

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia *18 września* 2009 r.

w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach

Na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Badania techniczne polegają na:

1) sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803 i Nr 98, poz. 817.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 14, poz. 113, Nr 90, poz. 756, Nr 143, poz. 1199 i Nr 179, poz. 1484, z 2006 r. Nr 143, poz. 1028 i 1029, z 2007 r. Nr 168, poz. 1187 i Nr 192, poz. 1382 oraz z 2008 r. Nr 74, poz. 444, Nr 130, poz. 826, Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1320 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 116, poz. 979.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370 i Nr 134, poz. 1509, z 2002 r. Nr 19, poz. 199, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 78, poz. 715, Nr 89, poz. 804, Nr 135, poz. 1146, Nr 141, poz. 1182, Nr 169, poz. 1384, Nr 181, poz. 1515, Nr 200, poz. 1679 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 595, Nr 84, poz. 774, Nr 90, poz. 844, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1608, Nr 202, poz. 1956, Nr 222, poz. 2201, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 99, poz. 1001, Nr 109, poz. 1163, Nr 116, poz. 1203, 1205 i 1207, Nr 120, poz. 1252, Nr 123, poz. 1291, Nr 162, poz. 1691, Nr 210, poz. 2135, Nr 263, poz. 2619 i Nr 281, poz. 2779 i 2781, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 30, poz. 262, Nr 85, poz. 725, Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 102, poz. 852, Nr 143, poz. 1199 i 1202, Nr 155, poz. 1298, Nr 164, poz. 1365 i 1366, Nr 169, poz. 1418 i 1420, Nr 177, poz. 1468, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 46, poz. 328, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 107, poz. 723, Nr 136, poz. 970, Nr 157, poz. 1119, Nr 183, poz. 1353 i 1354, Nr 217, poz. 1588, Nr 226, poz. 1657 i Nr 249, poz. 1824, z 2007 r. Nr 35, poz. 219, Nr 99, poz. 658, Nr 115, poz. 791 i 793, Nr 176, poz. 1243, Nr 181, poz. 1288, Nr 191, poz. 1361 i 1367, Nr 192, poz. 1378 i Nr 211, poz. 1549, z 2008 r. Nr 97, poz. 623, Nr 141, poz. 888, Nr 143, poz. 894, Nr 209, poz. 1316, Nr 220, poz. 1431 i 1432, Nr 223, poz. 1459 i Nr 228, poz. 1507 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 6, poz. 33, Nr 19, poz. 100, Nr 69, poz. 587, Nr 79, poz. 666, Nr 91, poz. 741, Nr 97, poz. 800, Nr 115, poz. 964, Nr 125, poz. 1035 i 1037 i Nr 127, poz. 1052.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218, z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546, Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 94, poz. 651, Nr 107, poz. 723, Nr 136, poz. 970, Nr 157, poz. 1119, Nr 183, poz. 1353, Nr 217, poz. 1589 i Nr 251, poz. 1847, z 2007 r. Nr 165, poz. 1169, Nr 171, poz. 1208 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1316 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 100, Nr 42, poz. 341, Nr 65, poz. 545, Nr 69, poz. 587, Nr 79, poz. 666, Nr 125, poz. 1035 i Nr 127, poz. 1052.

- a) ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.³⁾), ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.⁴⁾) lub ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.⁵⁾),
- b) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262, z późn. zm.⁶⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem o warunkach technicznych”,
- c) przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy,
- d) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2007 r. Nr 186, poz. 1322 oraz z 2009 r. Nr 74, poz. 634),
- e) przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, jeżeli pojazd jest przystosowany do przewozu tych towarów,
- f) międzynarodowych porozumieniach dotyczących transportu drogowego oraz

2) ocenie prawidłowości działania pojazdu.

§ 2. 1. Zakres okresowego badania technicznego obejmuje:

- 1) identyfikację pojazdu, w tym:
 - a) sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie,
 - b) sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu;
- 2) sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu,
- 3) sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę:
 - a) stanu technicznego ogumienia,
 - b) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowość działania urządzeń sygnalizacyjnych,
 - c) stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców,
 - d) prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowość ustawienia i zamocowania kół jezdnych,
 - e) stanu technicznego zawieszenia,
 - f) instalacji elektrycznej,
 - g) stanu technicznego nadwozia, podwozia i ich osprzętu oraz przedmiotów wyposażenia,
 - h) stanu technicznego układu wydechowego - w uzasadnionych przypadkach pomiar poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz ocenę stanu technicznego sygnału dźwiękowego,
 - i) emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin.
- 4) sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych.

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 34, poz. 300, Nr 103, poz. 1085 i Nr 169, poz. 1773, z 2007 r. Nr 90, poz. 604 i Nr 192, poz. 1393 oraz z 2009 r. Nr 75 poz. 639.

2. W przypadku pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, wykonuje się zakres badania technicznego określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, stosując odpowiednio warunki techniczne, na podstawie których pojazd został uznany za zabytkowy.

3. Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

5. Wykonując okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, uprawniony diagnosta wystawia dokument identyfikacyjny badanego pojazdu, który stanowi załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym. Wzór dokumentu identyfikacyjnego pojazdu określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 3.1. Zakres dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 ustawy:

- 1) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu, w sposób określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz pkt 1.2.1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 2) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 4, lub noszącego ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu, w sposób określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 3) skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji – obejmuje ustalenie danych pojazdu określonych przez starostę w skierowaniu, lub przez posiadacza pojazdu we wniosku, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;
- 4) skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu lub wniosku, w sposób określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia. W przypadku pojazdów, w których stwierdzono wyłącznie naruszenie

wymagań ochrony środowiska przeprowadza się tylko czynności określone w pkt 10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;

- 5) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych, w sposób określony dla okresowego badania technicznego oraz zakres czynności określonych w pkt 1 i 2 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia, a także ustalenie nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego w sposób określony w dziale II załącznika nr 4 do rozporządzenia, oraz sporządzenie opisu zmian dokonanych w pojeździe, zgodnie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia;
- 6) który ma być używany jako taksówka osobowa lub bagażowa – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 3 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 7) uprzywilejowanego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 4 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 8) do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 5 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 9) odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
- 10) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.⁷⁾) w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę stanu technicznego pojazdu oraz spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1, 5-7 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia, odpowiednio do zakresu naprawy;

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 91, poz. 870 i Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 83, poz. 719, Nr 143, poz. 1204, Nr 167, poz. 1396, Nr 183, poz. 1538 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 50, poz. 331, Nr 82, poz. 557, Nr 102, poz. 691 i Nr 112, poz. 769, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 i Nr 234, poz. 1571 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 42, poz. 341, Nr 97, poz. 802 i Nr 115, poz. 962.

- 11) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę stanu technicznego pojazdu oraz spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 i 7 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia, odpowiednio do stwierdzonych usterek;
 - 12) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 7 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
 - 13) autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 i 11.1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 8 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;
 - 14) dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 1 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 9 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia.
2. Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu, określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.
 3. Wzór opisu zmian dokonanych w pojeździe określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.
 4. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Podczas wykonywania dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 9, dla którego Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 178, poz. 1481, z 2007 r. Nr 99, poz. 667 oraz z 2009 r. Nr 27 poz. 162), zwana dalej „umową ADR”, wymaga wystawienia świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, uprawniony diagnosta dokonujący badania technicznego, wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych. Wzór oraz sposób wypełnienia zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

2. Wykonanie dodatkowego badania technicznego nie wpływa na termin następnego okresowego badania technicznego, określonego w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

3. W przypadku dodatkowego badania technicznego pojazdu po zmianie rodzaju, przeznaczenia lub masy pojazdu, dla których, zgodnie z ustawą, następuje zmiana terminu kolejnego okresowego badania technicznego, uprawniony diagnosta określa termin następnego okresowego badania technicznego.

§ 5. 1. Podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi rejestr badań technicznych pojazdów, zwany dalej „rejestrem”, z wykorzystaniem systemu informatycznego.

2. W rejestrze zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Zakres wymaganych danych, zamieszczanych w rejestrze, związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu, określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

3. W rejestrze zamieszcza się również dane dotyczące badań zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM”.

4. Dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu przechowuje się w rejestrze przez okres 12 miesięcy. Po upływie tego okresu dane i informacje podlegają archiwizacji na nośniku informatycznym i są przechowywane przez okres 5 lat.

5. Dane identyfikacyjne pojazdu zamieszcza się w rejestrze, po porównaniu danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu lub odpowiadającym mu dokumencie ze stanem faktycznym pojazdu.

6. W przypadku stwierdzenia niezgodności cech identyfikacyjnych umieszczonych w pojeździe z zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, uprawniony diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny.

7. Podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie trzech dni przesyła zatrzymany dowód rejestracyjny, do organu rejestrującego właściwego ze względu na miejsce rejestracji, wraz z kopią zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym.

§ 6. 1. W przypadku gdy wynik badania technicznego jest pozytywny, uprawniony diagnosta:

- 1) zgodnie z art. 82 ust. 2 ustawy zamieszcza odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu;
- 2) dla badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.

2. W przypadku gdy wynik badania technicznego jest negatywny, uprawniony diagnosta wystawia zaświadczenie o negatywnym wyniku badania technicznego i jeżeli:

- 1) stwierdzone usterki nie stwarzają bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska, zamieszcza je w zaświadczeniu z badania technicznego i informuje właściciela pojazdu o konieczności wykonania badania technicznego pojazdu po usunięciu usterek;

- 2) stwierdzone usterki stwarzają bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska lub gdy cechy identyfikacyjne pojazdu są niezgodne z danymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu z badania technicznego dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr...”, z zastrzeżeniem ust. 3. Przepis § 5 ust. 7 stosuje się odpowiednio.
3. W przypadku gdy wynik badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy jest negatywny, uprawniony diagnosta wystawiając zaświadczenie o negatywnym wyniku badania technicznego po stwierdzeniu, że usterki stwarzają bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska lub gdy cechy identyfikacyjne pojazdu są niezgodne z danymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, zwraca dowód rejestracyjny właścicielowi.
4. W przypadkach określonych w art. 132 ust. 4 ustawy, uprawniony diagnosta określa w zaświadczeniu z badania technicznego warunki używania pojazdu wynikające z negatywnego wyniku badania technicznego, a w szczególności określa ograniczenia w zakresie przewozu pasażerów, ładunków, ciągnięcia przyczepy lub jazdy w okresie niedostatecznej widoczności.
5. Badanie techniczne polegające na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów pojazdu, w których stwierdzono usterki, dokonuje się w zakresie ich usunięcia wyłącznie w stacji kontroli pojazdów, w której te usterki stwierdzono, w okresie nie dłuższym niż 14 dni od dnia poprzedniego badania technicznego. W innej stacji kontroli pojazdów albo po upływie tego terminu przeprowadza się badanie okresowe i dodatkowe, jeżeli są one wymagane.
6. W przypadku badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym, o którym mowa w art. 81 ust. 12 ustawy, uprawniony diagnosta w rejestrze zamieszcza informację o dopuszczeniu urządzenia technicznego do eksploatacji, podając numer i datę wystawienia protokołu oraz decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji, wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego.
7. W przypadku gdy badanie techniczne dotyczy pojazdu silnikowego, o którym mowa w art. 71 ust. 4 ustawy, uprawniony diagnosta po wykonaniu badania technicznego zamieszcza w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym wpis o spełnieniu przez pojazd dodatkowych warunków technicznych oraz dokonuje adnotacji o treści „HAK” w prowadzonym rejestrze.
8. W przypadku braku miejsca na kolejne wpisy terminów następnego badania technicznego w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, uprawniony diagnosta wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.
9. Na wniosek właściciela pojazdu uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wydaje na podstawie rejestru, duplikat zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.
- § 7. Jeżeli badanie techniczne przeprowadzone na wniosek właściciela pojazdu dotyczy pojazdu wymienionego w art. 132 ust. 5 ustawy, uprawniony diagnosta po wykonaniu badania technicznego wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

§ 8. 1. Wpisy w dokumentach, o których mowa w rozporządzeniu, powinny być potwierdzone odpowiednio pieczętą stacji kontroli pojazdów, datą, podpisem uprawnionego diagnosty dokonującego badania technicznego, pieczętą identyfikacyjną i imienną uprawnionego diagnosty.

2. Wzory pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz identyfikacyjnej i imiennej uprawnionego diagnosty określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

3. Pieczętki, o których mowa w ust. 1, wykonywane są na koszt podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów, na podstawie zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów lub uprawnienia diagnosty.

4. Pieczętki oraz rejestr w formie informatycznego nośnika danych, przekazuje się staroście w przypadku:

- 1) wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
- 2) zawieszenia wykonywania działalności gospodarczej,
- 3) zmiany podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów.

§ 9. W przypadku popełnienia oczywistej omyłki w:

- 1) wystawionym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, uprawniony diagnosta prostuje ją w rejestrze oraz wystawia nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu;
- 2) dokonany wpis w dowodzie rejestracyjnym, uprawniony diagnosta prostuje ją w rejestrze oraz poprzez skreślenie omyłkowego wpisu i podanie właściwej informacji w dowodzie rejestracyjnym, która powinna być opatrzona datą, podpisem uprawnionego diagnosty oraz jego pieczętą imienną.

§ 10. Pieczętki wykonane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność.

§ 11. Rejestr może być prowadzony na zasadach określonych w przepisach dotychczasowych do dnia 31 marca 2010 r.

§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 22 września 2009 r., z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. c oraz pkt 11.5. i 11.6. działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, które wchodzi w życie z dniem 31 marca 2010 r.⁸⁾



MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER INFRASTRUKTURY
w zastępstwie

Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu

⁸⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 227, poz. 2250, z późn. zm.), które zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 97, poz. 802), traci moc z dniem 22 września 2009 r.

ZALĄCZNIK Nr 1

WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU
PODCZAS PRZEPROWADZANIA OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU

Dział I

Tabela: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz kryteria uznania stanu technicznego pojazdu za niezgodny z warunkami technicznymi

Przedmiot i zakres badania	Wykaz czynności kontrolnych oraz metody oceny stanu technicznego pojazdu, przedmiotów jego wyposażenia i części	Kryteria uznania stanu technicznego pojazdu, przedmiotów jego wyposażenia i części za niezgodny z warunkami technicznymi
1	2	3
1. IDENTYFIKACJA POJAZDU		
1.1. Sprawdzenie cech identyfikacyjnych i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie	Ogledziny organoleptyczne: porównanie zapisów w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań.	1. Brak zgodności zapisów numeru identyfikacyjnego (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia-ramy) oraz numeru rejestracyjnego ze stanem faktycznym. 2. Brak numeru identyfikacyjnego (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia-ramy) lub numer nieczytelny. 3. Oczywiste omyłki w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu. 4. Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna lub dane na niej zawarte są niezgodne ze stanem faktycznym.
1.1.1 Sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (dotyczy badania, o którym mowa w art. 81 ust.3 ustawy)	1. Oględziny, pomiary. 2. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. 3. Ustalenie nieznanych lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy).	1. Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego parametru zawartego w załączniku nr 3 do rozporządzenia. 2. Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych lub z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi.

	W przypadku braku danych, postępuje się w szczególności w sposób określony w dziale II załącznika nr 4 do rozporządzenia.	
<p>1.2. Sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu</p>	Oględziny i pomiary.	<p>1. Tablice rejestracyjne nielegalizowane.</p> <p>2. Tablice rejestracyjne nieczytelne, uszkodzone lub nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.</p> <p>3. Ozdobienie tablic rejestracyjnych.</p> <p>4. Brak nalepki kontrolnej, o ile jest wymagana.</p> <p>5. Nieprawidłowe oznaczenie znakiem PL lub umieszczony na pojeździe znak określający inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany.</p> <p>6. Nieprawidłowe oznaczenie pojazdu przeznaczanego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych.</p> <p>7. Miejsce przewidziane do umieszczenia tablic rejestracyjnych nie spełnia wymagań określonych w załączniku nr 5 do rozporządzenia o warunkach technicznych.</p>
2. DODATKOWE WYPOSAŻENIE POJAZDU		
2.1. Dodatkowe wyposażenie	Oględziny.	<p>1. Brak trójkąta ostrzegawczego do ustawiania na drodze (jeżeli jest wymagany).</p> <p>2. Brak gaśnicy (jeżeli jest wymagana).</p> <p>3. Brak koła zapasowego (jeżeli jest wymagane).</p>
3. OGUMIENIE		
3.1. Stan techniczny i ciśnienie powietrza w oponach	Oględziny. Pojazd uniesiony za pomocą dźwignika lub ustawiony na kanale. Pomiar i regulacja ciśnienia w oponach.	<p>1. Na tej samej osi zamontowane są opony różnej konstrukcji (radialne, diagonalne, diagonalne z opasaniem lub o różnej rzeźbie bieżnika).</p> <p>2. Na tej samej osi zamontowane są opony o różnych rozmiarach.</p> <p>3. Na pojeździe samochodowym o dwóch osiach są zamontowane opony:</p> <p>a) diagonalne lub diagonalne z opasaniem na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony radialne,</p> <p>b) diagonalne na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony diagonalne z opasaniem.</p> <p>4. Opony różnej konstrukcji (tj. niezgodne z pkt 2 lub 3) na osiach wchodzących w skład osi wielokrotnej, z zastrzeżeniem że na kołach jednej osi pojazd nie może być wyposażony w opony różnej konstrukcji, w tym o różnej rzeźbie bieżnika.</p> <p>5. Opony, których wskaźniki pokazują graniczne zużycie, a w odniesieniu do opon niezaoopatrzonych w</p>

		<p>takie wskaźniki o rzeźbie bieżnika mniejszej niż 1,6 mm na 3/4 szerokości środkowej części opony.</p> <p>6. Opony o widocznych pęknięciach obnażających lub naruszających ich osnowę albo odształcone.</p> <p>7. Opony z umieszczonymi trwale, wystającymi na zewnątrz przeciwwaligowymi elementami metalowymi.</p> <p>8. Niedostateczna wytrzymałość (nośność) opon.</p> <p>9. Na osi zamontowane są opony nieprzeznaczone dla danego rodzaju osi (napędowa, nienapędowa itd.)</p>
<p>4. ŚWIATŁA</p> <p>4.1. Światła drogowe i mijania</p> <p>4.1.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów.</p> <p>2. Niejednakowa barwa lub barwa inna niż biała - do dnia 31 grudnia 2009 r. dopuszcza się stosowanie barwy żółtej selektywnej.</p> <p>3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>4. Brak lub niedziałanie świateł drogowych (jeżeli są wymagane).</p> <p>5. Brak lub niedziałanie świateł mijania.</p> <p>6. Włączenie świateł mijania lub świateł drogowych nie włącza równocześnie świateł pozycyjnych oraz oświetlenia tablicy rejestracyjnej.</p> <p>7. Przełączenie świateł drogowych na światła mijania nie powoduje wyłączenia wszystkich świateł drogowych.</p> <p>8. Przełączenie świateł mijania na światła drogowe nie powoduje włączenia co najmniej jednej pary świateł drogowych.</p> <p>9. Brak wyraźnej granicy światła i cienia świateł mijania.</p> <p>10. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia świateł drogowych.</p> <p>11. Reflektor nieprawidłowo zamocowany.</p> <p>12. Źródło światła (np. żarówka) niekompatybilne z obudową reflektora.</p>
<p>4.1.2. Ustawienie świateł drogowych i mijania w płaszczyźnie poziomej i pionowej</p>	<p>Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł.</p>	<p>1. Odchylenie strumienia światła mijania w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: w lewo - 5 cm na 10 m, w prawo - 20 cm na 10 m.</p> <p>2. Odchylenie strumienia światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo lub w prawo).</p> <p>3. Wartość ustawienia światła mijania w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż:</p>

