

Редакція:

26.07.2013



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

26.07.2013

м. Київ

N 550

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
22 серпня 2013 р. за N 1453/23985

Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів

Відповідно до статті 22 Закону України "Про автомобільний транспорт" та з метою установлення основних вимог до утримання колісних транспортних засобів

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила експлуатації колісних транспортних засобів, що додаються.
2. Департаменту автомобільного транспорту (Петухов Д. В.) забезпечити:
 - 1) подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;
 - 2) своєчасне доведення цього наказу до відома заінтересованих підприємств, установ, організацій, фізичних та юридичних осіб, діяльність яких пов'язана з експлуатуванням колісних транспортних засобів категорій М, N, O;
 - 3) оприлюднення цього наказу на веб-сайті Міністерства інфраструктури України.
3. Цей наказ набирає чинності через десять днів з дня його офіційного опублікування.
4. Визнати такими, що втратили чинність, "Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта", затверджені заступником Міністра автомобільного транспорту Української РСР 24 лютого 1972 року.
5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра К. О. Єфименка.

Міністр

В. Козак

ПОГОДЖЕНО:

Голова Державної інспекції
України з безпеки на
наземному транспорті

Є. А. Пронченко

Заступник Міністра
внутрішніх справ України

В. І. Ратушняк

Голова Державної служби
України з питань регуляторної
політики та розвитку підприємництва

М. Ю. Бродський

Голова Антимонопольного
комітету України

В. П. Цушко

Заступник Міністра соціальної політики
України - керівник апарату

В. Коломієць

Міністр екології та природних
ресурсів України

О. А. Проскуряков

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури
України

26.07.2013 N 550

Зареєстровано

в Міністерстві юстиції України

22 серпня 2013 р. за N 1453/23985

Правила експлуатації колісних транспортних засобів

I. Загальні положення

1. Ці 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). Ці Правила можуть використовуватися підприємствами автомобільного сервісу (далі - ремонтники).

Ці Правила не стосуються питань охорони праці, пожежної безпеки, організації і забезпечення використання колісних транспортних засобів з метою надання транспортних послуг, питань

дотримання правил дорожнього руху.

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

3. Ці 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.

4. Ці Правила застосовуються разом з Правилами експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2008 року N 795, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 25 липня 2008 року за N 689/15380, а також правилами експлуатації інших частин та систем КТЗ, що визначаються відповідно до Закону України "Про автомобільний транспорт".

5. Скорочення, які застосовано в цих Правилах:

ДТП - дорожньо-транспортна пригода;

ІЗВ - інформаційне забезпечення від виробника КТЗ;

КТЗ - колісний транспортний засіб;

VIN - ідентифікаційний номер;

OBD - влаштована в КТЗ (бортова) система діагностування.

6. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

1) "дорожньо-кліматичні зони", "задовільний технічний стан дорожнього покриття", "коефіцієнт використання вантажності (k_v)", "коефіцієнт використання пасажиромісності ($k_{пас}$)", "коефіцієнт використання пробігу колісного транспортного засобу ($k_{пр}$)", "особливі умови експлуатації"; "ступінь хімічного забруднення" - у значеннях, визначених Експлуатаційними нормами середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 травня 2006 року N 488, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 15 червня 2006 року за N 712/12586;

2) базова конструкція КТЗ - конструкція серійного виконання КТЗ, зокрема призначеного для виконання спеціальних робочих функцій, без додатково встановлених нефункційних для руху дорогами його систем та частин, яка відповідає встановленим виробником вимогам;

3) 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;

4) 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;

5) 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;

6) 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;

7) 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 протипідкатних 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;

8) безпечність технічного стану КТЗ - безпечність конструкції та відповідність її експлуатаційних характеристик інформаційному забезпеченню від виробника;

9) 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;

10) експлуатаційні рідини - моторні та трансмісійні оливи, робочі рідини (тіла) гальмових систем, зокрема протиобмерзних пристроїв пневматичних та пневмогідравлічних гальмових систем, урухомника системи кермування 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;

11) зимовий сезон - період часу, який розпочинається датою досягнення природних умов, за яких впродовж семи діб утримується температура навколишнього природного середовища нижче ніж плюс 5° C, 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° C, але не пізніше 31 березня;

12) компонент - обладнання, тип якого може бути затверджений окремо без відношення до певного типу колісного транспортного засобу;

13) літній сезон - період часу впродовж календарного року у проміжок часу між датами кінця і початку зимового сезону;

14) 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;

15) новий КТЗ - КТЗ, на який не видавалися документи щодо державної реєстрації уповноважених органів, у тому числі іноземних;

16) нормальні умови експлуатації КТЗ:

а) дорожньо-кліматичні умови центральної й північної зон України;

б) дороги міст та міжміського сполучення I, II та III категорій конструкції 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;

ґ) 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 пасажиромісності: автобусів $k_{\text{пас}} = (0,8...1)$, легкових автомобілів $k_{\text{пас}} = (0,4...0,6)$;

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

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

з) ступінь хімічного забруднення - I;

17) 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;

18) Припис ЄЕК ООН - технічний припис Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй стосовно мінімальних вимог до технічного стану транспортного засобу в рамках Угоди про прийняття єдиних технічних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів;

19) складник - система, частина, експлуатаційний матеріал КТЗ;

20) сполука КТЗ - зчеплені транспортні засоби, які беруть участь у дорожньому русі, як єдине ціле;

21) 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;

22) строк служби - календарна тривалість експлуатації об'єкта від початку чи від його поновлення після ремонту до переходу в граничний стан;

23) технічна експлуатація - технічні операції та процеси утримання колісних транспортних засобів у безпечному технічному стані відповідно до технічних умов виробника та норм законодавства;

24) 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;

25) 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;

26) 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.

7. Для ідентифікації КТЗ, визначення вимог і методів технічного обслуговування і ремонту застосовують такі нормативно-технічні документи:

1) національні стандарти:

ДБН В.2.3-4-2007. "Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво";

ДБН В.2.3-5-2001. "Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів";

ДСТУ 2391:2010. "Система технологічної документації. Терміни та визначення основних понять";

ДСТУ 2681-94. "Метрологія. Терміни та визначення";

ДСТУ 3321:2003. "Система конструкторської документації. Терміни та визначення понять";

ДСТУ ISO 3779:2012. "Колісні транспортні засоби. Номер ідентифікаційний транспортного засобу (VIN). Зміст і структура" (ISO 3779:2012, IDT);

ДСТУ ISO 3780:2012. "Колісні транспортні засоби. Код міжнародний ідентифікаційний виробника (WMI). Зміст і структура (ISO 3780:2012, IDT);

ДСТУ ISO 4030:2012. "Колісні транспортні засоби. Код міжнародний ідентифікаційний виробника (VIN). Розташування та спосіб нанесення (ISO 4030:1983, IDT)";

ДСТУ 3587-97. "Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану";

ДСТУ 3649:2010. "Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання";

ДСТУ 4276:2004. "Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювання димності відпрацьованих газів автомобілів з дизелями або газодизелями";

ДСТУ 4277:2004. "Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів з двигунами, що працюють на бензині або газовому паливі";

ДСТУ 7013:2009. "Автобуси спеціалізовані для перевезення школярів. Технічні вимоги";

ДСТУ 7032:2009. "Колісні транспортні засоби. Автомобілі швидкої медичної допомоги та їхнє устаткування. Технічні вимоги та методи випробування (EN 1789:2007, MOD)";

ДСТУ ГОСТ 9.101:2004. "Єдина система захисту від корозії та старіння. Основні положення (ГОСТ 9.101-2002, IDT)";

ДСТУ ГОСТ 30478:2006. "Автобуси для перевезення інвалідів. Загальні технічні вимоги (ГОСТ 30478-96, IDT)";

2) міждержавні стандарти:

ГОСТ 9.014-78. "Единая система защиты от коррозии и старения. Временная противокоррозионная защита изделий. Общие требования";

ГОСТ 15.601-98. "Система разработки и постановки продукции на производство. Техническое обслуживание и ремонт техники. Основные положения";

ГОСТ 15150-69. "Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов. Категории, условия эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды";

ГОСТ 19903-74. "Прокат листовой горячекатаный. Сортамент".

8. КТЗ експлуатують відповідно до вимог таких документів:

Європейської угоди, яка доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкриту для підписання у Відні 08 листопада 1968 року;

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);

Женевської угоди 1958 року;

Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких, а також доданих до неї Приписів ЄЕК ООН;

Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні перевезення (ЄУТР);

Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 року (ДОПНВ);

Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ);

Кодексу законів про працю України;

Кодексу цивільного захисту України;

Законів України "Про автомобільний транспорт", "Про відходи", "Про дорожній рух", "Про енергозбереження", "Про метрологію та метрологічну діяльність", "Про охорону праці", "Про професійний розвиток працівників", "Про утилізацію транспортних засобів", "Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період", "Про хімічні джерела струму", "Про транспорт" та розроблених відповідно до цих законів нормативно-правових актів у сфері автомобільних перевезень.

