



**МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТА
ЛУГАНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
(МИНТРАНС ЛНР)**

ПРИКАЗ

« 06 » мая 2019

№ 211

г. Луганск

Зарегистрировано в Министерстве юстиции
Луганской Народной Республики
29.05.2019 за № 271/2820

Об утверждении Порядка контроля технического состояния транспортных средств автомобильными перевозчиками

В соответствии с частью 4 статьи 23 Закона Луганской Народной Республики «Об автомобильном транспорте» от 02.08.2017 № 175-П (с изменениями), подпунктом 9 пункта 3.1 Положения о Министерстве инфраструктуры и транспорта Луганской Народной Республики, утвержденного постановлением Совета Министров Луганской Народной Республики от 10.07.2015 № 02-04/199/15, а также с целью контроля технического состояния транспортных средств автомобильными перевозчиками, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить Порядок контроля технического состояния транспортных средств автомобильными перевозчиками.

2. Юридическому отделу Министерства инфраструктуры и транспорта Луганской Народной Республики в течение 5 (пяти) рабочих дней после принятия настоящего приказа, в установленном порядке подать его на

государственную регистрацию в Министерство юстиции Луганской Народной Республики.

3. Настоящий приказ вступает в силу через 10 (десять) дней после дня его официального опубликования.

4. Контроль исполнения настоящего приказа оставляю за собой.

**Министр инфраструктуры и транспорта
Луганской Народной Республики**

А. В. Басов

УТВЕРЖДЁН
приказом Министерства
инфраструктуры и транспорта
Луганской Народной Республики
от «06» мая 2019 года № 211

Зарегистрировано в Министерстве юстиции
Луганской Народной Республики
29.05.2019 за № 271/2820

ПОРЯДОК
контроля технического состояния транспортных средств автомобильными
перевозчиками

I. Общие положения

1.1. Настоящий Порядок разработан в соответствии со статьей 23 Закона Луганской Народной республики «Об автомобильном транспорте» с целью систематической проверки автомобильными перевозчиками транспортных средств (далее - ТС), допущенных к движению по дорогам.

Под транспортными средствами, упоминаемыми в настоящем Порядке следует понимать колесное транспортное средство.

1.2. Термины и определения, употребленные в настоящем Порядке, имеют следующее значение:

автомобильный перевозчик (перевозчик) – юридическое лицо, физическое лицо – предприниматель, которые осуществляют на коммерческой основе или за собственные средства перевозки пассажиров и/или грузов транспортными средствами;

допуск к движению по дорогам (далее – допуск к движению) – оформленная документами государственной или ведомственной регистрации (перерегистрации), процедура предоставления владельцу ТС регистрационного номера, а также периодического технического осмотра ТС, что на определенный период времени удостоверяют соответствие его конструкции и технического состояния установленным законодательством требованиям экологической безопасности и безопасности движения по дорогам и/или движения в других условиях технической эксплуатации в соответствии с назначением ТС;

эксплуатационная документация – комплект эксплуатационных документов производителя, достаточный для изучения особенностей конструкции и правил эксплуатации ТС;

информационное обеспечение от производителя ТС (далее – ИОП) – информация, необходимая для идентификации ТС, его составляющих и систем, определения требований безопасности, технического состояния, обслуживания и ремонта ТС;

проверка конструкции ТС – проверка соответствия состава конструкции ТС требованиям, действовавшим на дату регистрации;

проверка технического состояния ТС – проверка технического состояния автомобильным перевозчиком (владельцем, арендатором) в период между государственными техническими осмотрами или техническими осмотрами этого ТС;

проверка технического состояния ТС систематическая (систематическая проверка) - плановая проверка технического состояния как составляющая системы технического обслуживания и ремонта ТС, которую осуществляют в соответствии с настоящим Порядком;

система технического обслуживания и ремонта (далее – СТОИР) – совокупность ресурсов, средств технического обслуживания и ремонта, нормативных документов и оформленных технологических процессов исполнителя технического обслуживания и ремонта ТС;

техническое состояние транспортного средства (далее – техническое состояние) – соответствие ТС составу его конструкции на дату регистрации и совокупность фактических эксплуатационных характеристик ТС на дату проверки.

1.3. Перевозчик проверяет техническое состояние ТС с целью недопущения к движению неукомплектованных, с неудовлетворительным техническим состоянием ТС.

1.4. Перевозчик систематически проверяет техническое состояние ТС согласно требованиям законодательства.

1.5. Перевозчик составляет график проверки технического состояния ТС согласно требованиям раздела, VI настоящего Порядка.

1.6. В случае выявления несоответствующего технического состояния ТС не допускаются к движению.

II. Виды и объемы проверки технического состояния ТС

2.1. Перевозчик относительно ТС, которые допускаются к движению, обеспечивает выполнение следующих видов проверок:

ежесменная проверка ТС всех категорий;

ежеквартальная проверка пассажирских ТС;
полугодовая проверка грузовых ТС.

