаних на їхніх шасі, наведено в додатку 1 [18], а де які данні у табл. 11.1, 11.2. Експлуатаційні норми середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі наведені у [20].

Таблиця 11.1. Обслу́жні АБ

Тип АБ	Ємність, А/год	Сила розрядного струму за EN 60095-1:95, А	Габарити, мм			Маса, кг
			довжина	ширина	висота	
АБ Національної акумуляторної корпорації «ІСТА»						
6СТ - 44 Ас	44	360	215	175	190	11
6СТ - 55 Ас	55	420	242	175	190	12
6СТ - 75 Ас	75	600	315	175	190	16,8
6СТ - 90 Ас	90	640	352	175	190	18,0
6СТ - 140 Аз	140	760	513	189	230	43
6СТ - 190 Аз	190	950	518	240	242	58,0
OBERON Asia						
6СТ - 45 Аз В	45	330	237	127	225	14,8
6СТ - 60 Аз В	60	480	230	170	225	17,0
АБ Харківського акумуляторного заводу «Владар»						
6СТ - 55 А	55	400	244	175	188	18,0
6СТ - 60 А	60	450	244	175	188	19,0
6СТ - 90 А	90	640	374	175	220	29,0
6СТ - 140 А	140	850	512	190	220	43,0
6СТ - 190 А	190	900	512	242	245	57,0

Таблиця 11.2. Необслужні АБ (кальцієві)

Тип АБ	Ємність, А/год	Сила розрядного струму за EN 60095-1:95, А	Габарити, мм			Маса, кг
			довжи- на	ширина	висота	
Національної акумуляторної корпорації «ІСТА»						
СТ - 50 А2НН	50	540	215	175	175	16,0
СТ - 75 А2НН	75	720	276	175	175	18,0
СТ - 95 А2НН	95	850	352	175	175	23,5
OBERON Gold						
СТ - 44 А2	44	420	215	175	190	14,0
СТ - 55 А2Н	55	450	242	175	175	15,5
СТ - 60 А2 Е	60	510	242	175	190	16,5
СТ - 90 А2	90	720	352	175	190	23,5
Inci Aku EXMET						
6СТ - 75	75	670	76		190	18,0
6СТ - 100	100	800	353	175	175	22,5

КТЗ і спеціальні машини, виконані на їхніх шасі, для забезпечення руху і довкілля від забруднення шкідливими викидами мають у своєму складі бортові системи з комп'ютерами (мікропроцесорами), які живляться винятково від АБ, коли двигун (генератор) не функціонує або не забезпечує необхідні напругу і струм. У цих випадках АБ є єдиним джерелом енергії, яке забезпечує підтримування безпечного технічного стану таких систем:

- автоматичного управління робочими процесами приготування і подачі паливоповітряної суміші двигуна, введення складників систем нейтралізації газових викидів двигуна в робочий тепловий режим, нейтралізації шкідливих та забруднюючих викидів;

- автоматичного упередження буксування і блокування коліс у процесі гальмування;

- кермування (якщо кермо має електричний підсилювач та електронне управління);

- управління курсовою стійкістю; захисту від несанкціонованого доступу (викрадення); просторової орієнтації складників освітлення; сигналізації;

- інші системи активної і пасивної безпеки.

11.2. ВИБІР АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ

АБ, які виготовлені за вимогами стандартів національних, міждержавних чи міжнародних організацій зі стандартизації, спілок, ідентифікують за класами, маркуванням та позначками, нанесеними на корпусі, кришці, упаковці цифрами, літерами, умовними знаками згідно з вимогами зазначених стандартів і законодавства держав-виробників АБ, а також за даними супровідної, експлуатаційної і нормативної документації виробника чи продавця.

Для правильного технічного експлуатування КТЗ застосовують сертифіковані чи задекларовані виробником про відповідність вимогам законодавства й належним чином ідентифіковані АБ з урахуванням вимог стандартів, яким відповідають АБ. Із числа ідентифікованих сертифікованих, задекларованих АБ для застосування у складі КТЗ вибирають відповідні приписам виробника як КТЗ, так і АБ.

АБ повинна мати сертифікат відповідності обов'язковим вимогам стосовно безпечного використання або декларацію виробника про відповідність АБ вимогам безпеки відповідно до наказів Держспоживстандарту України «Про затвердження Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні» від 1 лютого 2005 року № 28, або «Про затвердження Переліку продукції, відповідність якої може бути підтверджена декларацією про відповідність» від 29 січня 2007 року № 6. Придбані без зазначених документів, а також не ідентифіковані АБ в складі КТЗ не застосовують. Ці вимоги не стосуються АБ, які виробники застосовують в нових КТЗ.

Вибираючи АБ як складник обмеженого, порівняно з КТЗ, ресурсу, враховують:

- експлуатаційну технологічність (обслужна, малообслужна, необслужна);
- відповідність електричних характеристик АБ і КТЗ за номінальною напругою, ємністю та силою пускового струму, зокрема, за струмом холодної прокрутки;
- відповідність габаритних розмірів АБ розмірам відповідного відсіку КТЗ, а також способу кріплення АБ у відсіку;
- особливості конструкції АБ (особливості конструкції полюсних виводів чи клем і їх розташування на АБ, полярність, кліматичне виконання);
- особливості конструкції КТЗ (місце установки АБ, рівень вібрацій, температурний режим у відсіку АБ);

- інші спеціальні вимоги виробника КТЗ і АБ.

Не допускають застосування АБ з іншою, ніж передбачено виробником КТЗ, експлуатаційною технологічністю без відповідного коригування регламенту виробника КТЗ щодо періодичності і обсягів технічних заходів із забезпечення роботоздатності АБ, а також з більшою чи меншою номінальною ємністю, аніж приписано виробником КТЗ, оскільки це спричиняє передчасний і не прогнозований вихід їх з ладу.

Не допускають застосування необслужних АБ замість передбачених виробником КТЗ обслужних і малообслужних.

Сила струму холодної прокрутки АБ повинна бути не менше сили пускового струму стартера, установленого в КТЗ.

Додатковим до технічних критерієм вибору АБ можуть бути гарантії і гарантійні зобов'язання продавця, які повинні бути не меншими, ніж установлені виробником АБ, а також виконавця ремонту АБ, які повинні бути не меншими за встановлені у додатку 4 до Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 11 листопада 2002 року № 792.

11.3. ЗАСТОСУВАННЯ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ

Для забезпечення технічного стану КТЗ, АБ та досягнення максимального строку служби АБ експлуатують за приписами виробників КТЗ, АБ та за вимогами цих Правил. У КТЗ використовують справні і заряджені АБ, густина та рівень електроліту в яких відповідає вимогам Правил [18], пунктів 3.3, 3.6.

Якщо в КТЗ застосовують більше однієї з послідовно з'єднаних АБ, вони повинні бути одного типу (моделі), виготовлені одним виробником. Строки зберігання та дати введення в експлуатування таких АБ зазвичай відрізняються не більше ніж на 60 діб. Вони повинні бути однакові за технічним станом. Такі АБ обслуговують, зокрема заряджають, в єдиному технологічному процесі.

У разі переставляння АБ з одного КТЗ в інший, зокрема в спеціальні пересувні установки (зварювальні, компресорні тощо), їх закріплюють за цим об'єктом наказом керівника організації.

Запис про закріплення АБ за КТЗ чи спеціальною установкою виконують в картці обліку та обігу АБ, додаток К. Інвентарний номер наносять на корпус АБ і на кришку (за наявності) тавруванням незмивною фарбою.

Якщо АБ використовують у складі КТЗ сезонного застосування або з перервами протягом року тривалістю більше одного місяця, їх заряджають, зберігають окремо від КТЗ.