9. У процесах експлуатації КТЗ згідно з цими Правилами необхідно забезпечувати дотримання:

Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 05 квітня 1994 року N 227;

Норм оснащення вогнегасниками колісних транспортних засобів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 1997 року N 1128 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 03 вересня 2009 року N 934);

Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року N 1306;

Порядку переобладнання транспортних засобів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2010 року N 607 (далі - Порядок переобладнання);

Порядку застосування авіаційних, водних, автомобільних спеціальних санітарних транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2012 року N 1218;

Технологічних вимог до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 15 лютого 2012 року N 106, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 03 березня 2012 року за N 356/20669;

Правил охорони праці на автомобільному транспорті, затверджених наказом Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09 липня 2012 року N 964, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 01 серпня 2012 року за N 1299/21611;

Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 листопада 2012 року N 710, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за N 2169/22481;

норм, нормативів і правил експлуатації, встановлених виробником КТЗ та спеціально уповноваженою організацією, визначеною Порядком переобладнання;

норм щодо будівель, споруд, встановлених чинними будівельними нормами і правилами, що занесені до фонду будівельних норм і поширюються на перевізників, а також технічного стану доріг відповідно до ДСТУ 3587.

II. Технічні питання, пов'язані з придбанням КТЗ

1. Перевізник 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 N 721, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20 січня 2005 року за N 72/10352 (далі - Порядок гарантійного ремонту).

2. Технічні питання придбання нового КТЗ:

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 чітко виконаного маркування на складниках КТЗ;

опробування КТЗ пробігом;

оформлення акта передачі-прийняття КТЗ.

3. 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.

4. 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.

5. 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 N 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 до питань пункту 2 розділу II цих Правил:

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 N 142/5/2092 (у редакції наказу Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24 липня 2009 року N 1335/5/1159), зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24 листопада 2003 року за N 1074/8395 (далі - Методика товарознавчої експертизи), та законодавства з питань утилізації;

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.

6. 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.

III. Організація процесів технічної експлуатації КТЗ

1. 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.

2. 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.

3. Перевізник убезпечує 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.

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

5. 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.

6. 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 N 102, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 квітня 1998 року за N 268/2708 (далі - Положення), та Порядку перевірки технічного

стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 року N 974, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 01 вересня 2008 року за N 794/15485 (далі - Порядок перевірки КТЗ перевізниками).

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. Примірні питання технічного відділу наведено в додатку 1 до цих Правил. 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.

7. 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.

Примірні вимоги до технологічної документації СТОІР наведено в додатку 2 до цих Правил.

8. 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 N 15, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15 лютого 2005 року за N 231/10511 (далі - Типове положення), Переліком робіт з підвищеною небезпекою, затвердженим наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26 січня 2005 року N 15, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15 лютого 2005 року за N 232/10512 (далі - Перелік робіт з підвищеною небезпекою), 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 до цих Правил. З урахуванням специфіки професії, умов праці та строку навчання ця програма може бути доповнена питаннями відповідно до Типового положення, Переліку робіт з підвищеною небезпекою.

IV. Допуск КТЗ до руху перевізником

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

2. 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 N 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.

3. 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 рознім OBD.

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

V. Забезпечення використання КТЗ за призначенням

1. Інформаційне забезпечення СТОІР та технічний облік

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

журнал обліку транспортних засобів та їх частин (додаток 4);

журнал обліку експлуатаційних рідин КТЗ (додаток 5);

журнал обліку запасних частин (додаток 6).

2. 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.

2. Технічне обслуговування

1. 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.

2. 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).

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

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

5. 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.

3. Ремонт

1. Операції поточного або капітального ремонту визначають відповідно до Положення.

2. 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.

3. 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.

4. Особливості технічного обслуговування та ремонту КТЗ у дорожніх умовах наведено в додатку 8 до цих Правил.

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 цих Правил. Примірний перелік складових частин КТЗ, які не підлягають ремонту, наведено у додатку 10 до цих Правил.

4. Транспортування

1. 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.

2. 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.

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

4. 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.

5. Пошкоджений КТЗ до транспортування готує відправник КТЗ або перевізник-евакуатор, виконуючи додатково до пункту 4 цієї глави 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.

6. Перевізник не допускає розміщення людей у КТЗ, що транспортується.

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

5. Зберігання

1. 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.

2. 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.

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

4. Перевізник забезпечує зберігання КТЗ без доступу сторонніх осіб.

6. Матеріально-технічне забезпечення перевезень

1. 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.

2. 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.

3. На 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 N 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за N 1586/21898.

4. Придбання уживаних частин, визначених пунктом 7.22 розділу VII Методики товарознавчої експертизи, повторне використання яких заборонено, не допускається.

5. Придбаються винятково комплектно такі 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.

6. 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 креслення, клеймо технічного контролю, затвердження типу або одиничне затвердження конструкції, якщо складник підлягає такому затвердженню відповідно до законодавства.

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

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

9. Плануючи запаси швидкозношуваних складових частин та експлуатаційних рідин, керуються їх експлуатаційними характеристиками, сезоном та умовами експлуатації КТЗ, спрогнозованим пробігом КТЗ, експлуатаційними нормами середнього ресурсу, установленними виробником, законодавством.

7. Підготовка складників та КТЗ до утилізації

1. 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.

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

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

4. 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 N 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.

5. 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.

6. 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 N 1-BT "Облік відходів та пакувальних матеріалів і тари", затвердженою наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 07 липня 2008 року N 342, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 09 вересня 2008 року за N 824/15515.

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

8. 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.

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

8. Контроль за режимами руху і утриманням КТЗ

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

2. 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.

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

4. 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.

5. 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.

VI. Технічні питання вибуття (списання) КТЗ, його складників

1. 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 відстежування обігу складників.

2. 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.

3. Перед списанням КТЗ вивчають його експлуатаційну документацію, журнал обліку транспортних засобів та його складників, картки обліку чи відстежування 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.

4. 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) пасажиромісність 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.

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

VII. Ощадливе використання ресурсів

1. Чинники економічної експлуатації та найменшого негативного впливу на довкілля:

відповідний вимогам виробника та законодавства технічний стан КТЗ;

раціональне використання автомобільного палива, пневматичних шин, експлуатаційних рідин, що відповідають рекомендаціям виробника, зокрема залежно від сезону експлуатації;

раціональний режим перевезення (ступінь завантаження КТЗ, оптимальний режим руху, навички водія).

2. Економний режим експлуатації КТЗ забезпечує мінімальне забруднення довкілля спалинами, шкідливими продуктами зносу пневматичних шин, фрикційних накладок гальмових механізмів, зчеплення тощо.

3. Вивчення дорожньо-кліматичних умов експлуатації:

перевізник (його технічний відділ) вивчає фактичні дорожньо-кліматичні умови перевезень відповідно до ДСТУ 3587 та ГОСТ 15150, приймає рішення щодо раціонального застосування в цих умовах вибраних ним конструкцій КТЗ, зважаючи на їх технічні характеристики і можливості убезпечення технічного стану доріг;

залежно від фактичних умов експлуатації у разі потреби періодичність і обсяги виконуваних робіт з технічного обслуговування КТЗ коригуються згідно з Положенням.

4. Контроль за технічними режимами фактичного використання КТЗ:

перевізник забезпечує систематичний контроль за експлуатацією приладів, зазначених у пункті 3 розділу IV цих Правил;

перевізник забезпечує навчання водіїв раціональним режимам руху, використовуючи знання досвідчених водіїв, інших підприємств.

5. СТОІР перевізника має забезпечити системні рішення щодо зберігання і контролю за залишками автомобільного палива в баках, балонах для газового палива під час робочої зміни та у міжзмінний період зберігання КТЗ, забезпечення збережуваності та роздільного зберігання експлуатаційних рідин, що мають залишковий ресурс і замінені під час сезонного технічного обслуговування.

6. Перевізник має забезпечити зберігання зрідженого нафтового газу та стисненого природного газу поза КТЗ, який перебуває у ремонтній зоні, а поза ремонтною зоною - у спеціальних вмістинах.

VIII. Права й обов'язки персоналу перевізника з технічного обслуговування та ремонту КТЗ

1. Персонал зобов'язаний:

забезпечувати виконання робіт (операцій) згідно з вимогами технологічної документації, експлуатаційної, ремонтної документації та іншого інформаційного забезпечення від виробника КТЗ, а також нормативних документів;

дотримуватися правил охорони праці та пожежної безпеки, визначених технологічною документацією, експлуатаційною і ремонтною документацією виробника КТЗ та виробничими інструкціями;

не допускати до виконання робіт сторонніх осіб;

усувати невідповідності вимогам технологічної документації, експлуатаційної, ремонтної документації та іншого інформаційного забезпечення виробника, а також нормативних документів, допущені з власної вини;

інформувати відповідальних посадових осіб про невідповідність встановленим вимогам складників КТЗ, технологічних процесів, виконаних робіт з технічного обслуговування та ремонту;

не допускати у межах повноважень за посадовою інструкцією застосування в технологічних процесах і на КТЗ матеріалів, відповідність яких установленим вимогам виконавця технічного обслуговування, ремонту або нормативних документів не забезпечено;

інформувати відповідно до компетенції відповідальну посадову особу про виявлену в процесі виконання доручених робіт невідповідність технічного стану КТЗ або його складників вимогам технологічної документації виконавця, експлуатаційної документації КТЗ, інформаційного забезпечення від виробника. Це стосується також складників, які функційно пов'язані з тими, що підлягають (підлягали) технічному обслуговуванню та ремонту за виробничим завданням або невідповідність яких виявлено незалежно від виробничого завдання;

не здійснювати і не допускати самовільного (без відома уповноважених посадових осіб) переставлення (заміни) складників з одного КТЗ на інший;

інформувати в межах своєї компетенції відповідальну посадову особу про залишковий ресурс складників КТЗ, якщо він недостатній для безпечної експлуатації КТЗ у період до наступного за регламентом виробника технічного обслуговування, ремонту;

окремо оформляти завдання (наряди) на роботи з технічного обслуговування й окремо на роботи з ремонту КТЗ та їх систем, частин, а також вести відповідно окремі обліки витрат на їх виконання.

