

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Тамбовский государственный технический университет»

Н.В. ПЕНЬШИН, В.А. МОЛОДЦОВ, В.С. ГОРЮШИНСКИЙ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Утверждено Учёным советом университета
в качестве учебного пособия для студентов, обучающихся по
направлению 190700 «Технология транспортных процессов»
(профиль «Безопасность дорожного движения»)*



Тамбов
Издательство ФГБОУ ВПО «ТГТУ»
2012

УДК 629.331(075.8)
ББК 0311-08я73
П256

Р е ц е н з е н т ы:

Доктор технических наук, профессор ФГБОУ ВПО «ТГТУ»
Ю.Ю. Громов

Доктор технических наук,
главный научный сотрудник ГНУ ВНИИТиН Россельхозакадемии
А.И. Петрашев

Пеньшин, Н.В.

П256 Обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте : учебное пособие / Н.В. Пеньшин, В.А. Молодцов, В.С. Горюшинский. – Тамбов : Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2012. – 116 с. – 100 экз. – ISBN 978-5-8265-1112-1.

Рассмотрены вопросы безопасности транспортных средств, а также человеческого фактора – качеств водителя, которые обеспечиваются специальными методами государственного регулирования и контроля в сфере транспорта. Приведены законы, правила и инструкции, которые необходимо соблюдать в повседневной деятельности автотранспортных предприятий и организаций, независимо от форм собственности и ведомственной подчинённости.

Предназначено для студентов, обучающихся по направлению 190700 «Технология транспортных процессов» (профиль «Безопасность дорожного движения»), а также слушателей курсов повышения квалификации, работников автотранспортных предприятий.

УДК 629.331(075.8)
ББК 0311-08я73

ISBN 978-5-8265-1112-1

© Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Тамбовский государственный технический университет» (ФГБОУ ВПО «ТГТУ»), 2012

ВВЕДЕНИЕ

На современном этапе развития общества, в условиях рынка, особое значение приобретают совершенствование управления, укрепление дисциплины и ответственности на производстве, всемерное развитие творческой инициативы и активности населения. Эти требования в полной мере относятся и к организации работ на автомобильном транспорте для обеспечения безопасности дорожного движения.

Население, общественность, органы законодательной и исполнительной власти Российской Федерации озабочены современным состоянием аварийности на автомобильном транспорте, так как ежегодно на дорогах России погибают 35 – 37 тысяч человек и более 180 – 200 тысяч человек получают серьезные ранения.

Основные причины аварийности на автомобильном транспорте являются следствием общей политической, экономической и социальной ситуации в стране. Транспортный процесс, являясь составной частью жизнедеятельности общества, как бы отражает в себе его болезни.

Аналогичная ситуация, возникшая в 60-х годах во всех экономически развитых странах мира, была преодолена переходом к государственной системе управления безопасностью дорожного движения, принятием основных законодательных актов в этой области, введением системы стимулирования, механизма целевого планирования и управления, направленных на достижение конечных результатов сокращения аварийности, проведением льготной налоговой политики, информационным и научно-методическим обеспечением деятельности

по управлению безопасностью дорожного движения. Принятые меры позволили в странах развитой автомобилизации добиться с 70-х годов устойчивого снижения числа пострадавших людей в дорожно-транспортных происшествиях. Так, в США за 12 лет было спасено 150 900 человеческих жизней, а в Японии и Финляндии при росте автомобильного парка в два раза число погибших в дорожно-транспортных происшествиях было снижено вдвое.

Фактическое состояние транспортного травматизма противоречит социальной направленности политики России, провозглашающей приоритет безопасности жизни и здоровья человека по отношению к производственной деятельности. Правительство, органы законодательной и исполнительной власти предпринимают определённые шаги по нормализации состояния безопасности дорожного движения в стране. Впервые в истории России принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (декабрь, 1995). Правительством России утверждена и в настоящее время выполняется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 гг.» (Постановление правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100), в настоящее время на территории РФ действует около сорока нормативных актов в области безопасности дорожного движения, разрабатываются и внедряются региональные и местные программы по обеспечению безопасности дорожного движения в областях и городах России.

Учебное пособие предназначено для студентов вузов, обучающихся по направлению 190700 «Технология транспортных процессов» (профиль «Безопасность дорожного движения»), а также слушателей курсов, работников автотранспортных предприятий и призвано способствовать повышению безопасности дорожного движения. В нём приведены законы, правила и инструкции, которые необходимо соблюдать в повседневной деятельности автотранспортных предприятий и организаций, независимо от форм собственности и ведомственной подчинённости.

1. РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Длительный опыт работы транспорта в рыночных условиях в ведущих государствах мира показал, что регулирование транспортной деятельности необходимо по следующим основным причинам:

- необходимость поддержания общественной безопасности как с точки зрения безопасности дорожного движения, так и для гарантий функционирования экономики и ликвидации чрезвычайных происшествий;
- высокий уровень естественного монополизма на транспорте;
- жёсткая конкуренция на рынке автоперевозок;
- необходимость перераспределения прибыли в обеспечивающую автоперевозки инфраструктуру (дороги, АЗС, сервис и т.п.);
- выполнение обязательств по межгосударственным соглашениям;
- существенное социальное значение транспорта.

Таким образом, в настоящее время деятельность автоперевозчика, с одной стороны, регулируется конкурентной рыночной средой, в которой работает данная организация, а с другой стороны, определяется государственными нормативными правовыми актами.

Регулирование деятельности транспортных предприятий осуществляет Управление Государственного автодорожного надзора Федеральной службы надзора в сфере транспорта Министерства транспорта (Минтранса) РФ, которая имеет территориальные подразделения.

Территориальные подразделения непосредственно контактируют с организациями и индивидуальными предпринимателями, работающими в сфере транспорта, и свою работу согласовывают с местными органами власти.

В соответствии с Положением о Минтрансе РФ, утверждённым Постановлением Правительства РФ от 26 апреля 1997 г. № 501, их основными задачами являются:

- осуществление государственного контроля соблюдения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями (субъектами транспортного комплекса) нормативных правовых и технических актов, регламентирующих деятельность транспортного комплекса, а также соблюдения лицензионных требований и условий субъектов, деятельность которых подлежит лицензированию Минтрансом РФ;
- лицензирование отдельных видов деятельности;

- осуществление транспортного контроля выполнения международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска АТС через государственную границу и в контрольных пунктах на территории РФ.

Территориальные отделения для реализации возложенных на них задач:

- ведут реестр выданных лицензий и формируют перечень субъектов, осуществляющих транспортную деятельность;
- ведут мониторинг и статистическое наблюдение их деятельности;
- осуществляют контроль лицензионных требований и условий;
- содействуют созданию условий для функционирования рынка транспортных услуг, а также защите прав потребителей и законных интересов производителей этих услуг;
- проводят контроль соблюдения иностранными и российскими перевозчиками, осуществляющими международные перевозки, международных договоров и нормативных правовых актов РФ в этой области.

1.1. ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

В период развития рыночных отношений формируется новая система управления, включающая рыночные механизмы управления. Основным принципом развития рыночной экономики является постоянное расширение прав и ответственности субъектов хозяйствования (предприятий, предпринимателей) при минимальном государственном вмешательстве в хозяйственную деятельность. Одним из важнейших регуляторов хозяйственной деятельности, с одной стороны, является конкурентоспособность продукции (услуги), с другой стороны, регулирующее воздействие государственных органов, направленное на обеспечение безопасности продукции (процесса, услуги) для здоровья и жизни граждан, их имущества и окружающей природной среды.

Всем известно, что подвижной состав автомобильного транспорта является объектом повышенной опасности как для тех, кто им пользуется, так и для окружающей среды. С учётом этого государством был взят курс на упорядочение данной системы, и одним из его механизмов стала деятельность по лицензированию и сертификации.

Допуск граждан и юридических лиц к осуществлению автотранспортной деятельности производится на основе лицензий, выдаваемых перевозчикам лицензирующими органами.

Лицензирование – метод государственного регулирования. Иными словами – эффективная мера властей по осуществлению упорядо-

чения предпринимательской деятельности, не допуская избыточной, так называемой недобросовестной конкуренции и монополизма, не вмешиваясь в хозяйственную часть этой деятельности.

Необходимость введения лицензирования деятельности на автомобильном транспорте была вызвана складывающейся обстановкой в транспортном комплексе России. В 1990 г. образовано первое в России Министерство транспорта, объединившее в себе гражданскую авиацию, морской и внутренний водный транспорт, автомобильный транспорт и дорожное хозяйство России. Наряду с этим министерством созданы и активно функционировали российские концерны Росавтотранс, Росречфлот, Росавтодор, а также территориальные производственные объединения автомобильного транспорта (ТПО).

Вскоре принимается решение об изъятии государственных функций у автотранспортных объединений и предприятий. Идёт движение структурных подразделений к самостоятельности и выделению на отдельный и самостоятельный баланс в качестве юридических лиц. Ликвидируется правовая основа сквозного вертикального административно-командного управления транспортом. Пассажирский транспорт в городах указом Президента РФ передаётся из федеральной в муниципальную собственность. При этом не только городские администрации, но и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации ещё не имеют у себя достаточного количества специалистов для такого управления.

Министерство транспорта превращается в нормотворческую организацию с небольшими контрольными функциями, которые применить на автотранспорте по существу негде, так как из подчинения Министерства выведено 2 тыс. автопредприятий и 73 ТПО.

Идут беспрецедентный рост (с 30 тыс. до полумиллиона) числа хозяйствующих субъектов на транспорте – владельцев автотранспортных средств, разгосударствление, акционирование, начальный этап приватизации и последовательное сокращение федерального дотирования деятельности предприятий автотранспорта.

Одной из главных задач Минтранса России в это время было предотвращение ситуации, когда автомобильный транспорт стал бы дополнительной причиной остановки производства. При этом никто не забывал о том, что автотранспорт является объектом повышенной опасности, причиной гибели и травм огромного числа граждан и источником загрязнения окружающей среды.

Таким образом, назрела острая необходимость лицензирования деятельности на автотранспорте.

1.2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

Первой, важнейшей целью лицензирования деятельности на транспорте стало государственное воздействие на хозяйствующие субъекты для соблюдения ими требований безопасной эксплуатации принадлежащих им автотранспортных средств.

Второй, не менее важной целью оставалось соблюдение экологических норм, установленных в области транспорта и дорожного хозяйства.

Третья цель, являющаяся основой для разрешительной системы, как средством государственного регулирования деятельности на транспорте – это допуск на рынок транспортных услуг квалифицированных, надёжных и финансово-дееспособных производителей этих услуг.

Четвёртая цель – регулирование рынка транспортных услуг за счёт введения квот лицензий внутри сектора транспортного рынка или между его секторами.

Итак, цели лицензирования автотранспортной деятельности были определены и вошли во все Положения о лицензировании перевозок, которые в последующем были утверждены Правительством России:

- государственное регулирование перевозочной деятельности;
- обеспечение нормативного функционирования рынка транспортных услуг;
- защита интересов потребителей этих услуг;
- реализация требований антимонопольного законодательства;
- реализация требований безопасности дорожного движения;
- соблюдение экологических норм.

1.3. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

Лицензия (специальное разрешение) – документ, предоставляющий право его владельцу на осуществление определённого вида деятельности в течение установленного в нём срока при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий (см. приложение).

Лицензирование – это мероприятия, связанные с предоставлением лицензий, переоформлением документов, подтверждающих наличие лицензий, приостановлением и возобновлением действий лицензий, аннулированием лицензий и контролем лицензирующих органов за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих условий и требований.

При лицензировании, с одной стороны, должны обеспечиваться права физических и юридических лиц на ведение предпринимательской деятельности в соответствии с требованиями законодательства, с другой – защищаться права граждан, общества и государства как потребителей продукции (товаров и услуг).

Лицензионные требования и условия – это совокупность установленных положений о лицензировании конкретных видов деятельности, требований и условий, выполнение которых лицензиатом обязательно при осуществлении лицензируемого вида деятельности.

Лицензирующие органы – это федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющие лицензирование в соответствии с Федеральным законом.

Соискатель лицензии – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обратившийся в лицензирующий орган с заявлением о предоставлении лицензии на осуществление конкретного вида деятельности.

Лицензиат – это юридическое лицо или частный предприниматель, имеющий лицензию на осуществление конкретного вида деятельности.

Реестр лицензий – это совокупность данных о предоставлении лицензий, переоформлении документов, подтверждающих наличие лицензии, приостановлении и возобновлении действия лицензий и об аннулировании лицензий.

1.4. ПРАВОВАЯ ОСНОВА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Лицензирование перевозок пассажиров осуществляется в соответствии с Законом РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 № 128-ФЗ (прил. 2) и «Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом», утверждённым Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 октября 2006 года № 637 (прил. 3).

Федеральный закон регулирует отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности, включая автомобильную.

В настоящее время лицензированию подлежит деятельность при осуществлении юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями перевозок автомобильным транспортом – перевозка пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Лицензионные требования и условия при осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом:

а) выполнение требований, установленных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области лицензируемого вида деятельности;

б) соответствие автотранспортных средств, заявленных для выполнения перевозок, в том числе находящихся в технической эксплуатации на основании договора аренды или на ином законном основании, требованиям, установленным для осуществления соответствующих перевозок автомобильным транспортом и допуска автотранспортных средств к эксплуатации;

в) соответствие индивидуального предпринимателя и работников юридического лица квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении соответствующих перевозок автомобильным транспортом;

г) наличие в штате юридического лица должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедших в установленном порядке аттестацию на право занятия соответствующей должности.

Деятельность, на осуществление которой выдана лицензия, может осуществляться на всей территории Российской Федерации.

Одновременно с лицензией на каждое автотранспортное средство выдаётся лицензионная карточка. Формы бланков лицензий на соответствующий вид деятельности и лицензионной карточки утверждаются лицензирующим органом. Бланки лицензий и лицензионных карточек являются документами строгой отчётности, имеют степень защищённости на уровне ценных бумаг на предъявителя, учётную серию и номер. Степени защиты бланков согласовываются с типографией-изготовителем и утверждаются Департаментом Ространсинспекции Минтранса России.

Лицензия на осуществление любого вида деятельности при лицензировании перевозок пассажиров и грузов автотранспортом предоставляется на 5 лет.

Срок действия лицензии по заявлению лицензиата может быть продлён. Продление срока действия лицензии осуществляется в порядке переоформления документа, подтверждающего наличие лицензии.

Положениями о лицензировании конкретных видов деятельности может быть предусмотрено бессрочное действие лицензии.

1.5. ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ЛИЦЕНЗИИ

Для получения лицензии заявитель представляет в лицензионный орган следующие документы:

- 1) заявление установленной формы (прил. 4);
- 2) копии учредительных документов;
- 3) копию свидетельства о государственной регистрации предприятия;
- 4) документ, подтверждающий оплату рассмотрения заявления;
- 5) справку налогового органа о постановке на учёт или свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве предпринимателя со штампом налогового органа;
- 6) данные об имеющихся автотранспортных средствах, в том числе находящихся в эксплуатации по договору аренды (модель, год выпуска, государственный номер) (прил. 5);
- 7) данные об основных фондах, средствах и формах контроля, обеспечивающих выполнение требований по безопасности дорожного движения и пожарной безопасности (прил. 6);
- 8) декларацию о наличии собственной стоянки или возможности хранения автотранспортных средств в иных разрешённых для этого местах (прил. 7);
- 9) копию договора обязательного личного страхования пассажиров при междугородних перевозках;
- 10) данные о составе и квалификации специалистов предприятия по лицензируемому виду деятельности, а также по безопасности дорожного движения.

Документы принимаются лицензирующим органом по описи, копия которой направляется (вручается) соискателю лицензии с указанием даты приёма.

Лицензиат обязан проинформировать в 15-дневный срок (в письменной форме) лицензирующий орган об изменении количества автотранспортных средств, используемых для осуществления лицензируемой деятельности.

За предоставление недостоверных сведений соискатель лицензии несёт ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Необходимым условием для выдачи лицензии на выполнение перевозок пассажиров и грузов внутри страны, а также удостоверения-допуска к международным автомобильным перевозкам является наличие у предпринимателя-перевозчика полиса обязательного страхования гражданской ответственности, который он должен получить в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Закон вступил в силу с 1 июля 2003 г. В соответствии с вышеупомянутым законом владельцы транспортных средств обязаны за свой счёт страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

На территории Российской Федерации законом запрещается использование транспортных средств, владельцы которых не исполнили обязанность по страхованию своей гражданской ответственности. В отношении указанных транспортных средств государственный технический осмотр и регистрация не проводятся.

Обязанности владельца лицензии:

- 1) обеспечить соблюдение условий, указанных в лицензии;
- 2) обеспечить наличие лицензионной карточки у водителя на каждом автотранспортном средстве при работе на линии;
- 3) представлять лицензионному органу по его требованию сведения о лицензируемой деятельности;
- 4) выполнять установленные требования по обеспечению безопасности дорожного движения и пассажиров при их перевозке автомобильным транспортом, осуществлять меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;
- 5) не допускать случаев передачи лицензии или лицензионной карточки другому юридическому или физическому лицу.

Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии на деятельность на автотранспорте в срок, не превышающий 30 дней со дня получения заявления со всеми необходимыми документами. Соответствующее решение оформляется приказом руководителя лицензирующего органа.

В течение 3-х дней после представления соискателем лицензии документа, подтверждающего уплату лицензионного сбора, лицензирующий орган бесплатно выдаёт документ, подтверждающий наличие лицензии.

Лицензиат имеет право на получение дубликатов за плату, равную плате, установленной за предоставление информации, содержащейся в реестре лицензий.

Основанием для отказа в предоставлении лицензии является:

- наличие в документах недостоверной или искажённой информации;
- несоответствие соискателя лицензии, принадлежащих ему или используемых им объектов лицензионным требованиям или условиям.

Не допускается отказ в выдаче лицензии на основании величины объёма продукции (работ, услуг), производимой или планируемой соискателем лицензии.

Соискатель лицензии имеет право обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, отказ лицензирующего органа в предоставлении лицензии или его бездействие.

В случае преобразования юридического лица, изменения его наименования или места его нахождения, либо изменения имени или места жительства индивидуального предпринимателя, либо утраты документа, подтверждающего наличие лицензии, лицензиат – юридическое лицо (его правопреемник) или индивидуальный предприниматель обязан не позднее чем через 15 дней подать заявление о переоформлении документа, подтверждающего наличие лицензии, с приложением документов, подтверждающих указанные изменения.

При переоформлении документа, подтверждающего наличие лицензии, лицензирующий орган вносит соответствующие изменения в реестр лицензий. Переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии, осуществляется в течение 10 дней со дня получения лицензирующим органом соответствующего заявления.

За переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии, взимается плата в размере 100 р., которая зачисляется в соответствующий бюджет.

1.6. КОНТРОЛЬ ЛИЦЕНЗИАТОВ

Контроль за соблюдением лицензиатом лицензионных требований и условий, определённых положением о лицензировании конкретного вида деятельности, осуществляется лицензирующими органами в пределах их компетенции.

К государственному контролю относятся:

ПРОВЕРКА ИСПОЛНЕНИЯ – наиболее распространённая форма контроля, используется всеми контрольными органами. Является необходимым элементом оперативного руководства и связана с выработкой практических рекомендаций и предложений по своевременному и точному выполнению решений.

ИНСПЕКТИРОВАНИЕ – контроль за соблюдением установленных государством правил, стандартов в отдельных сферах деятельности отраслей экономики. Сопровождается, как правило, инструктажем проверяемых работников.

РЕВИЗИЯ – контроль за соблюдением установленных государством правил хозяйствования. Осуществляется только с точки зрения соответствия поведения подконтрольных объектов существующим правилам и инструкциям.

НАДЗОР – вид контроля, наиболее тяготеющий к государственному правовому регулированию. Используется, прежде всего, для осуществления контроля за соблюдением законов, установленных государственных норм, правил, стандартов. В отличие от инспектирования субъектов надзора вправе при соответствующих обстоятельствах применять к объектам надзора меры административного принуждения.

Лицензионные органы на автотранспорте осуществляют контроль (надзор) за соблюдением лицензионных требований и условий в порядке, установленном Федеральным законом № 134-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)», принятым 8.08.2001, в порядке, установленном Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом от 30 октября 2006 г. № 637.

Плановые проверки соблюдения лицензиатом лицензионных требований и условий проводятся лицензирующим органом в отношении перевозок пассажиров – не чаще одного раза в год, в отношении перевозок грузов – не чаще одного раза в два года.

Внеплановые проверки проводятся в случаях:

а) необходимости подтверждения устранения лицензиатом нарушений, выявленных при проведении плановой проверки;

б) получения информации от юридических и физических лиц, органов государственной власти о нарушениях лицензиатом лицензионных требований и условий;

в) совершения при выполнении лицензируемой деятельности дорожно-транспортных происшествий с участием принадлежащих лицензиату на законном основании автотранспортных средств, повлекших за собой телесные повреждения и (или) гибель людей.

Проверки проводятся на основании распоряжения (приказа) руководителя лицензирующего органа, в котором указываются:

- наименование органа государственного контроля;
- фамилия, имя, отчество и должность лица (лиц), уполномоченного проводить проверку;
- цели, задачи и предмет проверки;
- даты начала и окончания проверки, продолжительность которой не должна превышать 15 дней.

По результатам проверки должностным лицом (лицами) лицензирующего органа, проводившим её, составляется акт (протокол) в двух экземплярах, который содержит следующие данные:

- а) дата, время и место составления акта;
- б) наименование лицензирующего органа;
- в) дата и номер распоряжения (приказа), на основании которого проводилась проверка;
- г) фамилия, имя, отчество и должность лица (лиц), проводившего проверку;
- д) наименование лицензиата, в отношении которого проведена проверка; фамилия, имя, отчество, должность его представителя, присутствовавшего при проведении проверки;
- е) дата и место проведения проверки;
- ж) сведения о результатах проверки, в том числе о выявленных нарушениях;
- з) сведения об ознакомлении или об отказе в ознакомлении с актом уполномоченного представителя лицензиата, его подпись или сведения об отказе от подписи;
- и) подпись должностного лица (лиц) лицензирующего органа, проводившего проверку.

К акту (протоколу) при необходимости прилагаются копии документов, подтверждающих нарушение лицензиатом лицензионных требований и условий, объяснения его работников, а также другие необходимые документы (или их копии).

Один экземпляр акта (протокола) передаётся лицензиату под расписку либо направляется по почте с уведомлением о вручении. Акт (протокол) проверки регистрируется в журнале лицензирующего органа и представляется руководителю этого органа.

В случае выявления при проведении проверки нарушений лицензиатом лицензионных требований и условий должностным лицом органа государственного контроля (надзора) принимаются меры в порядке, установленном законодательством РФ, и даются предписания об устранении выявленных нарушений.

Результаты контроля оформляются актом, один экземпляр которого передаётся проверяемому (руководителю юридического лица, индивидуальному предпринимателю). В случае не согласия с выводами по акту лицензиат вправе свои обоснованные возражения направить в лицензионный орган, руководитель которого в двухнедельный срок со дня регистрации акта проверки обязан принять решение и довести его до сведения лицензиата.

Решение лицензионного органа может быть обжаловано в судебном органе в установленном порядке.