АБ, які застосовують у КТЗ, повинні бути закриті захисним кожухом чи кришкою акумуляторного відсіку. Їх оберігають від механічних ударів і ушкоджень під час операцій зняття, перенесення, технічного обслуговування і установлення в КТЗ.

Для уникнення виливу електроліту з обслужних і малообслужних АБ не допускають їх нахил під кутом більше 30 градусів від горизонтального положення дна.

Не допускають короткого замкнення між полюсними виводами АБ, перемичками АБ і в електромережі КТЗ. Перед зняттям з КТЗ АБ відключають від електричної мережі в такій послідовності:

- вимикають головний перемикач АБ;
- від'єднують провідник (кабель) від негативного полюсного виводу АБ;
- від'єднують провідник (кабель) від позитивного полюсного виводу АБ.

Від'єднані провідники (кабелі) захищають від механічних і корозійних пошкоджень.

АБ підключають до електричної мережі КТЗ з виключеним головним перемикачем АБ у такій послідовності:

- приєднують провідник (кабель) до позитивного полюсного виводу АБ;
- приєднують провідник (кабель) до негативного полюсного виводу АБ.

Провідники (кабелі) закріплюють за вимогами інструкції (настанови) з експлуатування КТЗ. Для упередження пошкодження полюсних виводів АБ і провідників (кабелів) не допускають натягу останніх.

АБ закріплюють на КТЗ за допомогою штатних засобів, передбачених виробником. Для уникнення пошкоджень АБ установлюють на кислототривкі гумові підкладки, якщо інше не визначено виробником КТЗ.

Поверхню АБ очищають від пилу і бруду; полюсні виводи і наконечники провідників (кабелів) очищають від слідів корозійних пошкоджень, а контактні поверхні від ізолювального захисного покриття без застосування кислот чи лугів. Після підключення провідників (кабелів) до АБ і затягу з'єднань за вимогами виробника АБ та/або КТЗ полюсні виводи і деталі кріплення провідників (кабелів) покривають мастилом, яке не містить води, наприклад Литол-24 ГОСТ 21150-87, або іншим матеріалом, визначеним виробником АБ чи КТЗ.

АБ застосовують для пуску двигуна електричним стартером відповідно до вимог експлуатаційної документації КТЗ, звертаючи увагу на виконання передпускових операцій з підготовки двигуна, особливо при температурах повітря нижче нуля.

Для надійного пуску двигуна, убезпечення систем живлення КТЗ і уникнення можливості замерзання електроліту АБ не допускають їх розрядження в осінньо-зимовий період експлуатування понад 25 відсотків, у весняно-літній період експлуатування — понад 50 відсотків номінальної ємності. Застосування АБ з надмірним розрядженням може спричинити замерзання електроліту або незворотну сульфатацію електродів в акумуляторах. Зменшення *е.р.с.* АБ на 0,1 В означає втрату ємності на величину до 8 відсотків номінальної ємності.

Величини зниження густини і температури замерзання електроліту залежно від ступеня зарядженості АБ наведені в табл. 11.3.

Таблиця 11.3. Величини зниження густини і температури замерзання електроліту залежно від ступеня зарядженості АБ

Ступінь зарядженості АБ, %	Величина зниження густини електроліту, г/см ³	Значення температури замерзання* електроліту, °С
25	0,04	– 40
50	0,08	– 22
75	0,12	– 12

* Проміжні значення визначають інтерполюванням

Під час руху КТЗ споживачів електроенергії живить генератор, якщо величина струму віддачі генераторної установки достатня для заряджання АБ і живлення споживачів електроенергії. Здійснення процесу заряджання АБ у складі КТЗ чи спеціального устаткування контролюють штатними вимірювальними приладами (амперметром чи вольтметром) або іншими сигналізаторами заряджання АБ.

На зупинках КТЗ, коли генераторна установка не забезпечує потрібний струм віддачі, для збереження ресурсу АБ не допускають живлення споживачів електроенергії, зокрема позаштатних споживачів електроенергії (засоби зв'язку, побутове електрообладнання), якщо інше не визначено виробником КТЗ. Якщо виникає необхідність живлення споживачів електроенергії, зокрема позаштатних, і особливо на зупинках КТЗ, їх живлять від автономного джерела електроенергії, якщо це передбачено його виробником.

Зниження рівня електроліту в акумуляторах обслужних і малообслу-жних АБ компенсують доливанням дистильованої води. Періодичність до-ливання дистильованої води коригують залежно від кліматичних умов та інтенсивності експлуатування КТЗ.

У разі зниження рівня електроліту в акумуляторах через випліску-вання його відновлюють доливанням електроліту такої самої густини, що й в акумуляторах АБ. Неприпустимо доливати в акумулятори електроліт не-контрольованої густини.

В умовах жаркого сухого і теплого вологого клімату для зменшення інтенсивності корозії ґраток позитивних електродів і зсуву активної маси густину електроліту зарядженої АБ знижують до $1,23 \text{ г/см}^3$, установлюють мінімальне значення напруги — $0,01$ генераторної установки КТЗ, якщо таке передбачено виробником КТЗ.

При температурі повітря нижче мінус 15 град. С роботоздатність АБ підтримують покриттям відсіку АБ теплоізолювальним матеріалом (пінопластом або іншим матеріалом, передбаченим виробником) без перешко-джання вентилуванню відсіку.

У разі зберігання КТЗ при температурі повітря нижче мінус 15 град. С на відкритих площадках більше однієї доби чи в неопалюваних примі-щеннях для забезпечення роботоздатності АБ знімають з КТЗ і зберігають, як визначено в розділі VI цих Правил.

У КТЗ із живленням струмом двох рівнів напруги можливе надмірне заряджання/розряджання однієї з двох послідовно з'єднаних АБ, яку жи-вить трансформаторно-випрямний блок, усувають періодичною зміною місць установки таких АБ у разі збільшення різниці густини електроліту в акумуляторах таких АБ до $0,03 \text{ г/см}^3$, якщо інше не визначено виробником КТЗ чи якщо конструкція КТЗ не забезпечує почергове автоматичне пере-ключення АБ з кожним новим включенням споживачів електроенергії.

Під час експлуатування АБ вживають заходів для збереження їх мар-кування, що є однією з умов правильного стилізування АБ.

11.4. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ

Технічне обслуговування АБ зазвичай виконують за регламентом виробника.

Під час щозмінного технічного обслуговування АБ у складі КТЗ з періодичністю не більше 15 діб виконують такі операції:

а) перевіряють надійність кріплення АБ у відсіку КТЗ, з'єднання наконечників електричних провідників (кабелів) з полюсними виводами, відповідність натягу з'єднувальних провідників;

б) перевіряють зовнішнім оглядом чистоту зовнішніх поверхонь АБ на наявність витоку електроліту, механічних пошкоджень та інших дефектів;

в) перевіряють рівень електроліту в обслужних АБ, у разі потреби доводять його до норми, як визначено в пункті 3.6 цих Правил. Дистильовану воду заливають в акумулятори безпосередньо перед пуском двигуна;

г) перевіряють ступінь зарядженості обслужних АБ за густиною електроліту, як визначено в пункті 3.3 цих Правил. Різниця густини електроліту в акумуляторах не повинна бути більше $0,01 \text{ г/см}^3$.