2.2. Ежедневно во всех ТС проверяют:
техническое состояние ТС согласно его эксплуатационной документацией. Отсутствие эксплуатационной документации не освобождает перевозчика от выполнения проверки технического состояния ТС.

2.3. Ежеквартально пассажирские, а каждые полгода грузовые ТС проверяют на укомплектованность составляющими, системами согласно перечню составляющих, систем ТС, проверяют перевозчики, приведенному в приложении 1 к настоящему Порядку, а также о внесении в конструкцию и комплектность ТС самовольных изменений, размещения посторонних предметов, ограничивающие обзор с рабочего места водителя.

III. Методы проверки

3.1. Ежедневным осмотром и испытаниями ТС в соответствии с настоящей главой проверяют соответствие требованиям эксплуатационной документации производителя. Проверку выполняет водитель в начале рабочей смены, а в длительных рейсах без возврата на место базирования - один раз в сутки или при изменении водителей на маршруте.

Техническое состояние водитель проверяет, в частности, органами чувств, средствами сигнализации (индикации), встроенными в ТС.

3.2. Проверка тормозных систем

3.2.1. В ТС с гидравлическим (гидропневматическим) приводом тормозных механизмов проверяют соответствие уровня тормозной жидкости в резервуарах тормозных цилиндров, гидропнеумоусилителей приводов, а также выявляют возможное подтекание тормозной жидкости.

Тормозная система ТС с пневматическим приводом должна функционировать без ощутимой (на слух) утечки воздуха как в случае полностью нажатой педали привода тормозных механизмов, так и в свободном ее положении.

3.2.2. Педаль рабочей тормозной системы должна иметь противоскользящее покрытие. При нажатии на педаль не должно быть ее бокового смещения. Педаль должна свободно возвращаться в исходное положение. В течение всего хода педаль привода тормозных механизмов должна оказывать упругое сопротивление, не иметь провалов и задержки в движении.

Устройство фиксации органа управления стояночной тормозной системой должно быть в рабочем состоянии.

3.2.3. После включения электросети проверяют исправность сигнализации бортовых средств контроля тормозных систем, сигнализации о

предельном износе тормозных накладок, сигнализации антиблокировочной (далее - АБС), противобуксовочной и других активных систем безопасности ТС и движения, которыми предусмотрено контролировать исправность сигнализации. После пуска двигателя проверяют исправность манометров пневматического и пневмогидравлического тормозных приводов.

Установленные системы сигнализации должны сигнализировать об исправном техническом состоянии составных частей тормозной системы.

3.2.4. Одноразовым (резким) нажатием на педаль до упора и полной остановкой ТС проверяют рабочую тормозную систему в режиме экстренного торможения на сухом горизонтальном участке с твердым дорожным покрытием. Начальная скорость торможения - 20 ... 40 км / ч.

Движение ТС в процессе торможения должно быть без чрезмерного заноса, с устоявшимся замедлением. Следы взаимодействия каждого колеса с дорогой до торможения и в процессе торможения (например, в случае блокировки тормозных механизмов) должны быть прямолинейные (допуск отклонения 5 см на длине 1 м) и одинаковой длины (допуск отклонения 10 см).

Во время испытаний разблокируют дифференциальные механизмы трансмиссии, а непосредственно перед началом торможения отключают от нее двигатель. Траекторию движения ТС в процессе торможения не корректируют (удерживают рулевое колесо от поворота, если это не вызывает опасных обстоятельств). Если такая корректировка была выполнена, испытания повторяют.

Если ТС оснащен АБС, на опорной поверхности не должно быть следов от взаимодействия с заблокированными колесами, отклонения ТС от прямолинейной траектории движения (допуск отклонения 5 см на длине 1 м).

3.2.5. Проверяют рабочую тормозную систему в режиме служебного (спокойного) торможения. Действие рабочей тормозной системы должна быть регулируемой: с плавным увеличением / уменьшением усилия нажатия на педаль привода тормозной системы интенсивность замедления ТС должна соответственно плавно увеличиваться / уменьшаться.

3.2.6. Проверяют работоспособность моторного замедлителя, тормозной системы длительного действия (ретардер), а также запасной тормозной системы, если ТС имеет орган управления ею. В случае приведения в действие каждой из этих систем на скорости 20 – 40 км/ч ТС должен плавно замедляться. Двигатель должен выключаться с включением моторного замедлителя во время холостого хода двигателя.

3.2.7. Проверяют работоспособность стояночной тормозной системы. Орган управления должен надежно фиксироваться и держаться в зафиксированном состоянии. Эффективность действия тормозной системы проверяют попыткой приведения ТС в движение на низких частотах вращения двигателя, – двигатель должен выключиться из работы, а ТС не должно двинуться с места.

3.2.8. Проверяют тормозную систему прицепных ТС. Разъемные соединения гидропневмоэлектровыводов должны быть надежно

зафиксированы. Гидропневмосоединения должны быть надежно уплотнены. Разъединение пневмосоединений должно приводить к самоторможению прицепа / полуприцепа. Тормозные системы с гидроприводом должны включать тормозные механизмы синхронно или с нормированным опережением включения в работу тормозных механизмов тягача. Прицепы, тормозные механизмы которых начинают действовать позже тягача, не допускаются к эксплуатации как опасные для движения.