Работники лицензионных органов при проведении контроля, предусмотренного Порядком, за совершение действий, выходящих за пределы их полномочий, или за бездействие при выполнении должностных обязанностей несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.7. ВЕДЕНИЕ РЕЕСТРОВ ЛИЦЕНЗИЙ. ЛИЦЕНЗИОННЫЕ СБОРЫ. ФИНАНСИРОВАНИЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ

Лицензионные органы ведут реестры выданных, зарегистрированных, приостановленных и аннулированных лицензий.

Информация, содержащаяся в реестре лицензий, является открытой для ознакомления с ней физических и юридических лиц. Срок предоставления информации из реестра лицензий не может превышать 3-х дней со дня поступления соответствующего заявления.

За рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии взимается лицензионный сбор в размере 300 р.

За предоставление лицензии взимается лицензионный сбор в размере 3500 р.

За переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии, взимается плата в размере 100 р.

Размер платы за предоставление информации, содержащейся в реестре лицензий, составляет 10 р.

Суммы указанных лицензионных сборов зачисляются в соответствующие бюджеты.

Финансирование лицензирования осуществляется в пределах средств, выделяемых из соответствующих бюджетов на содержание лицензирующих органов.

1.8. ДОПУСК РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ВЫПОЛНЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

К выполнению международных автомобильных перевозок допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели. Допуск российских перевозчиков осуществляют органы Российской транспортной инспекции, которые руководствуются при этом Положением о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, утверждённым Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. № 730 (прил. 8).

Условиями допуска являются:

- 1) наличие лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом;
- 2) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании;
- 3) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных перевозок, квалификационным требованиям;
- 4) устойчивое финансовое положение российского перевозчика;
- 5) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

1.9. КВАЛИФИКАЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЯ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА, А ТАКЖЕ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ ДЛЯ РУКОВОДСТВА ЛИЦЕНЗИРУЕМОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

Одним из важнейших требований, без которого лицензия на выполнение деятельности в сфере автомобильного транспорта не выдаётся, является наличие соответствующей квалификации.

Квалификация специалиста юридического лица или индивидуального предпринимателя определяется знаниями и опытом, необходимыми для организации и осуществления грузовых или пассажирских автомобильных перевозок в соответствующем виде сообщения, обеспечения требуемого уровня технического состояния подвижного состава, безопасности движения, соблюдения природоохранных норм, техники безопасности и охраны труда на автомобильном транспорте; в международном сообщении предполагает знание международных договоров и иных правовых актов в этой области.

Профессиональная компетентность специалистов юридического лица и индивидуальных предпринимателей в организации и осуществлении лицензируемых видов перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации подтверждается наличием диплома о высшем или среднем специальном образовании автомобильного профиля по указанным ниже специальностям (аналогичным специальностям, ранее внесённым в квалификационный реестр) или удостоверением о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации». Наименование специальностей по диплому:

- *высшем образовании*: «Автомобили и автомобильное хозяйство»; «Автомобиле- и тракторостроение»; «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном)»; «Организация дорожного движения»; «Сервис и техническая эксплуатация транспортных и технологических машин и оборудования (автомобильный транспорт)»; «Сельскохозяйственные машины и оборудование»; «Электрооборудование автомобилей и тракторов»; «Экономика и управление на предприятиях транспорта (автомобильный транспорт)»;

- *среднем специальном образовании*: «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей и двигателей»; «Организация перевозок и управление на транспорте»; «Экономика, бухгалтерский учёт и контроль на транспорте (автомобильный транспорт)».

Учитывая повышение требований к профессиональной компетенции перевозчиков в европейских странах и руководствуясь положениями федеральных законов «О защите прав потребителей», «О безопасности дорожного движения», в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.06.95 № 610 специалисты юридических лиц и индивидуальные предприниматели в течение всей трудовой деятельности проходят повышение квалификации по организации и осуществлению международных перевозок автомобильным транспортом на соответствующих курсах по утверждённым программам. Периодичность повышения квалификации регулируется работодателем и определяется по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет.

Повышение квалификации заканчивается сдачей соответствующего экзамена, зачёта или защитой реферата.

2. СЕРТИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

Термин «сертификация» (в переводе с латыни – «сделано верно») в нашей стране появился не так давно. Однако общий смысл сертификации известен издавна. Ранее существовал такой вид проверки, как государственные испытания. С давних времен изготовители клеймили свою продукцию, и это являлось подтверждением высокого качества изделия (изделия фирмы Фаберже, тульских оружейников и т.д.). Заверение продавцом покупателя относительно качества товара также было старейшей и простейшей формой проверки, что сейчас мы называем сертификацией.

Для нашей страны развитие деятельности по сертификации стало также необходимым в связи с вхождением в мировое экономическое сообщество, в частности с присоединением к ГАТТ – Генеральному соглашению о торговле и тарифах.

В определении, содержащемся в Руководстве ИСО/МЭК2 (ИСО – Международная организация по стандартизации, МЭК – Международная электротехническая комиссия), сертификация – это процедура, посредством которой третья сторона письменно удостоверяет, что должным образом идентифицированная продукция, процесс или услуга соответствуют заданным требованиям.

Без установленных (не заданных заранее) требований сертификацию проводить нельзя.

Посредством сертификации потребителю гарантируется, что изделие (процесс, услуга) с определённой (не абсолютной) степенью уверенности соответствует требованиям действующих документов, независимо оттого, когда, кем и где оно произведено или выполнено.

Сертификат соответствия – документ, выданный по правилам системы сертификации для подтверждения соответствия сертифицированной продукции (услуги) установленным требованиям.

Сертификат должен содержать следующую минимально необходимую информацию:

- сведения об органе по сертификации, его адрес;
- сведения о сертифицированной продукции (услуге);
- наименование, модель, номер партии;
- наименование и адрес изготовителя (исполнителя);

- документацию, по которой осуществляется изготовление или поставка продукции;
- сведения о нормативных документах, соответствие которым подтверждается сертификатом;
- дату выдачи сертификата – срок действия сертификата;
- систему сертификации;
- подлинную подпись и должность руководителя органа по сертификации или уполномоченного им лица.

Декларация о соответствии – документ, в котором изготовитель (продавец, исполнитель) удостоверяет, что поставляемая (продаваемая) им продукция соответствует установленным требованиям.

Таким образом, подтверждение соответствия проводится посредством не только сертификата, но и декларации о соответствии.

Знак соответствия – «защищенный в установленном порядке знак, применяемый или выданный в соответствии с правилами системы сертификации, указывающий, что обеспечивается необходимая уверенность в том, что данная продукция, процесс или услуга соответствует конкретному стандарту или другому нормативному документу» (Руководство ИСО/МЭК2) (рис. 1)

Знак соответствия проставляется по возможности на упаковке, паспортах изделий, собственно изделиях, сопроводительных документах (квитанции, накладные, чеки, гарантийный талон). Знак соответствия должен быть выполнен в соответствии с ГОСТ Р 50460–92. Под знаком соответствия предпочтительно проставлять код органа по сертификации, выдавшего сертификат. Знак соответствия регистрируется на имя органа по сертификации.

Объектами сертификации на автомобильном транспорте являются продукция, услуги и иные объекты (процессы, работы, системы качества и т.д.).

Продукция (процессы, услуги) сертифицируется по разным причинам. Однако среди них следует выделить две основные:

- первая – подтверждение безопасности товара для здоровья и жизни человека, его имущества и окружающей природной среды;
- вторая – завоевание рынка, т.е. повышение конкурентоспособности изделия.

Первая цель достигается путём проведения обязательной сертификации в случаях, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации.



Рис. 1. Знак соответствия Системы обязательной сертификации ГОСТ Р

Перечень товаров и услуг, подлежащих обязательной сертификации, утверждён Постановлением Правительства России № 1013 от 13 августа 1997 г. «Об утверждении перечня товаров, подлежащих обязательной сертификации, и перечня работ и услуг, подлежащих обязательной сертификации».

Вторая цель достигается в результате добровольной сертификации (ДС), которая проводится по инициативе заявителя в целях подтверждения соответствия продукции (услуги) показателям качества, заявленным изготовителем.

Сертификация проводится по установленным в системе сертификации схемам.

Схема сертификации – это состав и последовательность действий, официально принимаемые в качестве доказательства соответствия сертифицированной продукции установленным требованиям.

Виды однородных объектов автомобильного транспорта, подлежащих сертификации в Системе ДС АТ, устанавливаются согласно общероссийским классификаторам видов деятельности, продукции и услуг (ОКУН – Общероссийский классификатор услуг населению).

Цели сертификации:

- создание условий для деятельности предприятий, учреждений, организаций и предпринимателей на едином товарном рынке Российской Федерации, а также для участия в международном экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле;
- защита потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя);
- контроль безопасности продукции (услуги) для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества граждан;
- содействие потребителям в компетентном выборе продукции;
- содействие экспорту и повышение конкурентоспособности продукции;
- подтверждение показателей качества продукции, заявленных изготовителем.

2.2. ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА СЕРТИФИКАЦИИ

Законодательная база сертификации основывается на (рис. 2):

- законодательных актах Российской Федерации;
- международных и межгосударственных стандартах, к которым Россия присоединяется;

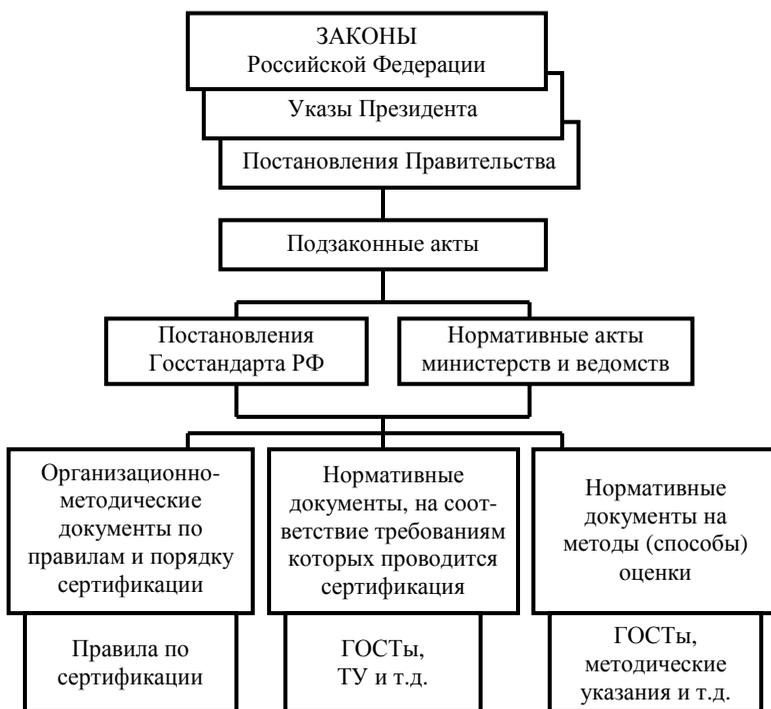


Рис. 2. Законодательная база сертификации

- государственных стандартах Российской Федерации (ГОСТ Р);
- отраслевых стандартах, технических условиях и др.

Общие правовые основы сертификации в России образованы целым пакетом законов РФ, состав которого постоянно расширяется. Основными являются законы «О защите прав потребителей»; «О безопасности дорожного движения»; «О сертификации продукции и услуг»; «О лицензировании отдельных видов деятельности»; «О стандартизации»; «О единстве измерений».

Закон «О сертификации продукции и услуг» устанавливает правовые основы обязательной и добровольной сертификации продукции, услуг и иных объектов в Российской Федерации, а также права, обязанности и ответственность участников сертификации.

Для сертификации услуг на автомобильном транспорте важным является Закон «О безопасности дорожного движения» (принят Государственной Думой РФ 15.11.1995, утверждён Президентом РФ 10.12.95).

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан; защита их прав и законных интересов; защита интересов общества и государства путём предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Участники сертификации. Национальный орган по сертификации – Госстандарт России (ГОСТ Р) осуществляет следующие основные функции:

- формирует и реализует государственную политику в области сертификации, устанавливает общие правила и рекомендации по проведению сертификации на территории Российской Федерации;
- проводит государственную регистрацию системы сертификации и знаков соответствия и ведёт их государственный реестр;
- публикует официальную информацию о правилах сертификации, о действующих системах сертификации и знаках соответствия;
- взаимодействует с органами других стран и международными организациями по вопросам сертификации;
- осуществляет государственный контроль и надзор, устанавливает порядок инспекционного контроля за соблюдением правил сертификации и за сертифицированной продукцией;

- рассматривает апелляции по вопросам сертификации;

Центральные органы систем сертификации (ЦОС):

- организуют работы по формированию системы сертификации однородной продукции;
- рассматривают апелляции.

Органы по сертификации (ОС) продукции (услуг):

- сертифицируют продукцию (услуги) по правилам сертификации, выдают сертификаты;
 - осуществляют инспекционный контроль за сертифицированной продукцией;
 - приостанавливают либо отменяют действие выданных им сертификатов;
 - формируют фонд нормативных документов, необходимых для сертификации;
 - консультируют заявителя в пределах своей компетенции.
- Аккредитованная испытательная лаборатория (ИЛ):
- осуществляет испытания конкретной продукции;
 - выдаёт протоколы испытаний для целей сертификации.

Аккредитация лабораторий – официальное признание того, что ИЛ правомочна осуществлять конкретные испытания.

Изготовители (продавцы, исполнители) продукции (услуги) при проведении сертификации:

- направляют заявку на проведение сертификации с сопроводительной документацией и образцами продукции;
- обеспечивают соответствие реализуемой продукции (услуги) требованиям нормативных документов, на соответствие которым она была сертифицирована;
- указывают в сопроводительной технической документации сведения о сертификации и нормативных документах, которым она должна соответствовать, обеспечивают доведение этой информации до потребителя;
- применяют сертификат и знак соответствия, руководствуясь законодательными актами Российской Федерации и правилами системы;
- приостанавливают или прекращают реализацию продукции (выполнение работ, услуг) по истечении срока действия сертификата;
- извещают орган по сертификации об изменениях, внесенных в техническую документацию и в технологический процесс производства сертифицированной продукции (услуг), если эти изменения влияют на характеристики, проверяемые при сертификации.

2.3. ОСНОВНЫЕ СТАДИИ СЕРТИФИКАЦИИ

Основные этапы процесса сертификации неизменны и не зависят от вида и объёма сертификации. Обобщённая схема процесса сертификации представлена на рис. 3.

Можно выделить 6 основных этапов:

1. Подача заявки на сертификацию.
2. Рассмотрение и принятие решения по заявке.

ОС рассматривает заявку и (не позднее 15 дней) сообщает заявителю решение с условиями сертификации: схема сертификации, перечень необходимых документов, перечень ИЛ, сроки работ, порядок их оплаты и т.д.

3. Оценка соответствия объекта сертификации установленным требованиям. Осуществляет, как правило, ИЛ. Протоколы испытаний представляют заявителю и в ОС.

4. Анализ результатов оценки соответствия.

Эксперт ОС делает заключение о соответствии продукции установленным требованиям.

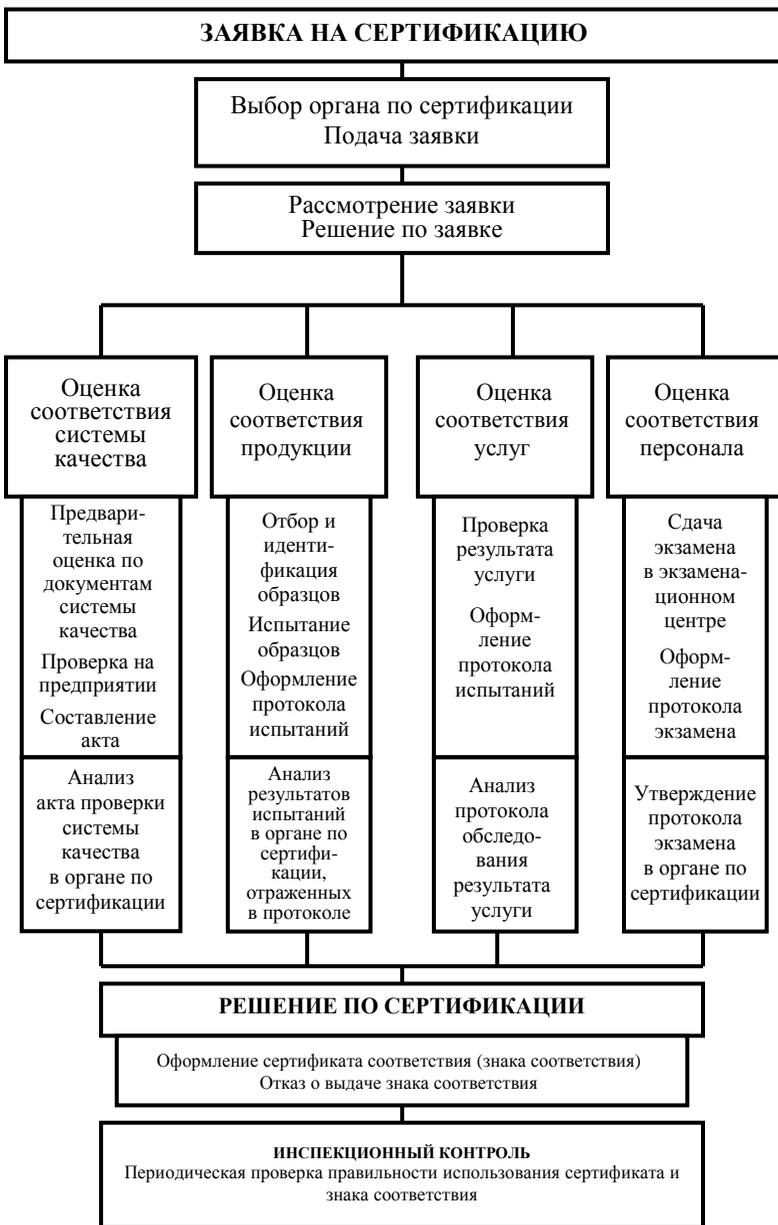


Рис. 3. Схема сертификации

5. Решения по сертификации.

При положительном решении оформляется и регистрируется в Государственном реестре ГОСТ Р сертификат, а также выдаётся лицензия на получения знака соответствия.

6. Инспекционный контроль за сертифицированным объектом.

2.4. СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Система сертификации на автомобильном транспорте находится в постоянном развитии. В настоящее время она представляет собой комплекс систем сертификации однородной продукции и услуг по различным направлениям деятельности.

Таким образом, объектами сертификации на автомобильном транспорте являются:

1. Механические транспортные средства.
2. Гаражное оборудование.
3. Нефтепродукты.
4. Услуги по перевозке грузов.
5. Услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.
6. Услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

1. Система по сертификации механических транспортных средств введена в действие с 01.05.1992, в новой редакции с 1.10.1998.

Весь процесс сертификации механических транспортных средств может быть разбит на отдельные этапы, каждый из которых связан с проведением определённых видов деятельности по сертификации, в качестве которых могут быть:

- агрегаты, узлы, детали (т.е. составные части), которые предназначены для установки на новый автомобиль;
- отдельные свойства транспортного средства (например, эффективность тормозов);
- механическое транспортное средство в целом.

Завершение каждого из указанных этапов может быть оформлено различными документами, удостоверяющими соответствие объекта установленным требованиям:

- для агрегата, узла, детали или по одному свойству – сертификат соответствия;
- для механического транспортного средства в целом – одобрение типа транспортного средства – документ, подтверждающий в соответствии с установленной процедурой, что обеспечивается необходимая уверенность в том, что должным образом идентифицированное

транспортное средство соответствует Перечню технических требований, предъявляемых к типу транспортных средств.

2. Гаражное оборудование относится к продукции, опасной для обслуживающего персонала и окружающей среды. Национальным органом по сертификации гаражного оборудования является Госстандарт России (управление по машиностроению), центральным органом Системы – Департамент автомобильного транспорта Минтранса России. В результате сертификации этой продукции по установленным Правилам Системы выдаётся сертификат соответствия.

3. Система сертификации нефтепродуктов введена Постановлением Госстандарта РФ от 8 октября 1998 г. № 78 (с изменениями от 5.04, 20.07, 5.09.2001, 12.08.2002).

Система распространяется на:

- все виды моторных топлив (кроме ракетных, твёрдых и топлив для бытовых нужд, включая печное и осветительные керосины);
- все виды моторных масел (авиационные, автотракторные, судовые, для бронетанковой техники);
- турбинные, компрессорные, гидравлические и холодильные смазочные масла;
- пластичные смазки;
- твёрдые смазочные материалы и специальные жидкости (тормозная, охлаждающая и др.);
- все присадки и препараты ко всем перечисленным выше продуктам.

Номенклатура нефтепродуктов, подлежащих обязательной сертификации, устанавливается Госстандартом России.

4. Система сертификации услуг по перевозке грузов находится в стадии разработки. Её критериями являются обеспечение безопасности движения и иной деятельности, жизни, здоровья граждан и окружающей среды, поэтому в первую очередь рассматриваются перевозки опасных грузов.

2.5. СЕРТИФИКАЦИЯ УСЛУГ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Заявитель на сертификацию услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей должен ориентироваться в структуре и перечне услуг, установленных Системой сертификации ГОСТ Р и Системой добровольной сертификации на автомобильном транспорте (ДС АТ).

Перечень услуг, подлежащих обязательной сертификации и сертифицируемых органом по сертификации услуг (ОСУ), нормативных документов, регламентирующих технические требования к услугам и методам определения результатов предоставления услуг, содержит приложение к аттестату аккредитации ОСУ, называемое «Область аккредитации ОСУ».

Структура услуг, заявляемых на сертификацию, должна соответствовать Общероссийскому классификатору услуг населению (ОКУН).

Порядок проведения сертификации услуг по ТО и Р предусматривает выполнение следующих основных этапов. Для проведения обязательной или добровольной сертификации услуг Заявитель подаёт в ОСУ заявку на проведение работ по сертификации. ОСУ регистрирует заявку и проводит работы по её экспертизе. В случае положительных результатов принимает решение и предлагает Заявителю проект договора на проведение работ по сертификации, проведение испытаний (проверок) для сертификации.

Сертификационные испытания (проверки) предназначены для удостоверения соответствия выполненных услуг требованиям нормативной документации и проводятся по схемам, установленным документом «Система сертификации ГОСТ Р. Система сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств».

Рекомендуемые схемы сертификации по ТО и ремонту автотранспортных средств приведены в табл. 1.

Таблица 1

Номер схемы сертификации	Оценка выполнения работ, оказания услуг	Выборочная проверка результатов услуги		Инспекционный контроль сертифицированных работ и услуг
1	Оценка мастерства исполнителя работ и услуг	Проверка результатов услуг	Испытания работ и услуг	Контроль мастерства исполнителя работ и услуг
2	Оценка процесса выполнения работ, оказания услуг	Проверка результатов услуг	Испытания работ и услуг	Контроль процесса выполнения работ, оказания услуг
3	Анализ состояния производства	Проверка результатов услуг	Испытания работ и услуг	Контроль состояния производства

Схема 1 применяется, как правило, для небольших предприятий (1 – 5 человек, занятых в сфере основного производства), в которых ответственность за качество и безопасность оказания услуг (выполнения работ) в полном объёме возлагается на непосредственных исполнителей услуг (работ) и определяется их мастерством.

