

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia r.

w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania²⁾

Na podstawie art. 81 ust. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1.1. Rozporządzenie określa przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania.

2. Rozporządzenie nie dotyczy tramwajów i trolejbusów.

§ 2. Badania techniczne obejmują swoim zakresem:

- 1) sprawdzenie, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w:
 - a) ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.⁴⁾), ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.⁵⁾), ustawie

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822 oraz z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 888, 985, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717 oraz z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215, 1328, 1563, 1644, 1662 i 1863 oraz z 2015 r. poz. 73, 211, 251, 478, 693, 699, 860, 933, 978, 1197, 1217, 1259, 1296, 1321, 1322, 1333, 1569, 1595, 1607, 1688, 1767, 1784, 1844, 1893, 1925, 1932, 1992 i 2299 oraz z 2016 r. poz. 188, 195, 615, 780, 823, 929, 1010 i 1206.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 915, 1138, 1146, 1215, 1328, 1457, 1563 i 1662 oraz z 2015 r. poz. 73 i 211, 933, 978, 1166, 1197, 1259, 1296, 1348, 1595, 1688, 1767, 1844, 1932.

z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą” lub ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z późn. zm.⁶⁾),

- b) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem o warunkach technicznych”,
- c) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia (.....) w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych (.....),
- d) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1522, z późn. zm.),
- e) przepisach Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 882), zwanej dalej „umową ADR”, jeżeli pojazd jest przystosowany do przewozu tych towarów.

2) ocenę prawidłowości działania pojazdu.

§ 3 Badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, z wyłączeniem badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy oraz ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu, z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłat, o których mowa w art. 83 oraz sporządzeniu dokumentacji fotograficznej badanego pojazdu; w przypadku badania ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej poza stacją kontroli pojazdów dopuszcza się pobranie z systemu CEP danych pojazdu oraz wprowadzenie do systemu rejestru badań technicznych danych identyfikacyjnych badanego pojazdu oraz rodzaju badania technicznego pojazdu w dniu wykonania badania.

§ 4. 1. Przedmiotem badań technicznych jest:

- 1) identyfikacja pojazdu, w tym:
 - a) sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w:

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 846, 960, 1052, 1206 i 1228.

- dowodzie rejestracyjnym,
 - pozwoleniu czasowym, w tym dla pojazdu, o którym mowa w art. 70d ust. 3 ustawy wraz z kartą pojazdu, o ile została wydana,
 - karcie pojazdu dla pojazdu zarejestrowanego, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w § 7 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 czerwca 2016 r. w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z poz. 1031),
 - pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w § 7 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 czerwca 2016 r. w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych w centralnej ewidencji pojazdów,
- b) sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu; sprawdzenie nie dotyczy badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem pojazdów zarejestrowanych czasowo na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy,
- c) sprawdzenie zgodności z danymi, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8, z wyłączeniem danych osobowych, 9–13, 15, 17 oraz 18 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy;
- 2) sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu;
- 3) sprawdzenie i ocena prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocena:
- a) stanu technicznego ogumienia, w tym prawidłowości doboru obciążenia, prędkości i przeznaczenia właściwego dla danego typu pojazdu,
 - 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 prawidłowości 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 pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz ocenę stanu technicznego sygnału dźwiękowego,
 - i) emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, jeżeli pojazd jest napędzany silnikiem o spalaniu wewnętrznym;
- 4) sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w § 23 tego rozporządzenia.

2. Łącznie z okresowym badaniem technicznym pojazdu wykonuje się:

- 1) dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 2) dodatkowe badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi, dla którego w dowodzie rejestracyjnym wpisano adnotację „BUS 100 km/h”.

3. W przypadku pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego wykonuje się zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, stosując warunki techniczne, na podstawie których pojazd został uznany za zabytkowy.

4. W odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, w przypadku badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wykonuje się jedynie zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w dziale Ia załącznika nr 1 do rozporządzenia, pod warunkiem, że pojazd ten jest pojazdem, o którym mowa w:

- 1) art. 81 ust.4 pkt 2 lit. a ustawy, albo
- 2) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b, jeżeli termin ważności badania technicznego określony w dokumentach, o których mowa w tym przepisie, nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalonego na podstawie art. 81 ust. 5–10 ustawy.

5. Szczegółowy sposób badania minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym) pojazdu kategorii M₁ o rodzaju samochód osobowy

przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

6. Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

7 Stwierdzone w trakcie badania technicznego usterki dzieli się na trzy grupy:

- 1) usterki drobne – usterki techniczne niemające istotnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska;
- 2) usterki poważne – usterki techniczne mogące naruszać bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska;
- 3) usterki niebezpieczne – usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności.

8. Wytyczne dotyczące oceny usterek ujawnionych w trakcie przeprowadzania badania technicznego pojazdu zawarto w kolumnie czwartej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia.

9. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, a które należą do różnych grup usterek, diagnosta określa wynik badania technicznego na podstawie najbardziej poważnej usterki.

10. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, a które należą do tej samej grupy usterek, diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterek do wyższej grupy usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia powodowanego przez pojazd.

11. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

12. Wykonując okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, diagnosta wydaje dokument identyfikacyjny pojazdu, który jest załącznikiem do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Wzór dokumentu identyfikacyjnego pojazdu jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 5. 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 drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w których stwierdzono usterki wymienione w pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, w sposób określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6-9 działu I załącznika nr 2 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, w tym kół, zawieszenia, układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w sposób określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 oraz odpowiednio pkt 6 i 8 działu I załącznika nr 2 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 0 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 zespołów i układów, w sposób określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz pkt 1 oraz odpowiednio pkt 6 i 8 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia; w przypadku pojazdów, w których stwierdzono wyłącznie naruszenie wymagań ochrony środowiska, przeprowadza się tylko czynności określone w pkt 8 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;

- 5) skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy – obejmuje sprawdzenie, w sposób określony w pkt 0 i 10.6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia.
- 6) skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25km/h – obejmuje sprawdzenie, w sposób określony w pkt 0 i 10.3 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia.
- 7) skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w przypadku, o którym mowa w pkt 1 - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w których stwierdzono usterki, w sposób określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6-9 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 8) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych, dotyczących układów i zespołów, w sposób określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz zakres czynności określonych w pkt 1, pkt 10 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia; oraz w Dziale III załącznika nr 2 do rozporządzenia, a także ustalenie nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu, podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu w sposób określony w Dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia, oraz sporządzenie opisu zmian dokonanych w pojeździe, zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia; nie wymaga się wykonania czynności określonych w pkt 1 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zmiany konstrukcyjne lub wymiana elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska nie mają wpływu na działanie układu kierowniczego oraz ustawienie kół jezdnych
- 9) 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, dotyczących układów i zespołów, w sposób

określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz zakres czynności określonych w pkt 1-2 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, a także ustalenie nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu, podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu w sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia, oraz sporządzenie opisu zmian dokonanych w pojeździe, zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia; nie wymaga się wykonania czynności określonych w pkt 1 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zmiany konstrukcyjne lub wymiana elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym nie mają wpływu na działanie układu kierowniczego, skuteczność tłumienia zawieszenia oraz ustawienie kół jezdnych;

- 10) który ma być używany jako taksówka – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 3 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 11) przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 4 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 12) do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 5 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 13) odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 14) 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 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1844) 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 0-2 i 5-6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika

nr 2 do rozporządzenia, odpowiednio do zakresu naprawy potwierdzonego przez zakład ubezpieczeń;

- 15) 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 0 - 10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, odpowiednio do stwierdzonych usterek;
- 16) 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 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 7 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 17) autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0, 9.1–9.5 i 9.7–9.9 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 8 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia;
- 18) wyposażonego w blokadę alkoholową - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 9 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia.