2. Персонал має право:

вимагати затверджену посадову інструкцію та не приступати до роботи, якщо таку інструкцію йому не надано;

вимагати від відповідальних посадових осіб ознайомлення з особливостями конструкції об'єктів технічного обслуговування або ремонту, з умовами безпечного застосування складників;

відмовлятися від виконання робіт, якщо не забезпечено умови охорони праці та пожежної безпеки згідно із законодавством, нормативними документами, технологічною документацією виконавця, експлуатаційною і ремонтною документацією виробника КТЗ;

відмовлятися від застосування в процесі технічного обслуговування, ремонту КТЗ складників, які не відповідають установленим до них вимогам;

зупиняти виконання робіт (з негайним інформуванням відповідальних посадових осіб) у разі виявлення під час технічного обслуговування, ремонту прихованих або раніше не виявлених невідповідностей технічного стану КТЗ, які впливають на його безпечність, якщо подальше виконання робіт може призвести до втрати безпечності КТЗ.

Директор департаменту
автомобільного транспорту

Д. В. Петухов

Додаток 1
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 6 розділу III)

Примірні питання технічного відділу

I. Функції технічного відділу

1. Забезпечує державну реєстрацію, перереєстрацію, зняття з обліку КТЗ.

2. Розробляє систему технічного обслуговування і ремонту (далі - СТОІР), технологічну документацію виробничих процесів з питань технічного обслуговування та ремонту КТЗ, зберігання, щозмінної перевірки технічного стану КТЗ або розробляє технічне завдання на відповідну розробку, приймає розроблену на замовлення технологічну документацію, здійснює облік та обіг технологічної документації.

3. Розробляє плани-графіки технічного обслуговування, ремонту, модернізації, переобладнання, додаткового оснащення колісних транспортних засобів (далі - КТЗ) та контролює їх дотримання.

4. Розробляє норми трудомісткості, витрат основних і допоміжних матеріалів, інструменту в технологічних процесах СТОІР.
5. Забезпечує отримання необхідного інформаційного забезпечення від виробника.
6. Забезпечує єдність вимірювань у технологічних процесах з технічного обслуговування та ремонту КТЗ, щозмінної перевірки технічного стану КТЗ відповідно до Закону України "Про метрологію та метрологічну діяльність".
7. Розробляє норми трудомісткості, витрат основних і допоміжних матеріалів, інструменту у технологічних процесах СТОІР.
8. Рекомендує перевізнику технологічне устаткування, засоби технічного обслуговування й ремонту, перевірки технічного стану КТЗ, бере участь у їх прийнятті від постачальника - начальник технічного відділу підписує відповідний акт передання-прийняття.
9. Розглядає заявки на придбання і поповнення запасів запасних частин, технологічних матеріалів, експлуатаційних матеріалів, інструментів.
10. Готує технічну документацію з питань придбання, вибуття, відчуження, списання, підготовки та передання на утилізацію КТЗ, його складників, систем, експлуатаційних матеріалів, ресурс яких вичерпано, забезпечує отримання лімітів на розміщення відходів.
11. У разі потреби забезпечує технічну підготовку КТЗ до перевезень з отриманням необхідної документації відповідно до міжнародних договорів ДОПНВ, ЄУТР, МПТО, МТФ, УПШ.
12. Розробляє заходи щодо удосконалення процесів безпечного і раціонального використання КТЗ, навантажувально-розвантажувальних машин і пристроїв, зменшення транспортних, технологічних витрат та здійснює відповідний нагляд.
13. Готує проект розпорядчого документа для матеріально-технічного забезпечення сезонного технічного обслуговування КТЗ.
14. Розробляє і веде первинний облік відходів, пов'язаних з технічним обслуговуванням, ремонтом.
15. Забезпечує підвищення рівня знань працівників.
16. Веде облік наробітку КТЗ, його складників, експлуатаційних матеріалів, відповідну претензійну роботу з технічних питань, справи КТЗ та пов'язаного устаткування.
17. Погоджує технічні питання перевезення КТЗ іншими видами транспорту.
18. Розробляє заходи збереження ресурсів і контролює їх дотримання.

II. Права та обов'язки

1. Технічний відділ має право:

на інформацію інших підрозділів перевізника з технічних питань відповідно до визначених функцій;

на взаємодію з іншими підрозділами перевізника (підприємства);

втручатися в перевізний процес, процес навантажувально-розвантажувальних робіт і припиняти використання КТЗ з порушеннями приписів, встановлених виробником КТЗ, перевізником.

2. Технічний відділ зобов'язаний:

інформувати керівника перевізника (підприємства) та службу безпеки дорожнього руху перевізника (підприємства) про виявлені грубі порушення технічних правил використання КТЗ;

проводити систематичну роз'яснювальну роботу з питань забезпечення життєдіяльності персоналу перевізника;

систематично відслідковувати зміни у законодавстві з питань технічного регулювання, технічного експлуатування КТЗ.

Додаток 2
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 7 розділу III)

Примірні вимоги до технологічної документації СТОІР

1. Технологічну документацію (далі - ТД) з питань технічного обслуговування та ремонту КТЗ затверджують з метою:

забезпечення технологічних процесів відповідно до Кодексу законів про працю України, Закону України "Про охорону праці";

створення технологічних умов об'єктивної перевірки технічного стану відремонтованих або обслугованих транспортних засобів як складової процесу підвищеної небезпеки;

контролю за відповідністю технологічних процесів перевізника.

2. Залежно від виробничих умов ТД може визначати технологічний процес технічного обслуговування та ремонту як КТЗ, так і окремих його складових частин.

3. ТД розробляють з урахуванням вимог і норм ремонтної, експлуатаційної документації виробника колісних транспортних засобів, іншого інформаційного забезпечення від виробника, ГОСТ 15.601 та інших стандартів, зокрема наведених у пункті 7 розділу I Правил експлуатації колісних транспортних засобів, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 липня 2013 року N 550 (далі - Правила).

4. У ТД відображають технологічні процеси, що гарантують безпеку для людей і довкілля під час технічного обслуговування та (або) ремонту, енергоефективність, а також безпечність обслугованих та (або) відремонтованих КТЗ.

5. У ТД передбачають використання безпечних методів і засобів перевірки технічного стану, що допущені до застосування згідно із законодавством, а також запасних частин, які відповідають вимогам законодавства, застосовуючи за потреби вхідний контроль відповідно до вимог стандартів.

Технологічні вимоги до операцій технічного обслуговування і методів перевірки після технічного обслуговування та ремонту КТЗ установлюють з урахуванням положень законодавства, зокрема Правил ЄЕК ООН та Приписів ЄЕК ООН, що було чинним на дату реєстрації (перереєстрації) КТЗ.

6. У ТД відображають усі види технічного обслуговування, ремонту за системою технічного обслуговування і ремонту (далі - СТОІР), які виконують впродовж експлуатаційного життєвого циклу КТЗ.

7. У ТД передбачають, зокрема, такі операції: з діагностування, зокрема із використанням бортових діагностичних систем; планово-запобіжні, передбачені виробником для виконання під час технічного експлуатування; із заміни складників КТЗ, спеціального устаткування й експлуатаційних матеріалів, які мають призначений або обмежений порівняно з КТЗ ресурс; з ремонту; з підготовки КТЗ (його складників) до утилізації.

8. Операції з технічного діагностування є елементами технологічних процесів технічного обслуговування та (або) ремонту КТЗ. За результатами виконання операцій з діагностування (загальне діагностування технічного стану КТЗ, поглиблене діагностування складників і пошук несправностей, контроль за відповідністю виконаних робіт установленим вимогам тощо) періодичність технічного обслуговування, установлену виробником КТЗ, не змінюють.

За результатами діагностування передбачають виконання операцій з ремонту (зокрема, відрегулювання, заміни складників), в разі якщо діагностуванням (перевіркою) встановлено необхідність виконання таких операцій.

9. Технологічні процеси СТОІР повинні бути узгоджені з процесами, передбаченими Порядком перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 року N 974, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 01 вересня 2008 року за N 794/15485.

10. ТД повинна визначати умови виконання операцій, яким відповідають застосовані в ній норми і нормативи.

11. ТД повинна визначати окремо операції технічного обслуговування і операції ремонту відповідно до Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 30 березня 1998 року N 102, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 квітня 1998 року за N 268/2708, з метою забезпечення бухгалтерського обліку відповідно до законодавства.

12. Склад ТД:

відомість технологічних документів;

карта технологічного процесу (операційна карта) - технологічний документ, застосовний для опису технологічного процесу (технологічної операції), спеціалізований стосовно питань технічного обслуговування та ремонту, перевірки технічного стану КТЗ, методів такої перевірки;

ескізи або фото об'єкта технічного обслуговування або ремонту у разі потреби;

перелік виконавців операцій із зазначенням їхнього, наданого розробником ТД, коду та документа щодо кваліфікації;

перелік обладнання;

перелік правил забезпечення життєдіяльності (правила з охорони праці, пожежної безпеки, настанови виробника ТЗ, інструкції виконавця операцій тощо).