		<p>3 cm na 10 m w górę lub 5 cm na 10 m w dół.</p> <p>4. Wartość ustawienia światła drogowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.</p>
<p>4.1.3. Stan techniczny i działanie korektorów światel mijania</p>	<p>Sprawdzenie na stanowisku kontrolnym przez pomiar zmian położenia poziomego odcinka granicy światła i cienia światel mijania w funkcji położenia elementu uruchamiającego korektor.</p>	<p>1. Brak samoczynnej (bez wywierania dodatkowego nacisku) zmiany położenia poziomego odcinka granicy światła i cienia przy zmianach położenia elementu uruchamiającego korektor w dwie skrajne pozycje.</p> <p>2. Niewłaściwa (niezgodna z wymaganiami producenta) wartość zmiany położenia poziomego odcinka granicy światła i cienia w dwóch skrajnych pozycjach elementu uruchamiającego korektor, różniąca się od wartości nominalnej o więcej niż 2 cm/10 m.</p> <p>Uwaga: w przypadku braku danych jako wartość nominalna należy przyjąć zmianę min. 10 cm/10 m.</p>
<p>4.1.4. Światłość światel drogowych</p>	<p>Pomiar światłości poszczególnych równocześnie włączonych par światel drogowych za pomocą przyrządu do pomiaru światłości i obliczenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sumy światłości, - różnicy światłości między lewym i prawym światłem. <p>Uwaga: pomiaru światłości dokonuje się przy pracy silnika na średniej prędkości obrotowej.</p>	<p>1. Światłość co najmniej jednej pary światel nie osiąga wymaganego minimum 30 kcd (12,5 kcd dla motocykla).</p> <p>2. Suma światłości przekracza dopuszczalne maksimum 225 kcd.</p> <p>3. Różnica światłości w którejkolwiek parze światel przekracza:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 30 % światłości większej - w przypadku gdy światłość większa przekracza 40 kcd, b) 50 % światłości większej - w przypadku gdy światłość większa nie przekracza 40 kcd.
<p>4.1.5. Urządzenia samopozycjonujące strumień światła (jeżeli wymagane)</p> <p>4.1.6. Urządzenia do oczyszczania powierzchni reflektora (jeżeli są wymagane)</p>	<p>Oględziny.</p> <p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>Brak urządzenia samopozycjonującego w przypadku reflektora z wyjątkowym źródłem światła (ksenonowe).</p> <p>Brak lub nie działa urządzenie do oczyszczania powierzchni reflektora.</p>
<p>4.2. Światła kierunkowskazów</p> <p>4.2.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>1. Liczba światel niezgodna z wymaganą w przepisach rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>2. Barwa inna niż żółta samochodowa.</p> <p>3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>4. Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie.</p> <p>5. Włączenie kierunkowskazów uzależnione jest od włączenia innych światel.</p> <p>6. Działają nie w jednej fazie.</p>

		<p>7. Częstotliwość błysków mniejsza niż 60 cykli na minutę lub większa niż 120 cykli na minutę. 8. Włączenie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1 s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów. 9. Obudowa świateł kierunkowskazów nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 10. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.</p>
<p>4.3. Światła hamowania "stop" 4.3.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Nie włącza się przy uruchomieniu hamulca roboczego. 5. Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych. 6. Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności świateł). 7. Obudowa świateł hamowania "stop" nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 8. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.</p>
<p>4.4. Światła pozycyjne przednie 4.4.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż biała - do dnia 31 grudnia 2009 r. dopuszcza się stosowanie barwy żółtej selektywnej. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia. 5. Obudowa świateł pozycyjnych przednich nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 6. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.</p>
<p>4.5. Światła pozycyjne tylne 4.5.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia. 5. Obudowa świateł pozycyjnych tylnych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 6. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.</p>
<p>4.6. Światła oświetlające tylną tablicę</p>	<p>Oględziny i sprawdzenie działania.</p>	<p>1. Barwa inna niż biała. 2. Widoczne bezpośrednio z tyłu pojazdu.</p>

rejestracyjna 4.6.1. Stan techniczny i działanie		3. Obudowa świateł oświetlających tylną tablicę rejestracyjną nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 4. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy. 5. Strumień światła nie pada na powierzchnię tablicy rejestracyjnej].
4.7. Światła odblaskowe tylne inne niż trójkątne 4.7.1. Stan techniczny i rozmieszczenie	Oględziny.	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.
4.8. Światła odblaskowe tylne trójkątne 4.8.1. Stan techniczny i rozmieszczenie	Oględziny.	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Kształt trójkąta inny niż równoboczny. 5. Wewnątrz trójkąta umieszczone jest inne światło. 6. Umieszczone na innym pojeździe niż przyczepa. 7. Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.
4.9. Światła odblaskowe przednie 4.9.1. Stan techniczny i rozmieszczenie	Oględziny.	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż biała. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Mają kształt trójkąta. 5. Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.
4.10. Światła odblaskowe boczne 4.10.1. Stan techniczny i rozmieszczenie	Oględziny.	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż żółta samochodowa, z tyłu dopuszcza się barwę czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Mają kształt trójkąta. 5. Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.
4.11. Światła awaryjne 4.11.1. Stan techniczny i działanie	Oględziny.	1. Jak w poz. 4.2 pkt 1-4 i 7, 9 i 10. 2. Nie działają, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.
4.12. Światła przeciwiagłowe tylne	Oględziny i sprawdzenie działania.	1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.

<p>4.12.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>		<ol style="list-style-type: none"> 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia. 5. Może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgielowych przednich. 6. Nie ma możliwości wyłączenia świateł przeciwmgielowego tylnego niezależnie od świateł przeciwmgielowego przedniego. 7. Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych. 8. Umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od świateł hamowania „stop”. 9. Obudowa świateł tylnych przeciwmgielowych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 10. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
<p>4.13. Światła cofania 4.13.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Ogłędziny.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż biała. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Włączenie na biegu innym niż wsteczny. 5. Możliwość włączenia, gdy urządzenie włączające silnik jest w położeniu uniemożliwiającym jego pracę. 6. Osłepiają innych użytkowników drogi. 7. Obudowa świateł cofania nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 8. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
<p>4.14. Światła obrysowe 4.14.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Ogłędziny.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż biała z przodu i czerwona z tyłu. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Umieszczone na innym pojeździe niż pojazd samochodowy i przyczepa, których szerokość przekracza 1,8 m. 5. Obudowa świateł obrysowych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 6. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
<p>4.15. Światła przeciwmgielowa przednie 4.15.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie</p>	<p>Ogłędziny i sprawdzenie działania.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż biała lub żółta selektywna. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.

		<p>4. Włączają się bez włączenia świateł pozycyjnych.</p> <p>5. Osłepiają innych użytkowników drogi.</p> <p>6. Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia niezależnie od świateł drogowych i mijania.</p> <p>7. Obudowa świateł przeciwmgielowych przednich nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.</p> <p>8. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.</p>
4.15.2. Ustawienie świateł przeciwmgielowych przednich	Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł.	<p>Wartość ustawienia światła przeciwmgielowego przedniego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż: 5 cm/10 m w górę lub w dół.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż biała. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Podłączenie elektryczne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 5. Nieodpowiednia powierzchnia świetlna. 6. Obudowa świateł jazdy dziennej nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 7. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
4.16. Światła do jazdy dziennej 4.16.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Oględziny i sprawdzenie działania.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż żółta. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Podłączenie elektryczne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 5. Nieodpowiednia powierzchnia świetlna. 6. Obudowa świateł jazdy dziennej nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 7. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
4.17. Światła pozycyjne boczne 4.17.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż żółta samochodowa, z tyłu dopuszcza się barwę czerwona. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Obudowa świateł pozycyjnych bocznych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 5. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
4.18. Światło kierunkowe (tzw. szperacz) 4.18.1. Stan techniczny i działanie	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obudowa światła kierunkowego nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 2. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
4.19. Światła robocze 4.19.1. Stan techniczny i działanie	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Światło zamontowane na innym pojeździe niż ciągnik rolniczy. 2. Obudowa świateł roboczych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 3. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy. 4. Brak kontroli włączenia świateł roboczych.
4.20. Światła postojowe 4.20.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Barwa inna niż: <ul style="list-style-type: none"> - biała z przodu,

		<ul style="list-style-type: none"> - czerwona z tyłu, - żółta samochodowa z boku, jeśli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym. 3. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 4. Zamontowane na pojeździe samochodowym o długości przekraczającej 6,0 m i szerokości przekraczającej 2,0 m. 5. Obudowa świateł postojowych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu. 6. Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.
4.21. Oznakowanie odbliaskowe konturowe	Oględziny.	<ul style="list-style-type: none"> 1. Barwa inna niż biała lub żółta. 2. Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. 3. Światła odbliaskowe konturowe nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.
4.22. Urządzenia kontrolne sygnalizujące działanie świateł pojazdu.	Oględziny i sprawdzenie działania	<ul style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzenie urządzeń kontrolnych sygnalizujących działanie świateł pojazdu. 2. Urządzenia kontrolne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.
5. OKŁADY HAMULCOWE		
5.1. Układy hamulcowe (wszystkie)	Oględziny.	<ul style="list-style-type: none"> 1. Konstrukcja niezgodna z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. Samodzielne zmiany konstrukcyjne jakiegokolwiek części układu hamulcowego, z wyłączeniem pojazdów przystosowanych do kierowania przez osoby niepełnosprawne oraz pojazdów modernizowanych przez uprawnione jednostki. 3. Niekompletność układu hamulcowego. 4. Brak obwodowości układu roboczego (o ile jest wymagana). 5. Nieszczelna instalacja układu hamulcowego (szczególnie na połączeniach). 6. Wadliwie poprowadzone cięgiła lub przewody hamulcowe.
5.1.2. Mocowanie pedału hamulca nożnego	Oględziny.	<ul style="list-style-type: none"> 1. Nadmierny opór. 2. Zużyta piasta. 3. Nadmierne zużycie lub luz.
5.1.3. Stan techniczny pedału hamulcowego i skok elementu uruchamiającego hamulce	Oględziny.	<ul style="list-style-type: none"> 1. Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy (brak odległości rezerwowej pedału hamulca). 2. Pedał hamulca nie zważnia się prawidłowo. 3. Brak powierzchni antypoślizgowej na powierzchni pedału hamulca lub przemieszcza się, jest zużyta lub

		Śliska.
5.1.4. Układ wspomagania lub sprężarka	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców. 2. Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). 3. Wpływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wpływ. 4. Brak wyraźnego spadku nacisku na pedał hamulca po włączeniu do działania urządzenia wspomagającego (przez uruchomienie silnika lub napowietrzenie układu pneumatycznego).
5.1.5. Wskaźnik lub miernik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Oględziny.	<p>Wadliwe działanie lub uszkodzenie wskaźnika lub miernika ostrzegawczego niskiego ciśnienia.</p>
5.1.6. Zawór sterujący hamulca postojowego	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty zawór sterujący. 2. Wadliwe działanie zaworu sterującego. 3. Sterowanie niepewne, niepewne działanie trzpienia blokującego lub zaworu. 4. Luźne połączenie bądź nieszczelność. 5. Niezadawalające działanie.
5.1.7. Hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zapadka hamulca postojowego nie blokuje prawidłowo. 2. Nadmierne zużycie łożyska dźwigni lub mechanizmu. 3. Nadmierny ruch dźwigni wskazujący na nieprawidłową regulację. 4. W przypadku zastosowania hamulca uruchamianego elektrycznie (EPB) - możliwe zwolnienie dźwigni hamulca bez włączonego „zapłonu”.
5.1.8. Zawory hamulcowe (zawory zabezpieczające, zawory sterujące itp.)	Oględziny. Pomiary za pomocą manometru i stopera lub przyrządu do pomiaru zmian ciśnienia w funkcji czasu (pomiary tylko w uzasadnionych wypadkach).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzone, nadmierny wpływ powietrza. 2. Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki. 3. Niepewne lub niewłaściwe zamocowanie. 4. Brak działania zaworu zabezpieczającego. 5. Zauważalny samoczynny spadek ciśnienia hamowania w czasie 1 minuty. 6. Zauważalny spadek ciśnienia w okresie 1 minuty, gdy pedał hamulca jest utrzymywany w pozycji wciśniętej. 7. Spadek ciśnienia na 1 pełne zahamowanie przekracza 0,06 MPa.
5.1.9. Złącza przewodów hamulcowych przyczepey	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzenie, nieszczelności przewodów lub zaworu złącza przewodu. 2. Niepewne lub niewłaściwe zamocowanie. 3. Nadmierne nieszczelności.

5.1.10. Zbiornik powietrza	Oględziny.	<p>4. Przy rozłączeniu połączenia hamulec przyczyepy nie działa automatycznie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzony, skorodowany, nieszczelny. 2. Nie działa zawór odwadniający. 3. Niepewne lub niewłaściwe zamocowanie. <ol style="list-style-type: none"> 1. Wadliwy lub niesprawny zespół serwomechanizmu. 2. Nieszczelna lub wadliwa pompa hamulcowa. 3. Niepewne działanie pompy hamulcowej. 4. Niewystarczający poziom płynu hamulcowego. 5. Brak zamknięcia (pokrywki) zbiorniczka płynu hamulcowego. 6. Lampka kontrolna poziomu płynu hamulcowego świeci lub jest uszkodzona. 7. Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego. 8. Zapowietrzony układ hydrauliczny. 9. Zbiorniczek płynu hamulcowego zasłonięty (nieдоступny dla kontroli). 10. Nieprawidłowy rodzaj lub niski poziom płynu hamulcowego.
5.1.11. Podzespoły serwomechanizmu wspomagającego, pompa hamulcowa (w systemach hydraulicznych)	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Możliwość rozerwania lub pęknięcia. 2. Wycieki z przewodów lub połączeń. 3. Uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. 4. Zauważalnie przemieszczone.
5.1.12. Sztwytne przewody hamulcowe	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Możliwość rozerwania lub pęknięcia. 2. Przewody hamulcowe uszkodzone, ocierające, za krótkie, skręcone.
5.1.13. Elastyczne przewody hamulcowe	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 3. Wycieki z przewodów lub połączeń. 4. Wybrzuszenie się, pęcznienie przewodów pod działaniem ciśnienia. 5. Porowatość.
5.1.14. Okładzina szczęk/klocków hamulcowych	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zauważalne nadmierne zużycie. 2. Urządzenie sygnalizacyjne wskazuje nadmierne zużycie elementów ciernych (o ile występuje). 3. Zauważalne zanieczyszczenie (olejem, smarem itp.).
5.1.15. Bębny, tarcze hamulcowe	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zauważalne nadmierne zużycie, zarysowania, pęknięcia. 2. Zauważalne zanieczyszczenia (olejem, smarem itp.). 3. Uszkodzone osłony lub ich brak.
5.1.16. Linki hamulcowe, ciągną i połączenia dźwigniowe	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Linki zniszczone lub nie działają. 2. Nadmierne zużyte lub skorodowane. 3. Niepewne połączenia linek lub ciągów. 4. Uszkodzona prowadnica linki. 5. Jakikolwiek ograniczenia swobodnego ruchu

		elementów układu hamulcowego. 6. Jakikolwiek nietypowy ruch dźwigni, sworzni, połączeń wskazujący na niewłaściwe ustawienie lub zużycie.
5.1.17. Urządzenie uruchamiające hamulce (w tym siłownik membranowo-sprężynowy lub rozpiercz hydrauliczny szczepek hamulcowych)	Oględziny.	1. Pęknięcie lub uszkodzenie. 2. Nieszczelne. 3. Niepewne lub niewłaściwe zamocowanie. 4. Nadmierna korozja. 5. Nadmierny skok tłoka siłownika lub membrany. 6. Brak lub nadmierne zużycie osiony przeciwpływowej.
5.1.18. Regulator (korektor) siły hamowania	Oględziny.	1. Wadliwe podłączenie. 2. Zauważalna nieprawidłowa regulacja. 3. Zatarci, brak działania, wycieki płynu. 4. Brak regulatora (o ile jest przewidziany).
5.1.19. Regulator szczepek	Oględziny.	1. Zatarci, nienormalny skok, nadmierne zużycie lub niewłaściwa regulacja zauważalna przy naciskaniu pedału hamulca. 2. Uszkodzony.
5.1.20. Zwalniacz (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Oględziny.	1. Niepewne połączenia lub zamocowanie. 2. Uszkodzony.
5.2. Skuteczność i sprawność roboczego układu hamulcowego	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczególnym sposobem określonym w dziale II załącznika. Uwaga: Wskazniki skuteczności hamowania określają przepisy rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów.	1. Brak stopniowej zmiany natężenia siły hamowania. 2. Zauważalny nieprawidłowy czas opóźnienia zadziałania hamulca w którymkolwiek kole. 3. Nadmierne wahanie siły hamowania w czasie jednego pełnego obrotu koła. 4. Bardzo mała lub brak siły hamującej na co najmniej jednym kole. 5. Siła hamująca na którymś z kół jest mniejsza od 70 % maksymalnej wartości zmierzonej na innym kole tej samej osi (w przypadku badania układu hamulcowego na drodze, hamowanie nierówne, ściąganie pojazdu w prawo lub w lewo). 6. Nierównomierny, skokowy przyrost siły hamującej (zakleszczenie). 7. Zauważalne opóźnienie początku hamowania na którymkolwiek kole. 8. Brak wymaganej skuteczności hamowania.
5.3. Skuteczność i sprawność awaryjnego układu hamulcowego	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczególnym sposobem określonym w dziale II załącznika. Pomiar, tylko jeżeli działanie uzyskiwane jest dzięki oddzielnemu układowi.	1. Hamulec (-ce) niedziałający (-ce) z jednej strony pojazdu. 2. Nierównomierny przyrost siły hamującej (zakleszczenie). 3. Automatyczny system hamulcowy przyczepy nie działa. 4. Brak wymaganej skuteczności hamowania.