1a. Zakres, o którym mowa w ust. 1 obejmuje także identyfikację pojazdu, o której mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia.

2. Wzór opisu zmian dokonanych w pojeździe jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Podczas wykonywania dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 13 oraz w pkt 9.1.2.3 umowy ADR, dla którego umowa ADR wymaga wydania świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, diagnosta wykonujący badanie techniczne pojazdu wydaje 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 8 do rozporządzenia.

2. Wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu nie wpływa na termin następnego okresowego badania technicznego 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 pojazdu, diagnosta określa termin następnego okresowego badania technicznego pojazdu.

4. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, centralnej ewidencji pojazdów, z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu; z zastrzeżeniem § 1a.

§ 7. 1. Rejestr prowadzi podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Rejestr może być prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego.

2. W rejestrze zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Zakres wymaganych danych zamieszczanych w rejestrze związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu jest określony w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

3. W rejestrze zamieszcza się, poza danymi i informacjami określonymi w ust. 2, dane dotyczące badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych.

4. Dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje w nim przez okres 12 miesięcy. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat.

5. Dane identyfikacyjne pojazdu po porównaniu stanu faktycznego z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym pojazdu lub odpowiadającym mu dokumencie niezwłocznie zamieszcza się w rejestrze.

6. W przypadku stwierdzenia niezgodności cech identyfikacyjnych umieszczonych w pojeździe z danymi zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie diagnosta wydając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym

pojazdu z wynikiem negatywnym, wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru i centralnej ewidencji pojazdów.

7. W przypadku stwierdzenia niezgodności cech identyfikacyjnych umieszczonych w pojeździe z danymi zapisanymi w centralnej ewidencji pojazdów uprawniony diagnosta wydając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru i centralnej ewidencji pojazdów oraz zwraca dowód rejestracyjny posiadaczowi pojazdu.

8. W przypadku stwierdzenia niezgodności innych danych zapisanych w dowodzie rejestracyjnym z danymi zapisanymi w centralnej ewidencji pojazdów uprawniony diagnosta wydając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru i centralnej ewidencji pojazdów oraz zwraca dowód rejestracyjny posiadaczowi pojazdu.

9. Uprawniony diagnosta, który stwierdzi niezgodność danych, o których mowa w ust. 6 - 8, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie, z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów, właściwy organ rejestrujący w celu usunięcia niezgodności.

§ 8. 1. W przypadku gdy w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne, diagnosta określa wynik badania technicznego pojazdu jako pozytywny i:

- 1) wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wydaje dokument identyfikacyjny pojazdu;
- 2) informuje posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia, zamieszczając stosowane adnotacje w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

2. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki poważne, diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Diagnosta informuje posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa ust. 6.

3. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki niebezpieczne, diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Diagnosta zatrzymuje dowód

rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr...”, z zastrzeżeniem ust. 5. 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 pojazdu.

4. W przypadku gdy wynik badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, jest negatywny, diagnosta, wydając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym, po stwierdzeniu, że usterki stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska lub cechy identyfikacyjne pojazdu są niezgodne z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, zwraca dowód rejestracyjny posiadaczowi pojazdu.

5. W przypadkach określonych w art. 132 ust. 4 ustawy diagnosta określa w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu warunki używania pojazdu wynikające z negatywnego wyniku tego badania technicznego, a w szczególności określa ograniczenia w zakresie przewozu pasażerów, ładunków, ciągnięcia przyczepy lub jazdy w okresie niedostatecznej widoczności.

6. Badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w którym stwierdzono usterki, dokonuje się w zakresie ich usunięcia, jeżeli w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia badania sprawdzenia dokonuje stacja, w której te usterki stwierdzono. Po wykonaniu badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów diagnosta, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki zostały usunięte, wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin okresowego badania technicznego. Termin ten jest liczony, począwszy od daty przeprowadzenia badania, w którym stwierdzono te usterki.

7. W przypadku badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy, diagnosta w rejestrze oraz w zaświadczeniu zamieszcza informację o dopuszczeniu urządzenia technicznego do eksploatacji, podając numer i datę wydania protokołu oraz decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego. Dla zbiorników gazu LPG, dla których nie określono numeru protokołu lub numeru decyzji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego, zamieszcza się numer zbiornika oraz datę ważności decyzji wydanej przez ten organ.

8. W przypadku gdy badaniu technicznemu podlega pojazd silnikowy, o którym mowa w art. 71 ust. 4 i 4a ustawy, diagnosta po wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu zamieszcza w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wpis o spełnieniu przez pojazd warunków technicznych dotyczących przystosowania do ciągnięcia przyczepy oraz dokonuje w prowadzonym rejestrze adnotacji o treści "HAK".

9. Na wniosek posiadacza pojazdu diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wydaje na podstawie rejestru duplikat zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

10. Na wniosek posiadacza pojazdu, w przypadkach gdy istnieje taka możliwość, wydawany jest mu wydruk potwierdzający wynik pomiarów wykonanych podczas badania technicznego.

§ 9. Jeżeli badanie techniczne przeprowadzone na wniosek posiadacza pojazdu dotyczy pojazdu wymienionego w art. 132 ust. 5 ustawy, diagnosta po wykonaniu badania technicznego pojazdu wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

§ 10. 1. Wpisy w dokumentach, o których mowa w rozporządzeniu, powinny być potwierdzone pieczętą stacji kontroli pojazdów, datą, podpisem diagnosty wykonującego badanie techniczne pojazdu oraz pieczętą imienną diagnosty.

2. Pieczętki oraz rejestr prowadzony w formie informatycznego nośnika danych przekazuje się staroście w przypadku:

- 1) wykreślenia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 2) zawieszenia przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 1, wykonywania działalności gospodarczej;
- 3) zmiany podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów;
- 4) niespełnienia przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 1, któregokolwiek z wymagań określonych w art. 86a ust. 5 ustawy.

3. Wzory pieczętek stosowanych podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów, określają przepisy wydane na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 2 i art. 86y ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

§ 11. W przypadku popełnienia oczywistej omyłki, błędy pisarskie w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu diagnosta zatrudniony w

stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu prostuje ją w rejestrze, w centralnej ewidencji pojazdów oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

§ 12. Od dnia wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r.⁷⁾

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

⁷⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 i 1076), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. ... ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

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

1. Załącznik określa zakres wymaganych danych zamieszczanych w rejestrze.
2. W rejestrze zamieszcza się następujące dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów 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) cecha identyfikacyjna pojazdu,
 - 6) rodzaj pojazdu, rodzaj badania, wykonywane czynności,
 - 7) data pierwszej rejestracji w kraju/za granicą,
 - 8) termin następnego badania technicznego pojazdu,
 - 9) wynik badania technicznego wraz z podaniem symbolu wyniku badania technicznego*,
 - 10) numer uprawnionego 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,
 - 16) stwierdzone usterki wraz z podaniem nr załącznika, numeru z kolumny pierwszej, odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 i/lub 2,
 - 17) kategoria pojazdu,
 - 18) oznaczenie kraju rejestracji,
 - 19) odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary.
3. 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" – POZYTYWNY

"N" – NEGATYWNY 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),

LNG – skroplony schłodzony gaz ziemny,

H – wodór,

BD – biodiesel,

E85 – etanol,

EE – energia elektryczna,

999 – inne.