У разі розрядження АБ більше припустимого рівня її заряджають;

г) усувають виявлені дефекти і недоліки з утримання АБ, звертаючи увагу на відповідність вентиляванню акумуляторного відсіку вимогам виробника КТЗ;

д) перевіряють роботоздатність АБ за надійністю пуску двигуна, за відповідністю вимірної *е.р.с.* нормам виробника і величини напруги під час пуску двигуна за показами встановленого в КТЗ вольтметра або величини сили зарядного струму за показами штатного амперметра;

е) виконують інші операції, що визначені виробником КТЗ і АБ.

Величину *е.р.с.* вимірюють на полюсних виводах під час стоянки КТЗ з виключеним головним перемикачем АБ («маса»), величину напруги — під час прокрутки колінчастого вала двигуна стартером КТЗ без подачі пального. *е.р.с.* вимірюють за допомогою вольтметра ГОСТ 8711-93 класу точності не нижче 0,2. Залежно від ступеня зарядженості АБ в електричній мережі КТЗ з номінальною напругою 12 В у весняно-літній період *е.р.с.* повинна бути 12,6—0,1 В, в осінньо-зимовий період — 12,7—0,1 В, мінімальне значення напруги під час прокрутки — не нижче 11,0 В. В електричній мережі КТЗ з номінальною напругою 24 В *е.р.с.* повинна бути відповідно 25,2—0,2 В і 25,4—0,2 В, мінімальне значення напруги під час прокрутки — не нижче 22,0 В. Для вимірювань перед прокруткою колінчастого вала двигун повинен бути прогрітий за вимогами виробника і підготовлений до пуску.

Якщо за результатами вимірювання густини електроліту АБ заряджені, наприклад, на 75—90 відсотків, величина зарядного струму на підвищених експлуатаційних частотах обертання колінчастого вала двигуна через 15—20 хвилин після його пуску повинна становити відповідно 45—20 А, якщо інше не визначено виробником КТЗ.

Під час ТО-1 чи відповідних видів ТО з установленою виробником КТЗ періодичністю додатково до операцій технічного обслуговування із зняттям АБ з КТЗ виконують такі операції:

а) очищають у разі потреби вентиляційні отвори пробок акумуляторів і полюсні виводи АБ;

б) перевіряють рівень електроліту в акумуляторах малообслужних АБ, у разі потреби доводять його до норми;

в) перевіряють АБ на відсутність надмірного саморозряду. У разі виявлення надмірного саморозряду нейтралізують поверхню АБ десятивідсотковим розчином питної соди за ГОСТ 2156-76. Малообслужні АБ перевіряють на відсутність надмірного саморозряду у весняно-літній період експлуатування КТЗ щомісяця, у осінньо-зимовий період — один раз на три місяці;

г) перевіряють відповідність технічного стану контактів електричного кола «АБ — стартер» КТЗ вимогам виробника. Спад напруги в цьому колі, виміряний за допомогою вольтметра, повинен бути не більше 0,3 В.

Щомісяця заряджають АБ, якщо інтенсивність експлуатування КТЗ менше 3000 км/місяць. Операції із заряджання АБ виконують на дільниці або на спеціалізованому підприємстві з ТО і ремонту АБ з дотриманням відповідних вимог.

У разі заряджання від зовнішнього джерела електроенергії АБ знімають з КТЗ для недопущення вибуху газів, які вона виділяє під час заряджання.

Під час ТО-2 чи прирівняних до нього операцій, але не рідше одного разу на три місяці, додатково до операцій ТО-1 виконують такі операції:

а) перевіряють ступінь зарядженості малообслужних АБ за густиною електроліту. Різниця густини електроліту в акумуляторах не повинна бути більше 0,01 г/см³;

б) визначають величину (E) *е.р.с.* акумуляторів.

Визначену величину *е.р.с.* акумуляторів порівнюють із значенням *е.р.с.*, виміряної вольтметром класу точності не нижче 0,2. Якщо величина виміряної *е.р.с.* менше визначеної АБ заряджають і повторно перевіряють. У разі повторного отримання меншого значення виміряної *е.р.с.* АБ досліджують стосовно наявності короткого замкнення електродів акумуляторів.

У разі, коли конструкція допускає, вимірюють величину напруги акумуляторів АБ. Величина напруги справного акумулятора АБ повинна бути не менше 1,70 В $\pm 0,05$ В, а різниця між величинами напруги кожного

з акумуляторів АБ — не більше 0,1 В. Якщо виміряна величина напруги в межах $1,55 \text{ В} \pm 0,15 \text{ В}$, акумулятор вважають розрядженим; якщо вона менше 1,4 В чи різниця напруги між акумуляторами більше 0,1 В, АБ відповідно ремонтують чи заряджають.

У разі повного короткого замкнення електродів в акумуляторі вимірювана за допомогою вольтметра напруга рівна нулю. АБ з такими акумуляторами ремонтують за вимогами ремонтної документації виробника, якщо це економічно доцільно. АБ з частковим коротким замкненням електродів промивають дистильованою водою до усунення дефекту. Якщо часткове коротке замкнення таким чином не усувають, дефектну АБ ремонтують за умови економічної доцільності.

Щороку, під час підготовки КТЗ до осінньо-зимового періоду експлуатування для відновлення ємності обслугованих АБ й усунення часткової сульфітації їх електродів, доцільно виконувати КТЦ АБ.

Під час зберігання приведених в робочий стан АБ щомісяця виконують відповідні операції. Один раз протягом місяця у весняно-літній період експлуатування КТЗ і один раз на три місяці в осінньо-зимовий період експлуатування КТЗ додатково перевіряють ступінь зарядженості АБ за густиною електроліту. АБ заряджають, якщо густина електроліту знизилася на $0,05\text{—}0,01 \text{ г/см}^3$ від вихідного значення. Під час їх заряджання перевіряють і в разі потреби встановлюють рівень електроліту в акумуляторах батареї.

Ступінь зарядженості не обслуговуваних АБ визначають за допомогою вмонтованих в їх кришку індикаторів. Зелений колір кульки-поплавка індикатора свідчить про зарядженість АБ понад 65 відсотків номінальної ємності, чорний — менше 65 відсотків; жовтий — про відсутність інформації про ступінь зарядженості АБ через надмірно низький рівень електроліту.

Величина напруги в зарядній мережі КТЗ повинна бути в межах 13,9 В — 14,4 В незалежно від режиму роботи двигуна і кількості підключених споживачів електроенергії, якщо інше не визначено виробником КТЗ. Величину напруги генератора вимірюють після 15 хвилин роботи двигуна на середніх частотах обертання колінчастого вала без навантаги, але з включеними головними фарами КТЗ. Різниця величин напруги в разі зміни навантаги не повинна перевищувати 0,25 В. Для вимірювання напруги використовують вольтметр класу точності не нижче 0,2.

Якщо конструкцією електрообладнання КТЗ передбачена можливість регулювання величини зарядної напруги зі зміною кліматичних умов, перевіряють відповідність цього регулювання весняно-літньому чи осінньо-зимовому періоду експлуатування згідно з вимогами виробника КТЗ.

Якщо АБ має ознаки надмірного саморозряду, а електроліт в акумуляторах забруднений (каламутний за зовнішнім виглядом), її розряджають силою струму величиною 10 відсотків номінальної ємності до напруги $1,70 \text{ В} \pm 0,02 \text{ В}$ на одному з акумуляторів АБ. Далі зливають електроліт з акумуляторів, промивають дистильованою водою, заливають свіжий електроліт тієї самої густини і остаточно заряджають до появи ознак повного зарядження. Операції зливу електроліту і дистильованої води з акумуляторів виконують за допомогою гумової груші чи відповідних відсмоктувальних пристроїв.

Перед зливанням електроліту АБ заряджають до досягнення найбільшої можливої густини електроліту.