3.2.9. Проверяют испытанием действие клапанов выпуска конденсата, а также наличие рабочей жидкости противообледенительных устройств, наличие ресурса влагоотделителей с абсорбентами, засоренность фильтров отделителей влаги в осенне-зимний период эксплуатации.

3.3. Проверка системы рулевого управления

3.3.1. Поворотом рулевого колеса на максимальный угол в каждую сторону проверяют на плавность изменения усилия недвижимого ТС с двигателем во время холостого хода, отсутствие посторонних звуков и силовых препятствий против поворота руля.

3.3.2. Проверяют отсутствие самовольного поворота руля с усилителем рулевого усилия недвижимого ТС при условии, что двигатель работает. После принудительного поворота руля, повлекшего поворот колес недвижимого ТС, и освобождения от приложенного усилия не допускается его самопроизвольный обратный поворот.

3.3.3. На ТС с гидро-, пневмо-, электроусилителем действия механизма управления проверяют соответственно уровень рабочей жидкости в резервуаре усилителя, исправность сигнализации (при наличии). Подтеки рабочей жидкости, утечки сжатого воздуха, неисправности в системе сигнализации усилителя не допускаются.

3.3.4. Проверяют соответствие усилия натяжения приводного ремня и шумность работы привода насоса усилителя рулевого управления.

3.3.5. Проверяют работоспособность устройств фиксации положения рулевой колонки регулируемого положения испытанием с действием на колонку знакопеременными усилиями руки, которые прикладывают к ободу руля перпендикулярно и параллельно оси рулевой колонки. Значительных на ощупь смещений зафиксированной колонки не допускается.

3.3.6. Проверяют испытанием на месте и/или во время движения работоспособность рулевых приводов передней и других управляемых осей автомобиля-тягача, а также рулевых приводов управляемых осей прицепа автопоезда, сочлененного автобуса.

Проверяют испытанием блокирование механизмов самоустановления колес прицепов / полуприцепов после окончания поворота и соответствующей сигнализации после достижения скорости согласно эксплуатационной документации ТС.

В указанных случаях разрабатывают технологический процесс проверки, привлекая к ней в случае необходимости дополнительных лиц.

3.4. Проверка внешних световых приборов.

3.4.1. Проверяют осмотром работоспособность внешних световых приборов, внутренних (в кабине, пассажирском салоне) сигнализаторов функционирования световых приборов, выполняют включение/выключение приборов освещения и сигнализации ТС. Проверяют соответствие функционирования главных фар в режимах дальнего и ближнего света.

3.4.2. Сила света спаренных сигнальных световых приборов (передних, задних) одного функционального назначения не должна существенно отличаться по зрительной оценке.

3.4.3. Противотуманные фонари должны включаться с включением габаритных огней независимо от включения/выключения фар дальнего или ближнего света.

3.4.4. Контурные огни и фонари освещения заднего номерного знака должны включаться одновременно и функционировать в постоянном режиме вместе с габаритными огнями, их боковыми повторителями и главными фарами.

3.4.5. Сигнальные огни торможения (основные и дополнительные) должны включаться при нажатии на тормозную педаль и функционировать в постоянном режиме.

3.4.6. Фонарь заднего хода должен включаться при включении передачи заднего хода и функционировать в постоянном режиме.

3.4.7. Указатели поворотов, боковые повторители указателей поворотов и аварийная сигнализация должны функционировать синхронно в проблесковом режиме.

3.4.8. Включение противотуманных фар, задних противотуманных фонарей должно осуществляться одновременно с включением габаритных огней и освещением номерного знака (ближним или дальним светом фар).

3.4.9. Проверяют осмотром наличие и состояние светоотражателей. Закрашенные светоотражатели, с повреждениями и трещинами светофильтров к эксплуатации не допускаются.

3.5. Проверка колес и пневматических шин

3.5.1. Проверяют укомплектованность ТС соответствующими колесами и пневматическими шинами (далее – шины), в частности запасными. На одной оси должны быть установлены шины с одинаковым рисунком протектора. Если шины имеют направленный рисунок протектора, направление их вращения для движения ТС вперед должно быть соответствующим маркировке, выполненной на боковине шины.

3.5.2. Проверяют осмотром наличие внешних повреждений шин (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины. С указанными повреждениями шины не допускаются к эксплуатации.

3.5.3. Проверяют осмотром соответствие предельного значения высоты рисунка протектора пневматических шин предписаниям Правил дорожного

движения, а также законодательства стран, по дорогам которых будут двигаться, руководствуясь приложением 4 «Эксплуатационных норм среднего ресурса пневматических шин колесных транспортных средств и специальных машин, выполненных на колесных шасси», утвержденных приказом Министерства инфраструктуры и транспорта Луганской Народной Республики от 08.02.2016 № 38, зарегистрированных в Министерстве юстиции Луганской Народной Республики 03.03.2016 за № 111/458. В случае необходимости для измерений остаточной высоты рисунка протектора применяют специальные шаблоны.