Оценка мастерства исполнителя работ и услуг предусматривает проверку:

- соответствия квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик конкретных работников исполнителя;
- знаний работниками технологической и нормативной документации, метрологического обеспечения производства;
- навыков оказания услуги (выполнения работы), в том числе использования при этом технологического оборудования и оснастки.

Схема 2 применяется, как правило, при сертификации небольших и средних предприятий (от 5 до 30 человек, занятых в сфере основного производства), имеющих двух-, трёхуровневую структуру управления и распределения ответственности за качество и безопасность оказания услуг (выполнения работ). Оценка процесса выполнения работ, оказания услуг предусматривает проверку:

- обеспеченности процесса нормативными и техническими документами; обеспеченности процесса необходимыми техническими средствами, оборудованием, оснасткой, средствами измерений (включая их поверку);
- соответствия квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик персонала требованиям, установленным в нормативных и технических документах.

Схема 3 применяется в большинстве случаев для крупных предприятий (с числом работников, занятых в сфере основного производства, более 30 человек), имеющих, как правило, многоуровневую структуру управления и распределения ответственности, использующих документально оформленные процессы оказания услуг (выполнения работ).

Анализ состояния производства осуществляется путём оценки возможностей исполнителя стабильно проводить весь комплекс работ, связанных с оказанием услуги.

При этом оценивается:

- обеспеченность исполнителя должными процедурами, кадрами, способными осуществлять корректирование (проектирование) процесса оказания услуги (выполнения работ) или его отдельных элементов;
- процесс оказания услуг (выполнения работ) по схеме 2.

При сертификации по данной схеме за счёт подтверждённых возможностей исполнителя корректировать (проектировать) параметры оказания услуг (выполнения работ) ограничения на деятельность исполнителя в рамках сертификационных услуг, как правило, менее жёсткие, чем при сертификации по схемам 1 и 2.

В соответствии с календарным планом договора на проведение работ по сертификации ОСУ формирует комиссию и разрабатывает программу ее работы. Состав комиссии и программа её работы утверждаются руководителем ОСУ.

При проведении сертификационных испытаний (проверок) по ТО и Р автотранспортных средств комиссия использует технологическое и контрольно-измерительное оборудование заявителя.

По результатам сертификационных испытаний (проверок) эксперты составляют официальные протоколы, которые хранятся в ОСУ не менее срока действия сертификата соответствия.

При положительных результатах сертификации ОСУ оформляет сертификат соответствия с приложением, осуществляет регистрацию его в реестре Системы и выдаёт сертификат Заявителю.

При отрицательных результатах сертификационных проверок (испытаний), несоблюдении иных требований, предъявляемых к сертифицируемой услуге, или отказе заявителя от оплаты работ по сертификации ОСУ выдаёт Заявителю решение о невыдаче сертификата.

Срок действия сертификата соответствия ОСУ устанавливается с учётом срока действия нормативной и технико-технологической документации на сертифицированные услуги, но не более чем на 3 года.

Заявитель (исполнитель услуги), получивший сертификат в Системе сертификации услуг по ТО и Р автотранспортных средств, имеет право маркировать свою документацию (сопроводительные документы, гарантийный талон, квитанции и т.п.) и вывески знаком соответствия.

Инспекционный контроль (ИК) за соблюдением требований к сертифицированным услугам может быть плановым и внеплановым.

Плановый ИК осуществляется в период действия сертификата с целью подтверждения стабильности соответствия сертифицированной услуги.

Инспекционный контроль проводится ОСУ, выдавшим сертификат. В ИК могут участвовать специалисты ЦОС, территориальных органов Госстандарта России, представители санитарно-эпидемиологических органов, транспортной инспекции и общества потребителей.

Периодичность и объём проведения ИК определяются ОСУ и зависят от состояния стабильности процесса предоставления сертифици-

рованной услуги. В соответствии с документом «Система сертификации ГОСТ Р. Система сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств» период проведения плановых инспекционных проверок, проводимых ОСУ, должен быть не менее одного раза в год.

Основанием для проведения внепланового ИК за деятельностью обладателя сертификата соответствия служат:

- информация о несоблюдении Заявителем требований нормативных документов на предоставляемые услуги;
- претензии потребителей к качеству предоставляемых услуг.

Работы по ИК оплачиваются заявителем в соответствии с договором между ОСУ и Заявителем.

При возникновении ситуации, способной повлечь аннулирование или приостановление действия сертификата, ОСУ уведомляет обладателя сертификата о выявленных противоречиях.

В случае их неустранения ОСУ направляет уведомление о расторжении договора и изъятии сертификата соответствия. Срок между уведомлением и расторжением договора – не менее одного месяца. При наступлении даты расторжения договора владельцу сертификата направляется «Решение о прекращении действия сертификата соответствия» с одновременным уведомлением об этом регионального органа Госстандарта, Российской транспортной инспекции, ГИБДД и других органов государственного управления. В реестре сертификатов делается отметка об аннулировании сертификата соответствия. Аннулирование сертификата соответствия действует с момента исключения его из Реестра Системы.

Заявитель, не согласный с действиями ОСУ на любом этапе процесса сертификации услуг, имеет право подать апелляцию в ЦОС.

2.6. МЕТОДИКА СЕРТИФИКАЦИИ УСЛУГ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Проверка осуществляется комиссией, в которую могут быть включены аттестованные эксперты-аудиторы, кандидаты в эксперты, специалисты, компетентные в области технологии ТО и Р автотранспортных средств, контроля качества и проверки сертифицируемой услуги, из числа сотрудников Органа по сертификации услуг. При необходимости в комиссию включают специалистов в определённых конкретных областях знаний.

Основными целями проверки процесса предоставления услуг по ТО и Р автотранспортных средств являются сбор и анализ фактического материала, необходимого для объективной оценки процесса предоставления сертифицируемых услуг.

Собственно проверка состоит из сбора фактического материала по следующим пунктам:

1. Проверка наличия на предприятии-заявителе подразделения, ответственного за сертификацию услуг на всех этапах её предоставления и осуществляющего контроль за структурными подразделениями, обеспечивающими стабильный уровень характеристик сертифицируемых услуг.

2. Проверка состояния и наличия документации на сертифицируемые виды услуг:

- нормативной (ГОСТ, ТУ);
- технико-технологической;
- методик, инструкций (руководств) по ремонту и эксплуатации автомобилей предприятий-изготовителей, регламентирующих методы контроля.

Все производственные участки и соответствующие службы должны быть обеспечены необходимой актуализированной документацией в соответствии с «Типовым перечнем основных нормативно-технических, организационных и технологических документов для предприятий на проведение ТО и Р автомобилей населения».

3. Правила соблюдения технологической дисциплины. При проверке устанавливаются:

- наличие на рабочих местах технологических карт, инструкций, регулировочных данных на проводимые виды работ по ТО и Р автомобилей;
- обеспеченность производственных участков оборудованием и оснасткой в соответствии с Перечнем контрольно-испытательного, диагностического оборудования и средств измерений;
- наличие и соблюдение графиков планово-предупредительного ремонта (ППР) технологического оборудования, оснастки;
- практическое выполнение непосредственным исполнителем услуг по ТО и Р автотранспортных средств операций, регламентированных в технологических документах.

4. Проверка метрологического обеспечения производства (процесса оказания услуг). Данная проверка осуществляется до начала проверки (испытаний) результатов оказания сертифицируемых услуг по ТО и Р автотранспортных средств. При проверке устанавливаются:

- наличие ответственного по метрологии, обеспечивающего контроль за состоянием и применением средств измерений (СИ) и контрольно-диагностического оборудования (КДО);

- учёт СИ и КДО;

- наличие и ведение графиков государственной и ведомственной поверок СИ и КДО, контроль за их выполнением;

- обеспеченность технологических процессов СИ и КДО в соответствии с технологической документацией на ТО и Р автотранспортных средств;

- соответствие применяемых СИ и КДО 110 классу точности и пределам измерений;

- наличие действующих клейм, свидетельств, отметок в паспортах или аттестатах, удостоверяющих своевременность поверки или аттестации СИ и КДО, отражённых в документе «Состояние средств измерений, испытательного и диагностического оборудования, выборочно взятых для контроля на предприятии-заявителе».

5. Проверка запасных частей и материалов, используемых на предприятии-заявителе, при ТО и Р автотранспортных средств. В ходе данной проверки устанавливается наличие паспортов, сертификатов или ярлыков на запасные части и материалы, выданных предприятиями-изготовителями, подтверждающих их соответствие существующим требованиям.

6. Проверка качества основных организационных элементов процесса предоставления услуг.

В ходе данной проверки устанавливаются:

- соблюдение предприятием-заявителем правил и порядка предоставления заказчику необходимой и достоверной информации о предприятии и оказываемых им услугах;

- соблюдение предприятием-заявителем установленного режима работы;

- соблюдение исполнителем сертифицируемых услуг сроков исполнения услуг, оговоренных в договорах между исполнителем и заказчиком услуги;

- соблюдение установленных в нормативных документах правил приёма транспортных средств в ТО и Р и выдачи обслуженных и отремонтированных транспортных средств заказчику;

- наличие претензий заказчиков к качеству исполненных услуг по сохранности и комплектности автомобилей, принятых на ТО и Р.

7. Проверка соответствия автомобилей, прошедших ТО или Р, требованиям нормативной и технико-технологической документации

на сертифицируемые услуги. Данная проверка осуществляется путём проведения оценки соответствия результатов оказания конкретного вида услуг требованиям нормативных документов на предприятии-заявителе с использованием технологического и контрольно-измерительного оборудования заявителя. Для проведения испытания отбирают автомобили, прошедшие ТО или Р и принятые службой, ответственной за обеспечение качества услуг. Результаты проверки оформляются протоколом испытаний.

Отчёт о проверке – акт проверки процесса предоставления услуг по ТО и Р автомобилей (акт проверки мастерства исполнителей), акт отбора образцов и протоколы испытаний хранятся в ОСУ не менее срока действия сертификата соответствия.

Основной целью проверки предприятий-заявителей, претендующих на сертификацию состояния производства, является обследование и анализ фактического материала, достаточного для объективности оценки и последующей сертификации состояния производства.

На основании результатов анализа фактического материала по проверке устанавливается соответствие (несоответствие) производства проверяемого предприятия требованиям соответствующего Государственного или международного (МС/ИСО 9001 – МС/ИСО 9004) стандарта и способности производственной системы обеспечивать стабильность процесса оказания услуг по ТО и Р автомобилей.

Несоответствия должны быть определены в терминах конкретных требований стандарта или других относящихся к данному вопросу документов, в соответствии с которыми проводилась проверка. Все наблюдения, свидетельствующие о несоответствиях, должны быть признаны проверяемым предприятием.

2.7. СЕРТИФИКАЦИЯ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Рассматриваемый порядок в значительной степени сходен с порядком сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств. Вместе с тем имеются существенные отличия. Рассмотрим эти отличия.

Основная особенность состоит в том, что в рассматриваемой системе используются схемы 2 и 3 (см. табл. 1). Эта особенность определена документом «Система добровольной сертификации на автомобильном транспорте. Правила добровольной сертификации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом».

Схема 2 применяется, как правило, при сертификации небольших и средних предприятий (от 1 до 30 человек, занятых в сфере основного производства), в которых ответственность за качество и безопасность услуг либо в полном объёме возлагается на непосредственных исполнителей услуг, либо, при наличии двух-, трёхуровневой структуры управления, существует распределение ответственности за качество и безопасность оказания услуг. Процесс оказания услуг основан, как правило, на использовании документированных процедур (технологические инструкции, паспорта маршрутов и т.п.).

Оценка процесса оказания услуг производится путём оценки возможностей исполнителя осуществлять конкретный процесс оказания услуги в соответствии с установленными требованиями. Эта оценка предусматривает проверку:

- обеспеченности процесса нормативными и техническими документами;
- обеспеченности процесса необходимыми техническими средствами, подвижным составом, оборудованием, оснасткой и т.п.;
- соответствия квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик персонала требованиям, установленным в нормативных и технических документах.

В качестве параметров могут выступать технологии или отдельные элементы процесса оказания услуги, маршруты; виды применяемого подвижного состава, технического обеспечения и оснащения процесса оказания услуги; требования к квалификации, опыту работы, иным профессиональным характеристикам персонала и др.

Схема 3 применяется в большинстве случаев для крупных предприятий (с числом занятых в сфере основного производства более 30 человек), имеющих, как правило, многоуровневую структуру управления и распределения ответственности, использующих документально оформленные процессы оказания услуг.

Оценка оказания услуг осуществляется на основе анализа состояния производства.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

3.1. ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЁТА И АНАЛИЗА ДТП

В настоящее время на территории России действуют единые Правила учёта ДТП, обязательные для исполнения независимо от форм собственности на транспортные средства автомобильного транспорта. Правила утверждены постановлением Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 и изложены в редакции постановления Правительства РФ от 01.12.1997 № 1513.

В Правилах изложена трактовка терминов, которые используются в учётных и отчётных документах по безопасности движения.

Значения терминов «дорожно-транспортное происшествие», «дорога», «транспортное средство» изложены в Правилах дорожного движения. Значение других терминов необходимо пояснить:

- «владельцы транспортных средств» – юридические лица, независимо от форм собственности являющиеся собственниками транспортных средств либо пользующиеся или распоряжающиеся транспортными средствами в установленном порядке;
- «погибший» – лицо, погибшее на месте ДТП, либо умершее от его последствий в течение 7 последующих суток;
- «раненый» – лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

В соответствии с Правилами учёту подлежат все ДТП. Учёт необходим для изучения причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учёт ДТП осуществляется органами внутренних дел, владельцами транспортных средств, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог. В свою очередь медицинские учреждения ведут учёт погибших и раненых в ДТП. В государственную отчётность включаются сведения только о тех ДТП, в которых имелись погибшие или раненые люди. Не включаются в государственную отчётность сведения о ДТП, которые возникли:

- при выполнении транспортными средствами технологических операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (сельхозработы, лесозаготовка, прокладка траншей и т.д.);

- во время спортивных мероприятий по автоспорту или мотоспорту;
- в результате стихийных бедствий;
- вследствие нарушения правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (при сцепке – расцепке, запуске двигателя при включённой передаче и т.д.);
- в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершёнными в состоянии невменяемости;
- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба.

Органы внутренних дел ведут учёт ДТП на своей территории обслуживания. На каждое происшествие, подлежащее государственному учёту, заполняется карточка учёта соответствующей формы, установленной МВД.

Порядок организации учёта ДТП, сбора сведений о них и контроль достоверности и полноты сведений определены МВД РФ. Органы внутренних дел в установленном порядке должны информировать о ДТП заинтересованных лиц. Кроме того, эти органы должны проводить сверку данных о погибших и раненых с медицинскими учреждениями и не реже одного раза в месяц предоставлять возможность владельцам транспортных средств и органам управления дорогами проводить сверку данных о ДТП.

Владельцы транспортных средств должны учитывать ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств независимо от места их совершения.

Форма учёта утверждена Министерством транспорта Российской Федерации и согласована с МВД РФ. О каждом ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств владельцы этих средств обязаны немедленно сообщать в орган внутренних дел по месту своего нахождения.

Ежемесячно владельцы транспортных средств обязаны сверять сведения о ДТП с участием своих транспортных средств с данными учёта в органах внутренних дел.

Органы управления автомобильными дорогами и владельцы дорог обязаны вести учёт ДТП, совершённых на дорогах, находящихся в их ведении, по соответствующей форме, утверждённой Минтрансом РФ и согласованной с МВД России. Эти органы обязаны сообщать сведения о ДТП, происшедших на подведомственных им дорогах, в органы внутренних дел и сверять ежемесячно данные своего учёта с данными учёта в органах внутренних дел.

Медицинские учреждения по аналогичной схеме обязаны вести учёт обратившихся к ним раненых в ДТП и доставленных погибших, кроме того медицинские учреждения немедленно должны сообщать в органы внутренних дел о доставленных погибших или раненых и о раненых, направленных в другие медицинские учреждения. По запросам органов внутренних дел медицинские учреждения обязаны представлять справки о раненых, обратившихся за помощью после ДТП, и данные учёта для сверки о раненых и погибших в ДТП. В срок не более одних суток медицинские учреждения обязаны сообщить в органы внутренних дел сведения о раненых, скончавшихся в течение 7 суток после ДТП. Приказом № 22 от 02.04.1996 Минтранс России утвердил формы учёта дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств. В соответствии с Приказом учёт ДТП должен вестись в специальном журнале, который включает два раздела:

- Раздел 1 «Сведения о ДТП, подлежащие сверке с территориальными органами внутренних дел».
- Раздел 2 «Сведения о ДТП, подлежащие выявлению в процессе служебного расследования».

Разделы журнала содержат соответственно 13 и 10 граф, которые должны отражать информацию определённого содержания.

Журнал учёта ДТП должен быть пронумерован, прошнурован и опечатан. Информация о происшедших ДТП должна храниться у владельцев транспортных средств в течение 3 лет с момента его совершения.

Анализ ДТП заключается в выявлении причин их возникновения. Практикой выработаны количественный, качественный и топографический методы анализа. При анализе используют абсолютные, удельные и относительные показатели аварийности.

Более современный анализ ДТП предусматривает достижение следующих основных целей:

- во-первых, в результате систематического поиска определить возможности предупреждения происшествий;
- во-вторых, выявить вину и определить меру наказания лиц, причастных к ДТП.

Различают следующие виды анализов:

- анализ единичных ДТП;
- анализ аварийности как массового явления.

Первый вид анализа основан на детальном исследовании причин и последствий конкретного происшествия. Выводы этого анализа должны быть исключительно объективными и достоверными, так как

они могут быть основанием для привлечения к уголовной ответственности. При использовании второго вида анализа выясняются тенденции изменения показателей аварийности, выявляются факторы, которые наиболее часто приводят к ДТП, и определяются направления деятельности по их предупреждению.

К абсолютным показателям относятся: количество ДТП, число погибших, число раненых и т.д. Эти показатели малопригодны для сравнительного анализа уровня обеспечения безопасности дорожного движения.

В качестве удельных показателей используется процентная доля ДТП, совершённых по какой-либо причине, от общего количества происшествий. К примеру: количество ДТП, совершённых нетрезвыми водителями; количество ДТП по вине водителей отдельных типов транспортных средств; количество ДТП по отдельным видам нарушений; количество ДТП в населённых пунктах и др.

Удельные показатели используются для описания структуры аварийности. Относительные показатели образуются путём деления одного абсолютного показателя на другой.

Наиболее часто используются: количество ДТП, погибших или раненых на 1 миллион километров пробега транспортных средств, на 10 тысяч транспортных средств, на 100 тысяч населения, на 100 км автодорог и др.

Важным показателем является количество погибших на 100 пострадавших. Для организации действенного анализа при эксплуатации автотранспорта необходимо накапливать следующие данные:

- количество ДТП;
- последствия ДТП;
- количество и специфика парка транспортных средств;
- водительский состав;
- режимы движения;
- нарушения правил дорожного движения (ПДД) и принятые меры;
- реализация планируемых мероприятий по безопасности дорожного движения (БДД).

Общими задачами учёта и анализа ДТП являются оценка состояния безопасности, анализ причин и условий возникновения ДТП с последующей разработкой профилактических мероприятий.

Эта работа должна выполняться работниками службы БДД или лицами, назначенными приказом по предприятию.

3.2. ПОРЯДОК СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

Служебное расследование ДТП должно проводиться владельцами автотранспортных средств в соответствии с «Положением о порядке служебного расследования ДТП», утверждённым Приказом Минтранса РФ № 49 от 26 апреля 1990 г.

Цель служебного расследования: установить обстоятельства, условия и причины возникновения ДТП, выявить нарушения норм и правил БД и разработать мероприятия по устранению причин происшествий.

Положением установлены определённые сроки проведения расследования:

- руководитель предприятия – до 5 суток независимо от исхода ДТП;
- если при ДТП погибло 3 и более или пострадало 5 и более человек – до 7 суток с участием вышестоящих органов;
- если при ДТП погибло 7 и более или пострадало 15 и более человек – до 10 суток с участием представителей Минтранса.

Служебное расследование должно проводиться совместно с органами дознания, следствия и организациями, несущими ответственность за состояние дорог, а в случае ранения или гибели работников предприятия – с привлечением представителя профкома предприятия.

Выводы о виновности водителя в результате расследования являются предварительными, материалы расследования могут быть использованы при судебном разбирательстве для защиты интересов водителя.

В ходе служебного расследования должны быть выявлены:

- обстоятельства, предшествующие ДТП;
- причины происшествия;
- влияние дорожных и других факторов на возникновение ДТП, последствия происшествия;
- лица – деятельность которых связана с возникновением ДТП и конкретная вина каждого;
- недостатки в работе предприятия, способствовавшие возникновению происшествия.

При ДТП водители обязаны сообщить об этом в ГИБДД и владельцу транспортного средства – руководителю предприятия. Если в результате происшествия имеются пострадавшие или погибшие, руководитель немедленно ставит в известность соответствующие органы (профсоюзные, органы дознания, вышестоящие по ведомственной подчинённости предприятия).

При получении сообщения о ДТП, по которому должно производиться служебное расследование, руководитель немедленно выезжает на место совершения ДТП и оказывает содействие в прибытии представителей следственных органов и лиц, участвующих в расследовании.

Оценка влияния дорожных факторов при расследовании ДТП должна производиться работниками предприятия с участием представителей дорожных организаций и органов ГИБДД.

Если должностные лица прибыли на место ДТП раньше работников ГИБДД (ГАИ), они должны организовать оказание помощи пострадавшим, охрану места происшествия, транспортных средств и груза, принять меры по предотвращению «вторичных происшествий».

С разрешения органов дознания должностные лица, расследующие ДТП, должны:

- осмотреть место ДТП и транспортные средства;
- уточнить у водителей и свидетелей данные, которые помогут установить:

- дату и точное время ДТП;
- место ДТП;
- дорожные условия и принадлежность дороги;
- модель и номерной знак транспортных средств;
- число погибших и раненых;
- техническое состояние транспортных средств;
- характер и степень повреждения автомобилей и груза;
- подробные данные о водителях (стаж, класс и др.);
- состояние водителя (здоров, трезв, утомлён и др.);
- цель поездки;
- на каком часу работы произошло ДТП;
- вид перевозок (международные, междугородные и др.);
- наличие отклонений от маршрута;
- вид ДТП;
- погодные условия.

Важно: обязательно ознакомиться с протоколами осмотра места, схемой ДТП, транспортных средств и снять с них копии.

Необходимо добиться, настоять, чтобы на схеме и в протоколе осмотра ДТП были подробно отражены все следы и предметы, относящиеся к ДТП, точно указать все размеры расстояний, характеризующие положение транспортных средств, следов и предметов. При необходимости сфотографировать общий вид места ДТП. Кроме того, необходимо осмотреть документы: удостоверение водителя, путевые документы, на перевозимый груз и на транспортное средства.

При анализе ДТП необходимо выяснить:

- обстоятельства и очевидные причины ДТП;
- все нарушения, повлёкшие за собой происшествие, и причины, способствовавшие его возникновению.