ZAŁĄCZNIK Nr 1

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONTROLI ORAZ KATALOG USTEREK
PODCZAS PRZEPROWADZANIA OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU**

Dział I

Tabela: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający

„Usterki skutkujących uznaniem stanu technicznego za niezadowalający” nie stosuje się w przypadku wymagań, które w chwili rejestracji lub dopuszczenia pojazdu do ruchu po raz pierwszy nie były obowiązujące na mocy właściwych przepisów homologacyjnych, lub wymagań dotyczących doposażania.

Przedmiot i zakres badania	Metoda	Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający	Usterka*		
1	2	3	4		
			D	P	N
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU					
0.1. Tablice rejestracyjne	Kontrola organoleptyczna. Pomiary (tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem.		X	
		b) Brakujące elementy numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna.		X	
		c) Tablica niezgodna z dokumentami lub danymi pojazdu.		X	
		d) Tablice rejestracyjne nielegalizowane.		X	
		e) Ozdobienie tablic rejestracyjnych.		X	
		f) Brak nalepki kontrolnej, o ile jest wymagana.		X	
		g) Nieprawidłowe oznaczenie znakiem PL lub umieszczony na pojeździe znak określający inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany.	X		
		h) Nieprawidłowe oznaczenie pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych.	X		
		i) Miejsce przewidziane do umieszczenia tablic rejestracyjnych nie spełnia wymagań określonych w załączniku nr 6 do rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	

0.2. Cecha identyfikacyjna pojazdu, identyfikacja pojazdu	1. Kontrola organoleptyczna. Pomiary w uzasadnionych przypadkach. 2. Porównanie zapisów zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 niniejszego rozporządzenia ze stanem faktycznym, lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. 4. Ustalenie nieznanych lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 15 ustawy - opinia rzeczoznawcy samochodowego). <i>Uwaga:</i> W przypadku braku danych postępuje się w szczegółowy sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia.	a)	Brak cechy identyfikacyjnej pojazdu lub nie można jej odszukać.		X	
		b)	Cecha identyfikacyjna pojazdu niekompletna, nieczytelna, wyraźnie sfalszowana lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu.		X	
		c)	Brak zgodności zapisów w dokumentach cechy identyfikacyjnej pojazdu oraz numeru rejestracyjnego ze stanem faktycznym.		X	
		d)	Oczywiste omyłki, błędy pisarskie w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu.	X		
		e)	Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna lub dane na niej zawarte są niezgodne ze stanem faktycznym.		X	
		f)	Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego parametru zawartego w załączniku nr 5 do rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		g)	Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		h)	Brak dokumentu potwierdzającego, że pojazd był zarejestrowany na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej (dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).		X	
1. UKŁAD HAMULCOWY						
1.1. Stan techniczny i działanie						
1.1.1. Sworzeń pedału hamulcowego /dźwigni ręcznej hamulca roboczego	Kontrola organoleptyczna układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy włączonym silniku.	a)	Zbyt ciasne pasowanie sworznia.		X	
		b)	Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia.		X	
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej	Kontrola organoleptyczna elementów układu hamulcowego.	a)	Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy.		X	
		b)	Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli wpływa na działanie.	X	X	

hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	<i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.		X	
		d) Nadmierny opór.		X	
		e) Nadmierne zużycie lub luz.		X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola organoleptyczna elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu upustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia); Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do co najmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik) pokazuje za niską wartość ciśnienia.		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/Nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców.		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.		X	X
		f) Brak wyraźnego spadku nacisku na pedał hamulca po uruchomieniu urządzenia wspomagającego (przez uruchomienie silnika lub napełnienie układu pneumatycznego).		X	
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika. Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.	X		X
1.1.5. Ręczny zawór hamulcowy	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.		X	
		c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu.		X	
		d) Niepoprawne działanie.		X	
1.1.6. Urządzenie	Kontrola organoleptyczna	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje dźwigni.		X	

uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	elementów podczas pracy układu hamulcowego.	b) Zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. Nadmierne zużycie.	X		
		c) Nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację.		X	
		d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa.		X	
		e) Nieprawidłowe działanie układu, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.		X	
		f) W przypadku zastosowania elektronicznego hamulca postojowego (EPB) - możliwe zwolnienie hamulca bez włączonego „zapłonu”.		X	
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego i pomiary. Pomiary za pomocą manometru i stopera lub przyrządu do pomiaru zmian ciśnienia w funkcji czasu (pomiary tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki.	X		
		c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu.		X	
		d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		e) Niesprawny zawór bezpieczeństwa.		X	
		f) Zauważalny spadek ciśnienia w okresie 1 minuty, gdy pedał hamulca jest utrzymany w pozycji wciśniętej. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		g) Spadek ciśnienia na 1 pełne zahamowanie przekracza 0,06 MPa.		X	
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłaczce. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X	X	
		b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub szybkozłacza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X	X	
		c) Uszkodzenie, nieszczelności przewodów lub szybkozłacza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		d) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		e) Przy rozłączeniu połączenia hamulec przyczepy nie działa automatycznie.		X	
1.1.9. Zbiornik	Kontrola organoleptyczna.	a) Zbiornik nieznacznie uszkodzony lub nieznacznie skorodowany.	X		

sprężonego powietrza		Zbiornik poważnie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny.		X	
		b) Nieprawidłowe działanie urządzenia osuszającego. Urządzenie osuszające nie działa.	X		
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.		X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie. Jeżeli urządzenie wspomagające nie działa.		X	X
		b) Pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa. Pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna.		X	X
		c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż działa. Niepewne mocowanie pompy hamulcowej.		X	X
		d) Zbyt niski poziom płynu hamulcowego, poniżej znaku minimum. Poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum. Brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej.	X	X	X
		e) Brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego.	X		
		f) Świeci się wskaźnik ostrzegawczy poziomu płynu hamulcowego lub wskaźnik jest uszkodzony.	X		
		g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.		X	
		h) Zbiornik płynu hamulcowego zasłonięty (nieдоступny do kontroli).		X	
		i) Napełnienie układu innym płynem niż hamulcowy.		X	
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. Wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.		X	X
		d) Przewody przemieszczone. Ryzyko uszkodzenia.	X	X	

1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Przewody są uszkodzone, ocierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. Przewody są uszkodzone lub się ocierają.	X		
		c) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		d) Przewody pęcznią pod ciśnieniem. Osłabione zbrojenie.		X	X
		e) Przewody porowate.		X	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia). Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).		X	X
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola organoleptyczna	a) Zużycie bębna lub tarczy. Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub pęknięcia.		X	X
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak bębna lub tarczy.			X
		d) Niepewne mocowanie tarczy nośnej hamulca.		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Linka uszkodzona lub splątana. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nadmierne zużycie lub korozja elementów. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	

		d) Uszkodzona prowadnica linki.		X	
		e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	
		f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	
1.1.16. Siłowniki hamulca (w tym sprężynowo-przeponowe lub hydrauliczne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nieszczelność urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego. Grozi pęknięciem.		X	X
		e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego. Wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego).		X	X
		f) Uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem. Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.	X	X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Uszkodzone podłączenie.		X	
		b) Nieprawidłowe ustawienia połączenia.		X	
		c) Zawór zatarty lub nie działa (ABS działa). Zawór zatarty lub nie działa.		X	X
		d) Brak korektora (jeśli jest wymagany).			X
		e) Brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce nieczytelne.	X		
		f) Wycieki płynu.	X		
1.1.18. Urządzenia samoregulacji luzu i wskaźniki luzu	Kontrola organoleptyczna	a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nieprawidłowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie.		X	
		b) Nieprawidłowa praca korektora.		X	
		c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.		X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne połączenia lub mocowanie. Negatywny wpływ na działanie.	X	X	