3.5.4. Проверяют осмотром и простукиванием соответствие давления воздуха в шинах. С установленной графиком периодичностью измеряют давление в шинах.

3.5.5. Проверяют осмотром техническое состояние колес, в частности их дисков. Трещины, расколы, остаточные деформации, чрезмерное радиальное и осевое биение дисков (которое возможно оценить органами зрения), коррозионные повреждения не допускаются.

3.5.6. Проверяют крепление колес осмотром, простукиванием, а в случае необходимости затягиванием резьбовых соединений и других элементов (болты, гайки, клинья и т.д.) с использованием инструментов. Колеса с не соответствующим требованиям производителя количеством и конструкцией элементов крепления, а также ослабленным затяжением к эксплуатации не допускаются.

3.6. Проверка двигателя и его систем, силовой передачи

3.6.1. Органами зрения выявляют следы утечки топлива из системы питания в режиме холостого хода двигателя, утечки охлаждающей жидкости и масел составляющих силовой передачи.

Не допускаются к движению ТС при наличии утечки топлива, масел, других эксплуатационных жидкостей, в частности по следам их каплепадения на опорную поверхность во время стоянки не менее одного часа.

3.6.2. Проверяют осмотром техническое состояние крышек топливных баков, их уплотнителей. Крышки топливных баков должны фиксироваться в положении закрыто, применение поврежденных уплотнителей не допускаются.

3.6.3. В режимах холостого хода, прогретого до рабочих температур двигателя визуально, оценивают цвет газовых выбросов:

бензиновые двигатели с темно-серым или черным цветом газовых выбросов к эксплуатации не допускаются (допускаются с парами воды белого цвета);

дизели с газовыми выбросами черного цвета в режимах ускорения на холостом ходу (обеспечивают одноразовым полным приведением в действие органа управления подачей топлива) и во время движения к эксплуатации не допускаются.

3.6.4. В режимах холостого хода средних частот вращения визуально оценивают эффективность уплотнений выпускного тракта утечек газовых

выбросов не должно быть в случае постепенного перекрытия выпускной трубы безопасными для применения устройствами. Все составляющие выпускного тракта должны присутствовать и должны быть закреплены по требованиям производителя.

3.6.5. На ТС, которые оснащены каталитическими нейтрализаторами вредных газовых выбросов с устроенными средствами контроля, проверяют работоспособность этих сигнализаторов: после включения питания электросети (массы) сигнализаторы должны включиться, а затем выключиться.

3.6.6. В ТС с гидравлическим или гидропневматическим приводом механизма выключения сцепления проверяют соответствие уровня рабочей жидкости, функционирование привода по назначению.

При нажатии на педаль не должно быть ее бокового смещения. Педаль должна свободно возвращаться в исходное положение.

3.6.7. В ТС с гидромеханической передачей проверяют ее функционирование: незаторможенный ТС должен быть неподвижным на горизонтальной опорной поверхности при условии включения силовой передачи и нерабочего хода двигателя.

3.7. Проверка других элементов конструкции

3.7.1. Проверяют осмотром наличие предусмотренных в конструкции ТС стекол, зеркал заднего обзора и противоослепляющего козырька. Положение зеркал заднего обзора в пространстве должно обеспечивать достаточное поле обзора с места водителя.

3.7.2. Проверяют, не мешают обзору с места водителя посторонние предметы или покровные элементы (материалы) стекол (кроме штатных зеркал заднего обзора, составляющих стеклоочистителей, встроженных в стекла радиоантенн, составляющих обогревателей, осушителей стекла и т.п.).

Допускают в верхней части ветрового стекла закрепленную прозрачную цветную пленку шириной не более 140 мм, в том числе на автомобилях категорий М₃, N₂ и N₃ - с шириной, не превышающей расстояние между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны действия стеклоочистителя.

Допускается применять занавески на боковых окнах автобусов.

3.7.3. Осмотром выявляют трещины ветрового стекла.

3.7.4. Проверяют испытанием работоспособность стеклоомывателей и стеклоочистителей ветрового стекла.

Стеклоочистители должны обеспечивать постоянное перемещение щеток, а стеклоомыватели достаточную подачу рабочей жидкости в зону очистки стекла. Бачок стеклоомывателя должен быть заполнен рабочей жидкостью.

3.7.5. После испытаний не допускаются к движению ТС с неработоспособными: замками дверей кузова и/или кабины запорами бортов грузовой платформы, фургона; запорами горловин цистерн, топливных баков; звуковой сигнализацией, средствами обогрева и обдува ветрового стекла.

Не допускаются к движению автобусы без пассажирских перил и стоек, аварийных выключателей механизмов открывания дверей и сигнализации о требовании остановки, без обеспеченных достаточным доступом аварийных выходов и средств приведения их в действие, средств освещения салона, приводов управления дверью и их функциональной сигнализации.

3.7.6. Проверяют наличие штатных предохранителей электросети.