Кроме того, необходимо оценить:

- действия водителя и их соответствие требованиям ПДД;
- дорожные условия и их влияние на ДТП;
- наличие причинной связи между возникновением ДТП и упущениями в работе по безопасности движения.

Положение о служебном расследовании содержит перечень вопросов, подлежащих выяснению при проверке организации работы по обеспечению безопасности движения непосредственно в предприятии.

По окончании служебного расследования комиссия составляет акт, который направляется в организации, принимавшие участие в расследовании, и по ведомственной подчинённости предприятия.

Количество разделов и перечень вопросов, которые должны быть отражены в каждом разделе, указаны в положении о служебном расследовании ДТП,

К акту служебного расследования ДТП должны быть приложены:

- копия протокола осмотра места ДТП;
- копия схемы ДТП;
- объяснения водителей и должностных лиц предприятия с выводами и предложениями о наказании виновных, другие документы, уточняющие и дополняющие обстоятельства ДТП;
- список погибших и пострадавших.

Руководитель предприятия в пятисуточный срок должен провести разбор причин и обстоятельств, способствовавших возникновению ДТП, совместно с общественными организациями и затем результаты расследования довести до сведения трудового коллектива.

3.3. РАБОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ. ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДТП

При выполнении перевозочной деятельности автомобильным транспортом владельцы транспортных средств должны соблюдать требования действующих нормативно-правовых документов, направленные на обеспечение безопасности движения. Наиболее важными из этих документов в настоящее время являются:

- Закон о безопасности дорожного движения от 10.12.1995 № 196-ФЗ.

- Приказы Министерства транспорта России:

а) № 15 от 30.03.1994;

б) № 2 от 8.01.1997.

Наиболее важными для практической деятельности по обеспечению безопасности движения являются приказы № 27 и № 2, утверждающие положение об обеспечении безопасности дорожного движения на предприятиях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, и обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами. Все вышеназванные документы обязательны для исполнения независимо от форм собственности транспортных средств, сферы деятельности и ведомственной принадлежности владельцев.

Основными задачами владельцев транспортных средств в соответствии с положением являются:

- обеспечение профессиональной надёжности водительского состава;
- обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;
- обеспечение безопасных условий перевозок.

Основными требованиями к деятельности по обеспечению БД являются:

- закрепление обязанностей и ответственности за обеспечение БД за конкретными должностными лицами и работниками;
- регулярный контроль выполнения обязанностей со стороны руководителя или назначенных лиц;
- назначение на должности исполнительных руководителей лиц, прошедших специальную подготовку и аттестацию на соответствующих курсах по безопасности движения;
- проведение служебного расследования, учёта и анализа ДТП с участием транспортных средств организации;
- планирование мероприятий, направленных на сокращение аварийности;
- создание условий для работы по обеспечению БД;
- обеспечение нормативно-правовыми документами, методическими и информационными материалами для проведения мероприятий.

Мероприятия по обеспечению БД на автомобильном транспорте отличаются сложностью и разнообразностью, они должны предупреждать возможность возникновения условий, приводящих к ДТП. Мероприятия можно разделить на периодические и непериодические. Периодические мероприятия должны проводиться регулярно через опре-

делённое время. Наиболее приемлемой для практической деятельности является следующая разбивка периодических мероприятий:

- ежедневные;
- ежемесячные;
- ежеквартальные;
- ежегодные.

К ежедневным мероприятиям и операциям по обеспечению БД относятся:

- медицинский контроль водителей при выпуске и возвращении;
- проверка наличия удостоверения на право управления. Это позволяет выявить водителей, у которых изъято удостоверение;
- выявление нарушений ПДД водителями. Проверяются записи в путевых листах работниками ГИБДД;
- контроль продолжительности работы водителя на линии;
- сбор информации о дорожных условиях. В соответствующем журнале диспетчер должен записывать информацию от водителей и других лиц о разных ухудшениях условий движения;
- розыск не возвратившихся водителей;
- выпуск автомобилей на линию выполняется механиками контрольно-технического пункта (КТП). Механик КТП должен более внимательно осмотреть автомобили, на которые были даны заявки на ремонт, удостоверение и талон у водителей, имеющих многодневные путевые листы;
- приём автомобилей с линии;
- инструктаж перед выездом на линию: сообщение о погодных условиях; рекомендации по маршруту следования, о пунктах питания и т.д.;
- стажировка водителей. Проводится водителями-наставниками по ежедневной программе или заданию;
- контроль. Операции контроля выполняются работниками службы БД и других служб по плану, составленному накануне.

Перечень мероприятий и операций должен быть утверждён руководством организации.

К ежемесячным мероприятиям и операциям относятся:

- контроль за работой водителей на линии. Проверяется правильность использования транспорта, размещения груза, соблюдения маршрута и графика и т.д. Этот контроль ведётся всеми службами по графику с учётом охвата всех водителей и маршрутов;
- ежемесячный инструктаж водителей. Проводит служба БД в форме семинара по разработанной тематике с регистрацией в соответствующем журнале;

- проверка месячного фонда рабочего времени водителей с целью выявления переработки сверх норм;
- собрания водителей в подразделениях с участием работников службы БД, медработника;
- ежемесячный инструктаж ремонтных рабочих. Проводится технической службой в виде семинара по новым маркам, моделям, отдельным узлам, агрегатам, правилам ТО и ремонта;
- ежемесячный инструктаж механиков КТП (ОТК). Проводится службой по различным вопросам БД и работы пункта с использованием практических данных;
- контроль за состоянием опасных участков дорог. Осуществляется службой эксплуатации с использованием информации водителей и личным осмотром. Информация используется при организации перевозок и подборе водителей. Инструктивные занятия, лекции с руководителями подразделений, водителями организует служба БД. На занятиях и лекциях предусматривается разбор ДТП и нарушений с приглашением работников ГИБДД;
- совещание у руководства организации. Проводится с участием руководителей всех служб, рассматриваются вопросы состояния БД, докладывает руководитель службы БД. По итогам принимается решение;
- анализ ДТП и нарушений ПДД. Данные сверяются в органах ГИБДД. Результаты анализа докладываются руководителю организации.

К ежеквартальным мероприятиям относятся:

- поощрение примерных и передовых водителей;
- обмен опытом безаварийной работы. Проводятся собрания, встречи опытных и молодых водителей под руководством службы БД;
- общее собрание водителей. Подводятся итоги работы по БД, намечаются меры по улучшению БД, поощряются лучшие водители. За организацию и проведение собрания отвечает служба БД;
- контроль работы служб. Служба БД контролирует выполнение мероприятий, порученных планом работы службе эксплуатации, технической службе и отделу кадров. Результаты докладываются руководству;
- составление отчётности. Раздел 1 формы учёта ДТП составляется и сверяется с органами внутренних дел (ГИБДД).

К ежегодным мероприятиям относится проведение занятий с водителями по повышению профессионального мастерства. Занятия проводятся по 20-часовой программе с подведением итогов в соответствии с распоряжением Минавтотранса РФ от 31.03.1987 – № АШ4/118.

Медицинское переосвидетельствование водителей:

- водители категории А, В, С, Д, Е – один раз в 3 года;
- водители, достигшие 55-летнего возраста (женщины 50-летнего) – один раз в 2 года;
- водители профессионалы – инвалиды, допущенные в качестве исключения к управлению транспортными средствами – один раз в год. Эти водители не могут управлять автобусами, пожарными машинами, машинами скорой помощи, оперативными машинами, грузовыми автомобилями при перевозке людей и автомобилями с полной массой более 3500 кг.

Проводятся:

- периодические осмотры транспортных средств. Подготовка транспортных средств возлагается на техническую службу, осмотр проводится органами ГИБДД, результаты осмотров оформляются актами;
- периодические обследования маршрутов регулярных перевозок. Маршруты пассажирских перевозок обследуются на реке 2 раз в год, грузовых – не реже одного раза. По результатам обследования составляются акты, схемы и паспорта маршрутов;
- собрания коллектива организации по итогам работы за истекший год. Готовится ответственным за организацию работы по обеспечению БД. На собрании обсуждаются итоги аварийности с подробным анализом динамики аварийности, даётся оценка проделанной работе. Целесообразно приглашать работников ГИБДД и отделения транспортной инспекции.

В зависимости от специфики работы предприятия или организации перечень мероприятий может изменяться.

Непериодические мероприятия должны проводиться по плану, разработанному службой БД. Выполнение этих мероприятий, как правило, входит в должностные обязанности отдельных руководителей. К таким мероприятиям относятся приём на работу и стажировка водителей, разбор нарушений ПДД, инструктаж водителей при направлении в длительный рейс, изучение и освоение новых марок автомобилей, согласование с органами ГИБДД различных вопросов.

В последнее время наметилась другая методика планирования мероприятий, хотя фактическое содержание мероприятий остаётся прежним.

В соответствии с этим подходом мероприятия должны планироваться на квартал, план мероприятий должен утверждаться руководителем за пять дней до начала квартала.

План должен включать следующие разделы:

- контроль за техническим состоянием автомобилей;
- контроль за работой водителей на линии;
- улучшение условий работы водителей;
- воспитательная работа с водителями;
- повышение квалификации водителей;
- привлечение общественности;
- предупреждение случаев управления автомобилем водителями

в нетрезвом состоянии.

Кроме того, на основании требований должностных инструкций работники службы эксплуатации, технической службы и отдела кадров должны выполнять большой объём работы по предупреждению аварийности в предприятиях и организациях при взаимодействии с ГИБДД, транспортной инспекцией, органами дознания и следственными органами.

Владельцы транспортных средств осуществляют свою деятельность в постоянном контакте с органами ГИБДД. Конкретно это проявляется:

- при регистрации и проведении техосмотра транспортных средств;
- при учёте нарушений ПДД и учёте ДТП, когда сверяются данные учёта;
- при проведении мероприятий по профилактике ДТП в соответствии с планом организации;
- при проведении мероприятий регионального и государственного значения (смотри, месячники, программы и т.д.);
- при неотложных действиях на месте ДТП и в ходе служебного расследования ДТП. Взаимодействие с органами дознания и следственными органами осуществляется в ходе предварительного разбирательства ДТП с тяжёлыми последствиями.

Взаимодействие с органами транспортной инспекции является более тесным, особенно в деле профилактики ДТП.

Дело в том, что владельцы транспортных средств обязаны исполнять требования приказов № 15 и № 2 Минтранса России, требования Закона о безопасности движения и других нормативных документов, а контроль за исполнением этих требований возложен на органы транспортной инспекции. Работа по предупреждению ДТП должна проводиться систематически, ежедневно. При существующей практике инспекторы РТИ находятся в постоянном взаимодействии с организациями и предприятиями, расположенными на подведомственных им территориях (городах, районах и т.д.).

4. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ

Техническое обслуживание автомобилей в Российской Федерации проводится по так называемой планово-предупредительной системе. Особенность этой системы заключается в том, что все автомобили проходят техническое обслуживание (ТО) по плану-графику в обязательном порядке. Основная цель ТО – предупреждение отказов и неисправностей, предотвращение преждевременного износа деталей, своевременное устранение повреждений, препятствующих нормальной работе автомобиля. Таким образом, ТО является профилактическим мероприятием.

Отказом называется нарушение работоспособности автомобиля, приводящее к временному прекращению его нормальной эксплуатации (остановка на линии, нарушение расписания движения и т.п.).

Все другие отклонения технического состояния подвижного состава и его агрегатов от установленных норм являются *неисправностями*.

В ТО входят: уборочно-моечные, контрольно-диагностические, крепёжные, смазочные, заправочные, регулировочные и другие работы, выполняемые, как правило, без разборки агрегатов и снятия с автомобиля отдельных узлов.

Согласно действующему «Положению о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта», утверждённому Минавтотрансом 20.09.1984, установлены следующие виды обслуживания: ежедневное (ЕО), первое (ТО-1), второе (ТО-2), сезонное (СО). Ремонт автомобилей согласно Положению подразделяют на текущий (ТР) и капитальный (КР). Положение регламентирует назначение, нормативы периодичности и трудоёмкости, перечень операций каждого вида ТО, корректирование нормативов и другие показатели, используемые в системе ТО и ремонта автомобилей.

1. Ежедневное техническое обслуживание (ЕО) включает: уборочно-моечные, контрольно-осмотровые, заправочные и другие виды работ. Они проводятся при подготовке автомобиля к работе, перед началом и по окончании смены. В зависимости от графика ЕО может выполняться в течение смены, в перерывах. Контрольно-осмотровые работы включают проверку состояния автомобиля и его комплектности, состояния кузова, зеркал заднего вида, номерных знаков, запора капота и багажника, действия контрольно-измерительных приборов,

приборов освещения и сигнализации, стеклоочистителей, устройства для обмыва ветрового стекла, герметичности систем: охлаждения, смазочной, питания, гидравлического привода тормозов, свободного хода рулевого колеса.

Контрольно-осмотровые и заправочные операции ЕО выполняет водитель перед выездом на линию и по возвращению на АТП.

Уборочно-моечные работы выполняют уборщики и мойщики. При сдаче смены на линии водители совместно осматривают и проверяют техническое состояние автомобиля.

2. Категория условий эксплуатации дорог

Категория условий эксплуатации	Условия движения автомобилей	Техническая категория дорог
I	Автомобильные дороги с асфальтовым и приравненным к ним покрытием за пределами пригородной зоны	I, II
II	Автомобильные дороги с асфальтобетонным, цементобетонным и приравненным к ним покрытием в пригородной зоне, улицы небольших городов (до 100 тыс. жителей).	I, II
III	Автомобильные дороги с асфальтобетонным, цементобетонным и приравненным к ним покрытием в горной местности, улицы больших городов	I, II, III, IV
IV	Автомобильные дороги со щебёночным или гравийным покрытием в горной местности, автомобильные грунтовые с гравийным покрытием в горной местности, автомобильные грунтовые профилированные и лесовозные дороги	II, III, IV
V	Непрофилированные дороги и стерня, карьеры, котлованы и временные подъездные пути, естественные грунтовые дороги в горной местности	III, IV

2. Первое и второе техническое обслуживание (ТО-1 и ТО-2) включают: контрольно-диагностические, крепёжные, регулировочные, смазочные и очистительные работы. Их выполняют через определённые пробеги, устанавливаемые в зависимости от условий эксплуатации (табл. 2). Нормативы периодичности и трудоёмкости ТО автомобилей для I категории условий эксплуатации представлены в табл. 3. Нормативы для II категории и для всех последующих категорий эксплуатации подсчитывают с учётом коэффициентов корректирования по «Положению».

3. Сезонное техническое обслуживание (СО). Проводится два раза в год при подготовке автомобилей к эксплуатации в холодное или тёплое время года. В качестве отдельно планируемого вида СО рекомендуется проводить в районах холодного климата. В остальных это обслуживание совмещают с ТО-2.

3. Периодичность ТО и трудоёмкость ТО и ТР автомобилей по ОНТП-01-91, %

Виды работ	Легковые автомобили	Автобусы	Грузовые автомобили	Внедорожные автомобили	Прицепы и полуприцепы
<i>Ежедневное обслуживание</i>					
Уборочные	80...90	80...90	70...90	70...80	60...75
Моечные	10...20	10...20	10...30	20...30	25...40
Итого	100	100	100	100	100
<i>Первое техническое обслуживание</i>					
Диагностические	12...16	5...9	8...10	5...9	3,5...4,5
Крепёжные	40...48	44...52	32...38	33...39	35...45
Регулировочные	9...11	8...10	10...12	8...10	8,5...10,5
Смазочные заправочно- очистительные	17...21	19...21	16...26	20...26	20...26
Шинные	4...6	3,5...4,5	7...9	8...10	15...17
Итого	100	100	100	100	100

Виды работ	Легковые автомобили	Автобусы	Грузовые автомобили	Внедорожные автомобили	Прицепы и полуприцепы
<i>Второе техническое обслуживание</i>					
Диагностические	10...12	5...7	6...10	3...5	0,5...1
Крепёжные	36...40	46...52	33...37	38...42	60...66
Регулировочные	9...11	7...9	17...19	15...17	18...24
Смазочные, заправочно-очистительные	9...11	9...11	14...18	14...16	10...12
Электро-технические	6...8	6...8	8...12	6...8	1...1,5
По системе питания	2...3	2...3	7...14	14...17	–
Шинные	1...2	1...2	2...3	2...3	2,5...3,5
Кузовные	18...22	15...17	–	–	–

Текущий ремонт

Работы, выполняемые на постах зоны ремонта

Диагностические	1,5...2,5	1,5...2,0	1,5...2,0	1,5...2,0	1,5...2,0
Регулировочные	3,5...4,5	1,5...2,0	1,0...1,5	2,5...3,5	0,6...1,5
Разборочно-сборочные	28...32	24...28	32...37	29...32	28...31

Работы, выполняемые в цехах (частично на постах)

Агрегатные	13...15	16...18	18...20	17...19	–
В том числе:					
– по ремонту двигателя	5...6	6,5...7	7...8	7...8	–
– по ремонту сцепления карданной передачи, стояночной тормозной системы, редуктора, подъёмного механизма	3,5...4	4...5	5...5,5	4,5...5	–

Виды работ	Легковые автомобили	Автобусы	Грузовые автомобили	Внедорожные автомобили	Прицепы и полуприцепы
– по ремонту рулевого управления, переднего и заднего мостов, тормозных систем	4,5...5	5,6...6	6...6,5	5,6...6	–
– слесарно-механические	8...10	7...9	11...13	7...9	12...14
– электро-технические	4...4,5	8...9	4,5...7	5...7	1,5...2,5
– аккумуляторные	1...1,5	0,5...1,5	0,5...1,5	0,5...1,5	–
– ремонт приборов системы питания	2...2,5	2,5...3,5	3...4,5	3,5...4,5	–
– шиномонтажные	2...2,5	2,5...3,5	0,5...1,5	9...11	1,5...2,5
– вулканизационные	1...1,5	0,5...1,5	0,5...1,5	1,5...2,5	1,5...2,5
– кузнечно-рессорные	1,5...2,5	2,5...3,5	2,5...3,5	2,5...3,5	8...10
– медницкие	1,5...2,5	1,5...2,5	1,5...2,5	1,5...2,5	0,5...1,5
– сварочные	1...1,5	1...1,5	0,5...1,0	1...1,5	3...4
– жестяницкие	1...1,5	1...1,5	0,5...1,0	0,5...1,0	0,5...1,5
– арматурные	3,5...4,5	4...5	0,5...1,5	0,5...1,5	0,5...1,5
– деревообрабатывающие	–	–	2,5...3,5	–	16...18
– обойные	3,5	2...3	1...2	0,5...1,5	–
– малярные	6...10	7...9	4...6	2,5...3,5	5...7

Техническое обслуживание автомобилей в АТП проводят на основе планов-графиков, составленных для каждого автомобиля, исходя из среднесуточного пробега, нормативов периодичности ТО и условий эксплуатации на данном автопредприятии (рис. 4). Техническая служба вносит коррективы в план-график в зависимости от фактического пробега автомобиля и его состояния.

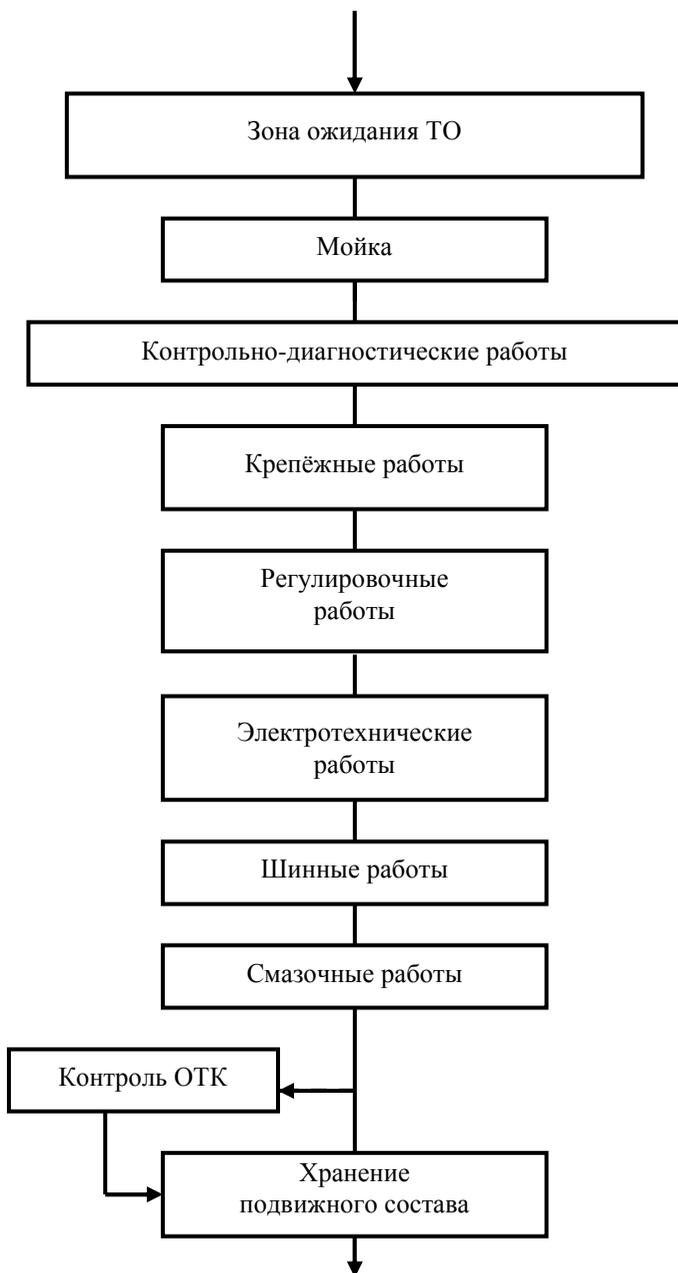


Рис. 4. Схема технологического процесса ТО и ремонта автомобилей

Работы по ТО ведут бригадным или агрегатно-участковым методом.

Бригадный метод организации ТО предусматривает создание бригад для выполнения работ в объёме ТО-1, ТО-2 и ТР. Бригадир ведет работы по всем агрегатам автомобиля. Члены бригад в этом случае должны иметь высокую квалификацию, чтобы обслуживать автомобили на универсальных рабочих постах.

Агрегатно-участковый метод применяют при больших объёмах ТО. В этом случае на АТП создают отдельные производственные участки для выполнения специализированных работ по тем агрегатам, которые обслуживаются на данном участке. Производственные участки специализируются по назначению: для выполнения работ по двигателю, трансмиссии и т.д., особенно в зоне ТР при большом количестве рабочих постов. В зонах ЕО, ТО-1, ТО-2 наиболее распространён поточный способ производства, когда обслуживание автомобилей ведётся на поточной линии, оборудованной конвейером для механизированного перемещения автомобилей с одного рабочего поста на другой. По характеру выполнения все работы ТО подразделяют на постовые и цеховые. Постовые работы выполняют на рабочих постах в зонах, а цеховые – в цехах при производственных отделениях АТП. Работы ЕО и ТО-1 – только постовые, а ТО-2 и ТР – постовые и цеховые, причём постовые работы составляют 17...22% для ТО-2 и 29...39% для ТР, остальное – цеховые в зависимости от модулей А.