13. ТД повинна відображати таку послідовність виконання технологічних операцій, за якої досягається максимальна економія ресурсів, об'єктивність перевірки технічного стану КТЗ.

Технологічний процес має забезпечувати повну перевірку технічного стану і визначати послідовність такої перевірки.

14. ТД розробляють, оформляють та здійснюють її обіг, керуючись стандартами Системи технологічної документації із застосуванням термінів та визначень за ДСТУ 3321:2003, ДСТУ

2391:2010. ТД виконується на машинних носіях, якщо відповідні засоби відображення інформації є на кожному з робочих місць операторів, але затверджений комплект правдників ТД та усі повідомлення про зміни у ТД зберігає виконавець на паперових носіях.

Рекомендовані форми титульного аркуша ТД, технологічних карт наведено на рисунках 1 та 2. Іншу ТД виконують у довільній формі на аркушах формату А4. Кожен з документів, а також повідомлення про зміни до них, підписує технічний керівник (керівник) виконавця, його підпис скріплюється печаткою.

Сторінка кожного документа має позначку документа, номера сторінки і загальної кількості сторінок у документі.

ТД затверджується розпорядчим документом перевізника.

Допускається оформлення, затвердження і обіг ТД здійснювати згідно із стандартами Єдиної системи технологічної документації.

15. Зміни в ТД вносяться згідно з повідомленням, оформленим у довільній формі, у разі пов'язаної з нормами ТД зміни вимог законодавства, технологічних умов технічного обслуговування і ремонту КТЗ.

(найменування перевізника)

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ від _____ N ____

**Технологічна документація
технічного обслуговування (ремонт)
колісних транспортних засобів**

(категорії КТЗ згідно з Класифікацією транспортних засобів, їх призначення)

РОЗРОБЛЕНО

(посада)

(підпис, дата)

(прізвище та ініціали)

Рисунок 1. Форма титульного аркуша технологічної документації.

Технологічна карта N ____

(найменування технологічного процесу)

(норма часу _____, люд.-хв.)

N операції	Опис операції	Контролер ¹	Місце виконання операції ²	Норма часу ³ , люд.-хв.	Метод перевірки ⁴	
1	2	3	4	5	6	

¹ Зазначити порядковий номер із переліку виконавців операцій.

² Зазначити порядковий номер місця згідно з переліком типових місць виконання операцій та виконавець згідно з технологічними вимогами (знизу в оглядовій канаві, знизу на підйомачі, збоку спереду, ззаду тощо).

³ Норми часу встановлює перевізник (ремонтник).

⁴ У кінцевих операціях процесу ремонту або обслуговування посилаються на вимоги виробника або на конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки, затверджені [України від 26 листопада 2012 року N 710](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 р.

⁵ Зазначають позицію із переліку обладнання.

⁶ Посилаються на пункти переліку правил забезпечення життєдіяльності, затвердженого виконавцем безпосередньо в цій графі.

Рисунок 2. Форма технологічної карти.

Додаток 3
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 8 розділу III)

N з/ п	Тема	Обсяг занять в академічних годинах для				
		виконавця перевірки технічного стану КТЗ			посадової особи, яка затверджує технологічну документацію	
		теоретичних	семінарських	практичних	теоретичних	семінарських
1	2	3	4	5	6	7
1	Вступне заняття	1	-	-	1	-
2	Норми законодавства з питань перевірки технічного стану колісних транспортних засобів (КТЗ), зокрема відремонтованих	2	1	-	2	1
3	Огляд сучасних Правил ЄЕК ООН, Приписів ЄЕК ООН, а також еквівалентних Регламентів, Директив, Рішень Європейського Союзу, стандартів провідних автомобілебудівних країн стосовно питань конструкції та перевірки технічного стану КТЗ	4	-	-	4	-
4	Особливості ідентифікації КТЗ та їх технічних характеристик щодо перевірки технічного стану	1	-	-	1	-
5	Сучасні методи інструментального контролю	2	-	1	2	-

	технічного стану КТЗ загального призначення					
6	Аналіз технологічних процесів перевірки технічного стану КТЗ	1	-	-	1	-
7	Особливості перевірки технічного стану автобусів, зокрема для перевезення школярів, інвалідів на візках	1	-	-	1	-
8	Особливості перевірки технічного стану КТЗ для перевезення небезпечних вантажів, великогабаритних, великовагових	1	-	-	1	-
9	Аналіз типових помилку у практиці технологічного контролю технічного стану КТЗ	-	1	-	-	-
10	Особливості перевірки технічного стану КТЗ, двигуни яких живляться стисненим природним або зрідженим нафтовим газом	2	-	1	2	-
11	Перевірка засвоєння знань	2	-	-	2	-

12	Підсумкове заняття	1	-	-	1	-
Разом:		20	2	2	20	1
Всього:		24			21	

Додаток 4
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 1 глави 1 розділу V)

Журнал обліку транспортних засобів та їх частин

N з/п (дата ¹)	Реєстраційний (інвентарний) номер	Ідентифікаційний номер ²	Категорія ³ , модель, торгова марка	Найменування, призначення
1	2	3	4	5

Продовження таблиці

Пробіг з початку експлуатування, тис. км	Частина			
	найменування	маркування	дата установки на КТЗ	реквізити сертифіката ⁴
6	7	8	9	10

Продовження таблиці

Ресурс частини, тис. км				Наробіток на дату подання претензії	Посада, підпис, дата запису	Примітка
наробіток	призначений 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.

³ 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 N 521](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за N 1586/21898.

4 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 5
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 1 глави 1 розділу V)

Журнал обліку експлуатаційних рідин КТЗ

№ з/п	Реєстраційний (інвентарний) номер	Ідентифікаційний номер ¹	Категорія ² , модель, торгова марка	Найменування, призначення
1	2	3	4	5

Продовження таблиці

Пробіг з початку експлуатування, тис. км	Експлуатаційна рідина				
	найменування	познака	дата початку застосування в КТЗ	реквізити ³ сертифіката	об'єм заправки, 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 запису
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 N 521](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за N 1586/21898.

³ Якщо підлягає обов'язковій сертифікації або якщо виробник сертифікував добровільно.

4 Якщо передбачено виробником.

5 Експлуатаційна норма відповідно до законодавства.

6 Різниця між призначеним ресурсом (експлуатаційною нормою) і фактичним наробітком.

Додаток 6
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 1 глави 1 розділу V)

Журнал обліку запасних частин

N 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 N 521](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за N 1586/21898.

2 Якщо передбачено виробником.

3 Експлуатаційна норма відповідно до законодавства.

4 Різниця між призначеним ресурсом (експлуатаційною нормою) і фактичним наробітком.

Додаток 7
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 1 глави 2 розділу V)

Кліматичні чинники і заходи сезонного забезпечення КТЗ

1. Сезонні кліматичні чинники в нормальних умовах експлуатації колісного транспортного засобу (далі - КТЗ) потребують заходів сезонного забезпечення КТЗ, оскільки істотно впливають

на безпечність його конструкції.

2. У нормальних умовах експлуатування в організаційних і технологічних заходах передбачають, що пониження температури навколишнього середовища:

1) нижче ніж температура, за якої стиснене в дизелі повітря сягає температури самозаймання дизельного палива, погіршує процес сумішоутворення і запалювання паливо-повітряної суміші двигуна з іскровим запалюванням, що спричинює збільшення часу на пуск холодного двигуна, збільшення витрат палива та забруднення довкілля спалинами;

2) нижче ніж гранична температура застосування моторної та (або) трансмісійної оливи, спричинює знерухомлення двигуна, складників силової передачі, а також можливість їх руйнування в процесі пуску двигуна або неінтенсивного руху, інтенсивного зношення;

3) нижче ніж рекомендована виробником КТЗ для моторної та (або) трансмісійної оливи збільшує механічні втрати та знос складників КТЗ через підвищену в'язкість оливи і, як наслідок, надмірні витрати палива та забруднення довкілля спалинами;

4) змінює агрегатний стан літнього дизельного палива з випаданням парафінів, що виводить з ладу фільтрувальні елементи системи паливоподачі і прикорочує подачу палива,- це збільшує час пуску холодного двигуна, витрати палива та забруднення довкілля спалинами;

5) нижче 5 градусів за Цельсієм погіршує еластичність протектора пневматичних шин, що спричинює погіршення умов їх зчеплення з поверхнею дороги та разом зі сніговим покривом дороги, сильним вітром спричиняє погіршення курсової стійкості, керованості КТЗ, надмірні витрати палива та забруднення довкілля спалинами;

6) нижче нуля за Цельсієм створює умови для замерзання елементів гальмових систем, які не мають вологопоглинних пристроїв, що створює умови для втрати гальмових властивостей;

7) нижче ніж рекомендована для застосування виробником КТЗ для гумотехнічних виробів (еластичні трубопроводи гальмових систем, елементи підвіски, гідравлічні урухомники, ущільнення), деталей із пластмас погіршує їх фізико-технічні характеристики, що спричиняє їх руйнування та (або) пришвидшений знос;

8) нижче ніж рекомендована виробником КТЗ для акумуляторних батарей спричинює їх замерзання, втрату стартерних та інших енергетичних характеристик і, як наслідок, збільшення часу пуску холодного двигуна, надмірні витрати палива та забруднення довкілля спалинами, вихід з ладу електричних систем керування, управління робочими процесами систем активної безпечності;

9) нижче ніж рекомендована для охолодної рідини системи охолодження двигуна спричиняє втрату його ефективних показників або руйнування;

10) створює температуру нижчу ніж комфортна для пасажирських салонів.