3.7.7. Проверяют осмотром на отсутствие повреждений и правильность присоединения предохранительных цепей (тросов) тягово-сцепного устройства и составляющих его крепления, чрезмерно изношенных силовых сцепных (тяговых) элементов соединения ТС.

3.7.8. Проверяют осмотром и испытанием ремни безопасности на отсутствие таких повреждений: надрыв на ляжке; замок не фиксирует язык ляжки и не освобождает ее после нажатия на кнопку замка; ляжка не вытягивается и не втягивается во втягивающее устройство; механизм двойной блокировки ляжки не функционирует.

3.7.9. Проверяют осмотром наличие медицинской аптечки, огнетушителя в кабине водителя, знака аварийной остановки (или мигающий красный фонарь), на ТС категорий М₃, N₂ и N₃ - двух противооткатных упоров, на автобусах – молотков для разбивания стекол, на ТС, приспособленных для перевозки людей, – дополнительного огнетушителя в пассажирском салоне (кузове). Использование огнетушителей без пломб и (или) с просроченным сроком не допускаются. Перечень медикаментов аптечки должен отвечать требованиям соответствующей категории ТС и его назначению.

3.7.10. Проверяют закрепления запасного колеса, огнетушителей и медицинских аптечек.

Проверяют осмотром наличие и соответствие элементов креплений на ТС предусмотренных конструкцией надколесных защитных устройств, брызговиков, регистрационных номеров.

3.7.11. Проверяют осмотром соответствие закрепления страховочных устройств удерживания прицепа в случае разъединения тягово-сцепного устройства.

3.8. Проверка ТС в процессе выполнения транспортной работы

3.8.1. После начала движения ТС проверяют осмотром работоспособность средств определения скорости (спидометров) и пробега ТС (одометров) по изменению их показателей, а также тахографов и счетчиков времени работы специального оборудования (при наличии на ТС).

3.8.2. Определяют уровень шума (звука) двигателя, силовой передачи, ходовой части, тормозных систем и т.д. на слух, сравнивают с уровнем звуков исправных составляющих.

3.8.3. Оценивают задымленность газовых выбросов двигателя и способность двигателя быстро изменять режим работы.

3.8.4. Проверяют при необходимости:
уровень охлаждающей жидкости двигателя (двигателей)
уровень моторного масла;
герметичность газопроводных трактов ТС с газобаллонным оборудованием;
уровень жидкости в бачках стеклоомывателей и фар;
уровень спирта в бачке устройства противозамерзания в тормозных системах (кроме автомобилей с абсорбными влагоотделителями)
давление воздуха в тормозной системе ТС, ее герметичность, эффективность действия, в частности когда ТС загружено;
функционирование контрольных приборов;
функционирование органов управления ТС;
наличие и функционирование контрольных и сигнальных ламп;
функционирование автоматических систем управления;
наличие конденсата в ресиверах тормозных систем;
техническое состояние тягово-сцепных устройств и элементов их закрепления;
техническое состояние замковых устройств бортовой платформы;
уровень эксплуатационных жидкостей в бачках функциональных систем (гидроусилителя руля, привода сцепления и др.)
наличие и состояние брызговиков;
техническое состояние ходовых и запасных колес и пневматических шин (наличие посторонних предметов в канавках (шашках) протектора, высоту рисунка протектора, чрезмерных остаточных деформаций обода и др.)
возможные следы от падения капель горюче-смазочных материалов на месте стоянки.

3.9. Во время ежеквартальной и полугодовой проверки ТС применяют методы инструментального контроля, предусмотренные СТОИР.

IV. Средства проверки технического состояния ТС

4.1. Для ежесменной проверки ТС перевозчик применяет стационарные и мобильные средства освещения ТС внутри кабины, кузова, а также ходовой части шасси, зеркала для осмотра закрытого пространства, смотровые канавы, эстакады, подъемники.

4.2. Для ежеквартальной и полугодовой проверки ТС перевозчик применяет средства, предусмотренные ИОП, СТОИР.

V. Персонал, проверяющий техническое состояние ТС

5.1. Техническое состояние ТС проверяет персонал, имеющий соответствующий уровень профессиональной квалификации для выполняемых работ.

5.2. Персонал, который проверяет ТС, должен знать особенности его конструкции.

5.3. Водитель соответствующего ТС проверяет техническое состояние его составляющих и систем до выезда на дорогу и в процессе выполнения перевозок.

5.4. Перевозчик определяет персонал, который проверяет техническое состояние ТС.

Если перевозчик использует не более 15 ТС и имеет соответствующую собственную техническую базу, он проверяет техническое состояние этих ТС лично при условии наличия соответствующей квалификации или уполномочивает ответственное лицо - водителя или контролера, которые могут выполнять проверку.

На предприятии с количеством ТС 16 – 50 единиц проверку осуществляют контрольный мастер и (при необходимости) контролеры, которые уполномочены проверять техническое состояние ТС.

На предприятии с количеством ТС более 50 единиц проверку осуществляет отдел технического контроля (далее – ОТК), начальник ОТК, контрольные мастера и (при необходимости) контролеры.