(zwalniacz) (o ile jest wymagany lub zamontowany)		b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.	Hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu sprzęgu (połączenia hamulcowego).			X
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy oraz konstrukcja	Kontrola organoleptyczna	a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. układ zapobiegający zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu mającym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego. Wpływająca na działanie hamulca.		X	
		b) Wpływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu. Wpływająca na działanie układu.	X	X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu.		X	
		d) Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna dowolnego elementu. Niezdająca z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna dowolnego elementu wpływająca na działanie hamulca.		X	
		e) Samodzielne zmiany konstrukcyjne jakiegokolwiek części układu hamulcowego, z wyłączeniem pojazdów przystosowanych do kierowania przez osoby niepełnosprawne oraz pojazdów modernizowanych przez uprawnione jednostki.		X	
		f) Niekompletność układu hamulcowego.		X	
		g) Brak obwodowości układu roboczego (o ile jest wymagana).			X
		h) Nieszczelna instalacja układu hamulcowego (szczególnie na połączeniach).		X	
		i) Wadliwie poprowadzone ciągła lub przewody hamulcowe.		X	
1.1.22 Złącza kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola organoleptyczna	a) Brak.		X	
		b) Uszkodzenie. Niesprawność lub nieszczelność.	X	X	
1.1.23. Hamulec	Badanie wykonać na urządzeniu	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o		X	

najazdowy	do badania hamulców. Dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.	warunkach technicznych.			
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną. Jeżeli cechy konstrukcyjne pojazdu nie pozwalają na przeprowadzenie takiego badania, dopuszcza się przeprowadzenie badania metodą dynamiczną.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole.		X	
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.		X	
		e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła.		X	
1.2.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika. <i>Uwaga:</i> Wskaźniki skuteczności hamowania określają przepisy rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność	Jeżeli hamulec pomocniczy (awaryjny) i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt. 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zamierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w		X	X

		przypadku osi kierowanych.			
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Automatyczny system hamulcowy przyczepy nie działa.		X	
1.3.2. Skuteczność	<p>Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.</p> <p>Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.</p>	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność	Badanie wykonać na urządzeniu stanowiskowym do badania hamulców; jeżeli cechy konstrukcyjne pojazdu nie pozwalają na przeprowadzenie takiego badania dopuszcza się przeprowadzenie badania metodą dynamiczną.	Hamulec nie działa po jednej stronie lub, w przypadku badania drogowego, pojazd ściąga nadmiernie w bok.		X	
1.4.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwalego (zwalniacza)	Kontrola organoleptyczna oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).		X	
		b) Układ nie działa.		X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola organoleptyczna.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki układu ABS nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		e) Brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora).		X	

		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.7 Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola organoleptyczna wskaźnika ostrzegawczego.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki układu EBS nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola organoleptyczna.	Płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami. Bezpośrednie ryzyko awarii.		X	X
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia do skrajnego położenia. Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Mechanizm obraca się ciężko lub z zacięciami.		X	
		b) Uszkodzenie wału przekładni kierowniczej.		X	
		Wpływ na działanie.			X
		c) Nadmierne zużycie wielowypustu.		X	
		Wpływ na działanie.			X
		d) Zbyt duży luz na wale przekładni kierowniczej.		X	
2.1.2. Mocowanie przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skręcić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola organoleptyczna mocowania obudowy przekładni podwozia.	e) Wyciek.	X		
		Tworzenie się kropeł.		X	
		a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej.		X	
		Mocowania z widocznym przemieszczaniem się w stosunku do podwozia/nadwozia.			X
		b) Deformacja otworów mocowania do podwozia.		X	
		Poważy wpływ na skuteczność mocowań.			X
		c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane.		X	
		Poważny wpływ na skuteczność mocowań.			X

		d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej.		X	
		Wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy.			X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola organoleptyczna elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. Nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia.		X	X
		b) Nadmierne zużycie przegubów.		X	
		Bardzo poważne zużycie rozłączenia.			X
		c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu.		X	
		Wpływ na działanie.			X
		d) Brak urządzenia blokującego.		X	
		e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego).		X	
		f) Niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna.		X	
		Wpływ na działanie.			X
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej.	X		
		Brak lub poważne zużycie osłony gumowej.		X	
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu i przy włączonym silniku (działające wspomaganie układu kierowniczego), i skrócić kierownicę od skrajnego położenia w lewo do skrajnego położenia w prawo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola organoleptyczna ruchu połączeń	a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X	
		b) Brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają.		X	
2.1.5. Wspomaganie	Sprawdzić ewentualne wycieki z	a) Wyciek płynu lub nieprawidłowe działanie.		X	

układu kierowniczego	układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.	X		
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na układ kierowniczy.		X	X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu wspomagania. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub ocieranie o siebie elementów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		f) Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/ przewodów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		2.2. Kierownica i kolumna kierownicy			
2.2.1. Stan koła kierownicy/kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem pojazdu opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poprzecznym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na poluzowanie elementów. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcie lub poluzowanie na piaście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		d) Brak elementu ustalającego koło kierownicy na kolumnie kierowniczej.		X	
		e) Pęknięcie obręczy lub ramion kierownicy.		X	
		2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz			
Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem pojazdu	a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.		X		
	b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.		X		
	c) Zużyty przegub elastyczny.		X		

amortyzatory kierownicze	opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	d) Uszkodzone mocowanie kolumny. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	
		e) Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna.			X
		f) Kierownica umieszczona z prawej strony w pojazdach o liczbie kół większej niż trzy, których prędkość jest większa niż 40 km/h, innych niż pojazdy zabytkowe i pojazdy, o których mowa w § 9 ust. 2a i 3 rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		g) Koło kierownicy bez certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.		X	
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kołach na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, włączyć silnik (dla pojazdów ze wspomaganiem układu kierowniczego) i ustawić koła do jazdy na wprost. Delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna luzu.	a) Zbyt duży luz kierownicy (na przykład dany punkt na obręczy koła przesuwa się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy). Wpływ na bezpieczne kierowanie.		X	
		b) Ruch jałowy przekracza wartość dopuszczalną dla danego typu pojazdu. Wpływ na bezpieczne kierowanie.		X	X
2.4. Ustawienie kół	Kontrolę przeprowadza się na urządzeniu do ogólnej oceny prawidłowego ustawienia kół jezdnych.	Wartość poślizgu bocznego pojazdu wykracza poza dopuszczalne granice dla danego typu pojazdu.	X		
		Wpływ na jazdę na wprost.		X	