Не допускають зливання електроліту через пробку (пробки) кришки перевертанням АБ, що призводить до короткого замкнення електродів акумуляторним шламом. Таке коротке замкнення електродів неможливо усунути, і тому втрачається ресурс АБ.

Результати перевірки рівня і густини електроліту в АБ до і після ТО чи ремонту, а також перед видачею АБ фіксують у журналі обліку операцій з технічного обслуговування і ремонту АБ (додаток 10 [18]) акумуляторної ділянки чи підприємства, яке надає відповідні послуги.

Посадові особи підприємств (організацій) контролюють систематичність і відповідність ведення обліку використання ресурсу і виконання операцій з ТО і ремонту АБ. Результати контролю відображають у зазначеному журналі.

Несправні АБ відновлюють виконанням операції/операцій поточного або капітального ремонту, якщо це економічно доцільно.

До поточного ремонту АБ належать операції з відновлення полюсних виводів, перемичок; заміни ручок для перенесення, кришок, пробок, їхніх ущільнювачів; заміни електроліту.

До капітального ремонту АБ належать операції із заміни акумуляторів, моноблока, блоків електродів.

Під час зберігання, застосування, виконання операцій з ТО і ремонту АБ слід дотримуватися вимог законодавства з охорони праці, зокрема Правил безпечної експлуатації електроустановок споживачів, затверджених

наказом Комітету по нагляду за охороною праці Міністерства праці та соціальної політики України від 9 січня 1998 року № 4.

Стіни й стеля приміщень для зберігання, ТО і ремонту АБ, двері та віконні рами, металеві конструкції, стелажі повинні мати кислототривке покриття. Вентиляційні короби та витяжні шафи повинні мати кислототривке покриття із зовнішнього і внутрішнього боків. На вікнах повинно бути скло з матовою поверхнею або покрите білою світлопроникною фарбою.

Для освітлення приміщень, призначених для зберігання, ТО і ремонту АБ, зокрема аварійного освітлення, застосовують лампи розжарювання, установлені у захищеній від вибухів арматурі. Оболонка освітлювальних електричних провідників повинна бути кислототривкою.

Рівень освітленості приміщень для АБ повинен відповідати вимогам будівельних норм і правил. Під час проведення монтажних, ремонтних та інших робіт у приміщеннях для АБ освітленість на робочому місці повинна бути не менше 200 лк.

Приміщення для зберігання, ТО і ремонту АБ обладнують вентиляцією. Вентиляційні установки, крім віконних і дахових, розташовують у відокремлених приміщеннях. Не допускають об'єднання систем витяжної вентиляції приміщень для зарядження АБ з системами витяжної вентиляції інших приміщень. Вимикачі, штепсельні розетки, запобіжники й автоматичні вимикачі потрібно розташовувати поза приміщеннями для АБ.

ТО і ремонт АБ виконують у приміщеннях, які відповідають вимогам Правил пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 грудня 1998 року № 527, а також вимогам технологічних норм з проектування зарядних станцій АБ.

До роботи з АБ допускають професійно підготовлених осіб відповідної кваліфікації, які знають правила охорони праці і пожежної безпеки, що підтверджено документально.

Перед початком робіт з АБ перевіряють придатність робочого одягу, наявність засобів індивідуального захисту, нейтралізуючих електроліт розчинів, а також медикаментів.

Робочий інструмент, індивідуальні та колективні засоби захисту, приладдя повинні бути справними. Під час роботи їх розташовують у зручному і безпечному для користування порядку.

11.5. ЗБЕРІГАННЯ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ

АБ зберігають поза КТЗ після придбання, якщо дату введення в експлуатування перенесено на пізніший строк, а також у разі тимчасової перерви у використанні КТЗ на термін понад 30 діб у зв'язку із сезонним використанням КТЗ або з інших причин.

До 30 діб допускають зберігання АБ у складі КТЗ, якщо за кліматичними умовами це припустимо. Вони повинні бути заряджені та очищені від витоків електроліту, пилу і бруду. Для зменшення саморозряду негативний (мінусовий) провідник КТЗ від'єднують від полюсної клеми АБ.

Сухозаряджені та введені в робочий стан АБ зберігають в окремих неопалюваних закритих і вентильованих приміщеннях, які відповідають групі умов зберігання 4 (Ж2) за ГОСТ 15150-69. Коливання температури й вологості повітря в цих приміщеннях можуть бути відповідними температурі й вологості навколишнього середовища. Не допускають прямого попадання на моноблоки АБ променів сонця, а також зберігання в одному приміщенні кислотних і лужних АБ.

АБ зберігають у приміщеннях з природним та/або штучним освітленням, які забезпечують освітленість згідно з нормами (стандартами), установленими законодавством з питань охорони праці на автомобільному транспорті. Для сповільнення процесу старіння матеріалів АБ у моноблоках з термопластичної пластмаси (поліпропілен та його співполімери) зберігають у закритих затемнених приміщеннях.

Сухозаряджені АБ зберігають на піддонах чи на стелажах у заводській упаковці, якщо це передбачено їх виробником, у вертикальному положенні і зорієнтованими кришками вверху. Неприпустимо вкладати АБ на бокові чи торцеві стінки їхнього корпусу.

Уведені в робочий стан АБ складають в один ярус, сухозаряджені — не більше ніж у чотири яруси, якщо інше не визначено виробником. Пробки АБ з деталями герметизації угвинчують до упору (гумові ущільнювачі, якщо вони передбачені, не повинні мати пошкоджень).

Перед поставленням на зберігання АБ, яку введено в робочий стан, перевіряють ступінь її зарядженості. Для цього вимірюють густину електроліту в акумуляторах і визначають *е.р.с.* АБ. Якщо зведена до температури плюс 25 °С густина електроліту нижча відповідних значень, або *е.р.с.* нижча 12,6 В, таку АБ заряджають та коригують густину і рівень електроліту в акумуляторах.

Для запобігання надмірній сульфатації електродів, уведених в робочий стан АБ, на період їх зберігання електроліт не зливають.

Рівень і густину електроліту в обслужних АБ, які зберігають, перевіряють через 30 ± 2 доби, якщо денна температура повітря вища плюс 25°C , або через 90 ± 2 доби, якщо денна температура повітря нижче плюс 25°C . Якщо денна температура повітря коливається відносно значення плюс 25°C , беруть до уваги середньозважене значення періодичності перевірки рівня і густини електроліту. Результати перевірки рівня, густини і температури електроліту в АБ, а також виконання усіх операцій згідно з регламентом їх технічного обслуговування, що встановив виробник АБ, фіксують у журналі обліку операцій з технічного обслуговування АБ під час зберігання (додаток 11 [18]). З початком осінньо-зимового періоду експлуатування АБ обов'язково заряджають.

Під час зберігання введених у робочий стан АБ забезпечують ступінь їх зарядженості. Для забезпечення встановленого виробником терміну зберігання АБ не допускають їх надмірного розрядження. У разі зниження густини електроліту на $0,03 \text{ г/см}^3$ і більше норм АБ заряджають. Перед зняттям із зберігання АБ заряджають.

11.6. ТРАНСПОРТУВАННЯ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ

Відповідно до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» № 1644 — 2014 та ДСТУ 4500-5:2005 АБ, які введено в робочий стан, віднесено до підкласу небезпечності 8.1 як такі, що містять їдкі (корозійно агресивні) рідини, які мають кислотні властивості. Такі АБ транспортують автомобільним, залізничним, авіаційним, морським, річковим транспортом як небезпечний вантаж згідно з чинними на кожному виді транспорту правилами перевезень.