	Jeżeli hamulec awaryjny stanowi część hamulca roboczego, nie przeprowadza się sprawdzenia działania.	
5.4. Skuteczność i sprawność postojowego układu hamulcowego	Pomiary skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.	1. Hamulce nie działają po jednej stronie. 2. Brak wymaganej skuteczności hamowania.
5.5. Skuteczność układu hamowania zwalniacza, hamulca silnikowego (wydechowego)	Oględziny.	1. System sygnalizacji wskazuje uszkodzenie. 2. Uszkodzenia hamulca wydechowego.
5.6. Urządzenie przeciwblokujące (ABS)	Oględziny.	1. System sygnalizacji wskazuje uszkodzenie. 2. Zauważalna niekompletność: brak czujnika, sterownika, modulatora. 3. Uszkodzenie przewodów układu ABS.
5.6.1. Układ elektronicznej stabilizacji toru jazdy (ESC)	Oględziny.	1. Uszkodzenie lub brak czujnika prędkości kół. 2. Uszkodzenie przewodów układu ESC. 3. Uszkodzony element włączający układ ESC. 4. Sygnalizacja MIL wskazuje na uszkodzenie zainstalowanego systemu ESC.
6. UKŁAD KIEROWNICZY		
6.1. Kolumna i koło kierownicy	Ustawić pojazd kołami na twardym podłożu i energicznie nacisnąć na koło kierownicy w kierunku poosiowym i promieniowym, jak również obracać koło w obie strony dookoła osi kolumny.	1. Kierownica umieszczona z prawej strony w pojazdach o liczbie kół większej niż trzy, których prędkość jest większa niż 40 km/h. 2. Luźne zamocowanie koła na kolumnie. 3. Wyraźny luz promieniowy lub poosiowy kolumny kierownicy. 4. Pęknięcia lub deformacja koła kierowniczego. 5. Koło kierownicy bez certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.
6.1.1. Stan techniczny i zamocowanie	Pomiar ruchu jałowego przy kołach kierowanych ustawionych na nieruchomej nawierzchni symetrycznie do osi podłużnej pojazdu. Uwaga: w przypadku mechanizmów kierowniczych ze wspomaganiem kontrolę przeprowadza się pracującym silniku.	Ruch jałowy przekracza wartość dopuszczalną dla danego typu pojazdu.
6.1.2. Ruch jałowy koła kierownicy		
6.2. Przekładnia kierownicza	Obracanie koła kierownicy w obie strony od oporu do oporu i ocena organoleptyczna działania.	1. Mechanizm obraca się ciężko lub z zacięciami albo zgrzytami. 2. Nadmierne luzy poosiowe wałka przekładni.
6.2.1. Stan techniczny i działanie		

6.2.2. Mocowanie obudowy przekładni	<p>Pojazd ustawiony kołami na twardej nawierzchni. Oględziny obudowy przekładni podczas energicznego obracania kołem kierownicy w lewo i w prawo.</p>	<p>1. Brak śrub mocujących lub niedokręcone. 2. Pęknięcie obudowy przekładni.</p>
6.3. Mechanizm wspomagający 6.3.1. Stan techniczny i działanie	<p>Pojazd ustawiony kołami na twardym podłożu. Obracać koło kierownicy w obie strony o kąt potrzebny do poruszenia kół jezdnych, równocześnie uruchamiać i zatrzymywać silnik - sprawdzić działanie mechanizmu.</p>	<p>1. Mechanizm nie działa. 2. Pęknięcie mechanizmu lub wycieki oleju. 3. Złe połączenie lub tarcie części o inne elementy. 4. Brak mechanizmu wspomagającego w pojeździe (jeżeli jest wymagany).</p>
6.4. Drążki kierownicze 6.4.1. Stan techniczny	<p>Samochód stoi na twardej nawierzchni (na dźwigniku lub na stanowisku kanałowym). Podczas energicznego obracania kołem kierownicy w obie strony należy obserwować działanie drążków i ich połączeń.</p>	<p>1. Nadmierne luzy w połączeniach (przegubach). 2. Pęknięcie lub deformacja jakiegokolwiek części. 3. Czynności naprawcze wykonane spawaniem, zgrzewaniem lub lutowaniem. 4. Nieprawidłowy montaż drążków kierowniczych i końcówek drążków. 5. Brak wymaganych zabezpieczeń połączeń śrubowych. 6. Brak lub uszkodzone osłony gumowe elementów układu kierowniczego.</p>
6.4.2. Działanie	<p>Obracając koła w obie strony od oporu do oporu, sprawdzić działanie drążków w całym zakresie.</p>	<p>1. Ocieranie drążków lub dźwigni o sąsiednie elementy podwozia. 2. Brak lub niedziałanie ograniczników skrętu.</p>
6.5. Koła jezdne 6.5.1. Zawieszenie kół, zwrotnice, wahacze, łożyska	<p>Oględziny kół, zwrotnic i wahaczy podczas energicznego kołysania (szarpania) kołem w kierunku pionowym oraz dookoła zwrotnicy. Uwaga: Pomiarów nie wykonuje się, jeżeli wielkość luzu w układzie jezdnym pojazdu przekracza wielkość dopuszczalne w eksploatacji.</p>	<p>1. Pęknięcia lub odkształcenia osi. 2. Pęknięcia lub widoczne odkształcenie zwrotnic lub wahaczy. 3. Nadmierny luz: na sworzniu zwrotnicy, na sworzniach wahaczy, w łożyskach kół. 4. Naprawy osi zwrotnic lub wahaczy wykonane techniką spawania lub zgrzewania. 5. Zgrzyty w łożysku wskazujące na uszkodzenie łożyska.</p>
6.5.2. Koła	<p>Oględziny kół obustronne.</p>	<p>1. Pęknięcia lub deformacje tarcz kół. 2. Brak śrub mocujących lub niedokręcenie. 3. Niepewne zamocowanie pierścienia zaporowego.</p>
6.5.3. Zbieżność kół przednich oraz tylnych (o ile istnieje możliwość ich regulacji)	<p>Pomiar zbieżności kół ustawionych do jazdy na wprost. Kontrolę przeprowadza się na urządzeniu do ogólnej oceny prawidłowego ustawienia kół. Dopuszcza się wykonanie pomiaru zbieżności kół za pomocą przyrządu do pomiaru</p>	<p>1. Wartość zbieżności wykracza poza dopuszczalne granice dla danego typu pojazdu. 2. Urządzenie do ogólnej oceny wykazuje nieprawidłowe wartości.</p>

<p>6.5.4. Dodatkowa kontrola układu jezdnego (dotyczy badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy)</p> <p>6.5.4.1 pomiar geometrii ustawienia kół przednich, tylnych oraz osi</p>	<p>geometrii kół i osi pojazdu.</p> <p>Pomiary geometrii kół jezdnych pojazdu wykonuje się na ławach pomiarowych stanowiska kontrolnego.</p> <p>Uwaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary wykonuje się przy takim stanie obciążenia pojazdu, dla jakiego producent pojazdu podaje mierzone parametry, - pomiary kąta pochYLENIA kół oraz zbieżności kół wykonuje się po uprzednim skompensowaniu „bicia” kół, - pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niedopuszczalna wielkość luzów w układzie jezdnym pojazdu. 2. Niezgodność otrzymanych wyników pomiarów z wartościami parametrów dopuszczalnymi podczas kontroli, podawanymi przez producenta pojazdu.
<p>7. PODWOZIE i ZAWIESZENIE, INNE</p>		
<p>7.1. Rama podwozia</p>	<p>Oględziny pojazdu ustawionego na kanale przegładowym lub podniesionego na dźwigniku.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcie lub odkształcenie ramy. 2. Nadmierna korozja mająca wpływ na wytrzymałość całej konstrukcji.
<p>7.2. Resory, wahacze, drażki reakcyjne, amortyzatory</p>	<p>Oględziny pojazdu ustawionego na kanale przegładowym lub podniesionego na dźwigniku.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niepewne mocowanie do nadwozia, podwozia lub do osi kół. 2. Pęknięcia lub silne odkształcenia. 3. Nadmierne luzy. 4. Istotne wycieki płynu z amortyzatorów.
<p>7.3. Układ napędowy</p>	<p>Oględziny pojazdu ustawionego na kanale przegładowym lub podniesionego na dźwigniku.</p>	<p>Brak śrub mocujących lub niedokręcone zespoły napędowe do nadwozia lub podwozia i między sobą.</p>
<p>7.4. Urządzenia sprzęgowe-zaczepekowe</p>	<p>Oględziny. Szczególną uwagę należy zwrócić na urządzenie zabezpieczające.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadmierne zużycie lub pęknięcie jakichkolwiek części. 2. Obluzowanie mocowania urządzenia zaczepowego do podwozia. 3. Brak, zacinananie się lub nieprawidłowe działanie jakichkolwiek urządzeń zabezpieczających. 4. Brak zaczepów do holowania (o ile są wymagane).
<p>7.5. Zderzaki, urządzenia ochronne</p>	<p>Oględziny.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak lub niespełnienie wymagań rozporządzenia (jeżeli są wymagane; zderzak tylny lub boczne urządzenia ochronne). 2. Pęknięcia lub odkształcenia zderzaka grożące zranieniem innych uczestników ruchu drogowego. 3. Pęknięcia lub odkształcenia bocznych urządzeń ochronnych, grożące zranieniem innych uczestników ruchu drogowego.

7.6. Zbiornik paliwa i przewody	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadmierna korozja zbiornika. 2. Niesczelny zbiornik lub przewody. 3. Ocieranie przewodów o ruchome części podwozia. 4. Niewłaściwe umieszczenie zbiornika.
7.7. Zaczep kulowy pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, autobusu	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niepewne mocowanie do pojazdu. 2. Brak tabliczki znamionowej. 3. Brak certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.
8. INSTALACJA ELEKTRYCZNA		
8.1. Akumulator	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak wylącznika akumulatora (o ile jest wymagany). 2. Brak możliwości uruchomienia pojazdu. 3. Brak mocowania akumulatora do nadwozia. 4. Pęknięcie obudowy, wycieki elektrolitu. 5. Brak instalacji wentylującej w przypadku gdy jest wymagana.
8.2. Przewody i urządzenia elektryczne	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przetarta izolacja. 2. Brak połączenia elektrycznego silnika z nadwoziem, tzw. „masa”.
8.3. Złącza elektryczne z przyczepą	Oględziny i kontrola prawidłowości połączeń elektrycznych za pomocą przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zabezpieczenia przed samoczynnym rozłączeniem. 2. Przetarta izolacja przewodów elektrycznych. 3. Niewłaściwe połączenia, wtyczki lub gniazda.
9. NADWOZIE I OSPRZĘT		
9.1. Kabina kierowcy oraz pomieszczenie przeznaczone do przewozu osób, przestrzeń ładunkowa, osprzęt 9.1.1. Stan techniczny i zamocowanie	Oględziny zewnętrzne pojazdu umieszczonego na kanale przegładowym lub na dźwigniku.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niepewne mocowanie do podwozia lub brak tego mocowania. 2. Nadmierna korozja w miejscach mocowania. 3. Uszkodzenie burt, zawiasów, słupków i podłogi nadwozia czyniące przewóz niebezpiecznym. 4. W samochodzie ciężarowym brak trwałej przegrody o odpowiedniej wytrzymałości rozdzielającej pomieszczenie przeznaczone do przewozu osób od przestrzeni ładunkowej. 5. Brak kabiny lub ramy ochronnej do ciągnika rolniczego (o ile jest wymagana).
9.1.2. Nadwozie	Oględziny zewnętrzne. Kontrola stopnia skorodowania elementów nośnych.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzenia korozyjne osłabiające w istotny sposób konstrukcję nośną pojazdu. 2. Uszkodzenie lub skorodowanie części mogących ulec oderwaniu. 3. Uszkodzenie umożliwiający dostawanie się spalin do wnętrza pojazdu. 4. Uszkodzenia zwiększające ryzyko uwięzienia pasażerów lub poranienia przechodniów w razie wypadku. 5. Brak zabezpieczenia pokrywy przedniej przed

			<p>samoczynnym otwarciem.</p> <p>1. Złe otwieranie i zamykanie lub samoczynne bądź niezamierzone otwieranie się.</p> <p>2. Brak lub uszkodzenie klamek drzwi.</p> <p>Nadmierne skorodowanie lub popękanie podłogi.</p> <p>Brak, obłuzowanie lub uszkodzenie groźące zranieniem.</p> <p>Brak błotników lub fartuchów albo niespełnienie wymagań.</p> <p>1. Pęknięcie szkieletu siedzenia.</p> <p>2. Złe zamocowanie groźące samoczynnym przesuwaniam.</p> <p>3. Złe działanie mechanizmu regulacji położenia siedzenia.</p> <p>4. Brak zagłówków na siedzeniach (jeżeli są wymagane).</p> <p>5. Mocowanie siedzeń w miejscach nieprzewidzianych do tego konstrukcyjnie dla danego typu pojazdu</p> <p>6. Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.</p>
9.1.3. Drzwi	Oględziny i sprawdzenie działania.		
9.1.4. Podłoga	Oględziny.		
9.1.5. Stopnie	Oględziny.		
9.1.6. Błotniki-fartuchy	Oględziny.		
9.1.7. Siedzenia	Oględziny.		
9.1.8. Lusterka wsteczne	Oględziny. Uwaga: W odniesieniu do samochodu ciężarowego i pojazdu specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2000 r., który powinien być wyposażony po stronie pasażera w lusterka klasy IV i V, sprawdzenia wymagań nie przeprowadza się w przypadku przedstawienia przez właściciela pojazdu dokumentu od producenta pojazdu, lub jednostki upoważnionej do prowadzenia badań homologacyjnych pojazdów, potwierdzającego spełnienie tych wymagań.		<p>1. Brak wymaganych lusterek wstecznych.</p> <p>2. Brak wymaganej widoczności.</p> <p>3. Pęknięcie powierzchni luster.</p> <p>4. Ograniczenie pola widzenia w lusterkach zewnętrznych.</p>
9.1.9. Szyby	Oględziny oraz w uzasadnionych przypadkach pomiar współczynnika przepuszczenia światła.		<p>1. Pęknięcia lub zmatowienie szyb ograniczające widoczność kierowcy lub osłabiające wytrzymałość szyb.</p> <p>2. Brak ociechania szyb.</p> <p>3. Ograniczenie pola widzenia lub widoczności w szybie przedniej i przednich bocznych.</p> <p>4. Wartość współczynnika przepuszczenia światła dla szyb przednich mniejsza niż 75 %, a dla szyb przednich bocznych mniejsza niż 70 %.</p>
9.1.9.1 Urządzenie do	Oględziny i sprawdzenie działania.		Urządzenie do usuwania pary wodnej z szyb pojazdu nie

usuwania pary wodnej z szyb pojazdu (jeżeli są wymagane)		działa lub jest uszkodzone.
9.1.10. Wycieraczki i spryskiwacze	Oględziny i sprawdzenie działania.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak wycieraczek lub niedziałające, brak lub uszkodzenie elementu zgarniającego pióra. 2. Brak spryskiwaczy lub niedziałające.
9.1.11. Sygnał dźwiękowy	Sprawdzenie działania, ocena tonu i poziomu dźwięku sygnału, dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale III załącznika.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak działania. 2. Ton przeraźliwy lub nieciągły. 3. Za niski poziom dźwięku.
9.1.12. Pasy bezpieczeństwa oraz miejsca kotwiczenia pasów	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak pasów bezpieczeństwa (jeżeli są wymagane). 2. Brak miejsc kotwiczenia pasów (jeżeli są wymagane). 3. Punkty kotwiczenia w miejscach nie przewidzianych przez producenta pojazdu. 4. Śruby mocujące bez oznaczenia cech wytrzymałościowych. 5. Brak działania mechanizmu blokowania pasów bezwładnościowych. 6. Stan techniczny nasuwający wątpliwości co do prawidłowości działania w razie wypadku. 7. Brak oznaczeń homologacyjnych pasów. 8. Brak, uszkodzone lub zamontowane niezgodnie z wytycznymi producenta urządzenie do regulacji siły napięcia pasów. 9. Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).
9.1.13. Prędkościomierz, drogomiernik	Oględziny.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak lub brak działania prędkościomierza i drogomiernika. 2. Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia kierowcy. 3. Rozmiar opon inny niż przewidziany dla danego typu pojazdu.
9.1.14. Ogranicznik prędkości	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sprawdzenie, czy zainstalowany jest ogranicznik prędkości - o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie ważności tabliczki ogranicznika prędkości¹⁾ - o ile występuje. 3. Sprawdzenie, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości prędkości - o ile jest to możliwe. 4. Sprawdzenie, czy na ograniczniku 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak ogranicznika prędkości - o ile jest wymagany. 2. Brak ważnej tabliczki¹⁾ ogranicznika prędkości - o ile występuje. 3. Ogranicznik prędkości umożliwia przekroczenie określonych wartości prędkości. 4. Naruszenie plomb lub innych środków zabezpieczających przed nieuprawnioną manipulacją.

	prędkości nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją - o ile jest to możliwe.	
9.1.15. Tachograf (jeżeli jest zamontowany)	1. Sprawdzenie, czy zainstalowany jest tachograf - o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie, czy na tachografie nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją - o ile jest to możliwe. 3. Sprawdzenie rozmiaru opon. 4. Sprawdzenie zastosowania odpowiedniej tarczy tachografu.	1. Brak tachografu - o ile jest wymagany. 2. Naruszenie plomb lub innych środków zabezpieczających przed nieuprawnioną manipulacją. 3. Rozmiar opon inny niż przewidziany dla danego typu pojazdu i tachografu. 4. Zastosowanie nieodpowiedniej tarczy tachografu.
9.1.16. Wyjście bezpieczeństwa	Oględziny.	Brak wyjść bezpieczeństwa, niewłaściwie urządzone, za małą ich liczbą lub brak oznakowania.
9.1.17. Ogrzewanie i wentylacja	Oględziny i sprawdzenie działania.	1. Brak lub nie działające urządzenia ogrzewcze w kabinie kierowcy lub w pomieszczeniu przeznaczonym do przewozu osób. 2. Brak lub nie działające urządzenia wentylacyjne w kabinie kierowcy lub w pomieszczeniu przeznaczonym do przewozu osób.
9.1.18. Urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane	Oględziny i sprawdzenie działania.	Niekompletność lub nieprawidłowe działanie blokady koła kierownicy, jeżeli jest zamontowana.
9.1.19. Wymiary zewnętrzne, oznakowanie	Pomiary wymiarów zewnętrznych (pomiar tylko w uzasadnionych wypadkach).	1. Niezgodne z przepisami szerokość, wysokość lub długość pojazdu. 2. Brak oznakowania pojazdu wolno poruszającego się, długiego i ciężkiego lub oznakowanie niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.
9.1.20. Wózek boczny motocykla	Oględziny.	Wózek motocykla umieszczony po lewej stronie.
9.2. Urządzenia techniczne podlegające organom dozoru technicznego pojazdu	Sprawdzenie dokumentów wykonywane jest przed przystąpieniem do badania technicznego pojazdu.	Brak ważnego w dniu badania technicznego dokumentu stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego.
10. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z OCHRONĄ ŚRODOWISKA		
10.1. Hałas wewnętrzny	Oceny i pomiaru hałasu zewnętrznego na postoju dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale III załącznika.	1. Wyraźnie nieszczelny układ wydechowy. 2. Niekompletny układ wydechowy. 3. Poziom hałasu zewnętrznego przekracza wartości określone przepisami rozporządzenia o warunkach

		<p>technicznych.</p> <ol style="list-style-type: none"> Prędkość obrotowa biegu jałowego silnika wykracza poza zakres przewidziany dla danego pojazdu określony przez producenta. Przekroczenie wartości emisji zanieczyszczeń gazowych i współczynnika nadmiaru powietrza λ (lambda), o której mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Wyraźnie zauważalne objawy spalania oleju silnikowego (nie dotyczy silników dwusuwowych). Niedozwolone odprowadzenie spalin do atmosfery. W pojazdach wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny typu OBDII/EOBD występowanie zarejestrowanego kodu usterki sygnalizowanego kontrolką MIL przy jednoczesnym prawidłowym działaniu jej obwodu. Nieprawidłowe działanie, brak lub uszkodzenie elementów odpowiedzialnych za ograniczenie emisji substancji szkodliwych dla środowiska, a w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> reaktorów katalitycznych, czujników tlenu (sond lambda), systemu powietrza wtórnego, systemu kontroli emisji par paliwa, w tym zamknięcia i szczelności korka wlewu paliwa, pozostałych czujników i systemu połączeń elektrycznych. Kontrolny sygnał niesprawności układu diagnostyki pokładowej (MIL) nie działa prawidłowo. W pojazdach wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny typu OBDII/EOBD niewykone wszystkie procedury diagnostyczne (tzw. monitory) oraz negatywny wynik testu czujników tlenu (sond lambda), który wykonany został na podstawie zarejestrowanych wartości bieżących lub pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych.
10.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych z silnika o zapłonie iskrowym	Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	
10.3. Zadymienie spalin z silnika o zapłonie samoczynnym	Pomiaru zadymienia spalin dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	
10.4. Wycieki płynów eksploatacyjnych	Ogledziny.	
11. WARUNKI DODATKOWE		
11.1. Autobus, trolejbus	Ogledziny.	