	<p>Dopuszcza się wykonanie pomiaru zbieżności kół. Pomiary zbieżności 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 którego producent pojazdu podaje mierzone parametry, – pomiary zbieżności kół wykonuje się po uprzednim skompensowaniu „bicia” kół, – pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu. <p>Uwaga:</p> <p>Pomiarów nie wykonuje się, jeżeli wielkość luzu w układzie jezdnym pojazdu przekracza wielkości dopuszczalne w eksploatacji.</p>				
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola organoleptyczna lub sprawdzenie za pomocą urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.	a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu.		X	
		Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.			X
		b) Zbyt duży luz.		X	
		Wpływ na jazdę wprost: pogorszenie stabilności kierunku jazdy.			X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Pojazd ustawiony kołami na twardym podłożu. Obracać koło kierownicy w obie strony o kąt potrzebny do poruszenia kół jezdnych, równocześnie	c) Uszkodzone mocowanie.		X	
		Poważny wpływ na skuteczność mocowania.			X
		a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje jakikolwiek rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) Niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół.		X	
		Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.			X

	uruchamiać i zatrzymywać silnik – sprawdzić działanie mechanizmu.	c) Wspomaganie nie działa.		X	
		d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		e) Pęknięcie mechanizmu lub wycieki oleju.		X	
		f) Ruchome części układu kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X	
		g) Brak mechanizmu wspomagającego w pojeździe (jeżeli jest wymagany).		X	
2.7. Drażki kierownicze 2.7.1. Stan techniczny	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.	a) Nadmierne luzy w połączeniach (przegubach).		X	
		b) Pęknięcie lub deformacja jakiejkolwiek części.		X	
		c) Czynności naprawcze wykonane spawaniem, zgrzewaniem lub lutowaniem.		X	
		d) Nieprawidłowy montaż drążków kierowniczych i końcówek drążków.		X	
		e) Brak wymaganych zabezpieczeń połączeń śrubowych.		X	
		f) Brak lub uszkodzone osłony gumowe elementów układu kierowniczego.		X	
2.7.2. Działanie	Obracając koła w obie strony od oporu do oporu, sprawdzić działanie drążków w całym zakresie.	a) Ocieranie drążków lub dźwigni o sąsiednie elementy podwozia.		X	
		b) Brak lub niedziałanie ograniczników skrętu.		X	
3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1. Pole widzenia	Kontrola organoleptyczna z siedzenia kierowcy.	a) Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej).	X		
		Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki przy wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X	
		b) Wartość współczynnika przepuszczania światła dla szyb przednich i przednich bocznych mniejsza niż 70%.		X	
3.2. Stan szyb	Kontrola organoleptyczna oraz w uzasadnionych przypadkach pomiar współczynnika przepuszczania światła za pomocą przyrządu do pomiaru przepuszczalności światła.	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub przezroczystej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona) (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej).	X		
		Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X	
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymagach technicznych (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki	X		

		szyby przedniej).			
		Ograniczone widzenie na obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X	
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa.		X	
		Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.			X
		d) Brak ociechania szyb.		X	
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	Kontrola organoleptyczna. <i>Uwaga:</i> 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.	a) Brak lusterka lub urządzenia widzenia pośredniego, lub mocowanie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem).		X	
		Mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem.		X	
		b) Lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub luźne.	X		
		Lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne niepewnie zmocowane.		X	
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
		d) Ograniczenie pola widzenia w lusterkach zewnętrznych.		X	
		e) W pojeździe przystosowanym konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) brak zapewnienia minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym), określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, sprawdzonego zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w załączniku nr 3; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka zewnętrzne oznakowane w widoczny sposób zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 02 lub wyżej albo dyrektywą 2003/97/WE.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak wycieraczek lub wycieraczki nie działają.		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki.	X		
		Brak pióra wycieraczki.		X	
3.5. Spryskiwacze	Kontrola organoleptyczna	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy ale	X		

przedniej szyby	i sprawdzenie działania.	pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego).			
		Spryskiwacze nie działają.		X	
3.6. Instalacja odmgławiająca	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa nie więcej niż 1/3).	X		
		Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszone działanie.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektowego (odbłyśnik i soczewka).	X		
		Poważne uszkodzenie układu projektowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
		d) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów.		X	
		e) Niejednakowa barwa lub barwa inna niż biała.		X	
		f) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		g) Brak lub niedziałanie świateł drogowych (jeżeli są wymagane).		X	
		h) Brak lub niedziałanie świateł mijania.		X	
		i) Włączenie świateł mijania lub świateł drogowych nie włącza równocześnie świateł pozycyjnych oraz oświetlenia tablicy rejestracyjnej.		X	
		j) Przełączenie świateł drogowych na światła mijania nie powoduje wyłączenia wszystkich świateł drogowych.		X	
		k) Przełączenie świateł mijania na światła drogowe nie powoduje włączenia co najmniej jednej pary świateł drogowych.		X	
		l) Brak wyraźnej granicy światła i cienia świateł mijania.		X	
		m) Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia świateł drogowych.		X	
		n) Reflektor nieprawidłowo zamocowany.		X	
		o) Źródło światła (np. żarówka) niekompatybilne z obudową reflektora.		X	

		p) Reflektor świateł mijania nieprzeznaczony do ruchu prawostronnego - w oznaczeniu homologacyjnym reflektora strzałka skierowana tylko w prawo od uprawnionego diagnosty znajdującego się na wprost światła; dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).		X	
		q) Brak asymetryczności świateł mijania i oświetlenia drogi po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1976 r. oraz motocykla wyposażonego w światła mijania z żarówkami halogenowymi, nie dotyczy motocykla zarejestrowanego po dniu 31 grudnia 2009 r.		X	
4.1.2. Ustawienie	Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Odchylenie strumienia światła mijania w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: w lewo - 5 cm na 10 m, w prawo - 20 cm na 10 m.		X	
		b) Odchylenie strumienia światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo lub w prawo).		X	
		c) Wartość ustawienia światła mijania w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż: 3 cm na 10 m w górę lub 5 cm na 10 m w dół.		X	
		d) Wartość ustawienia światła drogowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.		X	
		e) Brak samoczynnej (bez wywierania dodatkowego nacisku) zmiany położenia poziomego odcinka granicy światła i cienia przy zmianach położenia elementu uruchamiającego korektor w dwie skrajne pozycje. 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. <i>Uwaga:</i> w przypadku braku danych jako wartość nominalną należy przyjąć zmianę min. 10 cm/10 m.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie).	X		

	interfejsu pojazdu i sprawdzenie działania.	Przekroczono maksymalną dopuszczalną światłość świateł świecących do przodu.		X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, lub jego natężenia lub oznaczenia. Oznaczenie nie dotyczy pojazdów dla których nie określono kategorii pojazdu.		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość lub użycie elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
		c) Brak urządzenia samopoziomującego w przypadku reflektora z wyładowczym źródłem światła (ksenonowe).		X	
		d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Brak urządzenia lub urządzenie nie działa. W przypadku świateł wyładowczych.	X		X
4.1.7. Światłość świateł drogowych	Pomiar światłości poszczególnych równocześnie włączonych par świateł drogowych za pomocą przyrządu do pomiaru światłości i obliczenie: - sumy światłości, - różnicy światłości między lewym i prawym światłem. <i>Uwaga:</i> pomiaru światłości dokonuje się przy pracy silnika na średniej prędkości obrotowej.	a) Światłość co najmniej jednej pary świateł nie osiąga wymaganego minimum 30 kcd (12,5 kcd dla motocykla).		X	
		b) Suma światłości przekracza dopuszczalne maksimum 225 kcd.		X	
		c) Różnica światłości w którejkolwiek parze świateł przekracza: - 30 % światłości większej - w przypadku gdy światłość większa przekracza 40 kcd, - 50 % światłości większej - w przypadku gdy światłość większa nie przekracza 40 kcd.		X	
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej.					