Сухозаряджені АБ та їх складники транспортують як звичайний вантаж. Для перевезення АБ застосовують контейнери за ГОСТ 18477-79, піддони, дерев'яні ящики та інші види тари відповідно до технічних умов на їх виготовлення і забезпечують збережуваність АБ під час транспортування і зберігання. У разі транспортування без піддонів АБ упаковують або в ящики з гофрованого картону, або в прогумовану чи поліетиленову тару, або в папір ГОСТ 8273-75. Упаковані в папір АБ складають у дерев'яні ящики чи завантажують у транспортні засоби без ящиків з використанням пакувального амортизувального матеріалу.

Залежно від маси АБ, які упаковують і транспортують на піддоні, кількість ярусів АБ повинна бути не більше чотирьох. Під час штабелювання АБ закріплюють в ярусах і розділяють яруси прокладковими амортизувальними матеріалами згідно з рекомендаціями ГОСТ 23216-78. Ці матеріали вибирають за характеристиками, відповідними умовам забезпечення збереженості вантажу під час транспортування, перевантажування і зберігання. У пакетах для транспортування полюсні виводи Б не повинні зазнавати неприпустимої вагової навантаги від інших АБ, які встановлюють зверху.

Строки транспортування АБ в умовах С за ГОСТ 23216-78 з проміжним зберіганням перед перевантаженням не повинні перевищувати 3 місяці. Збільшення цих строків допускають у разі зберігання АБ у стаціонарних умовах, але в межах загального строку зберігання АБ, встановленого виробником.

Кліматичні умови транспортування АБ повинні відповідати вимогам ГОСТ 15150-69. Для повітряного транспортування за вимогами ГОСТ 23216-78 забезпечують значення атмосферного тиску не нижче 19,4 кПа (145 мм рт. ст.), якщо інше не визначено виробником АБ.

Відправник АБ, уведених у робочий стан, забезпечує їх упаковання спеціально підготовленим (навченим) персоналом у сертифікованій упаковці для перевезення певним видом транспортних засобів. Відповідність підготовки персоналу й упаковки підтверджують документально.

Під час транспортування унеможливають переміщення АБ у транспортних засобах, на піддонах чи в контейнерах. Якщо неможливо повністю заповнити вантажну платформу транспортного засобу чи контейнера, АБ (піддони з АБ) закріплюють задля упередження переміщень, пошкоджень, зокрема короткого замкнення їх електродів.

У разі перевезення засобами залізничного чи водного транспорту введені в робочий стан АБ повністю заряджають, щоб унеможливити їх саморозрядження вище припустимої норми під час транспортування.

Якщо транспортують КТЗ при температурі повітря нижче мінус 10 град. С, АБ знімають з КТЗ і перевозять окремо із забезпеченням умов транспортування і роботоздатності після транспортування. У цьому випадку АБ розміщують в один ярус з дотриманням вимог правил.

Допускають транспортування АБ, що вичерпали ресурс чи втратили споживчі властивості з інших причин, зокрема АБ з пошкодженим корпусом чи кришкою, у спеціально обладнаних транспортних засобах або контейнерах за вимогами Правил дорожнього перевезення небезпечних ван-

тажів, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 26 липня 2004 року № 822.

Для транспортування АБ з пошкодженим корпусом окремо чи в складі несправних КТЗ вживають заходів щодо екологічного убезпечення довкілля і транспортного засобу, яким їх перевозять. Пошкоджені АБ транспортують у кислототривкій тарі (у кислототривкому герметичному паке-ті), якщо інше залежно від умов транспортування не визначено виробником. Перед упакуванням з АБ зливають електроліт у посудину, яка призначена для зберігання і транспортування сірчаної кислоти за Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Якщо АБ транспортують упакованими в поліетиленову плівку за ГОСТ 10354-82, плівка повинна бути суцільною і бути завтовшки не менше 0,3 мм. Поліетиленову плівку вкладають на поверхню піддона і згортають у пакет так, щоб у разі пошкодження моноблока АБ електроліт не витікав з цього пакета, щоб не потрапляли інші речовини (наприклад, вода) на АБ. Укладені на піддоні та загорнені в поліетиленову плівку АБ усіх ярусів стягують засобами кріплення тарно-штучних вантажів відповідно до ГОСТ 21650-76.

Вживають заходів проти перетирання плівки, у яку упаковані АБ. Транспортна тара повинна забезпечувати захист від прямого попадання атмосферних опадів, бризок води, сонячної ультрафіолетової радіації, пилу, аерозолів, а також мати зв'язок з атмосферою у верхній зоні пакета для вентилявання замкненого плівкою простору, щоб уникнути накопичення вибухонебезпечних газів.

Висота штабеля з АБ не повинна перевищувати висоту бортів платформи КТЗ чи бокових стінок тари, у якій транспортують АБ.

Пошкоджені АБ та злитий з них електроліт транспортують як небезпечний вантаж з дотриманням вимог охорони праці та правил перевезень на кожному з видів транспорту.

11.7. ОБЛІК НАРОБІТКУ, ОБІГ І СПИСАННЯ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ

АБ, що перебувають в експлуатаванні, підлягають обліковуванню наробітку та відстежуванню їх обігу. Обліковують обсяги списаних та переданих на утилізацію АБ.

Дані обліку і обігу кожної АБ відображають у картці обліку наробітку та відстежування обігу АБ (далі — картка обліку), форму наведена у додатку Л.

Облік наробітку АБ ведуть в умовних місяцях тривалістю 30 діб і в кілометрах пробігу КТЗ або мотогодинах використання КТЗ чи спеціального устаткування КТЗ, яке живить АБ. Облік і обіг капітально відремонтованих АБ ведуть в окремій картці обліку. У картці обліку наробітку АБ відображають дані обліку під час виконання сезонного обслуговування КТЗ, поставлення АБ на збереження та у разі списання.

Якщо АБ переставляють з одного КТЗ на інший чи застосовують у спеціальному устаткуванні, у картці обліку зазначають відповідні дату і наробіток АБ, а також дату встановлення в інший КТЗ чи спеціальне устаткування.

АБ, яка вичерпала встановлений ресурс, списують згідно з висновками комісії, яку наказом керівника підприємства чи організації уповноважують визначати фактичний технічний стан АБ, приймати рішення стосовно подальшого експлуатування АБ: ремонту, оформлення претензій до продавця (виробника, виконавця робіт з гарантійного обслуговування та/або ремонту АБ чи КТЗ), списання, передання на утилізування тощо. Рішення комісії з наведенням причини зняття АБ з експлуатування зазначають в картці обліку, яку веде спеціально призначена посадова особа (далі — відповідальний за облік і обіг АБ). Оформлена картка обліку з висновками про списання АБ є актом її списання.

АБ, яка досягла граничного технічного стану і не придатна для виконання функцій за призначенням, але не вичерпала встановлений ресурс, списують за рішенням комісії.

Визначення граничного стану АБ забезпечують перевіркою ємності повністю зарядженої АБ.

Справні складники списаних АБ (акумулятори, блоки електродів, моноблоки, кришки акумуляторів чи АБ, полюсні виводи, перемички) у разі потреби використовують для ремонту інших АБ і утримують на балансі як запасні частини.

11.8. ПІДГОТОВКА ВІДПРАЦЬОВАНИХ АКУМУЛЯТОРНИХ СВИНЦЕВИХ СТАРТЕРНИХ БАТАРЕЙ ДО ЗДАЧІ НА УТИЛІЗУВАННЯ І ЇХ ОБЛІК

Відпрацьовану АБ (акумулятори, блоки електродів, полюсні виводи, перемички, борти і втулки, які втратили споживчі властивості, а також уживаний електроліт, продукти промивання порожнин АБ) передають спеціалізованому підприємству, що має ліцензію на їх утилізацію.