Если перевозчик не имеет соответствующей собственной технической базы и специалистов соответствующей квалификации, он обеспечивает проверку технического состояния ТС по договору с автотранспортным предприятием, которое в состоянии обеспечить такую проверку согласно законодательству.

5.5. Перевозчик, хозяйственная деятельность которого связана с выполнением рейса без возвращения ТС на предприятие в течение 4 календарных дней, уполномочивает водителя (водителей) проверять техническое состояние ТС в рейсе, совмещая операции проверки с ежедневным техническим обслуживанием и незначительным (доступным для выполнения водителем) текущим ремонтом в соответствии с требованиями СТОИР, или заказывает предоставления соответствующих услуг.

Если ТС находятся в рейсе более 4 календарных дня без возвращения на предприятие, перевозчик принимает меры по соблюдению требований СТОИР и проверки технического состояния ТС, заказывая для этого, при необходимости, предоставление соответствующих услуг.

VI. График проверки технического состояния ТС

6.1. Перевозчик ежеквартально составляет график проверки технического состояния ТС, форма которого приведена в приложении 2 к настоящему Порядку. Этот график согласовывают с датами выполнения операций технического обслуживания и ремонта, предусмотренных СТОИР автомобильного перевозчика для каждого ТС.

6.2. Если перевозчиком в технологических процессах по техническому обслуживанию и ремонту по требованиям СТОИР предусмотрены контрольные операции технического состояния, соответствующие операции проверки (из числа приведенных в приложении №1 в график включают выборочно и выполняют не реже чем через 30 тыс. км пробега для ТС категорий: М₁ (в частности для ТС, которые используют в режимах такси, через 20 тыс. км); 40 тыс. км для ТС категорий М₂ и М₃; 50 тыс. км для других категорий ТС.

Перевозчик предполагает ежесменную проверку технического состояния ТС водителем (в график такие операции не включают), а также выборочную проверку соответствия ТС требованиям пункта 2.2 настоящего Порядка контролером, контрольным мастером или начальником ОТК.

6.3. График проверки технического состояния ТС утверждает руководитель автотранспортного предприятия перевозчика. Этот график хранят не менее 3 лет.

6.4. В график вносят изменения исключительно зачеркиванием, заверяя их подписью руководителя перевозчика с указанием даты изменения.

VII. Проверка технического состояния ТС

7.1. Перевозчик обеспечивает своевременную разработку и утверждает технологический процесс систематической проверки на территории своего предприятия укомплектованности и технического состояния каждого ТС, который необходимо ежесменно допускать к движению, или заказывает соответствующие услуги.

7.2. В технологическом процессе проверки технического состояния перевозчиком предусматривают ежесменную проверку функционирования его составляющих и систем, периодический плановый контроль укомплектованности ТС, периодический контроль технического состояния во время процессов технического обслуживания и ремонта ТС в соответствии с требованиями СТОИР, а также внеплановую проверку технического состояния в случае выявления существенных несоответствий составляющих и систем или

в случае совершения дорожно-транспортного происшествия или других событий, повлекших повреждение ТС.

7.3. Ежедневно техническое состояние проверяют после возвращения ТС из рейса преимущественно во время заезда на предприятие. Для этого перевозчик организует контрольно-технический пункт (далее – КТП), имеющий необходимые средства для проверки ТС, с целью выявления несоответствий технического состояния ТС, фиксации несоответствий, замеченных водителем (водителями) ТС во время движения.

Деятельность КТП может быть составляющей технологического процесса, обеспечивающего функционирование СТОИР, как первичный источник информации по планированию ремонта ТС.

Если создавать КТП экономически нецелесообразно, перевозчик принимает другие адекватные меры по проверке технического состояния или заказывает соответствующие услуги.

7.4. Если пропускная способность КТП недостаточная, перевозчик обеспечивает проверку технического состояния ТС в период между рабочими сменами.

7.5. Технически исправное и укомплектованное ТС после проверки перевозчик хранит без доступа к нему посторонних лиц.

Если перевозчик не обеспечил охрану проверенного ТС (вследствие ДТП, временной потери работоспособности водителя, форс-мажорных обстоятельств), перед выездом на дорогу его проверяют согласно пункту 2.2 настоящего Порядка.

7.6. Несоответствия технического состояния документируют на КТП. Перевозчик планирует и обеспечивает выполнение необходимых операций по ремонту и техническому обслуживанию для обеспечения безопасности технического состояния ТС по СТОИР или заказывает предоставления соответствующих услуг.

7.7. Если ТС было повреждено в результате ДТП или во время пребывания на предприятии, в конструкции ТС выявлены существенные или опасные несоответствия, перевозчик обеспечивает внеочередную (не предусмотренную графиком) проверку ТС и отражает результаты проверки как дополнение к графику.