4.2.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Barwa inna niż biała (światła pozycyjne przednie).		X	
		e) Barwa inna niż czerwona (światła pozycyjne tylne).		X	
		f) Umieszczone na innym pojeździe niż pojazd samochodowy i przyczepa, których szerokość przekracza 1,8 m (światła obrysowe).		X	
4.2.2 Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przełącznik niesprawny.		X	
		Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia.	X		
		Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła.		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.	X		
		Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.3. Światła hamowania „stop”					
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa więcej niż 1/3).	X		
		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		Żadne źródło światła nie działa.			X
		b) Nieznaczące uszkodzenie klosza (bez wpływu na emitowane światło).	X		

		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie światel pozycyjnych.		X	
		e) Barwa inna niż czerwona.		X	
		f) Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności światel).		X	
		g) Barwa inna niż czerwona.		X	
		h) Nie włącza się przy uruchomieniu hamulca roboczego.		X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Nieprawidłowe działanie przełącznika.	X		
		Opóźnione działanie.		X	
		Przełącznik nie działa w ogóle.			X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		d) Funkcje aktywacji światel podczas hamowania awaryjnego nie działają lub działają nieprawidłowo.		X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby światel, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, jego natężenia lub oznaczenia. Oznaczenie nie dotyczy pojazdów dla których nie określono kategorii pojazdu.	X		
		Białe światło z tyłu, znacząco zmniejszona jasność światła.		X	
		b) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa więcej niż 1/3).	X		
		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).	X		

		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie.		X	
		e) Włączenie kierunkowskazów uzależnione jest od włączenia innych świateł.		X	
		f) Nie działają w jednej fazie.		X	
		g) Nie działają, gdy urządzenie znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.		X	
		h) Włączenie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1 s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów.		X	
4.4.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przełącznik nie działa prawidłowo.	X		
		Przełącznik nie działa w ogóle.		X	
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, jego natężenia lub oznaczenia. Oznaczenie nie dotyczy pojazdów dla których nie określono kategorii pojazdu.		X	
		b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków mniejsza niż 60 cykli na minutę lub większa niż 120 cykli na minutę.	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmglowe					
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa więcej niż 1/3).	X		
		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).	X		
		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią pojazdy			

		<p> nadjeżdżające z przeciwka. </p> <p> d) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. </p> <p> e) Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia. </p> <p> f) Światło przeciwmgłowe tylne może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgłowych przednich. </p> <p> g) Nie ma możliwości wyłączenia światła przeciwmgłowego tylnego niezależnie od światła przeciwmgłowego przedniego. </p> <p> h) Umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od światła hamowania „stop”. </p> <p> i) Światła przeciwmgłowe przednie włączają się bez włączenia świateł pozycyjnych. </p> <p> j) Oślepiają innych użytkowników drogi. </p> <p> k) Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia świateł przeciwmgłowych przednich niezależnie od świateł drogowych i mijania. </p>		<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>				
		<p>4.5.2. Ustawienie</p>	<p>Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł.</p>	<p>Wartość ustawienia światła przeciwmgłowego przedniego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm/10 m w górę lub w dół.</p> <p>Granica światła i cienia powyżej granicy światła i cienia świateł mijania.</p>	<p>X</p>			
		<p>4.5.3. Przełączniki</p>	<p>Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.</p>	<p>Przełącznik działa nieprawidłowo.</p> <p>Przełącznik nie działa.</p>	<p>X</p>			
		<p>4.5.4. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych</p>	<p>Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.</p>	<p>a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.</p>		<p>X</p>		
				<p>b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.</p>		<p>X</p>		
		<p>4.6. Światła cofania</p>						
		<p>4.6.1. Stan i działanie</p>	<p>Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.</p>	<p>a) Uszkodzone źródła światła.</p>	<p>X</p>			
				<p>b) Uszkodzenie klosza.</p>	<p>X</p>			
				<p>c) Niepewne mocowanie światła.</p>	<p>X</p>			
<p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p>				<p>X</p>				
<p>d) Włączanie na biegu innym niż wsteczny.</p>				<p>X</p>				
<p>e) Możliwość włączenia, gdy urządzenie włączające silnik jest w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.</p>				<p>X</p>				

		f) Oślepiają innych użytkowników drogi.		X	
4.6.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.		X	
		b) Układ działa nieprawidłowo.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.6.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie. Światło cofania można włączyć, chociaż nie jest włączony bieg wsteczny.	X		
				X	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu.	X		
		b) Uszkodzone źródło światła (złożone źródło światła). Uszkodzone źródło światła (pojedyncze źródło światła).	X		
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		
		d) Barwa inna niż biała.		X	
		e) Strumień światła nie pada na powierzchnię tablicy rejestracyjnej.		X	
				X	
4.7.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.		X	
4.8. Światła odbłaskowe, oznakowanie odbłaskowe i odbłaskowe konturowe, tylne tablice wyróżniające					
4.8.1. Stan ogólny	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odbłaskowych. Wpływ na funkcję odbłaskową.	X		
		b) Niepewne mocowanie Świateł odbłaskowych. Grozi odpadnięciem.	X		
				X	

		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		d) Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.		X	
		e) Kształt trójkąta inny niż równoboczny (dot. świateł odblaskowych tylnych trójkątnych).		X	
		f) Umieszczone na innym pojeździe niż przyczepa (dot. świateł odblaskowych tylnych trójkątnych).		X	
		g) Mają kształt trójkąta (dot. świateł odblaskowych przednich i bocznych).		X	
4.8.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna.	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła. Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła z przodu lub białego światła z tyłu.	X	X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Wskaźniki nie działają. Nie działają wskaźniki włączenia świateł drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.	X	X	
		b) Uszkodzenie urządzeń kontrolnych sygnalizujących działanie świateł pojazdu.		X	
		c) Urządzenia kontrolne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
4.9.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie prawidłowości połączeń elektrycznych za pomocą przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazd-	a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych. Luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym.	X	X	
		b) Uszkodzenie lub zużycie izolacji.	X		

	przyczepa.	Może spowodować zwarcie.		X	
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego.		X	
		Światła stopu przyczepy nie działają w ogóle.			X
		d) Brak zabezpieczenia przed samoczynnym rozłączeniem.		X	
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, obejmujące w niektórych przypadkach także komorę silnikową.	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie instalacji elektrycznej. Obluzowanie mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń. Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża: rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		b) Niewielkie zużycie instalacji. Poważne zużycie instalacji. Skrajne zużycie instalacji.	X	X	X
		c) Uszkodzona lub zużyta izolacja. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem.	X	X	X
		d) Brak połączenia elektrycznego silnika z nadwoziem, tzw. „masa”.		X	
		a) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Wysyła/ odbija czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.	X	X	
		b) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła. Emitowane czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.	X	X	