Работы в зонах ТО ведут по технологическим картам, которые определяют объём и очерёдность выполняемых работ по отдельным постам. В технологических картах указывают время выполнения каждой операции на рабочем посту, применяемый инструмент, приспособления и материалы. Учёт и отчётность по выполнению ТО и ремонта ведут по гаражным листам на каждый автомобиль, а также заявкам, составляемым водителем. При наличии на АТП средств диагностирования выполняемые диагностические работы оформляют в виде диагностической карты определённой формы, где приводят проверяемые показатели автомобиля. Гаражные листы, заявки и диагностические карты утверждают мастера и начальники участков. Оформленные документы поступают в плановой отдел или центр управления производством, где их обрабатывают, систематизируют и используют в отчётности АТП.

Диагностика представляет собой систему проверки технического состояния автомобиля без разборки его узлов и агрегатов, путём использования специального оборудования, позволяющего дать объективную оценку пригодности автомобиля для дальнейшей эксплуатации.

Диагностика может быть в основном двух видов:

А) общая – Д-1;

Б) поэлементно (углублённая) – Д-2.

При общем диагностировании определяют техническое состояние узлов и агрегатов, обеспечивающих БДД, и оценивают пригодность автомобиля к дальнейшей эксплуатации.

Комплекс Д-1 выполняется в соответствии с требованиями ГОСТ 25478–82 «Автомобили грузовые и легковые, автобусы и автопоезда. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки».

Примерный перечень работ комплекса Д-2, рекомендуемых для выполнения с использованием контрольного (диагностического) оборудования (ГОСТ 25478–82):

1. Проверить состояние шин и давление воздуха в них.
2. Проверить двигатель на наличие стуков и шумов, проверить герметичность трубопроводов.
3. Проверить состояние и натяжение приводных ремней.
4. Проверить радиальный и осевой зазор – в шкворневых соединениях управляемых колёс, люфта рулевого колеса и состояние узлов рулевого привода.
5. Проверить биение карданного вала.
6. Проверить внешнее состояние, уровень шума и герметичность коробки передач и главной передачи и определить суммарный люфт трансмиссии на каждой передаче.
7. Проверить внешнее состояние и работоспособность аккумуляторной батареи, стартера, генератора, реле-регулятора.
8. Проверить внешнее состояние и работоспособность системы зажигания: прерывателя-распределителя, проводов высокого напряжения, свечей и катушки зажигания.
9. Отрегулировать систему холостого хода карбюратора на минимальное содержание СО в отработавших газах в допустимом диапазоне минимальной частоты вращения коленчатого вала двигателя.
10. Проверить угол опережения подачи топлива дизеля.
11. Проверить внешнее состояние и работоспособность форсунок и топливного насоса высокого давления.
12. Определить потери мощности в трансмиссии (после прогрева) двигателя и трансмиссии работой под нагрузкой до рабочей температуры.
13. Определить мощность на ведущих колесах автомобиля и расход топлива под нагрузкой.

4. Периодичность технического обслуживания подвижного состава, км

Подвижной состав	ТО-1	ТО-2
Легковые	4000	16 000
Автобусы	3500	14 000
Грузовые и автобусы на базе грузовых автомобилей	3000	12 000

Периодичность технического обслуживания подвижного состава приведена в табл. 4.

При необходимости проверить состояние шатунно-поршневой группы и газораспределительного механизма.

Пробег до капитального ремонта устанавливается заводом-изготовителем. Гарантийный пробег после капитального ремонта должен составлять не менее 80% от пробега нового автомобиля до капитального ремонта.

4.1 КОРРЕКТИРОВАНИЕ НОРМАТИВОВ ТО И РЕМОНТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

1. Нормативы ТО и ремонта, приведённые выше, рассчитаны на полное и частичное сочетание следующих условий: I категория условий эксплуатации; базовые модели автомобилей; на АТП выполняется ТО и ремонт 200 – 300 единиц подвижного состава, составляющих три технологически совместимые группы; пробег с начала эксплуатации 50...75% от пробега до капитального ремонта; подвижной состав работает в умеренно климатическом районе; оснащение АТТ средствами механизации – согласно Табелю технологического оборудования.

2. При работе подвижного состава в условиях, отличающихся от указанных выше, производится корректировка нормативов с учётом конкретных условий эксплуатации (см. табл. 5).

Нормативы, регламентирующие ТО и ремонт подвижного состава (см. табл. 6 – 9), корректируются с помощью коэффициентов, приведённых выше, в зависимости от:

- условий эксплуатации автомобилей – K_1 ;
- модификации подвижного состава и организации его работ – K_2 ;
- природно-климатических условий – K_3 ;
- пробега с начала эксплуатации – K_4 и K_4^1 ;
- размеров АТП и количества технологически совместимых групп подвижного состава – K_5 .

5. Коэффициент корректирования нормативов в зависимости от условий эксплуатации – K_1

Категория условий эксплуатации	Нормативы			
	Периодичность технического обслуживания	Удельная трудоёмкость текущего ремонта	Пробег до капитального ремонта	Расход запасных частей
I	1,0	1,0	1,0	1,0
II	0,9	1,1	0,9	1,10
III	0,8	1,2	0,8	1,25
IV	0,7	1,4	0,7	1,40
V	0,6	1,5	0,6	1,65

Примечание:

а) после определения скорректированной периодичности ТО проверяется её кратность между видами обслуживания с последующим округлением до целых сотен километров;

б) при корректировании нормы пробега до капитального ремонта двигателя коэффициент K_1 принимается равным: 0,7 для III категории условий эксплуатации; 0,6 – для IV категории и 0,5 – для V категории;

в) соответственно коэффициент K_1 корректирования норм расхода запасных частей для двигателя составляет: 1,4 – для III категории условий эксплуатации, 1,65 – для IV категории и 2,0 – для V категории.

Исходный коэффициент корректирования, равный 1,0, принимается для:

- первой категории условий эксплуатации;
- базовых моделей автомобиля;
- умеренного климатического района с умеренной агрессивной окружающей средой;
- пробега подвижного состава с начала эксплуатации, равного 50...75% от пробега до капитального ремонта;
- АТП, на которых производится ТО и ремонт 200 – 300 единиц подвижного состава, составляющих три технологически совместимые группы.

6. Коэффициент корректирования нормативов в зависимости от модификации подвижного состава и организации его работы – K_2

Модификация подвижного состава и организация его работы	Нормативы		
	Трудоёмкость ТО и TP	Пробег до капитального ремонта	Расход запасных частей
Базовый автомобиль	1,0	1,0	1,0
Седелные тягачи	1,10	0,95	1,05
Автомобили с одним прицепом	1,15	0,90	1,10
Автомобили с двумя прицепами	1,20	0,85	1,20
Автомобили самосвалы при работе на плечах свыше 5 км	1,15	0,85	1,20
Автомобили самосвалы с одним прицепом или при работе на коротких плечах (до 5 км)	1,20	0,80	1,25
Автомобили самосвалы с двумя прицепами	1,25	0,75	1,30
Специализированный подвижной состав	1,1...1,2	–	–

7. Коэффициент корректирования нормативов в зависимости от природно-климатических условий – K_3

Характеристика района	Нормативы			
	Период технического обслуживания	Удельная трудоёмкость текущего ремонта	Пробег до капитального ремонта	Расход запасных частей
Коэффициент K_3				
Умеренный	1,0	1,0	1,0	1,0
Умеренно теплый влажный	1,0	0,9	1,1	0,9

Характеристика района	Нормативы			
	Период технического обслуживания	Удельная трудоёмкость текущего ремонта	Пробег до капитального ремонта	Расход запасных частей
Жаркий сухой, очень жаркий сухой	0,9	1,1	0,9	1,1
Умеренно холодный	0,9	1,1	0,9	1,1
Холодный	0,9	1,2	0,8	1,25
Очень холодный	0,8	1,3	0,7	1,4

8. Коэффициенты корректирования нормативов удельной трудоёмкости текущего ремонта (K_4) и продолжительности простоя в ТО и ремонте (K_4^1) в зависимости от пробега с начала эксплуатации

Пробег с начала эксплуатации в долях от нормативного пробега до КР	Автомобили					
	Легковые		Автобусы		Грузовые	
	K_4	K_4^1	K_4	K_4^1	K_4	K_4^1
До 0,25	0,4	0,7	0,5	0,7	0,4	0,7
От 0,25 до 0,50	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7
От 0,50 до 0,75	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
От 0,75 до 1,00	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2
От 1,00 до 1,25	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3
От 1,25 до 1,50	1,6	1,4	1,5	1,4	1,4	1,3
От 1,50 до 1,75	2,0	1,4	1,8	1,4	1,6	1,3
От 1,750 до 2,00	2,2	1,4	2,1	1,4	1,9	1,3
Свыше 2,00	2,5	1,4	2,5	1,4	2,1	1,3

**9. Коэффициент корректирования нормативов трудоёмкости ТО и
ремонта в зависимости от количества
ремонтируемых автомобилей на АТП и количества
технологически совместимых групп подвижного состава – K_5**

Количество автомобилей, ремонтируемых в АТП	Количество технологически совместимых групп подвижного состава		
	Менее 3	3	Более 3
До 100	1,15	1,20	1,30
От 101 до 200	1,05	1,10	1,20
От 201 до 300	0,95	1,00	1,10
От 301 до 600	0,85	0,90	1,05
Свыше 600	0,80	0,85	0,95

Результирующий коэффициент корректирования нормативов получается перемножением отдельных коэффициентов:

- трудоёмкость ТО – $K_2 \times K_5$;
- пробег до капитального ремонта – $K_1 \times K_2 \times K_3$;
- трудоёмкость ТР – $K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4 \times K_5$;
- расход запасных частей – $K_1 \times K_2 \times K_3$.

5. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

5.1. БЕНЗИНЫ

Для обеспечения надёжной работы двигателей автомобилей на всех режимах бензины должны обладать высокой детонационной стойкостью; оптимальным фракционным составом; малым содержанием смоло-, нагарообразующих соединений и коррозионно-агрессивных веществ; высокой стабильностью при хранении.

Эксплуатационные свойства. *Детонация* – это процесс очень быстрого завершения сгорания в результате самовоспламенения части рабочей смеси и образования ударных волн, распространяющихся со сверхзвуковой скоростью.

Внешние признаки детонационного сгорания – характерный металлический стук и вибрация, чёрный дым отработавших газов, резкое повышение температуры, неровная работа двигателя.

Октановое число (ОЧ) – показатель детонационной стойкости бензинов. ОЧ определяется как объёмная доля (%) изооктана в смеси с н-гептаном, равноценной по своей детонационной стойкости испытуемому топливу при стандартных условиях испытания.

В марке бензина с ОЧ по исследовательскому методу добавляется буква И.

Антидетонаторы – средства повышения детонационной стойкости бензинов. В нашей стране в качестве антидетонаторов чаще всего использовался тетраэтилсвинец (ТЭС) $Pb(C_2H_5)_4$, а также тетраметилсвинец $Pb(CH_3)_4$. Оба антидетонатора очень ядовиты и в настоящее время запрещены к использованию, вместо них используются другие нетоксичные присадки.

Фракционным составом нефтепродуктов называют содержание в них тех или иных фракций, выраженное чаще всего в объёмных процентах.

В зависимости от фракционного состава и связанного с ним давления насыщенных паров бензины делят на летние и зимние сорта.

Физическую стабильность топлива определяют как его способность сохранять свой фракционный состав и однородность.

Под *химической стабильностью* топлива понимают способность сохранять без изменений свой химический состав.

Ингибиторы (антиокислительные присадки) – средства, повышающие химическую стабильность бензинов при их добавлении к ним.

Противокоррозионные свойства бензинов оценивают по кислотности, общему содержанию серы, отсутствию активных сернистых соединений.

Основные показатели бензинов по ГОСТ 2084–77.

По ТУ 38.1011225–89 выпускается бензин АИ-91 неэтилированный и по ТУ 38.001165–87 бензин А-92 (предназначен на экспорт) с ОЧ по исследовательскому методу – 92, отвечающий требованиям «Евро-3».

В зарубежных странах основными являются две марки бензина: «Премиум» (бензин 1 сорта, ОЧ-97-98) и «Регуляр» (бензин 2 сорта, ОЧ-90-94). В США, Англии и Канаде выпускается также бензин «Супер» (ОЧ-99-102). Эти бензины отвечают требованиям «Евро-4» и «Евро-5». В Российской Федерации качество автомобильного топлива постоянно растёт, приближаясь к требованиям международных стандартов.

5.2. ДИЗЕЛЬНЫЕ ТОПЛИВА

Эксплуатационные требования к качеству дизельных топлив:

- хорошая прокачиваемость как условие бесперебойной и надёжной работы насоса высокого давления; обеспечение тонкого распыла и хорошее смесеобразование, мягкий запуск двигателя, полное сгорание топлива и мягкая работа двигателя;
- предотвращение нагарообразования на клапанах, кольцах и поршнях, зависания игл распылителей форсунок; отсутствие коррозионного воздействия на резервуары, топливопроводы, топливоподающую систему и детали двигателя;
- высокая химическая стабильность.

Эксплуатационные свойства.

Цетановое число (ЦЧ) – показатель воспламеняемости дизельного топлива.

Современные быстроходные дизели работают на дизельном топливе с цетановым числом 45 – 50. Применение топлива с ЦЧ > 50 снижает экономичность двигателя и при этом наблюдается дымление. Топливо с ЦЧ < 40 приводит к жёсткой работе двигателя.

Низкотемпературные свойства дизельного топлива оцениваются температурой помутнения, при которой топливо теряет прозрачность в результате выпадения микрочастиц льда и n-парафиновых углеводородов, но не теряет текучести (в топливе появляются кристаллы, оседающие на фильтрах, что ухудшает подачу топлива в цилиндры), и температурой застывания, когда топливо становится неподвижным.

При отсутствии товарных дизельных топлив марок З и А допускается как кратковременная мера разбавление летнего и зимнего дизельного топлива тракторным керосином или топливом для реактивных двигателей Т-1 или ТС-1.

Ассортимент дизельных топлив.

В нашей стране вырабатывают дизельные топлива трех марок: Л (летнее), З (зимнее), А (арктическое).

При *маркировке* дизельных топлив, кроме марок Л, З, А, указывают массовую долю серы и температуру застывания. Например, маркировка «З – 0,5 минус 35 ГОСТ 305–82» означает, что топливо зимнее с массовой долей серы 0,5 % и температурой застывания –35 °С.

При температуре 0 °С и выше применяют топливо марки Л, от 0 до –20 °С – зимнее З, при температуре –50 °С и ниже – арктическое А. В северной климатической зоне летом применяют зимнее, а зимой арктическое топливо.

Повышенный расход может быть снижен путём несложной регулировки топливной аппаратуры, а также применения самоочищающихся форсунок.

5.3. ГАЗООБРАЗНЫЕ ТОПЛИВА

В качестве топлива для автомобильных двигателей газ применяется в виде сжиженного нефтяного газа (СНГ) и сжатого природного газа (СПГ).

Использование газообразных топлив даёт следующие преимущества: экономится нефть; снижается токсичность отработавших газов; улучшается топливная экономичность двигателя, снижается изнашивание цилиндропоршневой группы и увеличивается срок службы моторного масла; высокая детонационная стойкость газообразных топлив позволяет повысить степень сжатия двигателя, а следовательно, его мощность и топливную экономичность; исключается необходимость подогрева впускного трубопровода, что увеличивает наполнение цилиндров и связанную с этим мощность двигателя; улучшается равномерность распределения горючей смеси по цилиндрам; увеличивается моторесурс двигателя вследствие отсутствия нагара на деталях цилиндропоршневой группы и др.

Эксплуатационные требования к газообразным топливам.

Они должны обеспечивать: хорошую смешиваемость с воздухом для образования однородной горючей смеси; высокую калорийность горючей смеси; отсутствие детонации при сгорании в цилиндрах двигателя; минимально возможное содержание смолистых веществ и механических примесей, способствующих нагарообразованию в системе питания двигателя.

5.4. СЖИЖЕННЫЕ НЕФТЯНЫЕ ТОПЛИВА

Для практического использования на газобаллонных автомобилях сниженные нефтяные топлива (СНТ) выпускают в виде смеси пропана (C_3H_8) и бутана (C_4H_{10}).

ГОСТ 27578–87 «Газы углеводородные сжиженные для автомобильного транспорта» предусматривает выпуск двух марок СНТ: ПА – пропан автомобильный (применяют при температуре до $-20...-35$ °С) и ПБА – пропан-бутан автомобильный (применяют при температуре до -30 °С).

СНТ менее пожаро- и взрывоопасны, чем пары бензина.

Промышленность выпускает газобаллонные автомобили двух типов: со специальными двигателями, работающими на газе, но в которых предусмотрена резервная система питания для кратковременной работы на бензине, и с обычными бензиновыми двигателями, на которые установлена система питания на газе.

СНТ обладает плохими пусковыми свойствами. Пуск холодного двигателя возможен на зимней марке топлива (ПА) при температуре окружающего воздуха ниже $-5...-7$ °С. Если она отсутствует, то допускается запуск двигателя на резервном бензине, что ведёт к дополнительному расходу бензина и снижает экономическую эффективность применения газобаллонных автомобилей.

5.5. СЖИЖЕННЫЙ ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

Основной компонент природного газа – метан CH_4 . Сниженные природный газ (СПГ) превосходит по ряду параметров традиционное моторное топливо. По энергетическим параметрам 1 м^3 природного газа приравнивают к 1 л бензина.

Запас хода на одной заправке 200...280 км.

При замене бензина на СПГ мощность двигателя снижается на 18...20%, что ведёт к снижению скорости на 5...6%, увеличению времени разгона на 24...30% и уменьшению максимального угла преодолеваемого подъёма, возрастают затраты на ТО и ТР, а также стоимость автомобиля.

5.6. СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Эксплуатационные требования к моторным маслам. Моторные масла должны обеспечивать: уплотнение зазоров в сопряжениях работающего двигателя и, в первую очередь, деталей цилиндропоршневой группы; эффективный отвод тепла от трущихся деталей, удале-

ние из зон трения продуктов износа и других посторонних веществ; надёжную защиту рабочих поверхностей деталей двигателя от коррозионного воздействия продуктов окисления масла и сгорания топлива; предотвращение образования всех видов отложений (нагары, лаки, зольные отложения, шламы) на деталях двигателя при его работе на различных режимах; высокую стойкость против окисления, механического воздействия и обводнения, т.е. сохранение первоначальных свойств как в многообразных условиях применения, так и при длительном хранении; минимальный расход масла при работе двигателя; максимальный срок службы масла до замены без ущерба для надёжности двигателя.

Моторные масла должны обладать хорошей вязкостно-температурной характеристикой, высокой моюще-диспергирующей способностью, противоизносными и антикоррозионными свойствами, хорошей антиокислительной стабильностью независимо от конструктивных особенностей двигателей.

Эксплуатационные свойства масел и показатели их качества.

Вязкостно-температурные свойства характеризуются вязкостью, индексом вязкости. Вязкость как важнейшая характеристика моторных масел определяет надёжность работы, эффективность охлаждения и уплотнения узлов трения, лёгкость запуска. *Вязкость динамическая* – это сила сопротивления двух слоёв смазочного материала площадью 1 см^2 , отстоящих друг от друга на расстоянии 1 см и перемещающихся один относительно другого со скоростью 1 см/с. *Вязкость кинематическая* определяется как отношение динамической вязкости к плотности жидкости.

Индекс вязкости – относительная величина, показывающая степень изменения вязкости в зависимости от температуры. Индекс вязкости рассчитывают по значениям кинематической вязкости при 40° и 100°C или находят по таблицам. Вязкостно-температурные свойства масел оценивают также по кинематической вязкости при низкой температуре (0 и -18°C).

Температура застывания – температура, при которой масло теряет подвижность. *Противоизносные свойства* характеризуют способность масла препятствовать износу узлов трения, снижать затраты энергии на преодоление трения. Эти свойства зависят от вязкости и вязкостно-температурной характеристики, смазывающей способности и чистоты масла.

Моюще-диспергирующие свойства подразделяются на моющие и диспергирующие. *Моющие свойства* – способность масла обеспечивать необходимую чистоту деталей двигателя и противостоять лакообразованию на горячих поверхностях, а также препятствовать прилипа-

нию углеродистых отложений. *Диспергирующие свойства* определяют способность масла препятствовать слипанию углеродистых частиц, удерживать их в состоянии устойчивой суспензии и разрушать крупные частицы продуктов окисления при их появлении. *Противоокислительные свойства* определяют стабильность масла, от которой зависит срок работы масел в двигателях, характеризуют их способность сохранять первоначальные свойства и противостоять внешнему воздействию при нормальных температурах.

Коррозионность масел связана прежде всего с содержанием в них сернистых соединений, органических и неорганических кислот и других продуктов окисления. Её оценивают по уровню потери массы металла, контактирующего с маслом в определённых условиях.

Присадки применяются для придания смазочному материалу новых свойств или изменения существующих. Присадки подразделяют: на антиокислительные – повышают антиокислительную устойчивость масел; противокоррозионные – защищают металлические поверхности от коррозионного воздействия серосодержащих продуктов; моюще-диспергирующие – способствуют снижению отложений продуктов окисления на металлических поверхностях; противоизносные, противозадирные и антифрикционные – улучшают смазочные свойства масел; депрессорные – понижают температуру застывания масел; вязкостные – улучшают вязкостно-температурные свойства масел; антипенные – предотвращают вспенивание масел. Некоторые присадки улучшают одновременно несколько свойств масел, их называют многофункциональными.

5.7. СИНТЕТИЧЕСКИЕ МАСЛА

При производстве моторных масел используют базовые масла (жидкие смазочные материалы), к которым для получения товарных продуктов добавляют присадки. Применяют базовые масла трёх типов: минеральные, синтетические и частично синтетические. Минеральные масла получают в процессе переработки нефти, синтетические – путём химических реакций, направленных на образование однотипных молекул органических веществ с желательными свойствами. Частично синтетические (полусинтетические) состоят из смесей минеральных и синтетических базовых масел.

Поскольку минеральные масла не всегда могут удовлетворять требованиям быстро развивающейся техники, то всё шире применяют синтетические масла. *Главное преимущество синтетических масел* перед минеральными в том, что их можно готовить с заранее заданными

ми свойствами в зависимости от конкретных условий применения. Создавая композиции минеральных и синтетических масел с присадками или полностью синтетические масла, можно получить смазочные масла, отвечающие всем требованиям современной техники. Область их применения непрерывно расширяется. Так, в ФРГ и Франции доля синтетических масел превышает 30%. Стоимость синтетических масел примерно в 5 раз выше минеральных, однако их срок службы больше, чем минеральных масел.

В состав синтетических масел входят следующие продукты:

полиальфаолефины – это углеводородные соединения, не содержащие серы, фосфора или металлов. Температура застывания их ниже – 40 °С, индекс вязкости превышает 140. Имеют хорошую термоокислительную стабильность;

сложные эфиры двух основных кислот – не содержат серы, фосфора, металлов и парафинов. Температура застывания их –50...60 °С. Имеют хорошую термоокислительную стабильность и высокую растворяющую способность. Они «чисто работающие», т.е. более склонны растворять лаки и осадки, чем образовывать отложения, а также способны удалять отложения в двигателе, образованные другими маслами;

алкилированные ароматические добавки – обладают высокими термоокислительной стабильностью и индексом вязкости, не склонны к образованию отложений.