		<p>2. Brak wyjść awaryjnych, niewłaściwie urządzone, za małą ich liczbą lub brak ich oznakowania.</p> <p>3. Brak gaśnic, zasłony za miejscem kierowcy, apteczki, koła zapasowego.</p> <p>4. Brak napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania albo napis jest nieczytelny.</p> <p>5. Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>6. Brak pasów bezpieczeństwa na siedzeniach skierowanych do przodu - o ile dotyczy.</p> <p>7. Brak miejsc do umieszczenia tablic kierunkowych w autobusie regularnej komunikacji publicznej.</p> <p>8. Głębokość rzeźby bieżnika opon mniejsza niż 3 mm dla opon z nieoznaczonym wskaźnikiem granicznego zużycia bieżnika lub gdy wskaźniki wskazują graniczne zużycie bieżnika - dotyczy autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h.</p>
<p>11.2. Autobus szkolny</p>	<p>Oględziny.</p>	<p>1. Drzwi nie spełniają szczegółowych wymagań.</p> <p>2. Brak wymaganego oznakowania.</p> <p>3. Siedzenia nie spełniają dodatkowych wymagań.</p> <p>4. Brak miejsca do umieszczenia tablicy informacyjnej.</p> <p>5. Brak lub niedziałający sygnał akustyczny cofania.</p> <p>6. Brak lub niedziałające urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami.</p> <p>7. Okna umożliwiają wychylenie się na zewnątrz.</p> <p>8. Brak oznakowanej przestrzeni dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim.</p>
<p>11.3. Pojazd przeznaczony do wykonywania czynności na drodze oraz inne pojazdy, na które ze względu na bezpieczeństwo ruchu należy zwracać szczególną uwagę</p>	<p>Oględziny.</p>	<p>1. Brak lub niedziałający błyskowy sygnał świetlny barwy żółtej samochodowej.</p> <p>2. Brak oznakowania pojazdu pomocy drogowej.</p> <p>3. Brak oznakowania części wystających poza obrys lub ich oświetlenia (jeżeli jest wymagane).</p>
<p>11.4. Samochód ciężarowy, przyczepa ciężarowa rolnicza, przystosowane do przewozu osób</p>	<p>Oględziny.</p>	<p>1. Brak stopni lub drabinki.</p> <p>2. Brak oświetlenia wnętrza.</p> <p>3. Brak okienka służącego do oświetlenia i do przewietrzania.</p> <p>4. Ławki o nieodpowiednich wymiarach lub niewłaściwie rozmieszczone.</p> <p>5. Brak lub niedziałające urządzenia sygnalizacyjne zapewniające łączność z kierowcą.</p> <p>6. Brak koła zapasowego, apteczki, gaśnic.</p> <p>7. Brak oznakowania pojazdu.</p>
<p>11.5. Ciągnik rolniczy</p>	<p>Oględziny.</p>	<p>1. Brak ograniczenia prędkości konstrukcyjnej do 25</p>

<p>wchodzący w skład kolejki turystycznej</p>		<p>km/h. 2. Niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.</p>
<p>11.6. Pojazd wolnobieżny, przyczepe, wchodząca w skład kolejki turystycznej</p>	<p>Oględziny i pomiary.</p> <p>Oględziny zewnętrzne instalacji na wolnym powietrzu. Kontrola szczelności za pomocą urządzeń lub roztworu wodnego mydła. Kontrolę instalacji zasilania gazem przeprowadza się zgodnie ze szczególnym sposobem określonym w dziale V załącznika.</p> <p>Uwaga: Jakiegokolwiek badania techniczne pojazdu na stanowisku kontrolnym z nieszczelną instalacją zasilania gazem są zabronione.</p>	<p>Niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak dokumentu wydanego przez Transportowy Dozór Techniczny i tabliczki znamionowej na zbiornik lub butlę, potwierdzających jego sprawność. 2. Wynik badania uznaje się za pozytywny, jeżeli podczas kontroli nie stwierdzono żadnego odchylenia od wymagań określonych w dziale V załącznika. 3. Wartość emisji zanieczyszczeń gazowych (zadymienia) spalin, zmierzona zgodnie ze szczególnym sposobem określonym w dziale IV załącznika, nie może przekraczać dopuszczalnego dla danego pojazdu poziomu, zarówno przy zasilaniu gazem, jak i paliwem bazowym.
<p>11.7. Pojazd przystosowany do zasilania gazem</p>		

UWAGI:

1. Oględziny przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwignika na stanowisku kontrolnym.
2. Wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności.

¹⁾ Za ważną tabliczkę urządzenia ograniczenia prędkości uznaje się tabliczkę zamieszczoną przez producenta pojazdu, zgodnie z dyrektywą Rady 92/24/EMG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych. (Dz. Urz. WE L 129 z 14.05.1992, z późn. zm.) lub równoważnym regulaminem EKG ONZ Nr 89.

Dział II

Szczegółowy sposób badania skuteczności i równomierności działania hamulców podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu

Przepisy ogólne

- § 1. 1. Dział określa szczegółowy sposób badania skuteczności i równomierności hamowania pojazdów samochodowych, ciągników rolniczych, pojazdów wołnobieżnych wchodzących w skład kolejki turystycznej, motorowerów oraz przyczep, zwanych dalej „pojazdami”.
2. Dział stosuje się do badania skuteczności i równomierności hamowania układów hamulca roboczego, awaryjnego lub postojowego.
3. W pojazdach, w których przy uszkodzonym hamulcu roboczym uzyskuje się skuteczność hamowania wymaganą dla hamulca awaryjnego (§ 15 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia o warunkach technicznych), nie wymaga się badania skuteczności hamulca awaryjnego.
4. Badania skuteczności i równomierności hamowania, z zastrzeżeniem ust. 5, dokonuje się przez pomiar sił hamowania na urządzeniu rolkowym lub płytowym do kontroli hamulców. Pomiar sił hamowania pojazdów z napędem na wszystkie koła na urządzeniu rolkowym dopuszczalny jest, jeżeli zezwala na to producent pojazdu. W takim przypadku należy przestrzegać szczegółowych warunków pomiaru producenta pojazdu.
5. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania przez pomiar opóźnienia hamowania - w odniesieniu do pojazdów, których cechy konstrukcyjne uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z ust. 4.
6. Szczegółowy sposób badania nie jest przeznaczony do wyznaczania rzeczywistego wskaźnika skuteczności hamowania pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym.

Pomiar sił hamowania

§ 2. 1. Pomiar sił hamowania hamulcem roboczym powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) ciśnienie w ogumieniu nie może różnić się od nominalnego więcej niż o:
 - a) $\pm 0,01$ MPa dla motocykla, motoroweru i samochodu osobowego,
 - b) $\pm 0,02$ MPa dla pozostałych pojazdów;
- 2) hamowanie powinno być dokonywane tylko hamulcem badanym, przy czym sprzęgło silnika może być włączone, a w pojazdach wyposażonych w mechanizm wspomagający silnik może być uruchomiony;
- 3) pomiar sił hamowania powinien być dokonany na granicy blokady któregośkolwiek koła, przy czym nacisk na pedał (dźwignię) hamulca nie może przekraczać poniżej wskazanych parametrów określonych w danN:

Rodzaj pojazdu	hamulec roboczy	hamulec awaryjny	hamulec postojowy
----------------	-----------------	------------------	-------------------

	pożny	ręczny	nożny	ręczny	nożny	ręczny
Motocykl i motorower	40	40	-	-	-	-
samochód osobowy	50	20	50	40	50	40
pozostałe	70	20	70	60	70	60

Uwaga: Dla przyczep z hamulcem najazdowym dopuszczalny nacisk na urządzenie sterujące nie może przekraczać 10 % dopuszczalnej masy całkowitej badanej przyczepy. Nacisk należy wywierać za pomocą przyrządu do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy.

- 4) pomiar sił hamowania jednej osi powinien być dokonany równocześnie na kołach jednej i drugiej strony tej osi; nie dotyczy pojazdów z nierozłączalnym napędem wszystkich kół, dla których pomiar wykonuje się osobno dla każdego koła przy przeciwnym kierunku obrotów kół tej samej osi;
 - 5) podczas pomiaru siły hamowania na każdej osi powinien być również zmierzony nacisk na pedał (dźwignię) hamulca, na urządzenie sterujące przyczepy lub zmierzone ciśnienie w siłownikach pneumatycznego układu hamulcowego, stosowane podczas pomiaru;
 - 6) jest wskazane, aby podczas przeprowadzania pomiarów osie pojazdu były obciążone, lecz nie więcej niż maksymalny nacisk określony dla danego typu pojazdu; w przypadku pomiarów pojazdu nieobciążonego należy ściśle przestrzegać zasad ekstrakopolacji wymienionych w § 4 ust. 2;
 - 7) w przypadku pomiarów skuteczności hamowania pojazdów wyposażonych w urządzenie sterujące działaniem hamulców szczególnych kół lub osi (regulator siły hamowania, urządzenia przeciwblokujące itp.) należy to działanie uwzględnić.
2. Siła hamowania jednej osi jest sumą równoczesnych sił hamowania poszczególnych kół, zmierzonych na granicy blokady którejkolwiek koła.
 3. Siła hamowania hamulcem roboczym jest sumą sił hamowania zmierzonych na wszystkich osiach hamowanych hamulcem roboczym.
 4. Pomiar sił hamowania hamulcem awaryjnym powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) określonych w ust. 1 pkt 1, 2, 6 i 7;
 - 2) maksymalny nacisk na pedał (dźwignię) hamulca zgodny z ust. 1 pkt 3 lub przy maksymalnej sile siłowników hamulca;
 - 3) pomiaru sił na urządzeniu rolkowym należy dokonać oddzielnie dla każdego koła (przy włączonym tylko jednym zespołem rolek).
 5. Siła hamowania hamulca awaryjnego jest sumą maksymalnych sił hamowania zmierzonych na wszystkich kołach hamowanych hamulcem awaryjnym.
 6. Pomiar sił hamowania hamulcem postojowym powinien odbywać się przy zachowaniu warunków określonych w ust. 4.
 7. Siła hamowania hamulca postojowego jest sumą maksymalnych sił hamowania zmierzonych na wszystkich kołach hamowanych tym hamulcem.

8. Pomiar skuteczności działania hamulca postojowego elektrycznego (EPB) powinien umożliwiać pomiar maksymalnej sily hamowania uzyskiwanej w trakcie działania systemu.

Pomiar opóźnień hamowania

§ 3. 1. Pomiar opóźnień hamowania pojazdu hamulcem roboczym, awaryjnym i postojowym powinien być dokonywany z zachowaniem następujących warunków:

- 1) badanie można przeprowadzać tylko na takim odcinku drogi, na którym nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. przez nagłe zahamowanie pojazdu);
 - 2) powinny być spełnione warunki określone w § 2 ust. 1 pkt 1-3;
 - 3) pojazd powinien być równomiernie obciążony ładunkiem o masie równej jego dopuszczalnej ładowności; dopuszcza się badanie samochodów osobowych i motocykli tylko z kierowcą; zabrania się badania autobusów i trolejbusów na drodze publicznej, chyba że zamiast pasażerów w pojeździe umieszczony będzie balast, odpowiadający pod względem masy i rozmieszczenia nośności danego pojazdu;
 - 4) droga na odcinku wybranym do wykonywania pomiaru powinna być pozioma, o nawierzchni twardej (bitumicznej, betonowej), równej, suchej i czystej;
 - 5) podczas pomiaru pojazd powinien prowadzić kierowca badanego pojazdu lub pracownik upoważniony do dokonywania badań technicznych;
 - 6) kierujący pojazdem powinien hamować tylko hamulcem badanym, przy czym sprzęgło może być włączone;
 - 7) pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej około 30 km/h według wskazań prędkościomierza, a w odniesieniu do pojazdów nieosiągających tej prędkości - przy prędkości maksymalnej;
 - 8) nie wymaga się hamowania aż do zatrzymania się pojazdu.
2. Pomiar opóźnień hamowania powinien być dokonany za pomocą opóźniomierza wycechowanego w m/s^2 lub w % przyspieszenia ziemskiego, umocowanego w badanym pojeździe w sposób wskazany przez producenta przyrządu.

Ocena skuteczności i równomierności hamowania

§ 4. 1. Skuteczność hamowania należy uznać za odpowiadającą wymaganiom, jeżeli:

- 1) wskaźnik skuteczności hamowania zmierzony (lub obliczeniowy) na podstawie pomiaru sily hamowania lub opóźnień hamowania jest nie mniejszy niż określony odpowiednio w § 16 ust. 2 i 4 rozporządzenia o warunkach technicznych (za wymagany wskaźnik skuteczności hamowania hamulcem postojowym przyjmuje się wartość pochylenia podaną w § 16 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów);
- § 51 ust. 1 i 2 rozporządzenia o warunkach technicznych stosuje się odpowiednio lub

- 2) zmierzona (lub obliczeniowa) siła hamowania jest nie mniejsza niż wymagana, określona na podstawie danych technicznych pojazdu i na podstawie wymaganego wskaźnika skuteczności hamowania;
- 3) zmierzone siły hamowania kół po obu stronach osi pojazdu nie różnią się więcej niż o 30 %, przyjmując za 100 % siłę większą (nie dotyczy hamulca awaryjnego i postojowego);
- 4) zmierzone opóźnienie hamowania jest nie mniejsze od wymaganego, określonego na podstawie wskaźnika skuteczności hamowania oraz jeżeli nie nastąpiła zmiana położenia osi kierunku poruszania się pojazdu podczas hamowania o więcej niż 0,5 m względem kierunku początkowego (przy niekorygowanym kierownicy kierunku jazdy).

2. Wskaźnik skuteczności hamowania, określony na podstawie zmierzonej siły hamowania, oblicza się według wzoru:

$$z = \frac{\sum T}{P} \cdot 100 \text{ ,}$$

gdzie:

- z - wskaźnik skuteczności hamowania (%) dla badanego rodzaju hamulca,
 $\sum T$ - siła hamowania uzyskana ze wszystkich kół (kN), odpowiednio dla hamulca roboczego, awaryjnego lub postojowego,
 P - siła ciężkości (nacisk) od dopuszczalnej masy całkowitej badanego pojazdu (kN), przyjmując do obliczeń 1 kN = siła ciężkości 100 kg masy (dla pojazdów członowych dopuszcza się przyjmowanie do obliczeń dopuszczalnego nacisku danej osi).

Dopuszczalną masę całkowitą pojazdu przyjmuje się na podstawie danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym, tabliczce znamionowej albo innych wiarygodnych danych technicznych pojazdu lub oblicza się, sumując masę własną i dopuszczalną ładowność pojazdu; dla ciągników siodłowych dopuszczalną ładownością jest dopuszczalny nacisk na siodło ciągnika.

3. Jeżeli zmierzona siła hamowania hamulca roboczego lub obliczony na tej podstawie wskaźnik skuteczności hamowania nie osiąga wymaganej wartości, należy ustalić obliczeniową maksymalną wartość siły hamowania (lub obliczeniowy wskaźnik skuteczności hamowania), mnożąc zmierzone siły hamowania poszczególnych kół przez stosunek maksymalnego dopuszczalnego nacisku na pedał (dźwignię) hamulca do nacisku wywieranego w czasie pomiaru lub przez stosunek ciśnienia obliczeniowego w układzie hamulcowym do ciśnienia w sitownikach hamulcowych, zmierzonego w czasie pomiaru, na tej osi, według wzoru:

$$T_{\text{max}} = P \cdot z_{\text{max}}$$

$$T^* = \sum \left(T \cdot \frac{P_i}{P_z} \right)_i$$

$$z^* = \frac{T^*}{P} \cdot 100 \text{ ,}$$

gdzie:

- T_{\min} - minimalna wymagana siła hamulca roboczego (kN),
- P - siła ciężkości od dopuszczalnej masy całkowitej badanego pojazdu (kN), przyjmując do obliczeń 1 kN = siła ciężkości 100 kg masy (dla pojazdów członowych dopuszcza się przyjmowanie do obliczeń dopuszczalnego nacisku danej osi),
- z_{\min}^* - wymagany wskaźnik skuteczności hamowania (%),
- T^* - obliczeniowa siła hamowania hamulca roboczego (kN),
- z - obliczeniowy wskaźnik skuteczności hamowania (%),
- T - siła hamowania uzyskana ze wszystkich kół danej osi (kN),
- i - kolejna badana oś pojazdu,
- P_z - zmierzony nacisk na pedał (dźwignię) hamulca roboczego lub zmierzone ciśnienie w siłownikach (daN lub MPa),
- P_d - dopuszczalny nacisk na pedał (dźwignię) hamulca roboczego według § 2 ust. 1 pkt 3 dla danego rodzaju pojazdu lub ciśnienie obliczeniowe (dolne regulowane lub określone przez producenta pojazdu) pneumatycznego układu hamulcowego (daN lub MPa).