3. У нормальних умовах експлуатування в організаційних і технологічних заходах передбачають, що підвищення температури навколишнього середовища:

1) вище ніж гранична температура застосування моторної та (або) трансмісійної оливи спричинює підвищені механічні втрати двигуна, складників силової передачі, а також можливість їх руйнування в процесі руху, інтенсивне зношування;

2) вище ніж рекомендована для застосування виробником КТЗ для систем паливоподачі спричинює розрив суцільності потоку палива і, як наслідок, порушення режиму роботи двигуна;

3) вище ніж рекомендована для охолодної рідини системи охолодження двигуна спричинює втрату його ефективних показників або руйнування;

4) вище ніж рекомендована виробником КТЗ для акумуляторних батарей спричинює втрату стартерних та інших енергетичних характеристик і, як наслідок, вихід з ладу електричних систем керування, управління робочими процесами систем активної безпечності;

5) вище ніж рекомендована виробником КТЗ для застосування пневматичних шин спричинює погіршення курсової стійкості, керованості КТЗ, надмірні витрати палива та забруднення довілля спалинами, твердими частинками;

6) створює температуру вищу, ніж комфортна для пасажирських салонів.

4. Періодичні пониження або підвищення температури навколишнього середовища до значень, що визначені в пунктах 1 та 2 цього додатка, є типовими для гірської місцевості.

5. У разі пониження (підвищення), досягнення температурою навколишнього середовища точки плюс 5 градусів за Цельсієм і утримання її відповідно нижче (вище) цієї точки впродовж семи діб перевізник забезпечує виконання сезонного технічного обслуговування КТЗ згідно з вимогами виробника КТЗ та системи технічного обслуговування і ремонту (далі - СТОІР) щодо експлуатування його відповідно у зимовому чи літньому режимі. Дата переведення на відповідний режим експлуатування КТЗ визначається з урахуванням офіційних кліматичних прогнозів.

Матеріально-технічне забезпечення для переходу на необхідний сезон експлуатування здійснюється за розпорядчим документом перевізника.

6. З початком зимового сезону експлуатування для убезпечення КТЗ передбачають відповідні заходи матеріально-технічного забезпечення:

1) забезпечення сезонного технічного обслуговування згідно з експлуатаційною документацією виробника КТЗ та СТОІР своєчасним створенням (поповненням) запасів у потрібній номенклатурі та кількості такими експлуатаційними матеріалами:

моторні оливи;

трансмісійні оливи;

зимові або всесезонні пневматичні шини (пневматичні колеса) відповідно до Правил технічної експлуатації коліс та пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 липня 2013 року N 549 (далі - Правила КПШ), засоби підвищення прохідності (ланцюги протиковзання, інше);

морозотривкі гумотехнічні вироби;

електроліт та дистильована вода згідно з Правилами експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2008 року N 795, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 25 липня 2008 року за N 689/15380 (далі - Правила АБ);

холодоагенти для систем кондиціювання пасажирських салонів та (або) спеціальних кузовів з терморегулюванням;

2) забезпечення безпечного режиму експлуатування КТЗ водієм такими експлуатаційними матеріалами:

засоби полегшення пуску двигуна;

рідини для протиобмерзних і склозмивних пристроїв;

засоби обробки замків проти замерзання.

7. З початком літнього режиму експлуатування для убезпечення КТЗ передбачають заходи матеріально-технічного забезпечення сезонного технічного обслуговування згідно з експлуатаційною документацією виробника КТЗ та СТОІР своєчасним створенням (поповненням) запасів у потрібній номенклатурі та кількості:

моторні оливи;

трансмісійні оливи;

літні або усесезонні пневматичні шини (пневматичні колеса) відповідно до Правил КПШ;

електроліт та дистильована вода згідно з Правилами АБ;

холодоагенти для систем кондиціювання пасажирських салонів та (або) спеціальних кузовів з терморегулюванням.

8. Витрати на створення матеріально-технічних запасів для чергового сезонного обслуговування в обліку відносять на витрати з технічного обслуговування лише в тій частині, що необхідна для такого обслуговування та поповнення експлуатаційних рідин упродовж усього сезонного режиму експлуатування, що настав.

9. Перевізник забезпечує можливість заправлення КТЗ автомобільним паливом згідно з експлуатаційною документацією виробника відповідно до температури навколишнього середовища та екологічного рівня КТЗ.

10. У разі потреби до зимового режиму експлуатування перевізник готує (створює, ремонтує, придбаває) засоби утеплення капота двигуна, пасажирського салону.

11. До зимового режиму експлуатування перевізник готує також наявні засоби технічного забезпечення пуску двигунів (засоби теплової підготовки двигунів, автономної підготовки двигунів, зберігання охолодної рідини у гарячому стані, інфрачервоного розігрівання двигунів тощо), що забезпечує заощадження енергії та мінімальне екологічне забруднення довкілля. Після закінчення зимового сезону забезпечують поточний ремонт і належне зберігання таких засобів.

12. Перед настанням нового сезонного режиму експлуатування перевізник забезпечує проведення інструктажу і отримання необхідних практичних навичок персоналу, що забезпечує функціонування КТЗ.

13. У разі спрогнозованої дії чинників за пунктом 3 цього додатка, винятково у гірській місцевості чи на заледенілих дорогах, застосовують обшиповані шини відповідно до законодавства. Якщо заледенілий покрив дороги зникає, застосування обшипованих шин повинно тривати не довше семи календарних днів після дати зникнення заледенілого покриття дороги.

Особливості технічного обслуговування та ремонту КТЗ у дорожніх умовах

1. Процес ремонту КТЗ у дорожніх умовах за рішенням перевізника, ремонтника має бути забезпечено заходами убезпечення робочого місця, дотримання правил охорони праці і пожежної безпеки.

2. Для убезпечення ремонтних робіт у дорожніх умовах використовують пересувну майстерню, яка виконана на колісному шасі, має спеціальне ремонтне устаткування, засоби захисту ремонтників, підготовлений для роботи в дорожніх умовах персонал.

На пересувній майстерні має бути пробісковий маячок оранжевого кольору, надійно закріплений і видимий усіма учасниками дорожнього руху в усіх режимах руху майстерні та під час виконання ремонтних робіт.

3. Пересувна майстерня повинна мати таке устаткування:

не менш як два протидікотних упори для додаткової фіксації коліс автомобіля, що підлягає ремонту;

знаки "Об'їзд перешкоди з лівого боку" та "Об'їзд перешкоди з правого боку" діаметром по 600 міліметрів кожний, виготовлені зі світловідбивного матеріалу відповідно до вимог стандартів;

вісім конусів з горизонтальними світловідбивними смугами білого та червоного кольорів, розташованими почергово (висота конусів - 600 міліметрів, ширина білих та червоних смуг - 150 міліметрів);

знак аварійної зупинки;

жилети оранжевого кольору зі світловідбивними елементами для усіх ремонтників і два жилети для екіпажу КТЗ, що підлягає ремонту;

два комплекти запасного робочого одягу для ремонтників;

не менш як один пробісковий маячок оранжевого кольору з автономним живленням;

жорсткий буксир;

комплект ланцюгів проти ковзання (щонайменше в період з 31 листопада до 31 березня);

засоби евакуації КТЗ, що підлягає ремонту;

засоби мобільного зв'язку.

4. Ремонтник розпочинає ремонтні роботи, якщо:

з мінімально можливим використанням проїзної частини дороги позначив ремонтну зону (охоплює КТЗ і пересувну майстерню) наведеними в пункті 3 цього додатку засобами, дотримуючись усіх вимог до неї як до "вимушеної зупинки" відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року N 1306;

має усі переносні засоби убезпечення, які передбачені Правилами охорони праці на автомобільному транспорті, затвердженими наказом Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09 липня 2012 року N 964, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 01 серпня 2012 року за N 1299/21611 (далі - Правилами охорони праці), та які можуть перевозитися пересувною майстернею і зазначені в закріпленому всередині майстерні переліку устаткування (наприклад домкрат, лебідка, таль, козли, несівні дерев'яні балки, стрем'янки, щити з ґратами для убезпечення накачування пневматичних коліс, запасний спецодяг, інше), затвердженому її власником;

має індивідуальні засоби захисту від падіння у випадку виконання ремонтних операцій на висоті понад 1 метр;

керівник ремонтних робіт провів усний інструктаж з особливостей охорони праці і пожежної безпеки в дорожніх умовах, що склалися на час ремонту, попередив про заборону тютюнопаління та самовільного застосування відкритого полум'я.

5. Порядок безпечного виконання ремонтних робіт у дорожніх умовах:

1) перед виконанням ремонтних робіт за наявності біля КТЗ водія, працівника міліції, інших регулювальників та учасників руху оперативно заслуховують інформацію про виявлені ними недоліки технічного стану КТЗ.