Преимущества моторных масел на синтетической основе по сравнению с минеральными:

- меньшая зависимость вязкости от температуры, т.е. более высокий индекс вязкости;
- хорошие низкотемпературные свойства, низкая температура застывания и быстрое поступление масла к смазываемым деталям, т.е. хорошая прокачиваемость;
- незначительная испаряемость при высокой температуре, невысокий расход масла и малый выброс токсичных веществ с выхлопными газами;
- высокая стойкость к окислению, термоокислительная стабильность и малая склонность к образованию отложений;
- надёжное смазывание поверхностей трения при высоких нагрузках и температурах;
- большой срок службы масла и меньшие затраты на техническое обслуживание двигателя.

Недостатки синтетических масел – повышенная коррозионность в отношении сплавов цветных металлов и относительно высокая стоимость.

5.8. КЛАССИФИКАЦИЯ МАСЕЛ

По вязкости масла подразделяются на 3 класса: летние, зимние, всесезонные (табл. 10). Летние масла нормируются значением кинематической вязкости при +100 °С, зимние – при +100 °С и при –18 °С. Всесезонные масла обозначаются дробью – в числителе указывается класс вязкости зимнего, а в знаменателе – летнего масла.

Структура обозначений моторных масел включает группу букв и цифр. Буква М указывает на принадлежность к моторным маслам. Следующие через дефис цифры характеризуют класс кинематической вязкости (при обозначении дробными цифрами в числителе указывается класс вязкости масла при –18 °С, а в знаменателе – класс вязкости при +100 °С). Прописные буквы после цифр указывают на принадлежность к группе масел по эксплуатационным свойствам (табл. 10). Индекс «1» у букв обозначает масла для карбюраторных двигателей, а «2» – для дизельных.

В необходимых случаях применяют дополнительные индексы: «рк» – рабоче-консервационные масла, «з» – масло, содержащее загущающую присадку, «ЦЛ» – для циркуляционных и лубрикаторных смазочных систем, «20», «30» – значение щелочного числа и т.д.

10. Группировка масел в зависимости от эксплуатационных свойств

Группа масла		Рекомендуемая область применения
А		Нефорсированные карбюраторные двигатели и дизели
Б	Б ₁	Малофорсированные карбюраторные двигатели, работающие в условиях, способствующих образованию высокотемпературных отложений и коррозии подшипников
	Б ₂	Малофорсированные дизели
В	В ₁	Среднефорсированные карбюраторные двигатели, работающие в условиях, способствующих окислению масла и образованию всех видов отложений
	В ₂	Среднефорсированные дизели, предъявляющие повышенные требования к противокоррозионным, противоизносным свойствам масел и склонности к образованию высокотемпературных отложений

Группа масла		Рекомендуемая область применения
Г	Г ₁	Высокофорсированные карбюраторные двигатели, работающие в тяжёлых эксплуатационных условиях, способствующих окислению масла, образованию всех видов отложений, коррозии и ржавлению
	Г ₂	Высокофорсированные дизели без наддува или с умеренным наддувом, работающие в эксплуатационных условиях, способствующих образованию высокотемпературных отложений
Д		Высокофорсированные дизели с наддувом, работающие в тяжёлых эксплуатационных условиях или в случае, когда применяемое топливо требует использования масел с высокой нейтрализующей способностью, антикоррозионными и противоиловными свойствами, малой склонностью к образованию всех видов отложений
Е		Лубрикаторные системы смазки цилиндров дизелей, работающих на топливе с высоким содержанием серы

Примеры обозначения масел:

М-8-В₁ – буква «М» – вид смазочного материала (моторное), цифра «8» – класс вязкости, буква с индексом «В₁» означает, что по эксплуатационным свойствам масло относится к группе «В» и предназначено для смазывания среднефорсированных карбюраторных двигателей;

М-10-Г₂К – буква «М» – моторное масло, цифра 10 – класс вязкости, буква «Г» с индексом «2» означает, что по эксплуатационным свойствам оно относится к группе «Г» и предназначено для смазывания высокофорсированных дизельных двигателей; буква «К» свидетельствует о том, что масло предназначено для автомобилей КамАЗ и зерноуборочных комбайнов;

М-6з/10-В – буква «М» – моторное масло, 6з/10 – класс вязкости, буква «з» означает, что масло имеет загущающую присадку, улучшающую вязкостно-температурные свойства масла, и предназначено для применения в качестве всесезонного или зимнего сорта, буква «В» без индекса означает, что это масло универсальное и предназначено для смазывания карбюраторных и дизельных двигателей.

В США и странах Западной Европы масла классифицируются по вязкости – SAE (Содружество американских инженеров) и по условиям эксплуатации – API. По SAE моторные масла делятся на 3 категории: летнее, всесезонное и зимнее.

Масла маркируются следующим образом: летние – 20, 30, 40, 50 (цифра означает вязкость в секундах Сейболта при 98,9 °С); зимние – 10W, 15W, 20W, 25W [цифра означает вязкость в секундах Сейболта, а «W» – первая буква от английского слова winter (зима)].

Всесезонные (загущенные) масла обозначаются двойной нумерацией. Например, 10W/50 означает, что данное масло при –17,8 °С соответствует по вязкости SAE 10, а при 98,9 °С соответствует SAE 50.

Классификация по условиям эксплуатации API подразделяет масла на две категории: S – категория «Сервис» (для карбюраторных двигателей), C – коммерческая категория (для дизельных двигателей). При этом для карбюраторных двигателей применяют маркировку SA, SB, SC, SD, SE, а для дизельных двигателей – CA, CB, CC, CD.

Классификация, принятая в бывших странах СЭВ, имеет в основе тот же принцип, что и классификация ГОСТ 17479.1–85.

5.9. ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА

Эксплуатационно-технические требования. Трансмиссионные масла должны иметь хорошие противозносные, противозадирные и противопиттинговые свойства, характеризоваться пологой вязкостно-

11. Соответствие обозначений трансмиссионных масел по ГОСТ 17479.2–85 принятым в нормативно-технической документации

ГОСТ 17479.2–85	Принятое ранее обозначение масла (торговая марка)	Нормативно-техническая
ТМ-2-18	ТЭп-15	ГОСТ 23652–79
ТМ-3-9	ТСп-10	ГОСТ 23652–79
ТМ-3-18	ТАп-15В, ТСп-15к	ГОСТ 23652–79
ТМ-4-9	ТСз-9гип	ОСТ 38.01158–78
ТМ-4-18	ТСп-14гип	ГОСТ 23652–79
ТМ-5-12з(рк)	ТМ5-12рк	ТУ 38.101844–80
ТМ-5-18	ТАЛ-17И	ГОСТ 23652–79

12. Соответствие классов вязкости и групп трансмиссионных масел по ГОСТ 17479.2–85 системам SAE и API

ГОСТ 17479.2–85	SAE	ГОСТ 17479.2–85	API
Класс вязкости		Группа	
0	75W	TM-1	GL-1
12	80W/85W	TM-2	GL-2
18	90	TM-3	GL-3
34	140	TM-4	GL-4
–	–	TM-5	GL-5

температурной кривой, низкой температурой застывания, обладать хорошей термической и термоокислительной стабильностью, а также высокой стабильностью при хранении, минимально воздействовать на резинотехнические уплотнительные материалы, не допуская их разрушения, иметь хорошие антикоррозионные свойства, не содержать механические примеси и воду.

Классификация трансмиссионных масел. В таблице 11 приведено соответствие их обозначений ГОСТ 17479.2–85.

Согласно ГОСТ 17479.2–85 трансмиссионные масла (табл. 12) в зависимости от эксплуатационных свойств подразделяют на пять групп, определяющих области их применения.

5.10. ПЛАСТИЧНЫЕ СМАЗКИ

Пластичные смазки применяют в тех узлах трения автомобилей, в которых не удерживается масло или невозможно обеспечить непрерывное пополнение его запаса.

Пластичные смазки подразделяют на четыре группы:

- антифрикционные – для снижения износа и трения скольжения сопрягаемых деталей;
- консервационные – для предотвращения коррозии при хранении, транспортировке и эксплуатации;
- канатные – для предотвращения износа и коррозии стальных канатов;
- уплотнительные – для герметизации зазоров, облегчения сборки и разборки арматуры, сальниковых устройств, резьбовых, разъёмных и любых подвижных соединений.

В зависимости от сферы применения смазки делят на смазки общего назначения многоцелевые и специализированные. По работоспособности в различных температурных условиях они могут быть работоспособны в умеренной климатической зоне, морозостойкими и термостойкими.

5.11. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЖИДКОСТИ

Эксплуатационные требования. Тормозные жидкости должны иметь: хорошие вязкостно-температурные свойства; высокие антикоррозионные и защитные свойства; совместимость с резиновыми уплотнительными манжетами; высокую температуру кипения при поглощении влаги; отсутствие склонности к образованию твёрдых частиц и сгустков в период эксплуатации и хранения; хорошие смазывающие свойства; высокую стабильность при хранении.

Ассортимент, особенности применения и основные показатели качества тормозных жидкостей. Для тормозных систем автомобилей выпускаются жидкости БСК, ГТЖ-22М, «Нева», «Томь» и «Роса»

Жидкость БСК изготавливается на основе касторового масла и бутилового спирта в равных количествах с добавкой красителя. Попадание воды в систему нарушает однородность жидкости и делает её непригодной к применению. С гликолевыми жидкостями смешение не рекомендуется.

Жидкость «Роса» изготавливается на основе борсодержащих олигомероокисей алкиленов с добавлением противокоррозионной и антиокислительной присадок. Она имеет хорошие высокотемпературные свойства и обеспечивает надёжную работу при использовании в тормозных системах всех типов автомобилей при температуре от +50 до -50 °С. Применяют всесезонно во всех климатических зонах. Перспективна в качестве единой для всего автопарка страны. Полностью совместима с «Невой» и «Томью». Не совместима с БСК.

Жидкость ГТЖ-22М изготавливается на основе диэтиленгликоля с противокоррозионными присадками. Её применяют всесезонно во всех климатических зонах, кроме районов Крайнего Севера. Не совместима с БСК.

Жидкость «Нева» изготавливается на основе этилкарбитаола с добавлением загустителя и противокоррозионных присадок. Она обеспечивает надёжную работу в температурном интервале от +50 до -50 °С. Жидкость применяют всесезонно во всех климатических зонах. Смешение «Невы» и БСК не рекомендуется из-за ухудшения антикоррозионных свойств и разбухания резиновых уплотнительных манжет.

Жидкость «Томь» изготавливается на основе этилкарбитола боратов с добавлением загустителей и противокоррозионных присадок. Применяется всесезонно на всех моделях автомобилей во всех климатических зонах. Смешение с БСК не допускается, совместима с «Росой».

Охлаждающие жидкости и требования к ним. Охлаждающие жидкости должны иметь: высокую теплоёмкость и теплопроводность; низкую температуру кристаллизации и высокую температуру кипения; малый коэффициент объёмного расширения; достаточную подвижность в диапазоне температур от -70 до $+100$ °С, термическую стабильность, инертность к металлическим и неметаллическим материалам; кроме того, они должны быть пожаробезопасны, биологически и экологически нейтральными, не иметь склонности к накипеобразованию.

Для предотвращения и удаления накипи применяют различные способы смягчения воды (табл. 13).

13. Растворы для удаления накипи

Состав	Количество на 10 л воды, г	Время для разрушения накипи, ч
<i>Для всех двигателей</i>		
Техническая молочная кислота	600	1,0...3,0
Хромпик или хромовый ангидрид	200	8,0...1,0
Ингибированная соляная кислота	600...800	0,5...1,0
<i>Смесь</i>		
Кальцинированная сода	1000...1200	10...12
Хромпик	20...30	
<i>Смесь</i>		
Фосфорная кислота	1000	0,5...1,0
Хромовый ангидрид	30	
<i>Для двигателей с чугунной головкой</i>		
Техническая соляная кислота	250...300	0,5...1,0
Каустическая сода	700...1000	7,0...10,0
<i>Смесь</i>		
Тринатрийфосфат	450	10...12
Кальцинированная сода	550	
Тринатрийфосфат	300...500	2,0...3,0

5.12. ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА И СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Применение загущенных масел, эксплуатирующихся при низких температурах, позволяет экономить до 3...5% топлива и снизить расход масла на 20...35% (табл. 14 – 16).

Применение моторных масел с модификаторами трения позволяет снизить расход топлива на 3...5%, а в отдельных случаях – на 7...10%. В последнее время за рубежом всё большее внимание уделяют беззольным антифрикционным присадкам (тиофосфаты, тиофосфонаты и диофосфаты, молекулы которых не содержат атомов металла, а также борсодержащие соединения).

Одним из путей экономии масел является создание и применение синтетических и полусинтетических масел.

Значительным резервом экономии масел является их сбор, восстановление свойств и повторное использование.

14. Влияние качества бензина на работу двигателя и расход бензина

Изменение показателя качества	Влияние на работу двигателя	Признаки нарушения работы двигателя	Возможное повышение расхода бензина, %
Октановое число:			
Уменьшение	Возникновение детонации. Снижение мощности и экономичности работы двигателя. Повышение износа деталей двигателя, прогар прокладки головки блока цилиндров, разрушение днищ поршней и др.	Металлический стук в цилиндрах, вибрация в двигателе, перегрев головки цилиндра, дымный выхлоп	5...10
Увеличение	Обеспечивается возможность увеличения степени сжатия. Повышение мощности двигателя при нормальной работе	Увеличение теплонапряжённости двигателя, возможен прогар выпускных клапанов	5...10

Изменение показателя качества	Влияние на работу двигателя	Признаки нарушения работы двигателя	Возможное повышение расхода бензина, %
Утяжеление фракционного состава	Повышение износа двигателя	Затруднение пуска двигателя, замедление его прогрева	5...8
Облегчение фракционного состава	Двигатель работает с перебоями	Образование паровых пробок, повышение пожароопасности	2...3
Увеличение содержания фактических смол	Ухудшение смесеобразования, потеря мощности	Образование нагара, осаждение смол на деталях камеры сгорания и топливной аппаратуры	4...10
Увеличение содержания серы	Повышение износа деталей двигателя	Коррозионное воздействие, нагарообразование и отложения на деталях двигателя	До 10

15. Снижение расхода топлива при применении масел улучшенного качества

Масла	Снижение расхода топлива, в %	
	зимой	летом
Загущенные масла на минеральной основе	4...6	2
Синтетические моторные масла	6...12	2...4
Масла с модификаторами трения	0...1,2	2...4

16. Влияние качества дизельного топлива на работу двигателя и его расход

Изменение показателя качества	Влияние на работу двигателя	Признаки нарушения работы двигателя	Возможное повышение расхода топлива, %
Снижение цетанового числа	Жёсткая работа	Затруднение пуска – двигатель не заводится	5...10
Утяжеление фракционного состава	Повышение износа цилиндропоршневой группы, ухудшение смесеобразования в процессе сгорания	Затруднение пуска, повышение дымности выхлопных газов	2...5
Увеличение содержания серы	Повышение износа топливной аппаратуры, цилиндров двигателя и других деталей	Возможное разрушение системы выпуска газов и подшипников из свинцовистой бронзы, образование нагаров и отложений, увеличивающих абразивный износ	10...15
Увеличение вязкости	Ухудшение смесеобразования, испаряемости	Увеличение дымности отработанных газов	До 15
Снижение вязкости	Ухудшение смесеобразования, неполное сгорание топливовоздушной смеси. Повышенный износ топливоподающей аппаратуры	Повышение дымности отработанных газов, снижение давления впрыска, уменьшение цикловой подачи	До 15

Изменение показателя качества	Влияние на работу двигателя	Признаки нарушения работы двигателя	Возможное повышение расхода топлива, %
Повышение температуры помутнения и застывания	Ухудшение подачи топлива, замедление прогрева двигателя	Ухудшение запуска двигателя	10...15
Увеличение содержания фактических смол	Ухудшение распыла, неполное сгорание. Повышенный износ топливной аппаратуры	Неполное сгорание, закоксовывание форсунок, на свечах и деталях камеры сгорания образуется нагар	5...10

Сбор и сдача отработанных нефтепродуктов осуществляются в обязательном порядке всеми предприятиями, использующими в своей работе ТСМ.

Отработанные нефтепродукты подразделяются на три группы:

- ММО – масла моторные отработанные;
- МИО – масла индустриальные отработанные;
- СНО – смесь отработанных нефтепродуктов.

6. ХРАНЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ШИНЫ

6.1. СПОСОБЫ ХРАНЕНИЯ

Применяются два способа хранения АТС: в отапливаемых зданиях и на открытых площадках.

Проблемы хранения АТС на открытых площадках при температуре ниже 0 °С:

- замерзание воды в системе охлаждения ДВС;
- загустевание масла в ДВС и трансмиссии;
- плохое смесеобразование и снижение температуры в камере сгорания при сжатии;
- затруднительный пуск двигателя, перерасход топлива;
- повышенный износ деталей ДВС.

85% автомобильного парка работает в зонах, где температура воздуха отрицательная. Большинство из них хранится на открытых площадках. В зимнее время пуск двигателя затрудняется, так как пусковая частота коленвала должна быть повышена на 30...40% (потери теплоты на нагрев холодных деталей, образующих камеру сгорания), а напряжение на клеммах аккумуляторной батареи (АБ) и её ёмкость падают. При снижении температуры на 1 °С ёмкость АБ снижается на 1,0...1,5%, а при температуре электролита – 3 °С АБ не принимают заряд.

В дизелях при низкой температуре увеличивается вязкость топлива, ухудшаются его распыливание, смесеобразование и процесс сгорания.

При низких температурах шины и другие резиновые изделия теряют эластичность, на их поверхностях появляются трещины, что снижает срок их службы. Эксплуатационные нормы расхода топлива повышаются на 5...20% (в зависимости от климатической зоны).

При проведении ТО и ТР в зимнее время «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава» предусматривает увеличение трудоёмкости на 20% в зоне холодного климата, а на Крайнем Севере – на 40%.

6.2. ХРАНЕНИЕ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И ТЕХНИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ

Запчасти и материалы хранятся в закрытых складах на многоярусных стеллажах закрытого (клеточного) и открытого (полочного) типа или в шкафах. Агрегаты хранят на полу или на стеллажах. Материалы хранят на стеллажах. Легковоспламеняющиеся материалы и кислоты хранят в огнестойком помещении, изолированном от других. Бутылки с кислотой располагают в отдельно отгороженном помещении в специальной лёгкой таре. Инструмент и приспособления хранят в инструментально-раздаточной кладовой. Для упорядочения расположения запчастей и материалов на складах и быстрого их отыскивания весь ассортимент делится на 10 разделов, каждый из которых ещё подразделяется на ряд (до 10) разделов и т.д. Этот способ учёта и хранения материалов называется лестничной классификацией.

6.3. МАРКИРОВКА ШИН И ЕЗДОВЫХ КАМЕР

Пневмошины – одни из основных элементов ходовой части автомобиля. Из-за их отрицательного технического состояния происходит наибольшее число ДТП, совершённых по техническим причинам.

В процессе эксплуатации АТС к шинам предъявляются очень высокие требования:

- смягчение ударов, вибрации при движении по неровным дорогам;
- передача тяговых тормозных сил, обеспечивая при этом наибольшее сцепление с покрытием дороги;
- устойчивость, управляемость и безопасность движения;
- динамичность, плавность хода и проходимость АТС;
- минимальное сопротивление качению (повышение топливной экономичности АТС);
- минимальный уровень шума на больших скоростях движения.

Автошины подразделяются по назначению, способу герметизации, конструкции, форме профиля, габаритам, климатическому исполнению. По назначению автошины подразделяются на группы:

- шины легковых автомобилей (и грузовых с максимальной разрешённой массой до 3,5 т). Они применяются для эксплуатации по дорогам различных категорий при температуре от $-45\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $+55\text{ }^{\circ}\text{C}$ (шины с зимним рисунком профиля – до $+10\text{ }^{\circ}\text{C}$);
- шины грузовых автомобилей. Температурный режим эксплуатации такой же;

- шины с регулируемым давлением. Они применяются для автомобилей повышенной проходимости на дорогах всех категорий во всех климатических зонах при температурах от $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $+55\text{ }^{\circ}\text{C}$.

По способу герметизации шины подразделяются на камерные и бескамерные.

Камерные шины для грузовых автомобилей состоят из покрышки, камеры и ободной ленты, а для легковых – из покрышки и камеры.

Бескамерная шина – покрышка, имеющая на внутренней поверхности герметизирующий слой. Преимущества бескамерных шин:

- повышенная активная безопасность, так как отсутствует мгновенная разгерметизация шин при проколах;
- снижение нагрева шины при движении;
- пониженное сопротивление качению;
- меньшая масса шины;
- простота дорожного ремонта шины при проколе.

Недостатки бескамерных шин:

- высокие требования к качеству борта обода (его ровности);
- выход воздуха из шины при наезде на препятствие, если при этом погнулся борт обода;
- невозможность накачать шину ручным насосом.

По конструкции (направлению нитей корда) шины подразделяются на диагональные и радиальные:

- в диагональных шинах нити корда каркаса и брекера перекрещиваются в смежных слоях и имеют в средней части беговой дорожки углы наклона нитей корда $45\text{...}60^{\circ}$. Эти шины более ремонтпригодны, прочнее на плохих дорогах, но имеют каркас с большим количеством слоёв корда, поэтому имеют повышенное сопротивление качению, больше нагреваются. Кроме того, их труднее монтировать из-за повышенной жёсткости;

- в радиальных шинах нити корда во всех слоях каркаса средней части беговой дорожки имеют угол наклона близкий к нулю (нити корда располагаются как бы по радиусу профиля покрышки).

Эти шины имеют каркас с меньшим числом слоёв, мощный бреккер, что обеспечивает меньшее сопротивление качению, больший срок службы шины, выдерживают большие нагрузки и скорости. Смонтировать колесо с радиальной шиной легче, так как она имеет меньшую жёсткость.

Недостаток радиальных шин – большой боковой увод колёс из-за меньшей боковой жёсткости.

Радиальные шины выпускаются двух типов: с металлокордом в каркасе и брекером и синтетическим кордом в каркасе и металлокордом в брекером. Радиальные шины с цельным металлокордом каркаса требуют тщательного контроля давления внутри покрышки, иначе при пониженном давлении металлокорд ломается и его проволоки выходят наружу и внутрь покрышки, после чего эксплуатация покрышки становится невозможной.

По форме профиля поперечного сечения в зависимости от соотношения высоты профиля H к его ширине B различают шины:

- обычного профиля – $H/B > 0,89$;
- низкопрофильные – $H/B = 0,7 \dots 0,88$;
- сверхнизкопрофильные – $H/B < 0,7$;
- широкопрофильные – $H/B = 0,5 \dots 0,69$;
- арочные – $H/B = 0,39 \dots 0,5$.

По габаритам автомобильные шины подразделяются на:

- крупногабаритные – с шириной профиля 350 мм (14") и выше, независимо от посадочного диаметра;
- среднегабаритные – с шириной профиля от 200 до 350 мм (7"…14") и посадочным диаметром не менее 457 мм (18");
- малогабаритные – с шириной профиля не более 200 мм (7") и посадочным диаметром не более 457 мм (18").