Відпрацьована АБ, що містить дорогоцінні метали, зокрема срібло, не підлягає утилізації як дорогоцінний метал через низький його вміст.

Керівник підприємства (організації) розпорядчим документом призначає посадову особу, відповідальну за облік обсягу і обігу відпрацьованих АБ (далі — відповідальний за утилізацію АБ), яка веде журнал обліку і обігу відпрацьованих АБ (додаток 14 Правил [18]).

Відповідальний за утилізацію АБ забезпечує облік відпрацьованих АБ кожного сорту за ДСТУ 3211-95, щомісяця інформує керівника про накопичені обсяги відпрацьованих АБ, своєчасно здає такі АБ на спеціалізоване підприємство з утилізації або підприємству, яке їх транспортує на спеціалізоване підприємство з утилізації АБ, контролює повернення спеціалізованої тари, обліковує і зберігає документи, що підтверджують факт здачі відпрацьованих АБ на утилізацію. Відповідальний за утилізацію АБ може також виконувати функції відповідального за облік і обіг АБ.

З метою утилізації АБ, які містять небезпечні речовини з визначеним за маркуванням вмістом, збирають окремо.

Відпрацьовані АБ збирають і накопичують окремо за сортами, уживаючи заходів щодо запобігання їх змішування, засмічування чорними металами, неметалевими домішками, кольоровими металами і сплавами, іншими матеріалами. Для цього передбачають відокремлені дільниці, обладнані роздільною тарою для відпрацьованих АБ.

Відпрацьовані АБ, зібрані без поділення на групи за ДСТУ 3211-95 та/або сорти (змішані), відносять до нижчої групи та/або сорту із цього складу.

Дільниця для зберігання відпрацьованих АБ повинна мати тверде покриття, яке унеможливує проникнення в ґрунт шкідливих речовин, зокрема електроліту в разі його пролиття або під дією атмосферних чинників.

У місцях, де зливають електроліт і промивають АБ, застосовують уловлювачі-відстійники акумуляторного шламу і електроліту. Уживаний електроліт і продукти промивання АБ збирають, обліковують у журналі обліку і обігу відпрацьованих АБ, нейтралізують і зберігають або здають на утилізацію відповідно до законодавства.

Відпрацьовані АБ з неушкодженими моноблоками утримують на спеціально обладнаних площадках чи в приміщеннях. Відпрацьовані АБ з пошкодженими моноблоками, окремі складники АБ утримують у кислототривких контейнерах.

Технологічним процесом зберігання відпрацьованих АБ передбачають ізолювання їх від дії навколишнього середовища (атмосферних опадів, прямої дії променів сонця, вивітрювання, запорошення), а також унеможливають замерзання електроліту і, як наслідок, зруйнування моноблоків.

Допускають утримання відпрацьованих АБ в одному приміщенні з АБ, придатними до застосування за умови дотримання вимог розділу VI цих Правил.

Підприємства й організації, які застосовують АБ у складі КТЗ, здають відпрацьовані АБ на утилізацію не пізніше трьох місяців після списання.

Після здачі відпрацьованих АБ у спеціалізований підрозділ виробника, чи підприємство з утилізацію, чи підприємство, яке транспортує відпрацьовані АБ за договором з підприємством з утилізацію, відповідно до статті 19 Закону України «Про хімічні джерела струму» протягом одного місяця підприємства й організації, що сплатили грошовий заклад до державного бюджету та виконали забезпечене закладом зобов'язання, звертаються за відшкодуванням екологічного грошового закладу. Екологічний грошовий заклад відшкодовують відповідно до законодавства.

ЛІТЕРАТУРА

1. ГОСТ 2.601-95. Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы.
2. ГОСТ 18322-78 (СТ СЭВ 5151-85). Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения.
3. ГОСТ 28.001-83. Система технического обслуживания и ремонта техники. Основные положения.
4. Постанова КМУ № 137 від 30.01.2012 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» (із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 485 від 23.09.2014).
5. Наказ МТУ (міністерство транспорту України) № 102 від 30.03.98 «Про затвердження Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту».
6. Наказ МВС, МТУ, МОіНУ, МПтСПУ № 385/934/828/337 від 07.09.2009 «Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку».
7. Наказ МППУ (міністерство промислової політики) № 721 від 29.12.2004 «Про затвердження Порядку гарантійного ремонту (обслуговування) або гарантійної заміни дорожніх транспортних засобів» (зі змінами від 12.10.2010 наказ № 532).
8. Постанова КМУ № 115 від 22.01.1996 «Про затвердження Правил зберігання транспортних засобів на автостоянках» (із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 1178 (1178-2002-п) від 17.08.2002).
9. Постанова КМ № 1201 від 16.11.2011 «Про затвердження Порядку здійснення обов'язкового технічного контролю тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів» (Постанова втратила чинність на підставі Постанови КМ № 587 від 30.10.2014).
10. Наказ МТУ № 792 «Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів» (Із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту № 684 від 01.09.2003). Наказ втратив чинність на підставі Наказу Міністерства інфраструктури № 615 від 28.11.2014.
11. ГОСТ 25646-95. Эксплуатация строительных машин. Общие требования. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.vashdom.ru/>

12. Наказ ДС України з НС № 432 від 27.06.2013 про введення в дію «Настанови з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України».

13. ГОСТ 20793-2009. Тракторы и машины сельскохозяйственные. Техническое обслуживание.

14. ГОСТ 7751-2009. Техника, используемая в сельском хозяйстве. Правила хранения.

15. Постанова від 28 грудня 2011 р. № 1367 про затвердження Технічного регламенту затвердження типу сільськогосподарських та лісгосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів.

16. Правила дорожного движения Украины 2017. — Днепр : Монолит, 2017. — 80 с.

17. Наказ МІФУ № 550 від 26.07.2013 року «Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13>.

18. Наказ МТЗУ № 795 від 02.07.2008 «Про затвердження Правил експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0689-08>.

19. Наказ МТЗУ № 488 від 20.05.2006 «Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0712-06>.

20. Наказ МТЗУ України від 20 травня 2006 року № 489 «Про затвердження експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0695-06>.

21. Автомобили семейства «Соболь» ГАЗ-2752,2217. Руководство по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту автомобиля. — 2010. — 212с. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://priceguard.ru/offer/ozon-5191890>.

22. Технічне обслуговування. Сервісна книжка. Renault.

23. ГОСТ 21624-81. Система технического обслуживания и ремонта техники. Требования к эксплуатационной технологичности и ремонтпригодности изделий.

24. ДСТУ 3649:2010. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання

ДОДАТКИ

Додаток А
ЖУРНАЛ обліку транспортних засобів та їх частин

№ з/п (дата- ¹)	Реєстраційний (інвентарний) номер	Ідентифікаційний номер- ²	Категорія, модель, тор- гова марка- ³	Найменування, призначення
1	2	3	4	5

Продовження таблиці

Пробіг з початку експлуатування, тис. км	Частина			
	найменування	маркування	дата уста- новки на КТЗ	реквізити сертифіката- ⁴
6	7	8	9	10

Продовження таблиці

Ресурс частини, тис. км				Наробіток на дату подання претензії	Посада, під- пис, дата запису	Примітка
наробіток	призна- чений- ⁵	норма- ⁶	залишковий- ⁷			
11	12	13	14	15	16	17

_____ -¹ Дата початку експлуатування КТЗ.

-² VIN, якщо немає — зазначити номер кузова або номер рами КТЗ.

Згідно з [Класифікацією колісних транспортних засобів](#), наведеною в додатку 1 до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898⁴

Якщо підлягає обов'язковій сертифікації або якщо виробник сертифікував добровільно.