Якщо пошкоджений КТЗ є учасником дорожньо-транспортної пригоди, об'єктом розслідування кримінальної справи, то ремонтні роботи, їх певну частину виконують лише з дозволу органів слідства;

2) КТЗ оглядають. Доцільно виконати фотодокументування для полегшення обліку витрат трудових та матеріальних ресурсів;

3) керівник ремонтних робіт визначає послідовність безпечного ремонту, зокрема з необхідністю повного або часткового зняття вантажу з КТЗ, або приймає рішення про неможливість виконання ремонту в дорожніх умовах і про підготовку КТЗ до евакуації;

4) незалежно від рішення про виконання ремонту в дорожніх умовах або евакуацію КТЗ в ремонтну зону виконують такі роботи:

усувають небезпеку перекидання КТЗ, установлюють противідкотні упори під колеса незалежно від справності його гальмових систем;

відключають акумуляторні батареї згідно з Правилами експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2008 року N 795, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 25 липня 2008 року за N 689/15380 (далі - Правила АБ);

дезактивують подушки безпеки згідно з інструкцією виробника КТЗ;

підготовлюють до можливого негайного застосування засоби пожежогасіння, інструктують ремонтників щодо особливостей поведінки у разі застосування цих засобів, після чого вживають заходів прикорочення витікання автомобільного палива (зокрема газового палива), оливи, електроліту та інших експлуатаційних матеріалів. Якщо прикоротити витіки неможливо, відповідні експлуатаційні рідини зливають у спеціальні посудини з герметичними кришками із комплекту пересувної майстерні, вживаючи заходів щодо зняття електростатичних зарядів (установка заземлення КТЗ біля місця витіку, застосування зливних заземлених трубопроводів та засобів відсмоктування цих рідин). У разі витіків газового палива, утворення парів бензину або дизельного палива застосування інструменту з металевими іскроутвірними поверхнями заборонено;

видаляють пролиті на дорогу експлуатаційні рідини;

робочий одяг, просочений автомобільним паливом або іншими експлуатаційними рідинами, необхідно негайно замінити і розмістити в незаймистому контейнері ремонтного автомобіля. До заміни просоченого автомобільним паливом одягу ремонтників не допускають до виконання робіт;

остаточно розвалюють або опускають елементи конструкції, які можуть травмувати ремонтників внаслідок падіння;

оцінюють несівну здатність опорної поверхні біля пошкодженого КТЗ для можливості розміщення пересувних засобів ремонту. У разі потреби КТЗ переміщують в іншу ремонтну зону;

замінюють пошкоджені пневматичні колеса або пневматичні шини. Наразі колеса вагою більше 20 кілограмів встановлюють, застосовуючи допущені в установленому порядку засоби механізації і дотримуючись вимог експлуатаційної документації цих засобів механізації, які можуть бути як у складі ремонтного автомобіля, так і виконані як окремі машини. Колеса, шини замінюють згідно з Правилами охорони праці, Правилами технічної експлуатації коліс та пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 26 липня 2013 року N 549 (далі - Правила КПШ). Під час доведення тиску в пневматичному колесі з рознімним ободом до норми і контролю за рівнем тиску вживають обов'язкових заходів відведення ремонтників із зони можливого ураження стопорними деталями коліс (замкові кільця, інше), а також відгородження його надійно закріпленими на КТЗ захисними рамами з ґратами. Для здвоєних коліс встановлюють захисні щити із зовнішньої і внутрішньої сторони колеса, не захищеної елементами конструкції КТЗ;

роботи на висоті виконують лише із застосуванням стрем'янок, індивідуальних засобів захисту ремонтників;

ремонтні роботи з КТЗ спеціального призначення, зокрема з небезпечними вантажами, виконують, ураховуючи норми відповідного законодавства;

не допускають у ремонтну зону сторонніх осіб, транспортні засоби.

6. Ремонтні операції в дорожніх умовах виконують згідно з Правилами охорони праці, Правилами АБ, Правилами КПШ.

7. Після завершення ремонтних робіт автомобільну дорогу у зоні ремонту очищають від сторонніх предметів і рідин.

Додаток 9
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 4 глави 3 розділу V)

Технічні вимоги до деяких складників та систем КТЗ, що експлуатуються

I. Гальмові системи

1. Ефективність гальмування одиночного колісного транспортного засобу (далі - КТЗ):

1) 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 N 13, N 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, доданих до цієї угоди (далі - Женевська угода 1958 року), - відповідно до розділу 6.4 ДСТУ 3649;

2) допускається перевіряти ефективність гальмування іншими методами, ніж визначені Правилами ЄЕК ООН N 13, N 13-Н, наприклад як визначено в розділі 7.4 ДСТУ 3649;

3) з метою випробування ефективності гальмування беруть до уваги технічні характеристики і масу КТЗ, що зазначені в реєстраційному документі.

2. Ефективність гальмування сполуки КТЗ:

1) сполуку 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 приписами Правил ЄЕК ООН N 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 становлять не менше як 90 % ефективності, встановленої приписами пункту 2.3.2 додатка 4 до Правил ЄЕК ООН N 13;

2) допускається перевіряти ефективність гальмування іншими методами та на інших швидкостях, ніж визначено Правилами ЄЕК ООН N 13 для нових КТЗ;

3) з метою випробувань ефективності гальмування беруть до уваги технічні характеристики і масу КТЗ, що зазначені в реєстраційному документі.

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

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

1) застосування визначених експлуатаційних рідин, а також можливості або заборони застосування рідин на неуглецевій основі;

2) небезпечних наслідків застосування експлуатаційних рідин, що не передбачені виробником КТЗ;

3) неприпустимості застосування змішаних експлуатаційних рідин.

II. Звукова сигналізація

1. КТЗ повинен мати звуковий сигнал.

2. Рівень звукової сигналізації КТЗ має бути не вищим, ніж рівень, що визначено Правилами ЄЕК ООН N 28.

Ця норма для КТЗ, що експлуатуються винятково в населених пунктах, а також на складники, що подають переривчасті або спеціальні сигнали, може коригуватися відповідно до законодавства.

III. Спалини

1. Спалини залежно від дати першої реєстрації КТЗ повинні відповідати Вимогам до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методам такої перевірки, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 26 листопада 2012 року N 710,

zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за N 2169/22481 (далі - Вимоги).

2. Придбаваючи КТЗ, його запасні частини, перевізник надає перевагу таким, що відповідають приписам відповідних Правил ЄЕК ООН N 24, N 49, N 83, N 103 або еквівалентного законодавства Європейського Союзу, визначеним у Вимогах до КТЗ та зазначеним на його маркуванні.

IV. Зовнішні виступи легкових автомобілів

1. 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.

2. Замінюючи чи додатково встановлюючи будь-який пристрій чи будь-яку деталь, перевізник, водій дотримуються приписів Правил ЄЕК ООН N 26.

3. 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.

4. Частини причіпного пристрою, що виступають за зовнішні контури КТЗ, повинні відповідати приписам Правил ЄЕК ООН N 26.

5. 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.

V. Акустичний шум

1. 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.

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

3. Для контролю за рівнем зовнішнього акустичного шуму застосовують засоби і методи згідно з приписами пункту 3.2 додатка 3 до Правила ЄЕК ООН N 51. Результати вимірювань на початку експлуатування КТЗ рекомендується заносити як примітку в Журнал обліку КТЗ та його складників для подальшого порівняльного контролю впродовж експлуатаційного циклу КТЗ.

4. Для контролю за рівнем внутрішнього акустичного шуму в КТЗ застосовують засоби і методи, визначені пунктом 38 розділу 8 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).

VI. Навантага на осі

1. 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.

2. 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.

VII. Захист водія і пасажирів КТЗ від зміщуваного вантажу

1. Особи, які перебувають у КТЗ, що перевозить вантажі, мають бути захищені від можливого зміщення вантажу внаслідок різкого гальмування захисним пристроєм - складником конструкції КТЗ, несівна здатність рівномірно розподіленої навантаги на який становить не менше як 800 даН 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.

2. Розміри захисного пристрою:

1) 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;

2) 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.

3. Захисний пристрій має бути закріплюваним 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.

4. 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.

5. 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.

VIII. Установка інформаційних та телекомунікаційних систем

1. 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.

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

1) 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;

2) 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 автоматично відключатися або розміщатися в таких місцях, що водієві їх не видно;

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

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

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

6) 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.

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

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

2) інфосистема має бути простою і надійною в користуванні;

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

4) 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;

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

6) 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;

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

8) 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;

9) інформація, що надається водієві, повинна бути своєчасною, а якщо планова, то має надаватися завчасно;

10) 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;

11) для зменшення часу зорового контролю за даними інфосистеми і обмеження подразнення органів зору водія доцільно використовувати акустичний інформаційний канал;

12) 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.

ІХ. Запасні частини і обладнання, що не мають офіційного затвердження

1. 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:

1) не мають знака офіційного затвердження, але повинні його мати згідно з Правилами ЄЕК ООН, як це передбачено законодавством;

2) мають знак офіційного затвердження, але право на використання його відповідно до законодавства їх виробнику не надавалося;

3) мають знак офіційного затвердження, але право на його використання надано іншому виробнику;

4) мають знак офіційного затвердження, що надано їх виробнику, але для іншого виробу;

5) 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.

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

Додаток 10
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 4 глави 3 розділу V)

Примірний перелік складових частин КТЗ, які не підлягають ремонту

1. Складники, ремонтувати які заборонено їх виробником або виробником КТЗ. Ця норма не стосується складників, виробник або офіційний представник виробника яких погоджує метод, визначений виконавцем ремонту.