Uzyskaną w ten sposób obliczeniową siłę hamowania lub obliczeniowy wskaźnik skuteczności hamowania należy ponownie porównać z wartością wymaganą dla danego rodzaju pojazdu.

Dla pojazdów członowych dopuszcza się określanie wskaźnika skuteczności hamowania (również obliczeniowego) pojedynczo dla każdej osi przy zachowaniu warunków wymienionych powyżej.

Powinien być spełniony warunek:

$$\sum T \geq T_{\min} \text{ lub } T^* \geq T_{\min}^* \\ z \geq z_{\min} \text{ lub } z^* \geq z_{\min}^*$$

4. Wskaźnik skuteczności hamowania określony na podstawie zmierzonego opóźnienia hamowania oblicza się według wzoru:

$$z = \frac{b}{g} \times 100$$

gdzie:

- z - wskaźnik skuteczności hamowania (%),
- b - zmierzone opóźnienie hamowania (m/s^2),
- g - przyspieszenie ziemskie, którego wartość do obliczenia należy przyjmować 10 m/s^2 .

Powinien być spełniony warunek:

$$b \geq b_{\min} \text{ lub } z \geq z_{\min}$$

gdzie:

b_{\min} - minimalne wymagane opóźnienie hamowania.

5. Minimalne wymagane opóźnienie hamowania oblicza się na podstawie wskaźnika skuteczności hamowania, dzieląc go przez 10, np. wskaźnik 50 oznacza, że wymagane opóźnienie hamowania wynosi minimum $5,0 \text{ m/s}^2$.
6. Jeżeli zmierzona siła hamowania hamulca awaryjnego lub obliczony na tej podstawie wskaźnik skuteczności hamowania nie osiąga wymaganej wartości, lecz w czasie hamowania wszystkie koła hamowane zostały zablokowane, należy uznać skuteczność hamowania za odpowiadającą wymaganiom.
7. Jeżeli zmierzona siła hamowania hamulca postojowego lub obliczony na tej podstawie wskaźnik skuteczności hamowania nie osiąga wymaganej wartości, lecz w czasie hamowania wszystkie koła hamowane zostały zablokowane, należy uznać skuteczność hamowania za odpowiadającą wymaganiom.
8. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z urządzenia potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje się je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

Dział III

Szczegółowy sposób oceny stanu technicznego układu wydechowego i pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu oraz sposób kontroli stanu technicznego sygnału dźwiękowego podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu.

I. Kontrola stanu technicznego układu wydechowego i poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu

Zakres kontroli

§ 1. Pełny zakres kontroli obejmuje dwa etapy:

- 1) kontrolę organoleptyczną (I etap),
- 2) pomiar poziomu hałasu miernikiem poziomu dźwięku (II etap), przy czym przeprowadzenie II etapu jest uzależnione od wyników I etapu.

Kontrola organoleptyczna - I etap

§ 2. 1. Kontrola polega na organoleptycznych oględzinach układu wydechowego pojazdu i ocenie jego stanu technicznego.

2. Niedopuszczalne są:

- 1) wyraźnie zauważalne nieszczelności układu wydechowego;
- 2) niekompletność układu wydechowego;
- 3) uszkodzenia mechaniczne układu wydechowego mające wpływ na swobodny przepływ spalin.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, pojazd należy poddać II etapowi kontroli, tj. pomiarowi poziomu hałasu zewnętrznego na postoju.

Pomiar poziomu hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku - II etap

Ogólne warunki pomiaru

§ 3. Kontrola polega na pomiarze poziomu hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku na krzywej korekcyjnej A i dla stałej czasowej miernika F (Fast - szybko). Pomiar powinien być przeprowadzony, a wynik końcowy ustalony zgodnie z określonymi niżej warunkami.

Warunki atmosferyczne

- § 4. 1. Pomiaru hałasu zewnętrznego pojazdu nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.
2. W celu ograniczenia szumów przepływu wiatru i ochrony przed kurzem i spalinami jest wskazane stosowanie osłony przeciwwietrznej mikrofonu.

Poziom hałasu otoczenia

- § 5. 1. Poziom hałasu otoczenia, przy uwzględnieniu wpływu wiatru i innych zakłóceń akustycznych na mikrofon, powinien być mniejszy co najmniej o 10 dB od zmierzonego poziomu hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazd.
2. Poziom hałasu otoczenia powinien być zmierzony przed rozpoczęciem pomiarów i sprawdzony w czasie ich wykonywania przy włączonym silniku.

Miejsce pomiarowe

- § 6. 1. Pomiaru hałasu pojazdu należy wykonać na stanowisku zewnętrznym, spełniającym wymagania określone w § 17 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275).
2. W czasie pomiaru w miejscu pomiarowym może przebywać tylko właściciel (kierowca) pojazdu i uprawniony diagnosta prowadzący pomiar. Sposób ich zachowania nie może wpływać na wskazania miernika.

Przygotowanie pojazdu do badań

- § 7. 1. Pojazd podczas badania nie powinien być obciążony, z tym że motocykl (motorower) powinien być obciążony tylko kierującym.
2. Podczas badania pojazd powinien być odłączony od przyczepy (naczepy); nie dotyczy to pojazdów nierozłączalnych.
3. Przed badaniem silnik pojazdu powinien być doprowadzony do normalnej temperatury pracy. Jeżeli układ chłodzenia pojazdu jest wyposażony w dmuchawę o napędzie włączanym samoczynnie, w czasie pomiarów układ ten powinien pracować normalnie. Jeżeli silnik o zapłonie samoczynnym pojazdu jest wyposażony w układ wzbogacania dawki paliwa, dźwignię tego układu należy ustawić w położeniu „bez obciążenia”.
4. Badany pojazd należy umieścić w środkowej części obszaru pomiarowego, zgodnie z rys. 1, z układem napędowym w pozycji neutralnej, włączonym sprzęgłem i włączonym hamulcem postojowym.

Ustawienie mikrofonu

§ 8. 1. Mikrofon powinien być ustawiony tak, aby:

- 1) jego wysokość nad powierzchnią obszaru pomiarowego była równa wysokości końcówki wylotu rury wydechowej pojazdu, jednak nie mniejsza niż 0,2 m;
 - 2) był skierowany w stronę końcówki wylotu rury wydechowej i odległy od niej o $0,5 \pm 0,01$ m;
 - 3) oś jego maksymalnej czułości była równoległa do powierzchni obszaru pomiarowego i tworzyła kąt $45 \pm 10^\circ$, z płaszczyzną pionową przechodzącą przez oś kierunku wylotu wydechu, zgodnie z rys. 1 i 2.
2. W przypadku układu wydechowego o dwu lub więcej wylotach umieszczonych w odległości mniejszej niż 0,3 m od siebie i połączonych z tym samym tłumikiem należy wykonać pomiar tylko przy ustawieniu mikrofonu w pobliżu końcówki wylotu znajdującego się bliżej zewnętrznej strony pojazdu (rys. 2 a i b).
3. W przypadku pojazdu mającego układ wydechowy o dwu lub więcej wylotach umieszczonych w odległości większej niż 0,3 m od siebie należy wykonać pomiar oddzielnie dla każdego wylotu zgodnie z metodyką dotyczącą pojedynczego wylotu, a jako wynik pomiaru należy przyjąć największą wartość zmierzonego poziomu (rys. 2 c i d).
4. W pojazdach o końcówce wylotu układu wydechowego skierowanej pionowo w górę mikrofon powinien być umieszczony na wysokości tego wylotu, w odległości $0,5 \pm 0,01$ m po stronie pojazdu, w której znajduje się rura wydechowa. Mikrofon należy skierować osią maksymalnej czułości pionowo w górę (rys. 2 e).
5. Jeżeli końcówka wylotu układu wydechowego pojazdu znajduje się w miejscu uniemożliwiającym umieszczenie mikrofonu w odległości 0,5 m od niej ze względu na obecność przeszkód będących częściami pojazdu (np. koła, zbiornik paliwa itp.), mikrofon należy umieścić w odległości nie większej niż 0,5 m od zewnętrznej krawędzi obrysu pojazdu, znajdującej się najbliższej końcówki wydechu (rys. 2 f).

Wykonanie pomiarów

- § 9. 1. Pomiar polega na odczytaniu wartości poziomu hałasu w dB w krótkim okresie pracy silnika przy ustalonej prędkości obrotowej, odpowiadającej 75 % prędkości obrotowej mocy maksymalnej (dla motocykli, których prędkość obrotowa mocy maksymalnej jest większa od 5.000 min^{-1} , należy do pomiarów przyjmować 50 % prędkości obrotowej mocy maksymalnej) oraz w czasie jej zmniejszania do prędkości obrotowej biegu jałowego (po szybkim zwolnieniu pedału przyspieszenia).
2. Dopuszcza się określanie prędkości obrotowej silnika przy wykorzystaniu sprawnego wskaźnika obrotów zamontowanego na pojeździe.
3. Należy wykonać co najmniej trzy pomiary następujące po sobie. Pod uwagę bierze się tylko te zmierzone wartości, które zostały uzyskane z trzech następujących po sobie pomiarów, nieróżniących się od siebie o więcej niż 2 dB. Pomiary należy prowadzić aż do uzyskania trzech wartości spełniających powyższy warunek.

Ustalenie końcowej wartości pomiaru

§ 10. W celu ustalenia końcowej wartości pomiaru należy:

- 1) wybrać największą wartość z trzech pomiarów spełniających wymagania określone w § 9 ust. 3, zaokrąglając ją do liczby całkowitej;
- 2) ustaloną zgodnie z pkt 1 wartość zmniejszoną o 1 dB (uwzględnienie ewentualnych błędów pomiarowych) przyjmuje się jako końcową wartość pomiaru.

Ocena wyników

§ 11. 1. Niedopuszczalne jest, aby końcowa wartość pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 1, § 45 ust. 1 pkt 2 i w § 53 ust. 5 rozporządzenia o warunkach technicznych.

2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

II. Kontrola stanu technicznego i poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego

Zakres kontroli

§ 12. Pełny zakres kontroli jest taki sam jak określony w § 1.

Kontrola organoleptyczna (I etap)

§ 13. 1. Kontrola polega na organoleptycznym sprawdzeniu działania sygnału dźwiękowego pojazdu i ocenie jego stanu technicznego, a w uzasadnionych wypadkach pomiarze poziomu dźwięku.

2. Niedopuszczalne są:

- 1) brak lub wyraźne zauważalne nieciągłość działania sygnału;
- 2) wyraźnie zauważalne zmiany tonacji sygnału.

3. W przypadku negatywnej oceny, według ust. 2, pojazd należy poddać II etapowi kontroli, tj. pomiarowi poziomu dźwięku na postoju.

Kontrola pomiaru poziomu dźwięku na postoju (II etap)

Warunki pomiaru

§ 14. Warunki pomiaru powinny być zgodne z wymaganiami § 4-6.

Ustawienie mikrofonu

§ 15. Mikrofon pomiarowy powinien być umieszczony w podłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu na wysokości od 0,5 m do 1,5 m nad powierzchnią obszaru pomiarowego, w odległości 3 m od przedniego obrysu pojazdu (rys. 3).

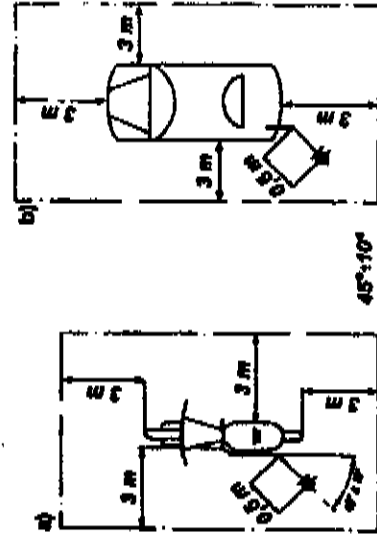
Wykonanie pomiarów

- § 16. 1. Kontrola polega na pomiarze poziomu sygnału dźwiękowego miernikiem poziomu dźwięku na krzywej korekcyjnej A i dla stałej czasowej miernika F (Fast - szybko).
2. W przypadku sygnału zasilanego prądem stałym (akumulator) pomiar należy wykonać przy unieruchomionym silniku pojazdu.
3. Pomiar powinien być przeprowadzony w drodze wyznaczenia największej wartości poziomu dźwięku w zakresie wysokości określonym w § 15.

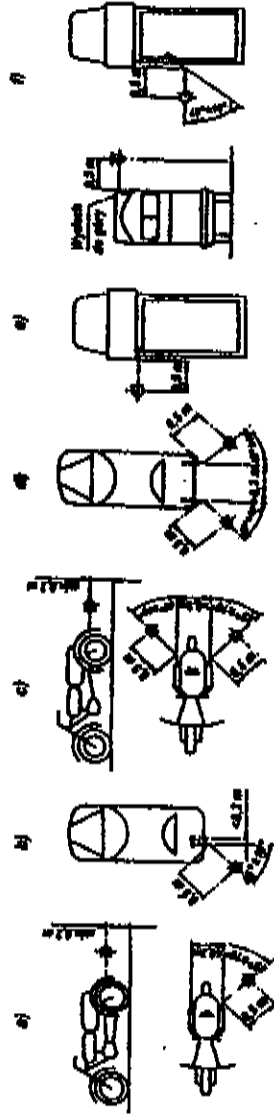
Ocena wyników

§ 17. Niedopuszczalne jest, aby zmierzona wartość poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego była mniejsza niż wielkości ustalone odpowiednio w § 11 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia o warunkach technicznych.

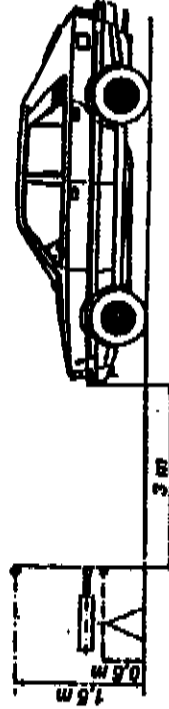
Rysunek 1



Rysunek 2



Rysunek 3



Dział IV

Szczegółowy sposób pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych oraz zadymienia spalin podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu.

I. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem o zaplonie iskrowym, zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 1995 r.

Warunki pomiaru

§ 1. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) powinien być dokonany analizatorem działającym na zasadzie pochłaniania promieniowania podczerwonego, wywzorcowanym w ułamku objętościowym wyrażonym w % (% objętości spalin).

§ 2. Pomiar powinien się odbywać przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) układ dolotowy silnika (filtr powietrza, kolektor, odpowietrzenie skrzyni korbowej, układ pochłaniania par paliwa, podciśnieniowy układ sterowania wyprzedzenia zapłonu) oraz układ wydechowy powinien być kompletny i szczelny;
- 2) odbiorniki energii elektrycznej (oświetlenie, klimatyzacja) powinny być wyłączone; włączany okresowo wentylator chłodnicy nie powinien pracować, jeżeli powoduje to przekroczenie wartości dopuszczalnych;
- 3) dźwignia zmiany biegów powinna być ustawiona w pozycji neutralnej;
- 4) urządzenie rozruchowe powinno być wyłączone;
- 5) hamulec postojowy powinien być włączony;
- 6) silnik powinien być nagrany do normalnej temperatury pracy (min. 70° C dla oleju silnikowego, min. 80° C dla płynu chłodzącego);
- 7) sonda analizatora spalin powinna być wprowadzona do rury wydechowej silnika bezpośrednio przed pomiarem na głębokość nie mniejszą niż:
 - a) 30 cm dla silnika czterosuwowego,
 - b) 75 cm dla silnika dwusuwowego; dopuszcza się głębokość jak dla silnika czterosuwowego, jeżeli w układzie poboru spalin zastosowany jest dodatkowy filtr spalin.

Wykonanie pomiaru

- § 3. 1. Pomiar zawartości tlenu węgla (CO) w spalinach powinien być dokonany przy prędkości obrotowej biegu jałowego, zgodnie z zaleceniami producenta, przy czym bezpośrednio przed pomiarem należy co najmniej przez 15 sekund utrzymać podwyższoną prędkość silnika (do około 3.000 min⁻¹), a następnie ją obniżyć do wolnych obrotów.
2. Jeżeli nie jest znana prędkość obrotowa biegu jałowego, zalecana przez producenta, należy przyjmować prędkość zapewniającą równomierną i stabilną pracę silnika o wartości stosowanej dla silników o zbliżonych danych technicznych.
3. Prędkość obrotowa silnika w czasie pomiaru powinna być mierzona miernikiem prędkości, podłączonym do silnika w sposób wskazany przez producenta miernika. Dopuszcza się dokonywanie pomiaru prędkości miernikiem zamontowanym fabrycznie w badanym pojeździe. Dla pojazdów, dla których ze względów konstrukcyjnych nie istnieje możliwość wykonania pomiaru prędkości obrotowej silnika, dopuszcza się ocenę organoleptyczną.
4. Odczyt wyniku pomiaru powinien być dokonany po ustabilizowaniu się wskazań miernika tlenu węgla (CO), w czasie nieprzekraczającym jednak 30 sekund od momentu ustabilizowania prędkości biegu jałowego.
5. W silnikach wyposażonych w dwudrożny układ wydechowy pomiar powinien być dokonany w obu wylotach, a za wynik przyjmuje się uzyskaną wartość większą.

Ocena wyników pomiaru

§ 4. 1. Niedopuszczalne jest, aby:

- 1) końcowa wartość pomiaru zawartości tlenku węgla (CO) w spalinach przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 2, § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) nie były spełnione wymagania, o których mowa w § 2 pkt 1.
2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

II. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym, zarejestrowanych po raz pierwszy od dnia 1 lipca 1995 r.

Warunki pomiaru

§ 5. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych powinien być dokonany przyrządem przeznaczonym do pomiaru zawartości w spalinach: tlenku węgla (CO) zgodnie z § 1, dwutlenku węgla (CO₂), węglowodorów (CH-heksan), tlenu (O₂) oraz do określania współczynnika nadmiaru powietrza (lambda).

§ 6. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach oraz określenie współczynnika nadmiaru powietrza (lambda) powinny się odbywać przy zachowaniu warunków określonych w § 2, z tym że temperatura otoczenia podczas pomiarów powinna być wyższa niż 5 °C.

Wykonanie pomiaru

§ 7. 1. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach powinien być dokonany najpierw przy podwyższonej prędkości obrotowej silnika (2.000-3.000 min⁻¹), a następnie przy prędkości obrotowej biegu jałowego, zgodnej z zaleceniami producenta. Pomiar powinien być dokonane bezpośrednio po sobie, przy czym odczyt wyników pomiaru przy prędkości obrotowej biegu jałowego powinien być dokonany po ustabilizowaniu się wskazań miernika tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH), w czasie pomiędzy około 30. a 60. sekundą od momentu ustabilizowania się prędkości biegu jałowego.

2. Jeżeli nie jest znana prędkość obrotowa biegu jałowego, zalecana przez producenta, należy przyjmować prędkość zapewniającą równomierną i stabilną pracę silnika o wartości stosowanej dla silników o zbliżonych danych technicznych.