-⁵ Якщо передбачено виробником.

-⁶ Експлуатаційна норма відповідно до законодавства (за наявності).

-⁷ Різниця між призначеним ресурсом (експлуатаційною нормою) і фактичним наробітком.

Додаток Б
ЖУРНАЛ обліку експлуатаційних рідин КТЗ

№ з/п	Реєстраційний (інвентарний) номер	Ідентифікаційний номер ⁻¹	Категорія, модель, тор- гова марка ⁻²	Найменування, при- значення
1	2	3	4	5

Продовження таблиці

Пробіг з початку експлуатування, тис. км	Експлуатаційна рідина				
	найменування	познака	дата початку застосування в КТЗ	реквізити сертифіката- ³	об'єм за- правки, л
6	7	8	9	10	11

Продовження таблиці

Ресурс експлуатаційної рідини, тис. км (мото-год.; календарних місяців)				Наробіток на дату подання претензії	Посада, підпис, дата за- пису
наробіток	призначений ⁻⁴	норма ⁻⁵	залишковий ⁻⁶		
12	13	14	15	16	17

⁻¹ VIN, якщо немає — зазначити номер кузова або номер рами.

⁻² Згідно з [Класифікацією колісних транспортних засобів](#), наведеною в додатку 1 до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898.

⁻³ Якщо підлягає обов'язковій сертифікації або якщо виробник сертифікував добровільно.

Якщо передбачено виробником.

⁻⁵ Експлуатаційна норма відповідно до законодавства.

⁻⁶ Різниця між призначеним ресурсом (експлуатаційною нормою) і фактичним наробітком.

Додаток В
ЖУРНАЛ обліку запасних частин

№ з/п	КТЗ, в якому використовувалася запасна частина	
	категорія ⁻¹ , модель, торгова марка	найменування, призначення
1	2	3

Продовження таблиці

Ресурс запасної частини, тис. км			Посада, підпис, дата запису
призначений ⁻²	норма ⁻³	залишковий ⁻⁴	
4	5	6	7

⁻¹ Згідно з [Класифікацією колісних транспортних засобів](#), наведеною в додатку 1 до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898.

⁻² Якщо передбачено виробником.

⁻³ Експлуатаційна норма відповідно до законодавства.

⁻⁴ Різниця між призначеним ресурсом (експлуатаційною нормою) і фактичним наробітком.

Додаток Ж
Журнал обліку щоденного та одноразового заїзду і виїзду транспортних засобів автостоянки №

Розпочато _____
 Закінчено _____

Прізвище, ім'я, по- батькові власника транспортного засо- бу (довіреної особи, водія)	Марка, номер- ний знак транс- портного знаку	Дата виїзду і заїзду	Час виїзду	Підпис власника транс- портного засобу (дові- реної особи, водія), що засвідчує одержання транспортного засобу	Час заїзду	Підпис чергового приймальника	Примітка
1	2	3	4	5	6	7	8

Додаток 3
Журнал обліку транспортних засобів з пошкодженнями та некомплектних автостоянки №

Розпочато _____
Закінчено _____

Прізвище, ім'я, по батькові власника транспортного засобу (довіреної особи, води)	Дата приймання транспортного засобу	Марка, номерний знак транспортного засобу	Номер місця стоянки транспортного засобу	Перелік пошкоджень та некомплектності	Підпис власника транспортного засобу (довіреної особи, води)	Підпис чергового приймальника
1	2	3	4	5	6	7

Додаток И
Касова книга автостоянки №

Розпочато _____
Закінчено _____

Дата оплати послуг	Номер місця стоянки тран- спортного за- собу	Підпис влас- ника транспо- ртного засобу (довіреної особи, водія)	Термін збері- гання транс- портного за- собу	Вартість зберігання	Номер квитанції	Прізвище, ініціали, підпис платника	Прізвище, ініціали, під- пис чергового приймальника	Відмітка про здачу виторгу інкасатору
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Додаток К

КАРТКА

обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини
(нової, з поглибленим рисунком протектора,
такої, що перебувала в експлуатації, відновленої,
- непотрібне викреслити)

Найменування підприємства чи організації, місцезнаходження														
Умовна позначка розміру шини						Позначка моделі і/чи рисунка протектора шини								
Найменування виробника шини чи шиноремонтного (шиновідновлювального) підприємства														
Позначка нормативного документа, за яким виготовлено (відновлено) шину														
Порядковий номер шини, зазначений виробником, і/чи її інвентарний номер	Порядковий номер шини виробника					Інвентарний номер								
Дата виготовлення шини	Індекси навантаги					Норма шарності								
Символ категорії швидкості (непотрібне викреслити)														
A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J
K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	W	Y	ZR ZB
Експлуатаційна (тижасова) норма середнього ресурсу (наробітку) (непотрібне викреслити), тис. км, _____, код норми _____														

Форма документа обліку шин

**Вказівки стосовно оформлення картки обліку пробігу (наробітку)
пневматичної шини.**

1. Дату виготовлення шини записують так, як її замарковано на боковині шини — числом з чотирьох цифр: перші дві - позначка порядкового номера поточного тижня року виготовлення; останні дві - позначка двох останніх цифр року виготовлення шини.

2. Графи 1—4, 7, 8, 10 таблиці обліку пробігу (наробітку) шини заповнюють у всіх випадках, коли шину застосовують в складі окремих КТЗ, коли змінюють відповідальних за експлуатування шин водіїв КТЗ. Залишкову висоту визначають за правилами шин.

3. Графи 4 і 9 заповнюють за відповідними висновками комісії, у разі ремонту шини, через що її застосування на КТЗ прикорочують чи переривають.

4. Облікують пробіг (наробіток) кожної шини, яку поставлено на баланс.

5. Облік ведуть на паперових чи машинних носіях.

6. Якщо пробіг (наробіток) облікують на машинних носіях, картку роздруковують і підписують у разі зміни відповідального водія (оператора), у разі оформлення висновків комісії.

7. Картку обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини зберігають щонайменше протягом трьох років після списання шини.

8. Пробіг (наробіток) відновленої шини обліковують в окремій картці.

9. Якщо дотримано пробіг (наробіток) чи перепробіг відповідно до норми (тимчасової норми) середнього ресурсу шини або шина природно зношена до граничної висоти рисунка протектора, за якої можливе її економічно доцільне відновлення допустимими методами, оформлена картка є актом списання шини.

Додаток Л

КАРТКА обліку наробітку та відстежування обігу АБ				
Ідентифікаційні дані				
позначка АБ _____		тип АБ: <u>обслужна</u> , <u>малобслужна</u> , <u>необслужна</u> (непотрібне викреслити)		
найменування виробника АБ _____				
номер АБ, установлений виробником _____		інвентарний номер АБ _____		
реквізити документів про придбання АБ: договір купівлі-продажу, товарний чек, витратна накладна (непотрібне викреслити)	гарантії виробника (термін у міс./у тис.км пробігу КТС чи в мотород наробітку - непотрібне викреслити)	експлуатаційна (тичасова)* норма середнього ресурсу чи залишковий ресурс АБ (термін у міс./у тис.км пробігу КТС чи в мотород наробітку - непотрібне викреслити)		
Інформація про наявність споживачів електроенергії КТС				
засоби полегшення пуску двигуна	реанімаційне обладнання, кВт	бортовий комп'ютер		
<u>електропідсилювач керма</u>	тахограф електромеханічний	електричний підігрів скла		
протитуманні ліхтарі	тахограф цифровий	кондиціонер, кВт		
рація, кВт	таксометр	<u>аудіо</u> , <u>відеотехніка</u>		
нейтралізатор шкідливих газових викидів з підігрівом		охоронна сигналізація		
Відомості про обіг АБ				
виготовлено	придбано	уведено в робочий стан	знято з експлуатації	списано
___ 20 __ р.	___ 20 __ р.	___ 20 __ р.	___ 20 __ р.	___ 20 __ р.
Відомості про КТС і спеціальне <u>устаткування</u> , у складі якого застосовують АБ				