По климатическому исполнению автошины подразделяются на:

- шины для умеренного климата, применяемые при температуре не ниже -45 °С;
- морозостойкие шины для температуры ниже -45 °С;
- шины для тропического климата.

В зависимости от назначения автошины имеют следующие типы рисунка протектора:

- дорожный, предназначенный для использования на дорогах с твёрдым покрытием;
- универсальный (шашки или рёбра в центре протектора и грунтозацепы по краям), предназначенный для дорог с облегчённым покрытием или укатанным грунтом (снег);
- рисунок повышенной проходимости (высокие грунтозацепы с широкими выемками – «ёлочка»), предназначены для эксплуатации в условиях бездорожья на мягких грунтах;
- направленный рисунок протектора – не симметричный относительно радиальной плоскости;
- зимний – имеет выступы с острыми кромками по краям.

Дня эксплуатации в условиях гололёда, обледенелого снега шины шипуют для повышения сцепления шин с покрытием дороги.

На покрышках и бескамерных шинах наносится маркировка:

1. Обозначение шины – условное обозначение её основных размеров (первая цифра – ширина покрышки, вторая – посадочный диаметр обода) и конструкции каркаса: радиальные шины имеют индекс R или P. Размеры проставляются в дюймах, мм и смешанные (в дюймах, а в скобках – в мм). Низкопрофильные шины обозначаются с указанием через дробь индекса серии, обозначающей высоту профиля в процентах от ширины (175/70R13);
2. Торговая марка (модель шины) – условное обозначение разработчика шины и порядковый номер разработки;
3. Товарный знак и (или) наименование фирмы-изготовителя шины;
4. Название страны-изготовителя на английском языке;
5. Индекс допустимой нагрузки на шину;
6. Индекс категории скорости – условное обозначение максимально допустимой скорости;
7. Надпись «Radial» для шины радиальной конструкции;
8. Знак направления вращения (стрелка) на покрышках с направленным рисунком протектора (елочка);
9. Надпись «Tuneless» для бескамерных шин;
10. Надпись «All steel» для цельнометаллокордных шин;
11. Надпись «Regroovable» для шин, у которых возможно углубление протектора нарезкой;
12. Надпись «Reinforced» для усиленных шин;
13. Знак «M+S» или «M.S» для шин с зимним рисунком протектора;
14. Надпись «All seasons» для всесезонных шин;
15. Обозначение «TWJ» или другой символ, указывающий расположение индикатора износа в плечевой зоне протектора;
16. Балансировочная метка в виде круга диаметром 5...10 мм под краем обода, с которой должен совмещаться вентиль (для шин легковых автомобилей);
17. Буква «C» после обозначения основных размеров и конструкций каркаса только для шин легковых автомобилей;
18. Обозначение «PSJ» – индекс испытательного давления;
19. Дата изготовления шины: 2 первые цифры указывают номер недели с начала года, 2 последние – год изготовления;
20. Обозначение стандарта – без года утверждения;
21. Знак официального утверждения «E» с указанием номеров официального утверждения и страны, выдавшей сертификат;

22. Национальный знак соответствия при сертификации шины;
23. Порядковый номер шины;
24. Штамп технического контроля;
25. Буква «Н» – шина с регулируемым давлением;
26. Буквы «РК» – шины с регулируемым давлением, с распорными кольцами на ободах.

Примеры маркировки:

– для шин легковых автомобилей 205/70P14 ИД-220 Steel Radial S 93.Tubeless ГОСТ 4754 1200052345 Made in Russia, где

- 205 (мм) – ширина профиля покрышки (В);
- 70 – индекс серии Н-70% В;
- 14 – посадочный диаметр обода в дюймах;
- R – шина радиальная;
- ИД-220 – модель шины;
- Steel – металлокорд в брекре;е;
- S – индекс категории скорости;
- 93 – индекс несущей способности шины (нагрузки);
- Tubeless – бескамерная шина;
- ГОСТ 4754 – обозначение стандарта, по которому производится шина;

• 1200 – дата изготовления (12 – номер недели с начала года, 00 – последние цифры года изготовления – 2000);

- 052345 – порядковый номер шины;
- Made in Russia – страна-изготовитель;

– для шин грузовых автомобилей с постоянным давлением 10,00R20 04-376 146/143J 115PSJ ГОСТ 5513 1200 80576 Made in Russia:

- 10,00R20 – обозначение размера шины;
- 10 – ширина профиля в дюймах;
- R – радиальная;
- 20 – посадочный диаметр обода в дюймах. Прежнее обозначение размера – 10,00R20 (2SOR508);
- 04-376 – модель шины;
- 146/143 – индексы несущей способности нагрузок для одинарных и двойных колес;
- J – индекс категории скорости;
- 115PSJ – индекс давления;
- 1200 – дата изготовления;
- 80576 – номер шины;
- Made in Russia – страна-изготовитель.

На боковине ставится товарный знак предприятия-изготовителя. Импортные шины на отечественных автомобилях (и наоборот) могут быть применены после лабораторно-дорожных испытаний, оформленных Протоколом применения попутного изделия.

Гарантии изготовителей шин. Гарантийный срок службы шин – 5 лет со дня изготовления. Гарантийный срок хранения и эксплуатации шин, восстановленные по первому и второму классам – 1,5 года, а по классу «Д» (множественные порезы) – 1 год.

Производственные дефекты, считающиеся браками:

- расслоения в каркасе, брекере, борту;
- отслоения протектора, боковины;
- гребень по протектору с выпрессовкой корда;
- запрессовка твёрдых включений на внутренней и наружной поверхности покрышки;
- отставание нитей корда по первому слою каркаса;
- складки по основанию;
- обнажение кромок бортовой ленты, отрыв и отслаивание герметизирующего слоя на внутренней поверхности каркаса и на бортах.

При этих дефектах производитель должен возместить покупателю нанесённый ущерб.

В спорных случаях назначается независимая экспертиза.

6.4. ОСОБЕННОСТИ ХРАНЕНИЯ АВТОШИН

Помещения для хранения автошин должны исключить попадание на них солнечного света (они должны быть или с искусственным освещением, или застеклены цветным стеклом). Шины должны располагаться вертикально без штабелирования.

Не реже, чем 1 раз в 2–3 месяца, положение шин на стеллажах или полу должно меняться.

Попадание на шины любых нефтепродуктов должно быть исключено. Ездовые камеры в лучшем случае должны храниться в слегка подкаченном состоянии, присыпанные тальком внутри покрышки. Если камеры хранятся на вешалках со специальными опорами, они должны быть подкачены: 0,1...0,2 ат. и периодически (1 раз в 1–2 месяца) поворачивать (складки при хранении их должны быть исключены).

В пределах гарантийного срока (до 5 лет) чем меньше срок хранения автошин, тем лучше (меньше происходит искусственное старение резины). Температура в помещениях для хранения автошин должна быть не ниже –10 °С и не выше +20 °С при относительной влажности воздуха не более 50%.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Успешность транспортной деятельности определяется соотношением затрат и получаемого дохода. Если основной задачей технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта является поддержание его в технически исправном состоянии при минимальных затратах, то в задачи организации перевозок входит получение максимального дохода от эксплуатации парка транспортных средств. Очевидно, что наибольшая эффективность работы автотранспортной организации будет достигнута при взаимоувязанном решении стоящих перед ней задач с учётом следующих основных факторов:

- знание нормативной документации и требований перевозочного процесса к использованию, техническому состоянию подвижного состава, его оборудованию, комплектации;
- организация работы по обеспечению безопасности дорожного движения;
- организация работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава;
- соблюдение требований безопасности транспортного процесса.

Система предупреждения дорожно-транспортных происшествий должна строиться на выполнении требований государственных стандартов, правил и методик, регламентирующих безопасность и качество выполнения перевозочного процесса; систематической работы с водителем; контроля технического состояния и ежедневной предрейсовой проверки транспортных средств, их технического обслуживания и ремонта; эффективного использования технических средств организации дорожного движения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. О лицензировании отдельных видов деятельности : федер. закон Российской Федерации от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ. Опубликовано 6 мая 2011 г.
2. Афанасьев, М.Б. Водителю о правилах и безопасности дорожного движения / М.Б. Афанасьев, Г.И. Клинковштейн, В. А. Мелкий. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1991. – 236 с.
3. Васильев, А.П. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения : учебник для вузов / А.П. Васильев, В.М. Сиденко ; под ред. А.П. Васильева. – Подольск : АТП, 2010. – 304 с.
4. Горев, А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность дорожного движения : учебное пособие для вузов / А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. – М. : Академия, 2008. – 256 с.
5. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения / Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев. – М. : Транспорт, 1997. – 231 с.
6. Кузнецов, А.В. Топливо и смазочные материалы / А.В. Кузнецов. – М. : КолосС, 2005. – 199 с.
7. Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте : учебное пособие для вузов / В.А. Бондаренко, Н.Н. Якунин, Н.В. Игнатова [и др.]. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Машиностроение, 2004. – 496 с.
8. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей: механизация и экологическая безопасность производственных процессов : учебное пособие / В.И. Сарбаев, С.С. Селиванов, В.Н. Коноплев [и др.]. – 2-е изд. – Ростов н/Д : Феникс, 2005. – 380 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

К указанию Министерства от 03.01.92 г. № 1-Ц
Форма утверждена Министерством транспорта
Российской Федерации

ЛИЦЕНЗИЯ серия ААА № 00 00 00

НА ПРАВО ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ, ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЕДИЦИОННОЙ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА
АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВИД		ДАТА ВЫДАЧИ
Количество выданных лиц, карточек		СРОК ДЕЙСТВИЯ ЛИЦЕНЗИЙ
		С ПО
НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ (ОРГАНИЗАЦИИ), Ф.И.О. ВЛАДЕЛЬЦА ЛИЦЕНЗИИ И ЕГО ПОЧТОВЫЙ АДРЕС		
БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ ВЛАДЕЛЬЦА		
ТЕЛЕФОН ТЕЛЕТАЙП ТЕЛЕФАКС		
НАСТОЯЩЕЙ ЛИЦЕНЗИЕЙ РАЗРЕШЕНЫ: ВИД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗОНА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАРИФ		

УСЛОВИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИЦЕНЗИИ

Владелец лицензии обязан выполнять утверждённые в установленном порядке устав автомобильного транспорта, правила перевозок, правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава, правила предоставления услуг станциями технического обслуживания и другие положения и правила, действующие на территории Российской Федерации, регламентирующие лицензируемую деятельность, а также требования по безопасности движения и экологии применительно к виду деятельности, на который получена лицензия.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛИЦЕНЗИОННЫЕ УСЛОВИЯ:

--

Начальник Российской транспортной инспекции

_____ (_____)

(подпись владельца лицензии)

М. П.

ЗАКОН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
«О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»
№128-ФЗ от 08.08.2001 г.
(Извлечения)

Статья 6. Полномочия лицензирующих органов

1. Лицензирующие органы осуществляют следующие полномочия:
 - предоставление лицензий;
 - переоформление документов, подтверждающих наличие лицензии;
 - приостановление действия лицензий;
 - возобновление действия лицензий;
 - аннулирование лицензий (в случае, предусмотренном п. 3 ст. 13 настоящего Федерального закона);
 - ведение реестра лицензий;
 - контроль за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий. Порядок осуществления полномочий лицензирующих органов устанавливается положениями о лицензировании конкретных видов деятельности.
2. Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление своих полномочий, предусмотренных п. 1 настоящей статьи.

Статья 7. Действие лицензии

1. На каждый вид деятельности предоставляется лицензия. Вид деятельности, на осуществление которого предоставлена лицензия, может выполняться только получившим лицензию юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.
2. Деятельность, на осуществление которой лицензия предоставлена федеральным органом исполнительной власти или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, может осуществляться на всей территории Российской Федерации. Деятельность, на осуществление которой лицензия предоставлена лицензирующим органом субъекта Российской Федерации, может осуществляться на территориях иных субъектов Российской Федерации при условии уведомления лицензиатом лицензирующих органов соответствующих

субъектов Российской Федерации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 8. Срок действия лицензии

Срок действия лицензии не может быть менее чем пять лет. Срок действия лицензии по его окончании может быть продлен по заявлению лицензиата.

Продление срока действия лицензии осуществляется в порядке переоформления документа, подтверждающего наличие лицензии.

Положениями о лицензировании конкретных видов деятельности может быть предусмотрено бессрочное действие лицензии.

Статья 9. Принятие решения о предоставлении лицензии

1. Для получения лицензии соискатель лицензии представляет в соответствующий лицензирующий орган следующие документы:

- заявление о предоставлении лицензии с указанием наименования и организационно-правовой формы юридического лица, места его нахождения – для юридического лица; фамилии, имени, отчества, места жительства, данных документа, удостоверяющего личность, для индивидуального предпринимателя; лицензируемого вида деятельности, который юридическое лицо или индивидуальный предприниматель намерены осуществлять;

- копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации соискателя лицензии в качестве юридического лица (с предъявлением оригиналов в случае, если копии не заверены нотариусом) – для юридического лица; копия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя (с предъявлением оригинала в случае, если копия не заверена нотариусом) – для индивидуального предпринимателя;

- копия свидетельства о постановке соискателя лицензии на учёт в налоговом органе (с предъявлением оригинала в случае, если копия не заверена нотариусом);

- документ, подтверждающий уплату лицензионного сбора за рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии; сведения о квалификации работников соискателя лицензии.

Кроме указанных документов в положениях о лицензировании конкретных видов деятельности может быть предусмотрено представление иных документов, наличие которых при осуществлении конкретного вида деятельности установлено соответствующими федеральными законами, а также иными нормативными правовыми актами, принятие которых предусмотрено соответствующими федеральными

законами. Не допускается требовать от соискателя лицензии представления документов, не предусмотренных настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами. Все документы, представленные в соответствующий лицензирующий орган для предоставления лицензии, принимаются по описи, копия которой направляется (вручается) соискателю лицензии с отметкой о дате приёма документов указанным органом.

За предоставление недостоверных или искажённых сведений соискатель лицензии несёт ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии в срок, не превышающий шестидесяти дней со дня поступления заявления о предоставлении лицензии со всеми необходимыми документами. Соответствующее решение оформляется приказом лицензирующего органа.

Более короткие сроки принятия решения о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии могут устанавливаться положениями о лицензировании конкретных видов деятельности. Лицензирующий орган обязан в указанный срок уведомить соискателя лицензии о принятии решения о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии.

Уведомление о предоставлении лицензии направляется (вручается) соискателю лицензии в письменной форме с указанием реквизитов банковского счёта и срока уплаты лицензионного сбора за предоставление лицензии.

Уведомление об отказе в предоставлении лицензии направляется (вручается) соискателю лицензии в письменной форме с указанием причин отказа.

В течение трёх дней после представления соискателем лицензии документа, подтверждающего уплату лицензионного сбора за предоставление лицензии. Лицензирующий орган бесплатно выдаёт лицензиату документ, подтверждающий наличие лицензии.

Лицензиат имеет право на получение дубликатов указанного документа. Дубликаты указанного документа предоставляются лицензиату за плату, равную плате, установленной за предоставление информации, содержащейся в реестре лицензий.

3. Основанием отказа в предоставлении лицензии является:

- наличие в документах, представленных соискателем лицензии, недостоверной или искажённой информации;
- несоответствие соискателя лицензии принадлежащих ему или используемых им объектов лицензионным требованиям и условиям.

Не допускается отказ в выдаче лицензии на основании величины объёма продукции (работ, услуг), производимой или планируемой для производства соискателем лицензии.

4. Соискатель лицензии имеет право обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, отказ лицензирующего органа в предоставлении лицензии или его бездействие.

Статья 10. Содержание подтверждающего наличие лицензии документа и решения о предоставлении лицензии

В решении о предоставлении лицензии и в подтверждающем наличие лицензии документе указываются:

- наименование лицензирующего органа;
- наименование и организационно-правовая форма юридического лица, место его нахождения – для юридического лица;
- фамилия, имя, отчество, место жительства, данные документа, удостоверяющего личность – для индивидуального предпринимателя;
- лицензируемый вид деятельности: срок действия лицензии;
- идентификационный номер налогоплательщика;
- номер лицензии;
- дата принятия решения о предоставлении лицензии.

Статья 11. Переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии

1. В случае преобразования юридического лица, изменения его наименования или места его нахождения, либо изменения имени или места жительства индивидуального предпринимателя, либо утраты документа, подтверждающего наличие лицензии, лицензиат – юридическое лицо (его правопреемник) или индивидуальный предприниматель обязан не позднее чем через пятнадцать дней подать заявление о переоформлении документа, подтверждающего наличие лицензии, с приложением документов, подтверждающих указанные изменения.

2. При переоформлении документа, подтверждающего наличие лицензии, лицензирующий орган вносит соответствующие изменения в реестр лицензий. Переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии, осуществляется в течение десяти дней со дня получения лицензирующим органом соответствующего заявления.

3. За переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии, взимается плата в размере 100 рублей, которая зачисляется в соответствующий бюджет.

Статья 12. Осуществление контроля

1. Контроль за соблюдением лицензиатом лицензионных требований и условий, определенных положением о лицензировании конкретного вида деятельности, осуществляется лицензирующими органами в пределах их компетенции.

2. Лицензирующие органы имеют право:

- проводить проверки деятельности лицензиата на предмет её соответствия лицензионным требованиям и условиям;
- запрашивать у лицензиата необходимые объяснения и документы при проведении проверок;
- составлять на основании результатов проверок акты (протоколы) с указанием конкретных нарушений;
- выносить решения, обязывающие лицензиата устранить выявленные нарушения, устанавливать сроки устранения таких нарушений;
- выносить предупреждение лицензиату.

Статья 13. Приостановление действия лицензии и аннулирование лицензии

1. Лицензирующие органы вправе приостанавливать действие лицензии в случае выявления лицензирующими органами неоднократных нарушений или грубого нарушения лицензиатом лицензионных требований и условий.

Лицензирующий орган обязан установить срок устранения лицензиатом нарушений, повлекших за собой приостановление действия лицензии. Указанный срок не может превышать шесть месяцев. В случае, если в установленный срок лицензиат не устранил указанные нарушения, лицензирующий орган обязан обратиться в суд с заявлением об аннулировании лицензии.

Лицензиат обязан уведомить в письменной форме лицензирующий орган об устранении им нарушений, повлекших за собой приостановление действия лицензии. Лицензирующий орган, приостановивший действие лицензии, принимает решение о возобновлении её действия и сообщает об этом в письменной форме лицензиату в течение трёх дней после получения соответствующего уведомления и проверки устранения лицензиатом нарушений, повлекших за собой приостановление действия лицензии. Плата за возобновление действия лицензии не взимается. Срок действия лицензии на время приостановления ее действия не продлевается.

2. Лицензия теряет юридическую силу в случае ликвидации юридического лица или прекращения его деятельности в результате реорганизации, за исключением его преобразования либо прекращения

действия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя.

3. Лицензирующие органы могут аннулировать лицензию без обращения в суд в случае неуплаты лицензиатом в течение трёх месяцев лицензионного сбора за предоставление лицензии.

4. Лицензия может быть аннулирована решением суда на основании заявления лицензирующего органа в случае, если нарушение лицензиатом лицензионных требований и условий повлекло за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан, обороне и безопасности государства, культурному наследию народов Российской Федерации и (или) в случае, предусмотренном абзацем вторым п. 1 настоящей статьи. Одновременно с подачей заявления в суд лицензирующий орган вправе приостановить действие указанной лицензии на период до вступления в силу решения суда.

5. Решение о приостановлении действия лицензии, об аннулировании лицензии или о направлении заявления об аннулировании лицензии в суд доводится лицензирующим органом до лицензиата в письменной форме с мотивированным обоснованием такого решения не позднее чем через три дня после его принятия. Решение о приостановлении действия лицензии и об аннулировании лицензии может быть обжаловано в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

6. Лицензирующий орган не вправе проводить проверки по предмету ведения иных органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Статья 14. Ведение реестров лицензий

1. Лицензирующие органы ведут реестры лицензий на виды деятельности, лицензирование которых они осуществляют. В реестре лицензий помимо сведений, указанных в ст. 10 настоящего Федерального закона, должны быть указаны:

- сведения о регистрации лицензии в реестре лицензий;
- основания и даты приостановления и возобновления действия лицензии;
- основание и дата аннулирования лицензии;
- иные сведения, определённые положениями о лицензировании конкретных видов деятельности.

2. Информация, содержащаяся в реестре лицензий, является открытой для ознакомления с ней физических и юридических лиц. Информация, содержащаяся в реестре лицензий, в виде выписок о кон-

кретных лицензиатах предоставляется физическим и юридическим лицам за плату. Размер платы за предоставление указанной информации составляет 10 рублей. Плата за предоставление информации, содержащейся в реестре лицензий, зачисляется в соответствующий бюджет. Информация из реестра лицензий органам государственной власти и органам местного самоуправления предоставляется бесплатно.

Срок предоставления информации из реестра лицензий не может превышать три дня со дня поступления соответствующего заявления.

Статья 15. Лицензионные сборы

За рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии взимается лицензионный сбор в размере 300 рублей. За предоставление лицензии взимается лицензионный сбор в размере 1000 рублей. Суммы указанных в настоящей статье лицензионных сборов зачисляются в соответствующие бюджеты.

Статья 16. Финансирование лицензирования

Финансирование лицензирования осуществляется в пределах средств, выделяемых из соответствующих бюджетов на содержание лицензирующих органов.

ПОЛОЖЕНИЕ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ
Автомобильным транспортом,
Оборудованным для перевозок более 8 человек
(за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется
для обеспечения собственных нужд юридического лица или
индивидуального предпринимателя)
(утв. постановлением Правительства РФ от 30 октября 2006 г. № 637)

1. Настоящее Положение определяет порядок лицензирования перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), осуществляемых юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями (далее – перевозки пассажиров).

2. Лицензирование перевозок пассажиров осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (далее – лицензирующий орган).

3. Лицензия на осуществление перевозок пассажиров (далее – лицензия) предоставляется на 5 лет. Срок действия лицензии может быть продлен по заявлению лицензиата в порядке, предусмотренном для переоформления документа, подтверждающего наличие лицензии.

4. Лицензионными требованиями и условиями при осуществлении перевозок пассажиров являются:

а) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) на праве собственности или на ином законном основании транспортных средств, соответствующих по назначению, конструкции, внешнему и внутреннему оборудованию техническим требованиям в отношении перевозок пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

б) соблюдение лицензиатом установленных законами и иными нормативными правовыми актами в области автомобильного транспорта требований по организации и осуществлению перевозок пассажиров;

в) соблюдение лицензиатом установленных ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» основных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении им деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров;

г) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

д) соответствие должностных лиц и специалистов лицензиата (соискателя лицензии) квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации;

е) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) водителей, имеющих необходимые квалификацию и стаж работы и прошедших медицинское освидетельствование;

ж) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

з) наличие на каждом транспортном средстве, используемом для перевозок пассажиров, документов, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации;

и) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) в штате работников необходимой квалификации, а также помещений и оборудования, позволяющих осуществлять техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или договоров со специализированными организациями на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств.