3. Pomiar współczynnika nadmiaru powietrza (lambda) powinien być dokonany przy podwyższonej prędkości obrotowej silnika (2.000÷3.000 min⁻¹); dotyczy to pojazdu wyposażonego w sondę lambda. Z wyjątkiem pojazdów, dla których pomiar współczynnika nadmiaru powietrza (lambda) powinien być dokonany zgodnie z zaleceniami producenta, zatwierdzonymi podczas badań homologacyjnych.

4. Przepisy § 3 ust. 3-5 stosuje się odpowiednio.

5. Dla pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowe systemy diagnostyczne do kontroli emisji zanieczyszczeń gazowych OBDII/EODB konieczne jest sprawdzenie, czy w badanym pojeździe prawidłowo działa kontrolka MIL, wszystkie procedury (monitory) diagnostyczne są wykonane oraz czy nie występują zarejestrowane kody usterek. Jeżeli wynik jest pozytywny, możliwe jest odstąpienie od wykonania pomiarów wieloskładnikowym analizatorem spalin. Przy negatywnym wyniku dopuszczalne jest wykonanie testu czujników tlenu za pomocą czynnika OBDII/EODB lub wykonanie tradycyjnego pomiaru zanieczyszczeń gazowych wieloskładnikowym analizatorem spalin i ich wynik uznać za wiążący.

Ocena wyników pomiaru

§ 8. 1. Niedopuszczalne jest, aby:

- 1) końcowe wartości pomiarów zawartości tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach oraz współczynnika nadmiaru powietrza (λ) przekraczały wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 2 i w § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) nie były spełnione wymagania, o których mowa w § 2 pkt 1;
 - 3) wskazania czynnika informacji diagnostycznej dla systemów EODB wykazywały jakiegokolwiek kody uszkodzeń, występowały nieprawidłowości w sygnalizacji kontrolki MIL oraz działanie było niezgodne z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ Nr 83.05 („Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych przez pojazdy w zależności od wymagań paliwowych silnika”) dla pojazdów dopuszczonych do ruchu.
2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

III. Pomiar zadymienia spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym

Warunki pomiaru

- § 9. 1. Pomiar zadymienia spalin powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach.
2. Pomiaru zadymienia spalin nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru. Temperatura otoczenia powinna być wyższa niż 5 °C.
 3. Przy przeprowadzaniu pomiaru w pomieszczeniu zamkniętym należy zapewnić skuteczną wentylację stanowiska pomiarowego albo stosować indywidualne wyciągi spalin o odpowiedniej wydajności.

§ 10. Pomiar zadymienia spalin polega na ustaleniu współczynnika absorpcji k (m^{-1}). Jeżeli dymomierz jest wyposażony w więcej niż jedną sondę, przy pomiarze należy zastosować sondę o średnicy odpowiedniej dla średnicy rury wydechowej badanego pojazdu, zgodnie z zaleceniami instrukcji obsługi dymomierza.

§ 11. Pomiar powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) układ wydechowy powinien być całkowicie szczelny aż do miejsca poboru spalin (sprawdzenie wizualne i słuchowe); w przypadku utrudnionego dostępu do końcówki rury wydechowej lub gdy końcowy odcinek rury wydechowej nie jest prosty na długości niezbędnej do przeprowadzania prawidłowego pomiaru, dopuszcza się szczególne przedłużenie układu wydechowego;
- 2) dźwignia zmiany biegów powinna być ustawiona w pozycji neutralnej;
- 3) hamulec postojowy powinien być włączony;
- 4) silnik powinien być nagrzany do normalnej temperatury pracy (min. $70\text{ }^{\circ}\text{C}$ dla oleju silnikowego, min. $80\text{ }^{\circ}\text{C}$ dla płynu chłodzącego);
- 5) przed pomiarem układ wydechowy powinien być przedmuchiwany przez kilkakrotne naciśnięcie pedału przyspieszenia, a następnie pracę silnika przy podwyższonej prędkości obrotowej w czasie około 1 minuty;
- 6) sonda dymomierza powinna być wprowadzona do rury wydechowej możliwie centrycznie, na głębokość co najmniej równą trzem średnicom wewnętrznym rury;
- 7) przewody łączące sondę z dymomierzem powinny być oryginalne o tej samej długości, bez ostrych zagięć mogących powodować zaleganie sadzy lub ograniczenie przepływu spalin.

Wykonanie pomiaru

§ 12. 1. Pomiaru zadymienia spalin dokonuje się w sposób następujący:

- 1) podczas pracy silnika na biegu jałowym należy szybko, lecz niegwałtownie, nacisnąć pedał przyspieszenia, tak aby uzyskać pełny wydatek pompy wtryskowej;
- 2) pozycję pełnego wydatku należy utrzymać do momentu uzyskania przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej i zadziałania regulatora obrotów, jednak nie krócej niż przez 1,5 sekundy;
- 3) zwolnić pedał przyspieszenia do uzyskania przez silnik prędkości biegu jałowego i powrotu wskazań dymomierza do odpowiadających jej wartości.
2. W przypadku silnika z pompą wtryskową bez automatycznej blokady urządzenia rozruchowego przyspieszenie (ust. 1 pkt 1) rozpoczyna się od podwyższonej prędkości obrotowej ($800\text{-}900\text{ min}^{-1}$) w celu uniknięcia wtryskiwania dawki rozruchowej.
3. Należy wykonać co najmniej trzy pomiary następujące po sobie, z tym że po każdym pojedynczym pomiarze przerwa powinna wynosić około 15 sekund. Pod uwagę bierze się tylko te zmierzone wartości, które zostały uzyskane z trzech następujących po sobie pomiarów, nieróżniące się od siebie o więcej niż $0,50\text{ m}^{-1}$ i nietworzące sekwencji malejącej.
4. Jako wynik końcowy pomiaru należy przyjąć średnią arytmetyczną z pomiarów z dokładnością do $0,01\text{ m}^{-1}$.

§ 13. Dopuszcza się pomiar zadymienia spalin według skali procentowej Hartridge'a (HRT) i przeliczanie uzyskanych wartości na współczynnik, zgodnie z zamieszczoną tabelą.

Ocena wyników pomiarów

§ 14. 1. Niedopuszczalne jest, aby:

- 1) końcowa wartość pomiaru przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 3 i w § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) układ wydechowy nie spełniał wymagań, o którym mowa w § 11 pkt 1.
2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje się je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

TABELA ZAMIANY JEDNOSTEK SKALI PROCENTOWEJ HARTRIDGE'A [HRT] NA JEDNOSTKI WSPÓŁCZYNNIKA k [m^{-1}]

k	% (HRT)		k		% (HRT)		k		% (HRT)	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
0,02	0,55	21	1,23	41	2,19	61	3,86	81		
0,05	0,58	22	1,27	42	2,25	62	3,99	82		
0,07	0,61	23	1,31	43	2,31	63	4,12	83		
0,09	0,64	24	1,35	44	2,38	64	4,26	84		
0,12	0,67	25	1,39	45	2,44	65	4,41	85		
0,14	0,70	26	1,43	46	2,51	66	4,57	86		
0,17	0,73	27	1,48	47	2,58	67	4,74	87		
0,19	0,76	28	1,52	48	2,65	68	4,93	88		
0,22	0,80	29	1,57	49	2,72	69	5,13	89		
0,25	0,83	30	1,61	50	2,80	70	5,35	90		
0,27	0,88	31	1,66	51	2,88	71	5,60	91		
0,30	0,90	32	1,71	52	2,96	72	5,87	92		
0,32	0,95	33	1,76	53	3,04	73	6,18	93		
0,35	0,97	34	1,81	54	3,13	74	6,54	94		
0,38	1,00	35	1,86	55	3,22	75	6,97	95		

0,41	16	1,04	36	1,91	56	3,32	76	7,49	96
0,43	17	1,07	37	1,96	57	3,42	77	8,15	97
0,46	18	1,11	38	2,02	58	3,52	78	9,10	98
0,49	19	1,15	39	2,07	59	3,63	79	10,71	99
0,52	20	1,19	40	2,13	60	3,74	80		

Dział V

Szczegółowy sposób sprawdzania prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu

Przepisy ogólne

- § 1. Dział określa sposób sprawdzenia prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem skroplonym lub sprężonym.
- § 2. Przed przystąpieniem do właściwego sprawdzenia należy skontrolować:
- 1) ważność protokołu i decyzji wydanej przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT) dotyczącej sprawności zbiornika (butli) do gazu;
 - 2) poprawność oznakowania homologacyjnego elementów instalacji zasilania gazem (cecha "E" w kółku); dotyczy to instalacji dopuszczanej po raz pierwszy do ruchu po dniu 30 maja 1999 r., a dla gazu sprężonego po dniu 31 grudnia 2003 r.; przed tymi terminami dopuszcza się inne oznakowanie bezpieczeństwa.

Sposób sprawdzenia

- § 3. Kontrola rozmieszczenia i mocowania na pojeździe elementów instalacji gazowej polega na sprawdzeniu:
- 1) czy odpowiadają one wymaganiom w tym zakresie, ustalonym w załączniku nr 9 do rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) organoleptycznym prawidłowości ich zamocowania.
- § 4. Kontrola stanu ogólnego instalacji polega na sprawdzeniu:
- 1) czy zbiornik nie nosi śladów uszkodzeń, wgnieceń, przeróbek;
 - 2) czy przewody metalowe wysokiego ciśnienia są prawidłowo ukształtowane, bez załamań i otarć;
 - 3) czy przewody elastyczne nie wykazują pęknięć, uszkodzeń lub śladów zesterzenia się materiału;
 - 4) czy na końcach przewodów niskiego ciśnienia i wentylacyjnych znajdują się metalowe opaski odpowiednio zaciśnięte;

5) czy w instalacji zasilania gazem sprężonym przed reduktorem znajduje się funkcjonujący wskaźnik ciśnienia gazu o pośrednim przenoszeniu wskazań;

6) stanu technicznego przewodów elektrycznych, doprowadzających prąd do elektrozaworów.

§ 5. 1. Kontrola szczelności instalacji polega na pokryciu preparatem pniącym (np. roztworem mydlanym) i użycie elektronicznego detektora gazu w miejscach połączeń przewodów i elementów instalacji, gniazd zaworów bezpieczeństwa i zaworów napełniania oraz elektrozaworów gazowych.

2. Niedopuszczalne jest pojawienie się wskazań na detektorze sygnalizujących wyptyw gazu lub pojawienie się pęcherzyków gazu, bez względu na to, czy silnik pracuje, czy też nie.

§ 6. 1. Kontrola działania reduktora polega na sprawdzeniu, czy reduktor nie przepuszcza gazu przy niepracującym silniku; w tym celu należy zdjąć z króca elastyczny przewód zasilający (niskiego ciśnienia), nasunąć szczelnie na króciec kawałek przewodu, zanurzyć ostrożnie jego koniec w naczyniu z wodą (tak aby nie wytworzyć przeciwcisnienia) i przy przełączniku zasilania ustawionym na zasilanie gazowe obserwować powierzchnię wody.

2. Niedopuszczalne jest pojawienie się pęcherzyków gazu, bez względu na to, czy zapłon jest włączony, czy też nie.

§ 7. 1. Kontrola działania elektrozaworu gazowego (o ile występuje) obejmuje:

- 1) uruchomienie silnika przy ustawieniu przełącznika na zasilanie gazowe;
- 2) odłączenie przewodu elektrycznego doprowadzającego prąd do cewki sprawdzanego zaworu.

2. Po wypaleniu resztek gazu z reduktora silnik powinien zatrzymać się.

§ 8. 1. Kontrola działania elektrozaworu paliwa bazowego (o ile występuje) obejmuje:

- 1) uruchomienie silnika przy ustawieniu przełącznika na zasilanie paliwem bazowym;
- 2) odłączenie przewodu elektrycznego doprowadzającego prąd do cewki sprawdzanego zaworu.

2. Po wypaleniu resztek paliwa silnik powinien zatrzymać się.

§ 9.1. Kontrola szczelności obudowy zbiornika i obudowy zaworów w instalacji zasilanej gazem skroplonym obejmuje:

- 1) pokrycie preparatem pniącym miejsc połączeń;
 - 2) wprowadzenie końcówki urządzenia kontrolnego do otworu przewodu wentylacyjnego; jeżeli są dwa otwory, drugi otwór powinien być szczelnie zatkany;
 - 3) doprowadzenie powietrza sprężonego pod ciśnieniem 0,01 MPa.
2. Niedopuszczalne jest pojawienie się pęcherzyków gazu ani widocznych odkształceń elementów.

**** Dla pojazdu nowego lub zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 października 2004 r., data pierwszej rejestracji w kraju jest datą pierwszej rejestracji.

*****Należy wpisywać przekroczone parametry administracyjne w zakresie mas, wymiarów, nacisków oraz ich wartości, stwierdzone niezgodności z warunkami technicznymi pojazdów, stwierdzone usterki, ograniczenia przy zezwoleniu na używanie pojazdu i jego termin, a także: informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenie techniczne z podaniem numeru i daty wystawienia protokołu i decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego oraz zapis informujący o braku w dowodzie rejestracyjnym miejsca przeznaczonego na odpowiedni wpis.

*****Niepotrzebne skreślić oraz wpisać potwierdzenie przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne lub spełnienie dodatkowych warunków technicznych. W przypadku badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy, wpisać odpowiednio jeden z punktów wymienionych w art. 86 ust. 4 pkt 1-4 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.), np.: „art. 86 ust. 4 pkt 1” (jeden).

UWAGA:

Na wzorze zaświadczenia dopuszcza się stosowanie w tle znaków firmowych podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów z zastrzeżeniem, że barwa znaków i miejsce umieszczenia znaków nie pogorszy czytelności zaświadczenia.

WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO POJAZDU

(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

DOKUMENT IDENTYFIKACYJNY POJAZDU

**Załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym
nr z dnia**

- | | |
|--|----------------|
| 1. Numer rejestracyjny ..... | ..... |
| 2. Kraj poprzedniej rejestracji ..... | ..... |
| 3. Kraj producenta ..... | ..... |
| 4. Numer identyfikacyjny (VIN) lub nadwozia (podwozia-ramy)* ..... | ..... |
| 5. Marka ..... | ..... |
| 6. Typ, model handlowy ..... | ..... |
| 7. Typ/wariant/wersja ⁽¹⁾ |/..... |
| 8. Rodzaj pojazdu ..... | ..... |
| 9. Podrodzaj ..... | ..... |
| 10. Przeznaczenie ..... | ..... |
| 11. Barwa nadwozia ⁽²⁾ | |
| 12. Masa własna | kg |
| 13. Maksymalna ładowność | kg |
| (konstrukcyjna - przewidziana przez producenta) | |
| 14. Dopuszczalna ładowność | kg |
| (administracyjna - przewidziana przepisami krajowymi) | |
| 15. Maksymalna masa całkowita | kg |
| (konstrukcyjna - przewidziana przez producenta) | |
| 16. Dopuszczalna masa całkowita | kg |
| (administracyjna - przewidziana przepisami krajowymi) | |
| 17. Liczba miejsc do siedzenia/ogółem |/..... |
| 18. Liczba miejsc do stania/leżenia |/..... |
| 19. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (bez hamulca) | kg |
| 20. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (z hamulcem) | kg |
| 21. Liczba osi/liczba kół |/..... |
| 22. Rozstaw osi skrajnych | m |
| 23. Rozstaw osi tylnych 1-2-3 |/..... m |
| 24. Rozstaw kół |/..... m |
| 25. Rozmiar opon / nośność opon |/..... kg |
| 26. Maksymalny nacisk osi/grup osi przedniej | kN |
| (konstrukcyjny - przewidziany przez producenta) | |
| 27. Dopuszczalny nacisk osi/grup osi przedniej ⁽³⁾ | kN |
| (administracyjny - przewidziany przepisami krajowymi) | |
| 28. Maksymalny nacisk osi/grup osi tylnej 1 | kN |
| (konstrukcyjny - przewidziany przez producenta) | |
| 29. Dopuszczalny nacisk osi/grup osi tylnej 1 ⁽³⁾ | kN |

(administracyjny - przewidziany przepisami krajowymi)		
30. Maksymalny nacisk osi tylnej 2 .....	.....	kN
(konstrukcyjny - przewidziany przez producenta)		
31. Dopuszczalny nacisk osi tylnej 2 ⁽³⁾	kN
(administracyjny - przewidziany przepisami krajowymi)		
32. Maksymalny nacisk osi tylnej 3 .....	.....	kN
(konstrukcyjny - przewidziany przez producenta)		
33. Dopuszczalny nacisk osi tylnej 3 ⁽³⁾	kN
(administracyjny - przewidziany przepisami krajowymi)		
34. Pojemność skokowa silnika .....	.....	cm ³
35. Rodzaj silnika / rodzaje paliwa/.....	
36. Rodzaj dopalacza katalitycznego .....	.....
37. Maksymalna moc silnika przy obrotach min ⁻¹ .....	.....	kW
38. Miejsce mocowania tabliczki .....	.....
39. Miejsce wyblcia numeru VIN lub nadwozia(podwozia-ramy) ¹⁾	
40. Długość ** .....	.....	m
41. Szerokość .....	.....	m
42. Wysokość .....	.....	m
43. Rok produkcji .....	.....

Uwagi:

- 1.....
(nr i data opinii rzeczoznawcy samochodowego, jeżeli jej żądano)
- 2.....
(nazwisko i imię rzeczoznawcy samochodowego, firma)
- 3.....
(treść opinii rzeczoznawcy samochodowego, firma)

Dodatkowe informacje*:**

.....

..... (data badania) (pieczęć identyfikacyjna uprawnionego diagnosty) (podpis, pieczęć imienna uprawnionego diagnosty)
-------------------------	--	--

UWAGA:

W pozycjach nie dotyczących danego rodzaju pojazdu należy umieścić znak „X”.

*) Niepotrzebne skreślić.

**) W przypadku naczep przez długość rozumie się odległość między osią sworzni siodłowego urządzenia sprzęgającego a tylnym obrysem naczepy.

***) Należy wymienić dodatkowe wyposażenie pojazdu takie, jak np. hak, urządzenia podlegające dozorowi technicznemu, wyposażenie w instalację do zasilania gazem.

¹⁾ Wariant/wersję podać, o ile występuje.

²⁾ Wskazać tylko jeden z podstawowych kolorów, np: biały, żółty, pomarańczowy, czerwony, fioletowy, niebieski, zielony, szary, brązowy, czarny.

³⁾ Podkreślić wartość największą.

**WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU
PODZAS PRZEPROWADZANIA DODATKOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU**

Dział I

Tabela: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz kryteria uznania stanu technicznego pojazdu za niezgodny z warunkami technicznymi

Przedmiot i zakres badania	Wykaz czynności kontrolnych oraz metody oceny stanu technicznego pojazdu, przedmiotów jego wyposażenia i części	Kryteria uznania stanu technicznego pojazdu, przedmiotów jego wyposażenia i części za niezgodny z warunkami technicznymi
1	2	3
<p>1. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, KTÓRY UCZESTNICZYŁ W WYPADKU DROGOWYM, W KTÓRYM ZOSTAŁY USZKODZONE ZASADNICZE ELEMENTY NOŚNE KONSTRUKCJI NADWOZIA, PODWOZIA LUB RAMY, LUB NOSZĄCEGO ŚLADY USZKODZEŃ ALBO KTOREGO STAN TECHNICZNY WSKAZUJE NA NARUŻENIE ELEMENTÓW NOŚNYCH KONSTRUKCJI POJAZDU, MOGĄCYCH STWARZAĆ ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO</p> <p>1.1. Dodatkowa kontrola układu kierowniczego</p> <p>1.1.1. Stan techniczny</p> <p>1.1.2. Wartość skrętności kół (różnicy kąta skrętu kół przy skręceniu kół zewnętrznych o 20°) oraz maksymalnego kąta skrętu kół - prawidłowość montażu układu kierowniczego</p>	<p>1. Oględziny części zewnętrznych układu kierowniczego pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwigniaka.</p> <p>2. Sprawdzenie wyrywkowe momentów dokręcenia połączeń śrubowych kluczem dynamometrycznym.</p> <p>Sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w obrotnice. Pomiar wykonuje się w funkcji obrotów koła kierownicy.</p> <p>Sprawdzenie na stanowisku kontrolnym, gdy koła badanego pojazdu ustawione są do jazdy na wprost, poprzez skręcanie kół.</p> <p>Uwaga: Sprawdzenie płynności działania należy wykonywać na obrotnicach lub przy kołach uniesionych nad nawierzchnią</p>	<p>Niedostateczny (zbyt mały) moment dokręcenia co najmniej jednej ze sprawdzanych wyrywkowo śrub lub nakrętek.</p> <p>1. Niezgodna z wymaganiami wartość skrętności kół w którakolwiek stronę. 2. Niezgodna z wymaganiami wartość maksymalnego kąta skrętu kół w którakolwiek stronę.</p>
<p>1.1.3. Działanie mechanizmu wspomagającego układ kierowniczy</p>		<p>1. Brak zmiany oporu skrętu kół przednich przy działającym i niedziałającym mechanizmie wspomagającym. 2. Brak płynności działania w całym zakresie skrętu.</p>

<p>1.2. Dodatkowa kontrola zawieszenia</p>	<p>stanowiska.</p> <p>Sprawdzenie wyrywkowe momentów dokręcenia połączeń śrubowych kluczem dynamometrycznym.</p>	<p>Niedostateczny (zbyt mały) moment dokręcenia co najmniej jednej ze sprawdzanych wyrywkowo śrub lub nakrętek.</p>
<p>1.2.1. Pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia (dotyczy tylko samochodu osobowego)</p>	<p>Sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia zawieszenia.</p> <p>Uwaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu; - pomiary wykonuje się dla pojazdu nieobciążonego, z wyjątkiem masy kierującego, oraz dla pojazdów o masie własnej mniejszej niż 900 kg, dla których dopuszcza się obciążenie tylnej osi masą równoważną masie dwóch osób. 	<p>1. Wyniki badań nie są zgodne z wymaganiami podawanymi przez producenta pojazdu lub producenta urządzenia kontrolnego, o ile działa według metody innej niż EUSAMA.</p> <p>2. Wyniki badań są niezgodne z zasadami oceny według metody EUSAMA:</p> <p>a) stopień przylegania koła do podłoża jest mniejszy niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 % dla pojazdu o masie własnej nie większej niż 900 kg, - 20 % dla pojazdu o masie własnej większej niż 900 kg i nie większej niż 1 500 kg, - 25 % dla pojazdu o masie własnej większej niż 1 500 kg; <p>b) względna wartość różnicy stopnia przylegania kół na tej samej osi jest większa niż 30 % wartości większej, w przypadku gdy mniejszy stopień przylegania koła na tej samej osi nie przekracza 35 %,</p> <p>c) bezwzględna wartość różnicy stopnia przylegania kół na tej samej osi jest większa niż 15 %, w przypadku gdy mniejszy stopień przylegania koła na tej samej osi przekracza 35 %.</p>
<p>1.3. Dodatkowa kontrola ustawienia kół jezdnych</p> <p>1.3.1. Pomiar geometrii ustawienia kół przednich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiar kąta pochylenia koła lewego i prawego, - pomiar kąta pochylenia osi zwrotnicy kół lewego i prawego, - pomiar kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy kół lewego i prawego, - pomiar zbieżności kół 	<p>Pomiary geometrii kół jezdnych pojazdu wykonuje się na ławach pomiarowych stanowiska kontrolnego.</p> <p>Uwaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu, - pomiary wykonuje się przy takim stanie obciążenia pojazdu, dla którego producent pojazdu podaje mierzone parametry, - pomiary kąta pochylenia kół oraz 	<p>Niezgodność otrzymanych wyników pomiarów z wartościami parametrów dopuszczalnymi podczas kontroli, podawanymi przez producenta pojazdu.</p>

	zbieżności kół wykonuje się po uprzednim skompensowaniu „bicia” kół.	
1.3.2. Pomiar geometrii ustawienia kół tylnej osi (jeżeli jest wymagana przez producenta pojazdu): - pomiar kąta pochylenia koła lewego i prawego, - pomiar zbieżności kół	Jak wyżej.	Jak wyżej.
<p>2. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, W KTÓRYM DOKONANO ZMIAN KONSTRUKCYJNYCH LUB WNIAMY ELEMENTÓW POWODUJĄCYCH ZMIANĘ DANYCH W DOWODZIE REJESTRACYJNYM Z ZASTRZEŻENIEM ART. 66 UST. 4 PKT 5 I 6 USTAWY, Z WYŁĄCZENIEM MONTAŻU INSTALACJI DO ZASILANIA GAZEM</p>		
2.1. Badanie zgodności dokonanych zmian z ustawą i rozporządzeniem o warunkach technicznych.	Ogłędziny zewnętrzne, sporządzenie opisu zmian, ustalenie nieznanych lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy). Uwaga: W przypadku braku danych, postępuje się w szczególny sposób określony w dziale II.	Dokonane zmiany nie spełniają wymagań przepisów ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych
<p>3. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, KTÓRY MA BYĆ UŻYTY JAKO TAKSÓWKA OSOBOWA LUB BAGAŻOWA</p>		
3.1. Taksówka	Ogłędziny.	1. Brak zalegalizowanego taksometru. 2. Brak gaśnicy, apteczki, koła zapasowego. 3. Światło „TAXI” nieprawidłowo podłączone lub umieszczone. 4. Napisy niezwiązane z działalnością przewoźnika umieszczone na świetle „TAXI”.
<p>4. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU UPRIWILEJOWANEGO</p>		
4.1. Pojazd uprzywilejowany	Ogłędziny.	1. Brak lub niedziałające dźwiękowe sygnały ostrzegawcze. 2. Ostrzegawczy sygnał świetlny nie działa lub ma nieprawidłową barwę. 3. Nieprawidłowa barwa lub napisy na pojeździe. 4. Możliwość włączenia sygnałów dźwiękowych bez włączenia sygnałów świetlnych. 5. Włączenie sygnałów zależy od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika.
<p>5. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU DO NAUKI JAZDY I POJAZDU DO PRZEPROWADZANIA EGZAMINU PAŃSTWOWEGO</p>		
5.1. Pojazd do nauki jazdy i egzaminowania	Ogłędziny.	1. Brak dodatkowego pedału hamulca roboczego. 2. Brak dodatkowych lusterek wstecznych.

		<p>3. Brak koła zapasowego oraz apteczki. 4. Nieogrzewana tylna szyba (w samochodzie osobowym). 5. Brak wymaganego oznakowania. 6. Brak innego szczegółowego, dodatkowego wyposażenia, w zależności od rodzaju pojazdu.</p>
<p>6. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU ODPOWIEDNIO PRZYSTOSOWANEGO LUB WYPOSAŻONEGO ZGODNIE Z PRZEPISAMI O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBIEZPIECZNYCH</p> <p>6.1. Dodatkowe warunki techniczne</p>	<p>Oględziny (warunki techniczne określają przepisy załącznika B do umowy ADR).</p>	<p>1. Niespełnienie odpowiednich wymagań dotyczących konstrukcji i wyposażenia pojazdu typu FL, OX, AT, EX/II, EX/III, MENU w zakresie: - wyposażenia elektrycznego, - układu hamulcowego, - zabezpieczenia przeciwpożarowego, - ograniczenia prędkości, - urządzenia sprzęgającego dla przyczep (naczep). 2. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań układu przeciwpoślizgowego (ABS) odpowiednio kategorii 1 lub kategorii A (jeżeli jest wymagany). 3. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla zwalniacza (jeżeli jest wymagany). 4. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla ogrzewacza kabiny kierowcy (jeżeli jest zainstalowany). 5. Brak tachografu lub tachograf nie spełnia wymagań przewidzianych dla tego typu pojazdu. 6. Brak dokumentów wydanych przez Transportowy Dozór Techniczny potwierdzających sprawność cystern lub zbiorników.</p>
<p>7. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, DLA KTÓREGO OKREŚLONO WYMAGANIA TECHNICZNE W PRZEPISACH USTAWY O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG, USTAWY O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH, LUB USTAWY O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH</p>		<p>Brak spełnienia warunków określonych w art. 86 ust.4 pkt 1-4 ustawy o podatku od towarów i usług.</p>
<p>7.1. Dodatkowe warunki techniczne</p>	<p>Oględziny i pomiar.</p>	
<p>8. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE AUTOBUSU, KTÓREGO DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ NA AUTOSTRADZIE I DRODZE EKSPRESOWEJ WYNOŚI 100 km/h</p>		

<p>8.1. Charakterystyka techniczna pojazdu</p>	<p>Oględziny i sporządzenie zaświadczenia, według załącznika nr 6 do rozporządzenia.</p>	<p>1. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla zwalniacza (jeżeli jest wymagany). 2. Brak urządzenia przeciwblokującego (ABS) kat. 1, (jeżeli jest wymagany). 3. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań układu przeciwoślizgowego (ABS) kat. 1 (jeżeli jest wymagany). 4. Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych. 5. Opony: brak oznaczeń homologacyjnych na zgodność z regulaminem nr 54 EKG ONZ. 6. Brak tachografu o zakresie działania min. 125 km/h. 7. Stosunek maksymalnej mocy silnika do dopuszczalnej masy całkowitej mniejszy niż 11 kW/t. 8. Brak potwierdzenia producenta autobusu o pozytywnym badaniu w zakresie stateczności ruchu po rozerwaniu jednej z opon kół osi przedniej. 9. Brak przegrody zabezpieczającej kierowcę przed uderzeniem z tyłu. 10. Brak urządzenia zabezpieczającego bagaż przed przemieszczaniem się w przestrzeni pasażerskiej.</p>
<p>9.1. Dodatkowe warunki techniczne</p>	<p>Oględziny, pomiary.</p>	<p>9. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, DLA KTÓREGO OKREŚLONO DODATKOWE WYMAGANIA TECHNICZNE W MIEDZYNARODOWYCH POROZUMIENIACH DOTYCZĄCYCH MIEDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO</p> <p>Brak spełnienia warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 30a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) odpowiednio dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tylnego urządzenia zabezpieczającego: niewłaściwe mocowanie, kształt i rozmieszczenie jego elementów, - boczного urządzenia zabezpieczającego: niewłaściwe mocowanie, kształt i rozmieszczenie jego elementów, - świateł awaryjnych: brak oznakowania homologacyjnego, - tylnych tablic wyróżniających

		<p>(odblaskowych/fluorescencyjnych): umieszczone w nieprawidłowym miejscu, nieprawidłowa barwa, brak oznaczenia homologacyjnego, - układu hamulcowego: brak zwalniacza, gdy wymagany, zwalniacz niekompletny, uszkodzony, nieszczelny układ chłodzenia, nierównomierny przyrost siły hamowania, niezabezpieczone połączenia w układzie zwalniacza. Brak automatycznej regulacji luzu szereg hamulcowych (nie obowiązuje pojazdów terenowych kategorii N₁ i N₃ oraz tylnych hamulców pojazdów kategorii M₁ i N₁), - tachografu: brak tachografu elektronicznego, - urządzeń ograniczających prędkość jazdy: brak ogranicznika jeździ wymagany, brak tabliczki ogranicznika, brak określenia ważności tabliczki ogranicznika, naruszenie plomb zabezpieczających w układzie ogranicznika, - układu kierowniczego: brak lub niesprawny układ wspomagania, pęknięcie mechanizmu lub wycieki oleju, wadliwe połączenie lub tarcie o inne elementy, - lusterek wstecznych: brak wymaganych klas lusterek wstecznych, - świateł i urządzeń sygnalizacji światłnej: niewłaściwe rozmieszczenie, niezłażące lub niekompletne zgodnie: dyrektywą Rady 76/756/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do rozmieszczenia urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji światłnej na pojazdach silnikowych i ich przyczepach (Dz. Urz. WE L 262 z 27.09.1976, z późn. zm.) lub równoważnym Regulaminem EKG ONZ Nr 48.</p>
--	--	--

UWAGI:

1. Oględziny przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwignika na stanowisku kontrolnym.

2. Wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności.

Dział II

Szczegółowy sposób ustalania nieznanych lub nowych danych technicznych pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu

§ 1. Dział określa sposób ustalania danych technicznych pojazdu, zwłaszcza dopuszczalnej ładowności lub dopuszczalnej masy całkowitej oraz liczby miejsc.

§ 2. 1. Przy ustalaniu nieznanych danych technicznych pojazdu (§ 1) należy w możliwie największym stopniu wykorzystywać dostępne informacje zawarte w takich źródłach, jak przepisy i dokumenty homologacyjne, dane producenta pojazdu, katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w przepisach dotyczących szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach, a w indywidualnych wypadkach, inne wiarygodne publikacje i dokumenty, dotyczące danego pojazdu lub jego zespołów i elementów.

2. Wszelkie ustalenia powinny być podejmowane:

- 1) na podstawie przepisów art. 2 pkt 31-58 i art. 66 ust. 6 ustawy;
- 2) z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z § 2-5 rozporządzenia o warunkach technicznych oraz z ewentualnych warunków dodatkowych dotyczących danego pojazdu;
- 3) z uwzględnieniem odpowiednich przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2007 r. Nr 137, poz. 968 oraz z 2009 r. Nr 121, poz. 1003).

§ 3. 1. Masę własną pojazdu ustala się:

- 1) przez zważenie całego pojazdu albo
 - 2) jako sumę mas wynikających z nacisków poszczególnych osi pojazdu.
2. W przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych, przeznaczenia, pojazdu marki, typu i modelu produkowanego fabrycznie, ustalona dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać jej pierwotnej wielkości.

3. W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a ustawy, lub w szczególnych przypadkach - dodatkowo odpowiednio innej specjalności.

§ 4. 1. Dopuszczalną ładowność pojazdu ustala się jako różnicę między dopuszczalną masą całkowitą a masą własną.

2. Dopuszczalną ładowność i masę własną pojazdu określa się w zaokrągleniu do:

- 1) 10 kg - dla pojazdów o masie własnej do 2.000 kg;
- 2) 50 kg - dla pozostałych pojazdów.

§ 5. 1. Liczbę miejsc w pojeździe ustala się tak, aby:

- 1) łączna masa osób znajdujących się w pojeździe nie powodowała przekroczenia jego dopuszczalnej masy całkowitej; masę pierwszej osoby przyjmuje się w wysokości 75 kg, a kolejnych w wysokości 68 kg, z zachowaniem warunków § 17 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) zachowane były wymagania dotyczące miejsc oraz pomieszczeń przeznaczonych lub przystosowanych do przewozu osób, określone dla danego rodzaju pojazdu w rozporządzeniu o warunkach technicznych.
2. Jeżeli przepisy ustawy zezwalają na przewóz danym rodzajem pojazdu osób stojących lub leżących, poza łączną liczbą miejsc, należy określić również zawartą w niej liczbę miejsc do stania i leżenia.

§ 6. Inne dane techniczne pojazdu, np. rodzaj, podrodzaj, przeznaczenie, pojemność skokową silnika ustala się stosując odpowiednio zasady określone w § 2 działu.

WZÓR OPISU ZMIAN DOKONANYCH W POJEŹDZIE

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

OPIS ZMIAN DOKONANYCH W POJEŹDZIE

Załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym
nr z dnia pojazdu.....
o nr rejestracyjnym (marka, typ, model pojazdu)

I. Opis zmian:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

II. Ocena dokonanych zmian:*)

1. Dokonane zmiany są zgodne z przepisami ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych.
2. Dokonane zmiany nie spełniają wymagań przepisów ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych ze względu na:
-
-
-
-

III. Nowe dane techniczne pojazdu po dokonaniu zmian:

1. Marka pojazdu
2. Model pojazdu
3. Rodzaj pojazdu
4. Podrodzaj
5. Przeznaczenie
6. Barwa nadwozia**)
7. Masa własna kg
8. Dopuszczalna ładowność
- kg
(administracyjna - przewidziana przepisami krajowymi)
9. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu
- kg
(administracyjna - przewidziana przepisami krajowymi)
10. Liczba miejsc siedzących, włączając siedzenie kierowcy
11. Liczba miejsc stojących, jeżeli występuje
-
12. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy
(z hamulcem) kg
13. Największy dopuszczalny nacisk osi

- kN
 (administracyjny - przewidziany przepisami krajowymi,
 na osi, dla której jest największy)
14. Pojemność silnika cm³/kW
 15. Rodzaj silnika / rodzaj paliwa/.....
 16. Długość m
 17. Szerokość m
 18. Wysokość m
 19. Rok produkcji.....
 20.

IV. Uwagi:

1.
 (nr i data opinii rzeczoznawcy samochodowego, jeżeli jej
 żądano)
2.
 (nazwisko i imię rzeczoznawcy samochodowego, firma)
3.
 (treść opinii rzeczoznawcy samochodowego)

.....
(data badania)	(pieczęć identyfikacyjna uprawnionego diagnosty)	(podpis, pieczęć imienna uprawnionego diagnosty)

UWAGA:

W pozycjach nie dotyczących danego rodzaju pojazdu należy umieścić znak "X".

^{*}) Niepotrzebne skreślić.

^{**}) Wskazać tylko jeden z podstawowych kolorów, np.: biały, żółty, pomarańczowy, czerwony, purpurowy/fioletowy, niebieski, zielony, szary, brązowy, czarny.