зготовлено	установлено/ збито АБ	категорія, тип, модель	державний реєстраційний (інвентарний) номер	річний наробіток, тис. км/ моторгод
__ __ 20 __ р.	__ __ 20 __ р.			
Дані про наробіток ⁴⁴ і тривалість зберігання АБ				
рік	покази лічильника пробігу/наробітку, тис. км/моторгод			наробіток АБ, тис. км/ моторгод або місяці
	на початок використання АБ	за квартал		
		I	II	III
			IV	
20 __ р.				
Відповідальний за облік пробігу (наробітку) АБ _____				
(прізвище та ініціали)		(підпис)		(дата)
⁴ Для зазначення експлуатаційної норми слово "тимчасова" викреслюють, а для зазначення тимчасової норми викреслюють слово "експлуатаційна". Норми визначають згідно з Експлуатаційними нормами середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 20.05.2006 N 489 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 08.06.2006 за N 695/12569. Якщо обліковують наробіток АБ, яку придбано після перебування її в експлуатації, зазначають "залишковий ресурс", керуючись зазначеними нормами.				
⁴⁴ Наробіток АБ у складі КТЗ/спеціального устаткування обліковують в умовних місяцях тривалістю 30 діб і в кілометрах пробігу КТЗ або моторогодинах використання КТЗ чи спеціального устаткування КТЗ, яке живить АБ				

Зворотний бік картки обліку

Висновки комісії
з питань обліку наробітку, обігу і списання АБ,
призначеної наказом по _____
(повна назва підприємства, організації)
від _____ N _____

1. АБ придатна/непридатна до подальшого експлуатування через природний знос, пошкодження, дефекти і підлягає списанню. Необхідно оформити претензію виробнику у зв'язку з виробничими дефектами АБ, установити тимчасову норму середнього ресурсу (непотрібне викреслити) .

2. За час експлуатування з _____ до _____ у складі КТС/
(дата) (дата)
спеціального установлення _____ наробіток АБ _____,
(категорія, тип, модель) (позначка)
інв. N _____ становить _____ протягом _____ місяців.
(км, мотогод)

3. Величина наробітку АБ в умовних місяцях понад установлену норму _____.

4. АБ підлягає ремонту (поточному, капітальному), оформленню претензій до продавця (виробника), утилізації (непотрібне викреслити) .

5. Інші відомості _____

Голова комісії _____

(прізвище та ініціали) (підпис) (дата)
особи, уповноваженої
керівником підприємства,
організації затверджувати
акти списання АБ)

Склад комісії: _____

_____	_____	_____
(посада)	(підпис)	(прізвище та ініціали)
_____	_____	_____
(посада)	(підпис)	(прізвище та ініціали)

Рисунок Л.1 – Форма документу обліку

Правила ведення картки обліку

1. Інформацію про наявність штатних і додаткових споживачів електроенергії, які є визначальними для ресурсу АБ, позначають «\». Якщо в КТЗ застосовано також інші споживачі електроенергії, їх дописують у таблицю, зазначають номінальну потужність споживачів електроенергії у кВт.

2. Щокварталу наробіток АБ у складі КТЗ спеціального устаткування визначають як різницю між поточним і попереднім показами лічильника пробігу чи мотогодин наробітку. Якщо АБ використовують не з початку поточного року, у колонках для запису наробітку АБ попередніх кварталів проставляють знак «-». Якщо АБ не використовують, зберігаючи поза КТЗ спеціальним устаткуванням, у колонці чи в колонках для запису квартального наробітку КТЗ спеціального устаткування з цією АБ наводять слово «зберігання».

3. Якщо наробіток АБ залежно від об'єкта застосування обліковують у кілометрах пробігу і в мотогодинах, сумарний наробіток за рік чи на момент списання АБ визначають у кілометрах, умовно прирівнюючи одну мотогодину наробітку до 25 кілометрів пробігу.

4. Облік наробітку та відслідковування обігу АБ ведуть на паперових чи машинних носіях. Якщо облік наробітку чи обігу ведуть на машинних носіях, картку обліку роздруковують і підписують у разі зміни відповідального водія (оператора), зміни відповідального за облік наробітку і обігу АБ, оформлення висновків комісії з питань обліку наробітку, обігу і списання АБ, яку призначають наказом керівника (власника) підприємства, організації.

5. Картку обліку зберігають щонайменше протягом трьох років після списання АБ.

6. Якщо облік наробітку АБ відповідає експлуатаційній (тимчасовій) нормі середнього ресурсу АБ і вона природно зношена до граничного стану, за якого подальша експлуатація економічно недоцільна чи небезпечна, оформлена картка є актом списання АБ.

7. Якщо АБ за технічним станом непридатна для виконання функцій за призначенням, але не вичерпала встановлений ресурс, її списують на підставі рішення комісії згідно з оформленням відповідного акта списання, до якого додають картку обліку.

Додаток М

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

_____ посада керівника суб'єкта господарювання

_____ підпис

_____ ініціали, прізвище

_____ дата

Протокол контролю технічного стану КТЗ

Контроль проводиться на _____

назва суб'єкта господарювання, що виконує контроль

Ідентифікаційні дані КТЗ:

Марка КТЗ (модель, модифікація _____)

Категорія _____ Держ. номерний знак _____

VIN (номер кузова, рами, шасі) _____

Рік виготовлення/першої реєстрації *) _____

Пробіг (показання одометра), км _____

Власник КТЗ _____

найменування власника (назва організації або прізвище, ім'я,

_____ по-батькові (для фізичної особи), адреса

Контроль проводиться на відповідність вимогам ДСТУ 3649 за пунктами згідно з чинним законодавством / за такими пунктами: *) _____

Методика (методики) контролю _____

наводять в разі застосування не стандартизованих методів контролю

Засоби вимірювальної техніки, випробувальне обладнання та споруди

Найменування, тип, марка (модель)	Параметри, що вимірюються	Діапазон вимі- рювань	Похибка вимірювань

Результати контролю _____

наводять результати контролю, _____ конкретні чис-
лові значення параметрів, які підлягають вимірюванню,висновок про відповідність технічного стану КТЗ вимогам ДСТУ або
його невідповідність

_____ конкретних пунктів ДСТУ

Дата проведення контролю _____

Підписи осіб, що проводять контроль

_____ посада

_____ підпис

_____ ініціали, прізвище

*) – не потрібно закреслити

Навчальне видання

КУБІЧ Вадим Іванович

КОРОБОЧКА Олександр Миколайович

ЧЕРНЕТА Олег Георгійович

**ПИТАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАШИН
В ЗАКОНОДАВЧИХ ТА НОРМАТИВНИХ АКТАХ.
АВТОМОБІЛІ І ТРАКТОРИ**

Навчальний посібник

Підписано до друку 11.01.2018 р. Формат 60×84 1/16
Папір друк. Друк – різнограф. Ум.-друк. арк. 13,37.
Тираж – 300. Зам. № 11/18.

Видавець і виготовлювач
Дніпровський державний технічний університет
51918, м. Кам'янське, вул. Дніпробудівська, 2

Свідectво про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавництв серія ДК № 5399
від 26.07.2017 р.