7.8. Если техническое обслуживание и / или ремонт ТС выполнен по договору по предоставлению соответствующих услуг, перевозчик в период действия гарантийных обязательств исполнителя может не контролировать техническое состояние тех составляющих, систем ТС, на которые предоставлены гарантии согласно Правилам предоставления услуг по

техническому обслуживанию и ремонту автомобильных транспортных средств, утвержденными приказом Министерства инфраструктуры и транспорта Луганской Народной Республики от 28.02.2019 № 70, зарегистрированным в Министерстве юстиции Луганской Народной Республики 2018 за № 134/2683 от 15.03.2019.

7.9. Перевозчики, осуществляющие хозяйственную деятельность без образования автотранспортного предприятия, могут проверять техническое состояние ТС без разработки соответствующего технологического процесса, руководствуясь требованиями ИОП.

7.10. Перевозчик обеспечивает обязательную проверку технического состояния ТС водителем перед выездом его на дорогу независимо от выполнения каких-либо других проверок.

VIII. Документирование результатов проверки технического состояния ТС перевозчиком

8.1. Перевозчик ведет учет операций проверки технического состояния ТС в журналах, которые составляют и хранят на бумажных и / или электронных носителях.

8.2. Журнал регистрации операций проверки технического состояния ТС контрольно-техническим пунктом (далее – журнал КТП), форма которого приведена в приложении 3 к настоящему Порядку, ведут на КТП для занесения в него информации водителя об опасных изменениях и результатах проверки технического состояния ТС.

После записей, сделанных в журнале КТП в течение суток, уполномоченное перевозчиком лицо делает запись следующего содержания: Проверка технического состояния ТС в течение рабочих смен (указывается дата, начало и окончание рабочих смен во времени) закончено, ставит свою подпись и указывает дату. Между этим и предыдущими записями в журнале КТП не должно быть пропущенных строк для выполнения других записей.

8.3. Журнал проверки укомплектованности и контроля за самовольным внесением изменений в конструкцию и комплектность ТС, форма которого приведена в приложении 4 к настоящему Порядку, ведет ОТК или уполномоченный перевозчиком контрольный мастер (контролер).

Перевозчик контролирует ведение этого журнала и устраняет указанные в нем несоответствия технического состояния ТС.

Приложение №1
к Порядку контроля технического
состояния транспортных средств
автомобильными перевозчиками

**Перечень
составляющих систем ТС, которые контролируют перевозчики**

1. Тормозные системы

1.1. Рабочая тормозная система

1.1.1. Противоскользкие накладки на педалях механизма привода.

1.1.2. Элементы приведения в действие клапанов выпуска конденсата из ресиверов.

1.1.3. Устройства против замерзания (проверяют на соответствие требованиям производителя).

1.2. Стояночная тормозная система.

1.3. Вспомогательная тормозная система длительного действия.

1.4. Дополнительная тормозная система (моторный тормоз).

1.5. Тормозная система прицепа с приводом от инерционного действия прицепа или гравитационного действия на дышло.

2. Система управления

2.1. Механизм фиксации рулевой колонки.

2.2. Выключатель сигнализации поворотов.

3. Рабочее место водителя

3.1. Зеркала заднего вида.

3.2. Зеркало внутреннего осмотра.

3.3. Стеклоочистители ветрового стекла.

3.4. Стеклоомыватели ветрового стекла.

3.5. Система обдува ветрового стекла.

3.6. Средства аудио-, видеоинформирования пассажиров (проверяют, если их наличие предусмотрено).

3.7. Посторонние предметы в зоне обзора водителя (таких не должно быть).

3.8. Устройство звукового сигнала.

3.9. Спидометр.

3.10. Одометр (счетчик пробега).

3.11. Тахограф.

3.12. Тахометр.

3.13. Система предотвращения запотевания и обледенения стекол (проверяют в зимний период).

3.14. Устройства ограничения скорости.

3.15. Противоослепляющие устройства.

3.16. Система связи пассажиров с водителем.

3.17. Таксометр.

3.18. Ремни безопасности.

4. Электрическое оборудование

4.1. Фары ближнего и дальнего освещения.

4.2. Подфарники.

4.3. Боковые сигнальные фонари.

4.4. Задние габаритные (боковые) сигнальные огни.

4.5. Боковые сигнальные фонари.

4.6. Стоп-сигналы.

4.7. Указатели поворотов.

4.8. Передние противотуманные фары, фонари.

4.9. Задние противотуманные фонари.

4.10. Фонари заднего хода.

4.11. Фонарь освещения заднего номерного знака.

4.12. Светоотражатели.

4.13. Задние сигнальные таблички.

4.14. Контрольная сигнализация о функционировании составляющих, систем.

4.15. Элементы соединений электрических выводов между тягачом и прицепом или полуприцепом.

4.16. Дополнительные сигнальные фонари.

4.17. Оповестительный знак такси.

4.18. Предохранители, предусмотренные производителем.

4.19. Выключатели массы.

5. Шасси, ходовая часть, двигатель

5.1. Колеса с обозначением размеров обода по предписаниям производителя.

5.2. Пневматические шины с обозначениями размера, индекса несущей способности, символа категории скорости, сезона использования соответствуют предписаниям производителя.

5.3. Запасное колесо (колеса).

5.4. Кронштейн или устройство для крепления запасного колеса.