**WZÓR ZAŚWIADCZENIA O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM AUTOBUSU,
KTÓREGO DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ NA AUTOSTRADZIE I DRODZE EKSPRESOWEJ
WYNOŚI 100 km/h**

ZAŚWIADCZENIE

o przeprowadzonym badaniu technicznym autobusu, którego dopuszczalna prędkość
na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h

..... (pieczęć stacji kontroli pojazdów)		Nr ¹⁾	
Marka	Typ, model handlowy	Rodzaj pojazdu	Nr rejestracyjny
Nr identyfikacyjny (VIN) nr nadwozia / podwozia - ramy		Data pierwszej rejestracji	
Rok produkcji			Uwagi:
Prędkość maksymalna		km/h	
Moc maksymalna silnika		kW	
Liczba miejsc siedzących			
Maksymalna masa całkowita		kg	
Dopuszczalna masa całkowita		kg	
Dopuszczalny nacisk osi przedniej		kN	
Dopuszczalny nacisk osi tylnej 1		kN	
Dopuszczalny nacisk osi tylnej 2		kN	
Rozmiar opon kół osi przedniej			
Rozmiar opon kół osi tylnej 1			
Rozmiar opon kół osi tylnej 2			
ZAKRES BADANIA			Wynik badania
			1/0
<i>I</i>			<i>2²⁾</i>
Ogranicznik prędkości jazdy maks. 100 km/h			<i>3</i>
Układ hamulcowy	Międzynarodowa homologacja		
	Zwalniacz elektryczny / hydrauliczny / inny ^{*)}		
	Urządzenie przeciwblokujące (ABS)		
Potwierdzenie producenta o pozytywnym wyniku badania w zakresie stateczności ruchu			
Siedzenia	Turystyczne		
	Pasy bezpieczeństwa na siedzeniach niezabezpieczonych		
	Zamocowanie pasów bezpieczeństwa		
	Tabliczki informujące o obowiązku używania pasów bezpieczeństwa		
	Zabezpieczenie tylne miejsca kierowcy		
Urządzenia do mocowania bagażu			
Ogumienie	Międzynarodowa homologacja		
	Głębokość bieżnika minimum 3 mm		
	Wskaźnik prędkości (km/h)		
	Wskaźnik wytrzymałości (kg)		
Tachograf o zakresie pomiarowym minimum 125 km/h			
Wskaźnik stosunku mocy maksymalnej silnika do DMC nie mniejszy niż 11,0 kW/t			
Termin następnego okresowego badania technicznego autobusu do:			
Na podstawie wyniku badania stwierdzono, że pojazd :	1.	Spełnia warunki dodatkowe dla autobusu 100 km/h	
	2.	Nie spełnia warunków dodatkowych dla autobusu 100 km/h	
Zaświadczenie jest ważne 1/2 roku od daty wystawienia, tj. do:			
..... (data badania)		..... (pieczęć identyfikacyjna uprawnionego diagnosty)	
		..... (podpis, pieczęć imienna uprawnionego diagnosty)	

OBJAŚNIENIA:

*) Niepotrzebne skreślić.

1) Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem rejestru badań technicznych (załącznik nr 8 do rozporządzenia).

2) W kolumnie nr 2 – cyfra „1” - oznacza pozytywny wynik badania, cyfra „0” - oznacza negatywny wynik badania, litera „X” - oznacza „Nic dotyczy”.

**WZÓR ORAZ SPOSÓB WYPEŁNIENIA ZAŚWIADCZENIA O PRZEPROWADZONYM
DODATKOWYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU PRZEZNACZONEGO DO
PRZEWOZU NIEKTÓRYCH TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

.....
(miejsowość, data)

ZAŚWIADCZENIE Nr
o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu
przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych

Marka pojazdu Typ, model handlowy
Nr rejestracyjny Data pierwszej rejestracji za granicą/w kraju
Numer identyfikacyjny (VIN) lub nr nadwozia (podwozia-ramy)
Kategoria pojazdu¹⁾ Rodzaj pojazdu

I. ZGODNIE Z WYNIKIEM BADANIA:

- 1) Pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR, z uwzględnieniem daty pierwszej rejestracji pojazdu dla określonego w tym załączniku typu pojazdu:

FL	OX	AT	EX/II	EX/III	MEMU ²⁾
----	----	----	-------	--------	--------------------

- 2) Pojazd nie odpowiada warunkom technicznym określonym dla wymienionych w tabeli typów²⁾.

II. NASTĘPNY TERMIN BADANIA DO DNIA:

III. INFORMACJE DODATKOWE³⁾:

- 1) Cysterna/elementy pojazdu-baterii/elementy pojazdu „MEMU”⁴⁾ spełniają wymagania umowy ADR, co zostało potwierdzone protokołem Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) nr dnia, ważnym do dnia termin najbliższego badania
- 2) Zamontowany zwalniacz spełnia wymagania badania typu..... i posiada skuteczność wystarczającą dla jednostki transportowej o dopuszczalnej masie całkowitej ton⁵⁾.
- 3) Zamontowany układ przeciwpoślizgowy kategorii
- 4) Instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym pojazdu: „EX/II” lub „EX/III” odpowiada/nie odpowiada⁶⁾ dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności J.
- 5) Na podstawie Regulaminu EKG ONZ nr 105 dla pojazdu podstawowego badanego pojazdu wystawiono świadectwo homologacji nr z dnia ; jednostka badawcza⁷⁾.

IV. UWAGI:

.....
.....

.....
(pieczęć identyfikacyjna)

.....
(podpis, pieczęć imienna
uprawnionego diagnosty)

OBJAŚNIENIA:

- 1) Kategoria pojazdu przyjęta na potrzeby homologacji (odpowiednio N₁, N₂, lub N₃ dla pojazdów samochodowych i O₁, O₂, O₃, lub O₄ dla przyczep i naczep).
- 2) Wykreślić, jeżeli nie dotyczy badanego pojazdu.
Odpowiednio do wyniku badania uprawniony diagnosta stwierdza w zaświadczeniu, że pojazd odpowiada warunkom technicznym podanym w załączniku B do umowy ADR dla określonych w tym załączniku następujących typów pojazdów:
 - 1) „FL” – oznaczającego:
 - a) pojazd przeznaczony do przewozu materiałów ciekłych o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60 °C (z wyjątkiem UN 1202 paliwa do silników Diesla zgodnego z normą EN 590:2004, oleju gazowego i oleju opałowego (lekkiego) o temperaturze zapłonu określonej w normie EN 590:2004) w cysternach stałych lub odejmowalnych o pojemności przekraczającej 1 m³ lub w kontenerach-cysternach lub cysternach przenośnych o pojemności całkowitej przekraczającej 3 m³; lub
 - b) pojazd przeznaczony do przewozu gazów palnych w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności przekraczającej 1 m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC) o pojemności całkowitej przekraczającej 3 m³; lub
 - c) pojazd-baterię przeznaczony do przewozu gazów palnych o pojemności całkowitej przekraczającej 3 m³;
 - 2) „OX” - oznaczającego pojazd przeznaczony do przewozu nadtlenu wodoru stabilizowanego lub nadtlenu wodoru stabilizowanego w roztworze wodnym, o zawartości nadtlenu wodoru przekraczającego 60 % (klasa 5.1 według umowy ADR, numer UN 2015), w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności przekraczającej 1 m³, albo w kontenerach-cysternach lub cysternach przenośnych, o pojemności całkowitej przekraczającej 3 m³;
 - 3) „AT” – oznaczającego:
 - a) pojazd inny niż pojazd EX/III, „FL” lub „OX”, przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach stałych, cysternach odejmowalnych o pojemności przekraczającej 1 m³, lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC) o pojemności całkowitej przekraczającej 3 m³; lub
 - b) pojazd-baterię, inny niż pojazd FL, o pojemności całkowitej przekraczającej 1 m³;
 - 4) „EX/II” - oznaczającego pojazd przeznaczony do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych (klasy I);
 - 5) „EX/III” - oznaczającego pojazd inny niż pojazd „EX/II”, przeznaczony do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych (klasy I); albo stwierdza, że nie spełnia tych wymagań dla żadnego z wymienionych typów pojazdów;
 - 6) „MEMU” – oznaczającego jednostkę wytwarzającą lub pojazd z zamontowaną jednostką służącą do wytwarzania i elaborowania materiałów wybuchowych otrzymywanych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do wytwarzania, pomp, oraz związanego z nimi wyposażenia.
- 3) Odpowiednio do wyniku badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta podaje dodatkowo w zaświadczeniu następujące informacje:
 - 1) numer, datę wydania i datę ważności protokołu Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), stwierdzającego, że cysterna (y) lub elementy pojazdu-baterii/MEMU odpowiadają warunkom technicznym podanym w załączniku B do umowy ADR - w przypadku określonych w tym załączniku cystern lub elementów pojazdu-baterii;
 - 2) dopuszczalną masę całkowitą jednostki transportowej, dla której wystarczająca jest skuteczność zwalniacza - w przypadku pojazdów samochodowych typu: „FL”, „OX”, „AT”, „EX/III”, „MEMU”, dla których zwalniacz jest wymagany na podstawie przepisów załącznika B do umowy ADR;
 - 3) stwierdzenie, że instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym odpowiada dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów

wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności J według umowy ADR - w przypadku pojazdów „EX/II” i „EX/III” przeznaczonych do przewozu tych materiałów, oraz

- 4) numer, datę wydania i nazwę upoważnionej jednostki badawczej z wyciągu ze świadectwa homologacji wystawionego przez producenta lub importera pojazdu na podstawie Regulaminu EKG ONZ Nr 105 - w przypadku gdy dla typu pojazdu podstawowego badanego pojazdu wydano takie świadectwo homologacji i przedstawiono je przed rozpoczęciem badania technicznego pojazdu.
- 4) Dla pojazdu-cysterny lub pojazdu-baterii lub pojazdu MEMU podkreślić właściwą nazwę. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.
- 5) W przypadku pojazdów samochodowych, dla których wymagany jest zwalniacz, wpisać właściwą wartość. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.
- 6) W przypadku pojazdu „EX/II” lub „EX/III” właściwe podkreślić. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.
- 7) W przypadku gdy nie przedstawiono wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu, wykreślić całe zdanie.

**ZAKRES WYMAGANYCH DANYCH ZAMIESZCZANYCH W REJESTRZE,
ZWIĄZANYCH Z DOPUSZCZENIEM POJAZDÓW DO RUCHU**

- § 1. 1. Załącznik określa zakres wymaganych danych zamieszczanych w rejestrze.
2. W rejestrze zamieszcza się następujące dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu:
- 1) nadanie kolejnego numeru w rejestrze,
 - 2) data przeprowadzonego badania technicznego pojazdu,
 - 3) marka/typ/model handlowy pojazdu,
 - 4) numer rejestracyjny pojazdu/seria i numer dowodu rejestracyjnego,
 - 5) numer identyfikacyjny pojazdu lub numer nadwozia/podwozia/ramy,
 - 6) rodzaj pojazdu, rodzaj badania, wykonywane czynności,
 - 7) data pierwszej rejestracji w kraju/za granicą,
 - 8) termin następnego badania technicznego,
 - 9) wynik badania technicznego wraz z podaniem symbolu wyniku badania technicznego*,
 - 10) numer uprawnienia diagnosty,
 - 11) informacje dotyczące uiszczenia opłaty ewidencyjnej (uiszczono/nie uiszczono),
 - 12) rodzaj paliwa**,
 - 13) dodatkowe informacje, np. wyposażenie w hak, urządzenia podlegające dozorowi technicznemu, instalację do zasilania gazem,
 - 14) informacje o dokonanej korekcie - z podaniem: daty, numer uprawnienia diagnosty dokonującego zmian oraz zakresu tych zmian,
 - 15) warunki i ograniczenia dotyczące korzystania z pojazdu.
3. W przypadku wydawania zaświadczenia o przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu, należy ten fakt oznaczyć symbolem „Z” w rubryce rejestru „Seria i numer dowodu rejestracyjnego” (numer zaświadczenia jest identyczny z numerem rejestru).
4. W przypadku pojazdów wyposażonych w instalację do zasilania gazem lub z zainstalowanymi urządzeniami podlegającymi dozorowi technicznemu, należy podać informację o dopuszczeniu urządzenia technicznego do eksploatacji, podając numer i datę wystawienia protokołu oraz decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji, wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego.

OBJAŚNIENIA:*** Symbole wyniku badania:**

„P” - pojazd spełnia wymagania techniczne art. 66 ustawy,

„N” - pojazd nie spełnia wymagań technicznych art. 66 ustawy oraz w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) podać cyframi termin ważności zezwolenia na używanie pojazdu (np. 07.12.2009),

„X” - nie dotyczy.

**** Symbole rodzajów paliwa:**

P - benzyna,

D - olej napędowy,

M - mieszanka (paliwo-olej),

LPG - gaz skroplony (propan-butan),

CNG - gaz sprężony ziemny (metan),

999 - inne.

WZORY
pieczętek identyfikacyjnych uprawnionego diagnosty
oraz stacji kontroli pojazdów

1.	<p>1 1 2 →</p> <p>3 →</p>	Wzór pieczętki identyfikacyjnej uprawnionego diagnosty okręgowej stacji kontroli pojazdów
2.	<p>1 1 2 →</p> <p>6 →</p> <p>3 →</p>	Wzór pieczętki identyfikacyjnej uprawnionego diagnosty podstawowej stacji kontroli pojazdów
3.	<p>1 1 2 →</p> <p>6 →</p> <p>7 →</p> <p>3 →</p>	Wzór pieczętki identyfikacyjnej uprawnionego diagnosty podstawowej stacji kontroli pojazdów wykonującej niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów
4.	<p>5 →</p>	Wzór pieczętki imiennej uprawnionego diagnosty
5.	<p>4 →</p> <p>2 →</p> <p>4 →</p>	Wzór pieczętki okręgowej stacji kontroli pojazdów
6.	<p>4 →</p> <p>2 →</p> <p>6 →</p> <p>4 →</p>	Wzór pieczętki podstawowej stacji kontroli pojazdów
7.	<p>4 →</p> <p>2 →</p> <p>6 1 7 →</p> <p>4 →</p>	Wzór pieczętki podstawowej stacji kontroli pojazdów wykonującej niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów

OBJAŚNIENIA:

1. SKP - skrót wyrazów Stacja Kontroli Pojazdów.
2. XXX/000, XXX/000/P - kody rozpoznawcze stacji kontroli pojazdów składające się z następujących elementów:
 - XXX - właściwy wyróżnik województwa i powiatu oznaczony według przepisów dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów (dwie lub odpowiednio trzy litery),
 - 000 - numer kolejny stacji kontroli pojazdów (dla stacji działających w dniu wejścia w życie rozporządzenia - numer nadany na podstawie dotychczasowych przepisów),
 - P - stały element kodu rozpoznawczego podstawowych stacji kontroli pojazdów.
3. XXX/D/0000 - numer uprawnienia diagnosty składający się z następujących elementów:
 - XXX - właściwy wyróżnik województwa i powiatu oznaczony według przepisów dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów (dwie lub odpowiednio trzy litery),
 - D - stały element numeru uprawnienia diagnosty, oznaczający: "diagnosta",
 - 0000 - kolejny numer diagnosty.

UWAGA:

Numer uprawnienia diagnosty zostaje zachowany w przypadku:

- 1) zmiany uprawnienia diagnosty;
 - 2) zmiany stacji kontroli pojazdów, na której jest zatrudniony;
 - 3) zmiany miejsca zamieszkania związanej ze zmianą właściwości miejscowej organu wydającego uprawnienie diagnosty.
4. Przykładowa nazwa, adres i numer telefonu stacji kontroli pojazdów upoważnionej do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.
 5. Przykładowe dane uprawnionego diagnosty.
 6. Symbole rodzajów pojazdów:
 - A - motocykle i motorowery,
 - B - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z wyłączeniem motocykli i motorowerów,
 - C - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 16 t, lub
 - CC - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t,
 - D - autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t,
 - T - ciągniki rolnicze,
 - E - przyczepy przeznaczone do łączenia z pojazdami silnikowymi, do których jest upoważniona stacja kontroli pojazdów.
 7. Symbole rodzajów badań:
 - a - autobusów, których dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h,
 - c - pojazdów przystosowanych do zasilania gazem,
 - d - pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą lub pojazdów nowego typu wyprodukowanych lub importowanych w ilości jednej sztuki rocznie,
 - e - pojazdów skierowanych na badania techniczne przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę, dla których wymagane jest specjalistyczne badanie, oraz pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym,
 - f - pojazdu marki "SAM" co do zgodności z warunkami technicznymi,
 - h - umieszczanie nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu.

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.). Został on przygotowany w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 97, poz. 802). Nowelizacja tej ustawy stanowi wykonanie wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) z dnia 5 czerwca 2008 r., w sprawie C-170/07, zgodnie z którym wprowadzając przed rejestracją w Polsce wymóg badania technicznego w stosunku do przywożonych pojazdów używanych zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom nałożonym poprzez art. 28 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Zmiany proponowane w rozporządzeniu mają na celu wprowadzenie uregulowań, które nie będą prowadziły do naruszenia art. 28 TWE, tak więc dotyczą m.in. likwidacji „pierwszego badania technicznego” z dotychczas obowiązujących w Polsce przepisów. Projektowane przepisy dostosowują zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów do zmian zawartych w przepisach obowiązujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W związku z utratą mocy obowiązującej z dniem 22 września 2009 r. przez rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. Nr 227, poz. 2250, z późn. zm.) niezbędne jest wydanie nowych przepisów regulujących kwestie związane z zakresem i sposobem przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Brak nowych regulacji uniemożliwi z dniem 22 września 2009 r. przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w Polsce. Dlatego też uznać należy, że termin wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia (krótszy, niż 14 dni od dnia ogłoszenia) odpowiada zasadom określonym w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 68, poz. 449, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. W trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingową w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad ww. projektem rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych, ponieważ wykonuje ww. wyrok ETS. Pozostałe zmiany przepisów w stosunku do obowiązującego rozporządzenia nie powodują powstania nowych obowiązków i nie tworzą nowych wymogów w stosunku do pojazdów.

Przepisy nowelizowanego rozporządzenia są w pełni zgodne z normami i przepisami Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projekt rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, dotyczyć będzie stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Przeprowadzono konsultacje społeczne z:

- Transportowym Dozorem Technicznym,
- Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów,
- Stowarzyszeniem Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów,
- Instytutem Transportu Samochodowego,
- Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych,
- Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego.
- Przemysłowym Instytutem Motoryzacji,
- Przemysłowym Instytutem Maszyn Budowlanych,
- Stowarzyszeniem Techniki Motoryzacyjnej,
- Instytutem Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa,
- Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Szefów Wydziałów Komunikacji.

Zgłoszone uwagi o charakterze redakcyjnym i doprecyzowującym terminologię techniczną w zakresie zapisów rozporządzenia oraz jego załączników uwzględniono. Zgłoszone w toku prac legislacyjnych propozycje dotyczące nowego podejścia do systemu przeprowadzania badań technicznych pojazdów nie mogły zostać uwzględnione na tym etapie prac z uwagi na konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia do dnia 22 września 2009 r. Brak nowych regulacji uniemożliwiłyby z dniem 22 września 2009 r. przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w Polsce.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wstępna opinia dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.