5. Грубыми нарушениями лицензиатом лицензионных требований и условий являются:

а) нарушение, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, повлекшее человеческие жертвы, причинение тяжкого вреда здоровью, причинение средней тяжести вреда здоровью не менее 5 человек;

б) использование транспортных средств, не допущенных в установленном порядке к эксплуатации и не прошедших предрейсового технического осмотра.

6. Для получения лицензии соискатель лицензии направляет или представляет в лицензирующий орган заявление о предоставлении лицензии, документы (копии документов), указанные в п. 1 ст. 9 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также следующие документы:

а) копии документов, подтверждающих наличие на праве собственности или на ином законном основании предполагаемых к исполь-

зованию для перевозок пассажиров транспортных средств и их государственную регистрацию;

б) копии талонов о прохождении государственного технического осмотра предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров транспортных средств, подтверждающих их допуск к эксплуатации;

в) копии дипломов о высшем или среднем специальном образовании, удостоверений о прохождении курсов повышения квалификации, подтверждающих соответствующую установленным требованиям квалификацию должностных лиц и специалистов соискателя лицензии;

г) копия документа, подтверждающего прохождение аттестации на право занимать должность, связанную с обеспечением безопасности дорожного движения, должностным лицом соискателя лицензии, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения;

д) копии документов, подтверждающих квалификацию и стаж работы водителей соискателя лицензии, а также документов, подтверждающих прохождение ими медицинского освидетельствования в установленный срок;

е) копии страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на транспортные средства, предполагаемые к использованию для перевозок пассажиров;

ж) копии документов, подтверждающих возможность соискателя лицензии осуществлять техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или копии договоров со специализированными организациями на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств.

7. Требовать от соискателя лицензии представления документов, не предусмотренных настоящим Положением, не допускается.

8. Лицензирующий орган в день получения заявления о предоставлении лицензии и документов, указанных в пункте 6 настоящего Положения, проверяет правильность оформления заявления и наличие всех необходимых документов.

В случае если заявление оформлено с нарушением требований, установленных Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности», а в составе представленных документов отсутствуют документы, предусмотренные пунктом 6 настоящего Положения, соискателю лицензии направляется (вручается) копия описи представленных документов с уведомлением о необходимости устранения нарушений в оформлении заявления и (или) представления отсутствующих документов.

9. Лицензирующий орган проверяет полноту и достоверность сведений о соискателе лицензии, содержащихся в представленных в соответствии с п. 6 настоящего Положения документах, а также возможность выполнения соискателем лицензии лицензионных требований и условий.

Проверка полноты и достоверности указанных сведений проводится путём сопоставления сведений, содержащихся в указанных документах, со сведениями, содержащимися в Едином государственном реестре юридических лиц или Едином государственном реестре индивидуальных предпринимателей.

Лицензирующий орган получает сведения, содержащиеся в Едином государственном реестре юридических лиц или Едином государственном реестре индивидуальных предпринимателей, от Федеральной налоговой службы в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Проверка возможности выполнения соискателем лицензии лицензионных требований и условий и проверка соблюдения лицензиатом указанных требований и условий проводятся лицензирующим органом в соответствии с требованиями, установленными для организации проверок Федеральным законом «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)».

10. В приложении к документу, подтверждающему наличие лицензии, указываются сведения о транспортных средствах лицензиата, используемых для перевозок пассажиров, в том числе их марки, модели и государственные регистрационные знаки.

11. Одновременно с документом, подтверждающим наличие лицензии, на каждое транспортное средство, предполагаемое к использованию для перевозок пассажиров, лицензирующий орган выдаёт лицензиату выписку из этого документа (лицензионную карточку), в которой указываются номер и дата выдачи лицензии, срок её действия, марка, модель и государственный регистрационный знак транспортного средства, лицензиат и лицензируемый вид деятельности.

12. При изменении состава транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, лицензиат в 15-дневный срок обязан направить или представить в лицензирующий орган заявление о выдаче дополнительных выписок из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионных карточек), а также документы, предусмотренные подпунктами «а» и «б» п. 6 настоящего Положения.

В этом случае выписки из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионные карточки), выдаются в течение 10 дней с даты подачи заявления.

13. Выписки из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионные карточки), подлежат возврату лицензиатом в лицензирующий орган на время приостановления действия лицензии, при аннулировании лицензии, а также в случае выведения транспортного средства из состава транспортных средств, используемых лицензиатом для перевозок пассажиров.

14. При утрате документа, подтверждающего наличие лицензии, лицензирующий орган на основании письменного заявления лицензиата в течение 10 дней с даты получения заявления выдаёт его дубликат, а в случае необходимости в течение 7 дней с даты получения заявления – его заверенную копию.

Дубликат или копия документа, подтверждающего наличие лицензии, предоставляется лицензиату за плату в размере 10 рублей.

15. Информация, относящаяся к лицензированию перевозок пассажиров, предусмотренная п. 2 ст. 6 и п. 1 ст. 14 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», размещается на свободной и безвозмездной основе в официальных электронных или печатных средствах массовой информации лицензирующего органа.

16. Лицензирующий орган ведёт реестр лицензий, в котором содержатся сведения, предусмотренные ст. 10 и 14 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также сведения о выданных выписках из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионных карточках).

17. Предоставление лицензии (отказ в предоставлении лицензии), продление срока её действия, переоформление лицензии, приостановление или возобновление её действия и аннулирование лицензии осуществляются в порядке, установленном Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности».

За рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии, а также за её предоставление или переоформление уплачивается государственная пошлина в размере и порядке, установленных законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Приложение 4

Руководителю
Российской
транспортной
инспекции

К указанию Министерства
от 03.01.92 г. № 1-Ц

Форма утверждена
Министерством транспорта
Российской Федерации

ЗАЯВЛЕНИЕ

на выдачу лицензий для выполнения перевозочной
транспортно-экспедиционной и другой деятельности
на автомобильном транспорте

Заявитель _____
наименование предприятия (организации) или

фамилия, имя, отчество гражданина-заявителя

Находящийся по адресу: _____

Телефон _____ телетайп _____ телекс _____

Банковские реквизиты:

расчетный счет № _____ в _____

просит выдать лицензию вида _____

на право осуществления _____

(указать вид и зону деятельности, тариф) _____

на срок с «___» _____ 201__ г. по «___» _____ 201__ г.

Прилагаемые документы:

1. _____
2. _____
3. _____

Заявитель _____ от « _____ » _____ 201__ г.
подпись

Решение _____ Российской транспортной инспекции

1. ЛИЦЕНЗИЯ ВЫДАНА

Дата выдачи _____ Регистрационный номер _____

Стоимость лицензии в сумме _____ руб. оплачена

2. ЛИЦЕНЗИЯ НЕ ВЫДАНА

Дата отказа о выдаче _____

Причина отказа о выдаче _____

Уведомление об отказе о выдаче лицензии «__» _____ 201_ г. № ____

Приложение 5

Заполняется на каждый
вид лицензии

ДАННЫЕ ОБ ИМЕЮЩИХСЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ПО ДОГОВОРУ АРЕНДЫ

на «___» _____ 201__ г.

_____ (наименование организации владельца, ф.и.о. владельца)

для получения лицензии и лицензионных карточек, согласно заявления

цвет карточки _____

Индекс лицензионного номера лицензии _____

Заполняется владельцем подвижного состава

№ п/п	Модель	Год выпуска	Регистрационный знак	В том числе по договору аренды на срок до	Класс СГ			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	КамАЗ-5502	2003	А 251 АА 68					
2	ГАЗ-3307	2004	А 328 АБ 68	30.07.2010				
3	КамАЗ-5320	2002	Б 215 УА 68					
4								

М. П.

Заявитель _____

ДАННЫЕ ОБ ОСНОВНЫХ ФОНДАХ,
СРЕДСТВАХ И ФОРМАХ КОНТРОЛЯ

1. Наличие производственной базы _____

2. Оснащённость производственной базы оборудованием, инструментом и приспособлениями _____

3. Количество автотранспорта, находящегося на балансе предприятия _____

4. Оформление, выдача и прием путевой документации _____

5. Соблюдение экологических требований при эксплуатации подвижного состава _____

(проверка отработанных газов на содержание CO)

(дымность выпускных газов и мойка подвижного состава)

6. Организация контроля соблюдения периодичности ТО-1 и ТО-2 подвижного состава _____

7. Организация проверки технического состояния подвижного состава перед выездом на линию _____

8. Организация предрейсового и послерейсового медицинского осмотра _____

9. Разрешение органов государственной противопожарной безопасности на эксплуатацию производственной базы (номер документа, дата, кем подписано) _____

Руководитель предприятия (организации) _____
(подпись, фамилия, имя, отчество)

М. П.

Приложение 7

**Руководителю Российской
транспортной инспекции
главному транспортному
инспектору Тамбовской области**

ДЕКЛАРАЦИЯ О НАЛИЧИИ СОБСТВЕННОЙ СТОЯНКИ

В декларации (заявлении) в произвольной форме указывается место хранения подвижного состава (автотранспортных средств):

- а) в гараже предприятия по адресу;
- б) по договору аренды в гараже других предприятий, организаций (указывается владелец гаража и адрес);
- в) на платной стоянке;
- г) в собственном гараже по адресу;
- д) в иных разрешённых для этого местах с указанием адреса.

Примечание: в соответствии с постановлением главы администрации области от 15.08.1994 г. № 422 запрещена стоянка **ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ЖИЛОЙ ЗОНЕ И МЕСТАХ**, не отведённых для этой цели.

УТВЕРЖДЕНО
Постановлением Правительства
Российской Федерации
от 16 октября 2001 г. № 730

ПОЛОЖЕНИЕ О ДОПУСКЕ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К
ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК

1. Настоящее Положение, разработанное в целях обеспечения методами нетарифного регулирования проведения единой государственной внешнеторговой политики в сфере осуществления международных автомобильных перевозок, защиты экономических интересов Российской Федерации, создания условий для эффективной интеграции российских перевозчиков в мировой рынок транспортных услуг, определяет порядок предоставления российским перевозчикам специального разрешения на международные автомобильные перевозки – допуска к осуществлению указанных перевозок,

2. К международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров (далее именуются – российские перевозчики).

Под некоммерческими перевозками в настоящем Положении понимаются перевозки российскими перевозчиками своих грузов за собственный счёт для производственных нужд или своих работников (на автобусах вместимостью более 9 человек, включая водителя) на транспортных средствах, принадлежащих им на праве собственности или на ином законном основании.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляют органы Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации (далее именуется – Российская транспортная инспекция).

3. Условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам являются:

1) наличие лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, выданной в порядке, установленном законодательством Российской Федерации в области лицензирования. Указан-

ное требование не распространяется на перевозчиков, осуществляющих некоммерческие перевозки;

2) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

3) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок (далее именуются – ответственные специалисты), квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

4) устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчёте на одно транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки, составляет не менее 50 тыс. р. или в расчёте на одну тонну разрешённой максимальной массы указанного транспортного средства – не менее 2,5 тыс. р.). Достаточным является соответствие одному из показателей;

5) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

4. Квалификационные требования к ответственным специалистам утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Государственным таможенным комитетом Российской Федерации.

5. Решение о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам принимается соответствующим органом Российской транспортной инспекции в течение 30 дней с даты получения заявления по форме, утвержденной Министерством транспорта Российской Федерации, и оформляется приказом.

О принятом решении орган Российской транспортной инспекции уведомляет российского перевозчика в письменной форме в трёхдневный срок с даты его принятия.

6. В подтверждение решения о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам ему выдается удостоверение допуска (далее именуется – удостоверение), а также карточка допуска на каждое транспортное средство, на котором будут осуществляться международные автомобильные перевозки.

Формы бланков удостоверения и карточки допуска утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации. Указанные бланки являются документами строгой отчётности и изготавливаются по технологии, обеспечивающей их защиту от подделки.

7. Для получения допуска к международным автомобильным перевозкам российский перевозчик представляет в орган Российской транспортной инспекции по месту регистрации следующие документы:

1) заявление о выдаче допуска с указанием для юридического лица – наименования, организационно-правовой формы, местонахождения, наименования банковского учреждения и номера расчётного счёта; для индивидуального предпринимателя – фамилии, имени, отчества, данных документа, удостоверяющего личность; вида перевозки (грузовая или пассажирская); срока, на который испрашивается удостоверение;

2) копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации заявителя в качестве юридического лица (с предъявлением оригиналов, если копии не заверены нотариусом) – для юридического лица; копия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя (с предъявлением оригинала, если копия не заверена нотариусом) – для индивидуального предпринимателя;

3) справка о постановке заявителя на учёт в налоговом органе с указанием идентификационного номера налогоплательщика;

4) копия лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом;

5) документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств, а также документы, подтверждающие их соответствие международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

6) копия документа, подтверждающего профессиональную компетентность ответственного специалиста;

7) балансовый отчёт (формы № 1 и 2 по Общероссийскому классификатору управленческой деятельности) за последний отчётный период (указанные отчёты не требуются для вновь образованных юридических лиц);

8) копия генеральной или разовой лицензии на осуществление подлежащих лицензированию экспортных или импортных операций в отношении своих товаров, если они будут перевозиться за собственный счёт на транспортных средствах, принадлежащих заявителю;

9) документ, подтверждающий опыт работы по осуществлению международных автомобильных перевозок, – для российских перевозчиков, подавших заявление о допуске к международным автомобильным перевозкам, сроком на пять лет;

10) копия полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств. Документы, указанные в подпунктах 2) и 3) настоящего пункта, представлявшиеся для получения лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, срок действия которой не истек, при **условии**, если в сведениях, послуживших основанием для выдачи указанной лицензии, нет каких-либо изменений, для решения вопроса о допуске не представляются.

8. Удостоверение выдаётся:

на 1 год – российским перевозчикам, впервые подавшим заявление, не имеющим опыта осуществления международных автомобильных перевозок или имеющим такой опыт продолжительностью **менее** одного года;

на 5 лет (если в заявлении не указан меньший срок) – российским перевозчикам, которые на протяжении последних четырех лет, предшествовавших подаче заявления, осуществляли международные автомобильные перевозки как минимум не менее одного года.

9. Срок действия удостоверения, выданного на пять лет, может быть продлён по заявлению его владельца, но не более двух раз.

Срок действия удостоверения, выданного на один год, не продлевается.

Продление срока действия удостоверения осуществляется выдавшим его органом российской транспортной инспекции в течение 30 дней с даты получения соответствующего заявления от российского перевозчика,

10. При увеличении парка транспортных средств владелец удостоверения может получить в органе Российской транспортной инспекции карточку допуска на каждое вновь приобретённое транспортное средство с предъявлением документа на право владения указанным транспортным средством, а также документов, подтверждающих его соответствие международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки.

11. Удостоверение является основанием для выдачи российскому перевозчику разрешения компетентного органа иностранного государства на проезд конкретных транспортных средств по территории этого иностранного государства, а также одним из обязательных документов для допуска к процедуре международной автомобильной перевозки в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год).

12. Рассмотрение заявления о допуске к международным автомобильным перевозкам, выдача, продление и переоформление удостоверения и карточек допуска осуществляются безвозмездно.

13. При рассмотрении заявления о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на пять лет, а также при продлении срока действия удостоверения орган Российской транспортной инспекции направляет копии представленных российским перевозчиком документов в Государственный таможенный комитет Российской Федерации для подготовки заключения.

Государственный таможенный комитет Российской Федерации готовит заключение и направляет его в орган Российской транспортной инспекции в 20-дневный срок с даты получения указанных документов.

14. В случае, если ответственный специалист прекратил выполнение своих функций, владелец удостоверения имеет право продолжить осуществление международных автомобильных перевозок при условии, что в течение 30 дней в орган Российской транспортной инспекции будут направлены документы на другого ответственного специалиста, который имеет необходимую квалификацию и на которого возлагается ответственность за выполнение этих функций.

15. В выдаче или в продлении срока действия удостоверения может быть отказано в случае:

- 1) наличия в документах, представленных российским перевозчиком, недостоверной или искажённой информации;
- 2) несоответствия российского перевозчика условиям допуска к международным автомобильным перевозкам;
- 3) получения обоснованного отрицательного заключения Государственного таможенного комитета Российской Федерации по результатам рассмотрения представленных российским перевозчиком документов;
- 4) аннулирования удостоверения, с момента которого прошло менее одного года.

Решение об отказе в выдаче или в продлении срока действия удостоверения доводится до российского перевозчика в письменной форме в трёхдневный срок после его принятия с указанием причин отказа.

16. Владелец удостоверения обязан:

- 1) соблюдать законодательство Российской Федерации, требования международных договоров Российской Федерации и настоящего Положения;
- 2) обеспечивать наличие у водителя транспортного средства карточки допуска при осуществлении международных автомобильных перевозок;
- 3) в случае преобразования юридического лица, изменения его наименования или местонахождения либо изменения имени или ме-

стожительства индивидуального предпринимателя не позднее 15 дней подать заявление о переоформлении удостоверения и карточек допуска с приложением документов, подтверждающих указанные изменения. До переоформления указанных документов международные автомобильные перевозки могут осуществляться на основании ранее выданных документов, на которых органом Российской транспортной инспекции проставляется отметка о принятии заявления об их переоформлении;

4) в случае приостановления действия удостоверения или его аннулирования возвратить удостоверение и карточки допуска в орган Российской транспортной инспекции.

17. Передача удостоверения другому российскому перевозчику, а также карточек допуска для использования транспортного средства, не принадлежащего владельцу указанного удостоверения либо переданного им во владение другому лицу, запрещается.

18. Российские перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки без допуска, несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

19. Российская транспортная инспекция в пределах своих полномочий осуществляет государственный контроль за соблюдением владельцами удостоверений требований законодательства Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации и настоящего Положения.

20. Российская транспортная инспекция при выявлении нарушений владельцем удостоверения требований законодательства Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации и настоящего Положения вправе:

- выносить предупреждения;
- приостанавливать действие удостоверения на срок не более шести месяцев;
- аннулировать удостоверение.

21. Владелец удостоверения обязан уведомить в письменной форме орган Российской транспортной инспекции об устранении нарушений, повлекших за собой приостановление действия удостоверения.

После получения соответствующего уведомления орган Российской транспортной инспекции при необходимости осуществляет проверку устранения владельцем удостоверения нарушений, повлекших за собой приостановление действия удостоверения, принимает решение о возобновлении его действия и возврате удостоверения и карточек допуска и сообщает об этом в письменной форме владельцу удостове-

ния в течение семи дней. Копия указанного решения направляется в Государственный таможенный комитет Российской Федерации.

Срок действия удостоверения на время его приостановления не продлевается. В случае, если в установленный срок владелец удостоверения не устранил выявленные нарушения, удостоверение аннулируется.

Решение о приостановлении действия удостоверения или о его аннулировании доводится органом Российской транспортной инспекции до владельца удостоверения в письменной форме с соответствующим обоснованием не позднее чем через семь дней после его принятия.

22. Решение о вынесении предупреждения, приостановлении действия или об аннулировании удостоверения может быть принято также на основании информации Государственного таможенного комитета Российской Федерации или компетентного органа иностранного государства соответственно о нарушении владельцем удостоверения таможенных правил или налогового законодательства Российской Федерации либо порядка выполнения международных автомобильных перевозок на территории иностранного государства.

23. Российская транспортная инспекция ведёт реестр удостоверений и карточек допуска. В реестры включаются следующие данные:

- 1) сведения о владельце удостоверения;
- 2) сведения об органе Российской транспортной инспекции, выдавшем удостоверение и карточки допуска;
- 3) дата выдачи и номера удостоверения и карточек допуска;
- 4) вид перевозок (грузовая или пассажирская);
- 5) основания и даты продления, приостановления, возобновления действия и аннулирования удостоверения;
- 6) сведения о переоформлении удостоверения.

Сведения, содержащиеся в реестре, предоставляются заинтересованным органам, организациям и физическим лицам по их заявлению.

24. Удостоверение и карточки допуска теряют юридическую силу и считаются аннулированными с момента ликвидации юридического лица или прекращения его деятельности в результате реорганизации, за исключением преобразования, или прекращения действия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя.

25. Решения и действия Российской транспортной инспекции могут быть обжалованы в Министерство транспорта Российской Федерации или в суд.

ФОРМА БЛАНКА СЕРТИФИКАТА СООТВЕТСТВИЯ
ПРИ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ УСЛУГИ (РАБОТЫ)

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ ГОСТ Р	
ГОССТАНДАРТ РОССИИ	
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ	
№ _____	
Срок действия с _____ по _____	
№ _____	
ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ	
УСЛУГА (РАБОТА)	
КОД	
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ	
ИСПОЛНИТЕЛЬ	
НА ОСНОВАНИИ	
Руководитель органа _____	
М. П.	
Эксперт _____	

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ...	5
1.1. Лицензирование на автомобильном транспорте	6
1.2. Цели и задачи лицензирования деятельности на автотранспорте	8
1.3. Основные понятия	8
1.4. Правовая основа лицензирования автотранспортной деятельности	9
1.5. Порядок получения лицензии	11
1.6. Контроль лицензиатов	13
1.7. Ведение реестров лицензий. Лицензионные сборы. Финансирование лицензирования	16
1.8. Допуск российских перевозчиков к выполнению международных автоперевозок	17
1.9. Квалификация руководителя юридического лица, а также индивидуального предпринимателя для руководства лицензируемой деятельностью	17
2. СЕРТИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ	19
2.1. Основные понятия	19
2.2. Законодательная база сертификации	21
2.3. Основные стадии сертификации	24
2.4. Система сертификации на автомобильном транспорте	26
2.5. Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств	27
2.6. Методика сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств	31
2.7. Сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом	34

3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ	36
3.1. Организация учёта и анализа ДТП	36
3.2. Порядок служебного расследования ДТП	40
3.3. Работа по обеспечению безопасности движения. Основные мероприятия по профилактике ДТП	42
4. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ	48
4.1. Корректирование нормативов ТО и ремонта подвижного состава	56
5. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ	61
5.1. Бензины	61
5.2. Дизельные топлива	62
5.3. Газообразные топлива	63
5.4. Сжиженные нефтяные топлива	64
5.5. Сжиженный природный газ	64
5.6. Смазочные материалы	64
5.7. Синтетические масла	66
5.8. Классификация масел	68
5.9. Трансмиссионные масла	70
5.10. Пластические смазки	71
5.11. Специальные жидкости	72
5.12. Экономия топлива и смазочных материалов	74
6. ХРАНЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ШИНЫ	78
6.1. Способы хранения	78
6.2. Хранение запасных частей и технических материалов	79
6.3. Маркировка шин и ездовых камер	79
6.4. Особенности хранения автошин	84
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	85
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	86
ПРИЛОЖЕНИЯ	87

Учебное издание

ПЕНЬШИН Николай Васильевич,
МОЛОДЦОВ Виктор Анатольевич,
ГОРЮШИНСКИЙ Валентин Сергеевич

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Учебное пособие

Редактор Т.М. Г л и н к и н а
Инженер по компьютерному макетированию М.Н. Р ы ж к о в а

Подписано в печать 05.07.2012.
Формат 60 × 84 / 16. 6,74 усл. печ. л. 100 экз. Заказ № 392
Издательско-полиграфический центр ФГБОУ ВПО «ТГТУ»
392000, г. Тамбов, ул. Советская, д. 106, к. 14