5.5. Передний бампер.

5.6. Задний бампер.

5.7. Боковые защитные устройства.

5.8. Заднее защитное устройство.

5.9. Переднее сцепное устройство.

5.10. Заднее сцепное устройство.

5.11. Брызговики.

5.12. Глушитель.

5.13. Система нейтрализации вредных выбросов. Нейтрализаторы.

5.14. Упорные колодки.

5.15. Манометры газобаллонной системы.

5.16. Освидетельствованные баллоны газобаллонной системы.

5.17. Страховочные устройства содержания прицепа в случае разъединения тягово-сцепного устройства.

6. Кабина, пассажирский салон и кузов

- 6.1. Двери, замки дверей, средства управления их закрытием / открытием изнутри и извне.
- 6.2. Сиденья водителя. Предусмотренные конструкцией ТС подголовники.
- 6.3. Сиденья пассажирские.
- 6.4. Противоскользящее покрытие пола.
- 6.5. Подножка кабины.
- 6.6. Пассажирские ступени.
- 6.7. Пассажирские поручни и стойки.
- 6.8. Ремни безопасности.
- 6.9. Замки и противоугонные устройства.
- 6.10. Кронштейны огнетушителя.
- 6.11. Кронштейны медицинской аптечки.
- 6.12. Аварийные двери с пространством, доступным и пригодным для выхода.
- 6.13. Аварийные люки со средствами фиксации и открывания.
- 6.14. Система вентилирования и обогрева.
- 6.15. Система кондиционирования воздуха.
- 6.16. Система связи пассажиров с водителем.
- 6.17. Цветографические надписи и схемы.

7. Укомплектованность

- 7.1. Огнетушители с соответствующим сроком годности.
- 7.2. Медицинские аптечки, укомплектованные в соответствии с требованиями законодательства.
- 7.3. Соответствующие запасные части, инструмент, принадлежности, предусмотренные производителем.
- 7.4. Утеплительные чехлы.
- 7.5. Оборудование для приготовления пищи (если его наличие предусмотрено).
- 7.6. Санитарное оборудование (если его наличие предусмотрено).
- 7.7. Знак аварийной остановки. Противооткатные упоры.
- 7.8. Противоскользящие цепи пневматических шин (проверяют наличие в зимний период в зависимости от дорожных условий и при условии, что возможность их применения предусмотрена производителем шин).
- 7.9. Средства сигнализации об аварийной остановке.
- 7.10. Указатели маршрутов движения (трафареты).
- 7.11. Правила перевозки детей.
- 7.12. Инструкция о безопасном поведении пассажиров в аварийных ситуациях.
- 7.13. Регистрационные номерные знаки.

¹ Отмечают: «Груз». - грузовые перевозки, ТС общего назначения; «Груз.тяж.» - грузовые перевозки тяжеловесными ТС; «Груз.круп.» - грузовые перевозки крупногабаритными ТС; «Пас.» - пассажирские перевозки в обычном режиме движения; «Пас.экспр.» - пассажирские перевозки в экспрессном режиме; «Пас.марш.» - пассажирские перевозки в режиме маршрутного такси; «Пас.легк.зак.» - перевозки легковым автомобилем по заказу; «Груз.зак.» - грузовые перевозки на заказ; «Пас. / Груз.» - перевозки пассажиров или грузов ТС на договорных условиях за плату; «Рег.пас.» - регулярные пассажирские перевозки; «Рег.спец.пас.» - регулярные специальные пассажирские перевозки.

² Дата и пробег, скорректированы (при необходимости) в соответствии с СТОИР.

³ Требования, которым должен отвечать ТС согласно заключенным договорам.

Приложение № 3
к Порядку контроля технического
состояния транспортных средств
автомобильными перевозчиками

**Журнал
регистрации операций проверки технического состояния ТС контрольно-
техническим пунктом**

№ п/п	Регистрационный номер ТС	Несоответствия технического состояния ТС ¹	Дата, часы, минуты проверки ТС		Дата ² , фамилия и подпись проверяющего лица, и подпись водителя об ознакомлении с замечаниями
			до выезда	после возвращения	
1	2	3	4	5	6

¹ Если несоответствия ТС не обнаружено, в графе 3 делается запись - не обнаружено; записывают несоответствия технического состояния по замечаниям водителя.

² Дату не указывают, если она совпадает с датой выезда / возвращения ТС.

Приложение № 4
к Порядку контроля технического
состояния транспортных средств
автомобильными перевозчиками

**Журнал проверки укомплектованности и контроля за самовольным
внесением изменений в конструкцию и комплектность ТС**

№ п/п	Регистрационный номер ТС	Составляющие ТС и его комплекта, которые отсутствуют на время проверки, или конструкцию которых самовольно изменено ¹ . Краткое описание	Дата, фамилия и инициалы и подпись ответственного за проверку	Принятые меры, дата и подпись ответственного за устранение недостатков
1	2	3	4	5

¹ Если ТС укомплектовано и в его конструкцию не внесены самовольные изменения, ставится отметка «не обнаружено».