2. Складники, метод ремонту яких, зокрема виготовлення ремонтних деталей, змінює технічні характеристики КТЗ стосовно активної, пасивної, загальної, екологічної безпечності відповідно до норм законодавчо регульованої сфери (наприклад, зменшує енергопоглинні властивості бампера, спричиняє збільшення викидів забруднюючих речовин, змінює оптимальну ефективність гальмування тощо).

3. Складники, зазначені в пункті 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 N 142/5/2092 (у редакції наказу Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24 липня 2009 року N 1335/5/1159), зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24 листопада 2003 року за N 1074/8395.

4. Світлові прилади та складники, що забезпечують їх функціонування:

- 1) фари, лампи-фари, покажчики повороту, задні ліхтарі та елементи їх закріплення;
- 2) елементи конструкції для відрегулювання кутів установки фар залежно від навантаги на КТЗ;
- 3) перемикачі (вимикачі) режимів ближнього і дальнього освітлення, протитуманних фар, ліхтаря заднього ходу;
- 4) вимикачі зовнішньої світлової сигналізації (покажчики поворотів, сигнали гальмування, покажчики габаритів, стоянкові вогні, знак автопоїзда), світловідбивачі, світлофільтри складників зовнішньої сигналізації;
- 5) складники освітлення кабіни, пасажирського салону.

5. Система кермування:

- 1) деталі механізму фіксації кермової колонки регульованого нахилу у вибраному водієм положенні;
- 2) апарати управління гідро-, пневмо-, електросистемами зменшення зусилля повертання керма;
- 3) поздовжні та поперечні тяги кермових механізмів, деталі механізмів передачі кермового зусилля на колеса всіх керованих осей;
- 4) складники, невіддільними частинами яких є кулясті шарніри;
- 5) складники виконавчих механізмів систем підсилення дії керма;
- 6) еластичні трубопроводи.

6. Колеса та пневматичні шини:

- 1) деталі закріплення коліс на маточинах, ободів на дисках, шпичках (замкові кільця, шпильки, болти, гайки, втулки, клинці, пружини тощо);
- 2) датчики тиску в пневматичних шинах;
- 3) балансувальні тягарці;
- 4) золотники пневматичних шин (камер);
- 5) колеса, виконані із кольорових сплавів.

7. Робоча гальмова система:

- 1) регулятор тиску компресора;
- 2) складники механізмів гальмування, які мають фрикційні елементи;
- 3) очисники, осушувачі повітря;
- 4) поглиначі вологи з абсорбентом запобіжників замерзання;
- 5) складники апаратів гальмової системи;
- 6) пружини зворотної дії урухомників;
- 7) датчики антиблокувальних, протибуксувальних, інших автоматичних систем активної безпеки, сигналізатори зносу фрикційних елементів;
- 8) еластичні трубопроводи.

8. Стоянкова гальмова система:

- 1) апарати управління;
- 2) складники тросових урухомників;
- 3) блокувальний клапан;
- 4) складники гальмових механізмів, які мають фрикційні елементи;
- 5) еластичні трубопроводи.

9. Допоміжна гальмова система:

- 1) складники урухомників та апарати управління;
- 2) виконавчий механізм (дросельна заслінка, інші деталі).

10. Склоочисники та змивачі вітрового скла, дзеркала зовнішнього огляду:

- 1) щітки очисників скла і фар у зборі, їхні окремі деталі;
- 2) нерознімні складники дзеркал зовнішнього огляду, дзеркальні деталі;
- 3) складники механізмів регулювання кутів установки дзеркал;
- 4) еластичні трубопроводи, форсунки змивачів скла і фар;
- 5) вимикачі електроурухомників подачі змивної рідини;
- 6) елементи тросових пристроїв подачі змивної рідини;
- 7) нагрівні елементи систем обігріву й усунення обмерзання та спітніння дзеркал зовнішнього огляду.

11. Силова установка та її системи:

- 1) розпилювачі форсунок і насос-форсунок паливних систем, нерозбірні форсунки і насос-форсунки;
- 2) форсунки паливних систем впорскування легкого палива та їх трубопроводи;
- 3) термостат системи охолодження;
- 4) датчики, мікропроцесори електронних систем управління робочими процесами двигуна;

- 5) жиклери карбюратора;
- 6) свічки запалювання;
- 7) повітряні фільтри, повітряні фільтри з осушувальними патронами;
- 8) індикатор засміченості повітряних фільтрів;
- 9) блок запірно-запобіжної арматури, мультиклапан газобалонних КТЗ;
- 10) пробка бака паливної системи;
- 11) коректор тиску наддуву повітря;
- 12) ведучі й ведені фрикційні диски зчеплення;
- 13) складники механізмів зупинення (аварійного зупинення) двигуна;
- 14) паливні баки, виготовлені з полімерних матеріалів.

12. Інші елементи конструкції та спеціального устаткування КТЗ:

- 1) фільтрувальні елементи, нерознімні фільтрувальні патрони пневмо-гідросистем, фільтрувальні елементи, ущільнювачі фільтрувальних елементів, нерозбірні сапуни;
- 2) манжети, ущільнювальні кільця, ущільнювальні прокладки, протипилові ущільнювачі, заглушки;
- 3) комплекти ременевих та ланцюгових передач урухомників;
- 4) еластичні діафрагми виконавчих і регулівних механізмів, подушки пневмопідвіски;
- 5) гумотехнічні вироби (формові деталі, рукави високого і низького тиску, з'єднувальні патрубки, електроізолятори);
- 6) запобіжники всіх функційних електричних систем, електричні лампочки всіх типів і розмірів, світлодіоди сигналізації та індикації, дисплеї, датчики систем безпеки, манометри й інші вмонтовані бортові контрольно-вимірювальні прилади;
- 7) контактні елементи електричних машин;
- 8) кріпильні деталі одноразового застосування (наприклад, самостопорна гайка, болт, оцинкована пружна шайба внутрішнім діаметром менше як 7 мм, стопорна шайба з відгинними елементами, шплінт, шпилька головки блока двигуна);
- 9) елементи конструкції замків кузова чи кабіни;
- 10) складники систем відчинення дверей ззовні та зсередини КТЗ;
- 11) складники частини централізованої системи блокування відчинення дверей кабіни;
- 12) складники аварійних люків, засоби розбивання скла аварійних виходів;
- 13) вмонтовані протиугінні пристрої;
- 14) вмонтовані засоби пасивної безпеки (ремінь безпеки, його замок і амортизатор, запобіжник, система автоматичного натягу; пневмоподушка безпеки; безпечне кермо з пневмоподушкою; знімні травмобезпечні елементи пасажирського приміщення, кабіни);
- 15) вмонтовані засоби реєстрації та контролю за режимом роботи водія та КТЗ, режиму руху КТЗ (тахограф, спідометр, лічильник пробігу, таксометр, манометр тощо), а також їх датчики і урухомники;

- 16) складники системи підтримування постійної швидкості руху КТЗ;
- 17) елементи конструкції страхувальних пристроїв у місцях зчепу сполуки КТЗ;
- 18) складники механізмів і систем блокування міжосьового та/або колісного диференціалів;
- 19) складники механізму регулювання висоти вантажної платформи (кузова) чи обмеження навантаги на вісь;
- 20) елементи блокування кузова, кабіни у піднятому положенні;
- 21) складники підвіски (поздовжні та поперечні тяги, важелі, поворотні кулаки);
- 22) трос механізмів урухомлення капота, кришки багажника, зчеплення;
- 23) шарніри карданних валів.

Додаток II
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 2 глави 5 розділу V)

Технічні питання зберігання КТЗ, його складників

I. Зберігання КТЗ

1. Колісні транспортні засоби (далі - КТЗ) зберігають повністю укомплектованими для безпечного виконання транспортної роботи за призначенням.

2. Зберігання КТЗ передбачає виконання таких технологічних процесів:

виконання чергового технічного обслуговування або, залежно від умов і сезону зберігання, сезонного обслуговування КТЗ в системі технічного обслуговування, яке може бути позачерговим;

підготовка КТЗ до зберігання (усунення несправностей, корозійних пошкоджень, перевірка укомплектованості та доукомплектування за потреби, очищення та осушення, поточний ремонт пошкодженого лакофарбового чи металевого покриття);

консервація, часткове упакування КТЗ та відповідне маркування, опломбування;

технічне обслуговування в законсервованому стані згідно із СТОІР;

зняття КТЗ з консервації.

3. Технологічні процеси зберігання розробляють згідно з експлуатаційною документацією КТЗ, інформаційним забезпеченням від виробника, типовими технологічними процесами та іншими вимогами, передбаченими системою стандартів захисту від корозії та старіння в ДСТУ ГОСТ 9.101, а також з урахуванням організаційно-методичних правил залежно від виду матеріалів, з яких виготовлено або які застосовано в КТЗ, умов і строку зберігання КТЗ. Обсяг, послідовність, організація робіт з питань зберігання металевих виробів мають відповідати ГОСТ 9.014.

4. Особливості консервування КТЗ для короткочасного зберігання, якщо інше не визначено виробником КТЗ:

двигун, складники силової передачі заправляють оливами, які можуть бути придатними для застосування на запланований час зняття КТЗ з консервації;

охолодну систему двигуна з добавкою інгібіторів корозії зберігають заповненою водою, якщо умови зберігання при температурі навколишнього повітря не нижче як п'ять градусів за Цельсієм, або низькозамерзаючою рідиною;

внутрішню порожнину паливних баків, балонів газобалонного обладнання не консервують;

пневматичні колеса та пружні елементи підвіски не розвантажують, колісні крани систем централізованого підкачування повітря закривають;

штатний комплект інструменту зберігають разом з КТЗ в його кабіні;

аккумуляторні батареї зберігають окремо від КТЗ згідно з Правилами експлуатування аккумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2008 року N 795, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 25 липня 2008 року за N 689/15380;

консервують усі відкриті поверхні, що не мають протикорозійного покриття.

5. Особливості консервування КТЗ для тривалого зберігання, якщо інше не визначено виробником КТЗ:

дотримуються усіх рекомендацій виробника щодо консервації;

внутрішню порожнину двигуна законсервовують;

двигун, складники силової передачі заправляють оливами, які можуть бути придатними для застосування на запланований час зняття КТЗ з консервації, а їхні заправні та вентиляційні горловини загерметизовують;

баки для бензину промивають, внутрішні поверхні покривають тонким шаром моторної оливи, зберігають незаповненими, а їх заправні та вентиляційні горловини загерметизовують;

балони і систему трубопроводів та порожнин апаратів газобалонного обладнання заповнюють стисненим азотом під тиском до 0,5 МПа і закривають усі крани системи;

пневматичні колеса та пружні елементи підвіски розвантажують, колісні крани систем централізованого підкачування повітря закривають;

аккумуляторні батареї зберігають окремо від КТЗ;

консервують усі відкриті поверхні, що не мають протикорозійного покриття;

заправні горловини порожнин для захисту герметизивних матеріалів запаковують.

6. У разі зберігання КТЗ на відкритих площадках:

дотримуються усіх рекомендацій виробника щодо консервації;

КТЗ установлюють пневматичними шинами на вологотривких несівних підставках висотою не менше як 10 сантиметрів;

КТЗ, що мають відкриту вантажну платформу, установлюють з похилом поздовжньої осі в декілька градусів у сторону задньої осі, відкривають задній борт;

пневматичні шини захищають від прямої дії сонячних променів;

стекла зсередини КТЗ закривають світлонепроникним матеріалом.

7. На склі лівих дверей законсервованого КТЗ липкою плівкою прикріплюють текстом назовні заповнену інформацією картку зберігання КТЗ, зразок якої наведено на рисунку 1. Після розконсервації цю картку зберігають у справі КТЗ.

8. Опломбовують чи заклеюють розніми деталей вологотривкою липкою плівкою, що прикриває маркування з датою і підписом особи, яка відповідальна за зберігання КТЗ, а також двері, капот, багажник, за потреби люки, органи управління.

9. За потреби зберігання КТЗ в агресивному або переважно вологому середовищі перевізник забезпечує його зберігання щонайменше під навісом, комплексну консервацію та захист сухим повітрям, розміщуючи КТЗ з поглиначами та індикаторами вологи (цеоліт, силікагель, силікагель-індикатор) у герметично звареному поліетиленовому чохла, з якого частково відкачано повітря. Усі вимоги до допоміжних матеріалів, матеріалу чохла, поглинача вологи, індикатора вологи, режимів зберігання мають відповідати вимогам відповідних стандартів.

II. Зберігання складників КТЗ

1. Складники, стосовно експлуатування яких законодавством встановлено правила експлуатування, зберігають згідно з такими правилами та експлуатаційною документацією виробника.

2. Складники зберігають на складі у законсервованому виробником стані, якщо він відповідає умовам і терміну зберігання, з усім маркуванням виробника щодо зберігання. Якщо складник не законсервовано, його консервують залежно від тривалості зберігання, складники консервують згідно з вимогами пунктів 3 - 5, 9 розділу I цього додатка, якщо інше не передбачено експлуатаційною документацією виробника.

3. На складнику липкою плівкою закріплюють картку зберігання КТЗ, зразок якої наведено на рисунку 2. Після розконсервації цю картку зберігають у справі складників або КТЗ, на якому складник установлено.

4. Технічне обслуговування складників під час зберігання виконують згідно із системою технічного обслуговування і ремонту.

КАРТКА ЗБЕРІГАННЯ

КТЗ _____,
(тип, торгова марка, модель)

Ідентифікаційний номер

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Реєстраційний номер _____, двигун N _____,
шасі N _____.

Прізвище, дата, підпис виконавця поставлення на зберігання _____.

Послідовно: вид виконаного технічного обслуговування під час зберігання, дата, підпис,
прізвище _____ виконавця

_____.

Послідовно: дата переконсервації, підпис та прізвище виконавця _____.

Дата розконсервації _____, прізвище та підпис виконавця _____.

Дані про застосовані експлуатаційні рідини

Складник	Експлуатаційна рідина			Дата		Прізвище, дата, підпис
	об'єм, л	марка	познака консерваційної присадки	заправлення	заміни	
1	2	3	4	5	6	7

Дані про встановлені пломби або заклеєні розніми

Складник	Місце установки	Кількість
1	2	3

Місце зберігання ключів від дверей КТЗ, засобів управління замками дверей, пуском двигуна та прізвище посадової особи, відповідальної за їх збереження _____.

Рис. 1. Картка зберігання КТЗ.

КАРТКА ЗБЕРІГАННЯ

складника КТЗ _____,
(тип, торгова марка, модель)

номер _____ (зазначають номер, якщо наданий виробником),
інвентарний номер _____,

який не перебував в експлуатації, який має залишковий ресурс.
(непотрібне викреслити)

Прізвище, дата, підпис виконавця поставлення на зберігання _____.

Послідовно: вид виконаного технічного обслуговування під час зберігання, дата, підпис,
прізвище _____ виконавця _____.

Послідовно: дата переконсервації, підпис та прізвище виконавця

Дата розконсервації _____, прізвище та підпис виконавця _____.

Дані про застосовані експлуатаційні рідини

Складник	Експлуатаційна рідина			Дата		Прізвище, дата, підпис
	об'єм, л	марка	познака консерваційної присадки	заправлення	заміни	
1	2	3	4	5	6	7

Дані про встановлені пломби або заклеєні розніми

Складник	Місце установки	Кількість
1	2	3

Рис. 2. Картка зберігання складника КТЗ.

Додаток 12
до Правил експлуатації колісних
транспортних засобів
(пункт 2 глави 7 розділу V)

Перелік операцій з підготовки КТЗ та його складників для передачі на утилізацію

1. Операції з підготовки до утилізування акумуляторних стартерних батарей: демонтування; очищення; злиття електроліту; нейтралізація електроліту; складування; зберігання протягом часу накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

Операції з підготовки до утилізування та транспортування виконують з урахуванням норм відповідно до розділів VII та IX Правил експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2008 року N 795, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 липня 2008 року за N 689/15380.

2. Операції з підготовки до утилізування пневматичних шин: очищення; демонтування (установлення) коліс; демонтування пневматичних шин; сортування покришок за розмірами і конструкцією з виокремленням шин, які мають металевий корд у каркасі та брекері; вилучення вентилів для підводу повітря до пневматичних камер; складування покришок, камер, ободних стрічок; зберігання протягом часу накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

3. Операції з видалення дорогоцінних матеріалів для подальшого утилізування: демонтування складників, що містять дорогоцінні матеріали; підготовка їх до утилізування за документацією виробника (якщо така є) чи нормативних документів; складування; зберігання протягом часу накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

4. Операції з видалення для подальшого утилізування експлуатаційних рідин (кожну збирають окремо):

охолодної рідини;

відстою паливних баків, фільтрів;

моторних і трансмісійних олив;

робочих рідин гальмових систем, системи кермування, амортизаторів, гідросистем спеціального устаткування;

сортування; складування; зберігання протягом часу накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

5. Операції з видалення фільтрувальних елементів для подальшого утилізування:

фільтрів грубого й тонкого очищення пального;

фільтрів грубого й тонкого очищення моторної і трансмісійної олив;

фільтрів грубого й тонкого очищення гідросистем спеціального устаткування;

складування; зберігання протягом часу накопичення їх до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

6. Операції з видалення фрикційних накладок для подальшого утилізування:

демонтування складників з азбестовмісними та іншими фрикційними матеріалами;

демонтування - установлення складників, що перешкоджають демонтажу азбестовмісних складників та з іншими фрикційними матеріалами;

операції з видалення фрикційних накладок із відповідних складників;

операції з видалення азбестовмісних прокладок та інших деталей; сортування; складування; зберігання протягом часу для накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

7. Операції з видалення гумотехнічних виробів для подальшого утилізування: складування; зберігання для накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

8. Операції з видалення скляних деталей для подальшого утилізування: складування; зберігання для накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

9. Операції з видалення деталей, виготовлених із полімерних матеріалів, для подальшого утилізування: сортування; складування; зберігання протягом часу накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

10. Операції з видалення для подальшого утилізування деталей, що містять кольорові метали (сплави); сортування; складування; зберігання для накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

11. Операції з видалення складників, виготовлених із чорних матеріалів (газополуменеве, електродугове чи механічне різання, пресування, пакування), за потреби для подальшого утилізування: складування; зберігання для накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

12. Операції з видалення складників, придатних для подальшого експлуатування: сортування; складування; зберігання для накопичення до транспортної норми; транспортування на збірний пункт вторинної сировини.

13. Операції з видалення для подальшого утилізування складових подушок безпеки з убезпеченням від активації піропатронів.