		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne mocowanie. Niewłaściwe mocowanie. Może spowodować zwarcie.	X		
		b) Wyciek, pęknięcie obudowy. Wyciek substancji niebezpiecznych.	X		
		c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora lub jego brak (jeżeli jest wymagany).		X	
		d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).		X	
		e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).		X	
		f) Brak możliwości uruchomienia pojazdu.		X	
4.14. Światła do jazdy dziennej Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		b) Barwa inna niż biała.		X	
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		d) Podłączenie elektryczne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		e) Nieodpowiednia powierzchnia świetlna.		X	
		f) Obudowa świateł jazdy dziennej nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		g) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
4.15. Światło kierunkowe (tzw. szperacz), stan techniczny i działanie	Kontrola organoleptyczna	a) Obudowa światła kierunkowego nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		b) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
		c) Światło zamontowane na innym pojeździe niż pojazd uprzywilejowany.	X		
4.16. Światła robocze, stan techniczny i działanie	Kontrola organoleptyczna	a) Światło zamontowane na innym pojeździe niż ciągnik rolniczy.		X	
		b) Obudowa świateł roboczych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		c) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
		d) Brak kontrolki włączenia świateł roboczych.		X	
4.17. Światła postojowe, stan	Kontrola organoleptyczna.	a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	

techniczny, działanie i rozmieszczenie		b) Barwa inna niż: - biała z przodu, - czerwona z tyłu, - żółta samochodowa z boku, jeśli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym.		X	
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		d) Zamontowane na pojeździe samochodowym o długości przekraczającej 6,0 m i szerokości przekraczającej 2,0 m.		X	
		e) Obudowa świateł postojowych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		f) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1.Osie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.			X
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu. Pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań.		X	X
		c) Nieprawidłowa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna. Wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża.		X	X
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe, w przypadku pojazdów o	a) Pęknięcie zwrotnicy.			X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia. Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. Prawdopodobieństwo obłuzowania, pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X

	dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku wzdłużnym i poprzecznym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	d) Luz sworznia zwrotnicy w osi Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiamy na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
		c) Głośna praca łożyska.		X	
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola organoleptyczna	a) Brakujące lub obluzowane śruby lub nakrętki mocujące koła. Brak elementów mocujących koła lub obluzowanie w takim stopniu, że ma to bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		b) Zużycie lub uszkodzenie piasty. Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający wpływ na bezpieczne mocowanie kół.		X	X
5.2.2. Koła	Kontrola organoleptyczna obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub	a) Pęknięcie, wada spawalnicza lub deformacje tarcz kół.			X
		b) Niewłaściwe zamocowanie pierścienia ustalającego oponę.		X	

	dźwigniku.	Prawdopodobieństwo wypadnięcia.			X
		c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła.		X	
		Wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony.			X
		d) Rozmiar lub typ koła niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych w sposób zagrażający bezpieczeństwu na drodze.		X	
5.2.2.1. Zawieszenie kół, zwrotnice, wahacze, łożyska	Kontrola organoleptyczna kół, zwrotnic i wahaczy podczas energicznego szarpania kołem w kierunku pionowym oraz dookoła zwrotnicy.	e) Brak śrub mocujących lub niedokręcenie.			X
		a) Pęknięcia lub odkształcenia osi.		X	
		b) Pęknięcia lub widoczne odkształcenie zwrotnic lub wahaczy.		X	
		c) Nadmierny luz: na sworzniu zwrotnicy, na sworzniach wahaczy, w łożyskach kół.		X	
		d) Naprawy osi zwrotnic lub wahaczy wykonane techniką spawania lub zgrzewania.		X	
		e) Zgrzyty w łożysku wskazujące na uszkodzenie łożyska.		X	
5.2.3. Opony	Kontrola organoleptyczna. Pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Pomiar i regulacja ciśnienia powietrza w kołach pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Na pojeździe samochodowym o dwóch osiach są zamontowane opony: - diagonalne lub diagonalne z opasaniem na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony radialne, - diagonalne na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony diagonalne z opasaniem.		X	
		e) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		f) Widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika, a w odniesieniu do opon niezaopatrzonych w takie wskaźniki – o rzeźbie bieżnika mniejszej niż 1,6 mm na 3/4 szerokości środkowej części opony.		X	
		Głębokość bieżnika niezgodna z wymaganiami rozporządzenia o			X

		warunkach technicznych.			
		g) Opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartuchy przeciwbłotne).	X		
		Opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (bez wpływu na bezpieczną jazdę).		X	
		h) Opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		Pogłębienie bieżnika opony przez nacięcie poniżej dopuszczalnej granicy lub odsłonięta osnowa opony.		X	
		Wpływ na warstwę ochronną kordu.			X
		i) System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona wyraźnie niedopompowana (o ile pojazd jest wyposażony).	X		
		Wyraźnie nie działa. (o ile pojazd jest wyposażony).		X	
		j) Opony z umieszczonymi trwale, wystającymi na zewnątrz przeciwślizgowymi elementami metalowymi.		X	
		k) Na osi zamontowane są opony nieprzeznaczone dla danego rodzaju osi (napędowa, nienapędowa itd.).		X	
		l) Opona uszkodzona (przebita, nieszczelna).		X	
		m) Opony różnej konstrukcji 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.		X	
		n) Opony, których wskaźniki pokazują graniczne zużycie, a w odniesieniu do opon niezaopatrzonych w takie wskaźniki - o rzeźbie bieżnika mniejszej niż 1,6 mm na 3/4 szerokości środkowej części opony.			X
o) Opony o widocznych pęknięciach odsłaniających lub naruszających ich osnowę albo odkształcone.		X			
5.3. Zawieszenie					
5.3.1. Resory/ sprężyny i stabilizatory	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest dozwolone, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi.		X	
		Widoczne względne przemieszczanie się. Umocowania bardzo poważnie obluzowane.			X
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru.		X	
		Bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych.			X

	3,5 tony.	c) Brak resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych.		X	X
		d) Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna. Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa.		X	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X	X	
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
5.3.2.1.. Pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia (dotyczy tylko samochodu osobowego)	Sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia zawieszenia. Uwaga: - 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.	Wyniki badań nie są zgodne z wymaganiami podawanymi przez producenta pojazdu lub producenta urządzenia kontrolnego, o ile działa według metody innej niż EUSAMA. Wyniki badań nie są zgodne z zasadami oceny według metody EUSAMA: a) stopień przylegania koła do podłoża jest mniejszy niż: - 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; 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%, 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%.		X X	
5.3.3. Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest dozwolone, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu. Wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie.		X	X

	przekraczającej 3,5 tony.	c) Niezgoda z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna lub naprawa. Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa.		X	X
5.3.4.Sworznie wahaczy	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest dozwolone, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia lub sworzni wahaczy. Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Poważne zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej.	X	X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola organoleptyczna.	a) Układ nie działa.			X
		b) Uszkodzenie, niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu. Poważny wpływ na działanie układu.		X	X
		c) Słyszalny wpływ powietrza z układu.		X	
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA					
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan ogólny	Kontrola organoleptyczna. pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic. Poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic.		X	X
		b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń. Większość mocowań obłuzowana. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	Kontrola organoleptyczna. pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego.		X	
		b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów. Zagrożenie zdrowia dla osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd umieszczony na kanale	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe.			X
		b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny.		X	

zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	przeglądowym lub na dźwigniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu do kontroli szczelności instalacji gazowej.	Ryzyko pożaru. Nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych.			X
		c) Przetarcie przewodów.	X		
		Uszkodzenie przewodów.		X	
		d) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwo (jeżeli jest wymagany).		X	
		e) Zagrożenie pożarowe z powodu: - wycieku paliwa, - niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego, - stanu komory silnikowej.			X
		f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami § 2 ust 1,2,3, § 3 ust 4 oraz § 4 ust 8 załącznika nr 9 rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne, urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	Kontrola organoleptyczna	g) Nadmierna korozja zbiornika.		X	
		a) Obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia.		X	
		Części grożące odpadnięciem,; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji.			X
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola organoleptyczna	b) Urządzenie wyraźnie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych (jeżeli są wymagane; zderzak tylny lub boczne urządzenia ochronne).		X	
		a) Uchwyt koła w złym stanie.	X		
		b) Pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu.		X	
		c) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie i grozi wypadnięciem.		X	
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i urządzenia przeznaczone do ciągnięcia	Kontrola organoleptyczna pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych.	Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.			X
		a) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli nie jest używany).		X	
		Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli jest używany).			X
		b) Nadmierne zużycie elementu.		X	
		Poniżej zużycia granicznego.			X
		c) Uszkodzone mocowanie elementu sprzęgającego do ramy.		X	
		Obluzowane mocowanie z bardzo poważnym ryzykiem odpadnięcia.			X

		d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego.		X	
		e) Co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa.		X	
		f) Elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). Niez czytelna tablica rejestracyjna (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany).	X		
		g) Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna (części drugorzędne). Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna (części główne).		X	
		h) Urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości.		X	
		i) Brak zaczepów do holowania (o ile są wymagane).		X	
6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola organoleptyczna.	a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. Obluzowanie lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	
		b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	
		c) Nadmierne zużycie przegubów wału napędowego (uniwersalnych) lub łańcuchów /pasów napędowych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	
		d) Zły stan przegubów elastycznych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	
		e) Uszkodzony lub wygięty wałek lub pólóś.		X	
		f) Pęknięcie lub zły stan obudowy łożyska. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	
		g) Poważne zużycie osłony gumowej.	X		

		Brak lub pęknięcie osłony gumowej.		X	
		h) Niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna układu napędowego.		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola organoleptyczna bez konieczności stosowania kanału przeglądowego lub dźwignika.	Mocowania zużyte, wyraźne i poważnie uszkodzone. Mocowanie obluzowane lub pęknięte.		X	X
6.1.9 Praca silnika	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko.		X	
6.1.10. Zaczep pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, autobusu, kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne mocowanie do pojazdu.		X	
		b) Brak tabliczki znamionowej.		X	
		c) Brak certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.		X	
		d) Nieprawidłowe działanie połączenia elektrycznego.	X		
		e) Brak adnotacji „HAK” w dowodzie rejestracyjnym.	X	X	
6.2. Kabina i nadwozie					
6.2.1. Stan ogólny	Kontrola organoleptyczna. Pojazd umieszczony na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała. Grozi odpadnięciem.		X	X
		b) Słupki nadwozia pęknięte, skorodowane, uszkodzone. Pogorszona stabilność.		X	X
		c) Do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
		d) Niewłaściwa naprawa lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna. Za mały odstęp od obracających lub poruszających się części i nawierzchni drogi.		X	X

6.2.2. Mocowania	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku-	a) Niepewne mocowania nadwozia lub kabiny. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia.		X	
		c) Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzecznicy ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne. Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzecznicy ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		d) Nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego. Pogorszona stabilność.		X	X
		e) W samochodzie ciężarowym brak trwałej przegrody o odpowiedniej wytrzymałości rozdzielającej pomieszczenie przeznaczone do przewozu osób od przestrzeni ładunkowej (o ile jest wymagana).		X	
		f) Brak kabiny lub ramy ochronnej do ciągnika rolniczego (o ile jest wymagana).		X	
		g) Uszkodzenia zwiększające ryzyko uwięzienia pasażerów lub poranienia przechodniów w razie wypadku.			X
		h) Brak zabezpieczenia pokrywy przedniej przed samoczynnym otwarciem.			X
6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola organoleptyczna.	a) Drzwi źle się otwierają lub zamykają.		X	
		b) Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi przesuwne). Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi uchylne).		X	X
		c) Zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi. Brakujące lub obłuzowane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.	X		
6.2.4. Podłoga	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	Niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi. Niewystarczająca stabilność.		X	X
6.2.5. Siedzenie	Kontrola organoleptyczna	a) Konstrukcja siedzenia uszkodzona.		X	

kierowcy		Mocowanie siedzenia obluźwane.			X
		b) Nieprawidłowe działanie elementów regulacji i ustawienia siedzenia.		X	
		Siedzenie przemieszcza się lub nie można unieruchomić oparcia.			X
		c) Złe zamocowanie grożące samoczynnym przemieszczaniem.		X	
		d) Brak zagłówków siedzeń (jeżeli są wymagane).		X	
		e) Mocowanie siedzeń w miejscach nieprzewidzianych do tego konstrukcyjnie dla danego typu pojazdu.		X	
		f) Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	
6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola organoleptyczna.	a) Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne).	X		
		Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne).		X	
		b) Mocowanie siedzeń w miejscach nieprzewidzianych do tego konstrukcyjnie dla danego typu pojazdu.		X	
		Przekroczona dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych z przepisami homologacyjnymi.		X	
		c) Nieprawidłowe działanie elementów regulacji i ustawienia siedzenia.		X	
		d) Złe zamocowanie grożące samoczynnym przemieszczaniem.		X	
		e) Brak zagłówków siedzeń (jeżeli są wymagane).		X	
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	f) Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	
		Nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu.		X	
6.2.8 Stopnie kabiny i poręcze	Kontrola organoleptyczna	Wpływ na bezpieczne działanie.			X
		a) Niepewne mocowanie stopnia lub poręczy.	X		
		Niewystarczająca stabilność.		X	
		b) Stopień/stopnie lub poręcz/poręcze w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	
		c) Brak stopni/stopnia.		X	

6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola organoleptyczna	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkowania.	X	X	
		c) Wycieki z układów hydraulicznych. Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych.	X	X	
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwblotne	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem.	X	X	
		b) Element za blisko opony/koła (fartuchy przeciwblotne). Element za blisko opony/koła (błotniki).	X	X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Niewystarczająca osłona całej części opony.	X	\	
				X	
6.2.11. Podpórka centralna, podpórka boczna w pojeździe dwukołowym	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna.		X	
		c) Ryzyko rozłożenia, podczas gdy pojazd jest w ruchu.			X
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Nieprawidłowa zmiana konstrukcyjna.		X	
6.2.13. Wyjście bezpieczeństwa	Kontrola organoleptyczna.	Brak wyjść bezpieczeństwa, niewłaściwie urządzone, za mała ich liczba lub brak oznakowania.		X	
6.3. Wymiary zewnętrzne, oznakowanie	Pomiary wymiarów zewnętrznych (pomiary tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Niezgodne z przepisami szerokość, wysokość lub długość pojazdu.		X	
		b) Brak oznakowania pojazdu wolno poruszającego się, długiego i ciężkiego lub oznakowanie niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
6.4. Wózek boczny motocykla	Kontrola organoleptyczna.	Wózek motocykla umieszczony po lewej stronie.		X	
6.5. Urządzenia techniczne podlegające organom dozoru technicznego stanowiące wyposażenie 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.		X	

7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięcie	Kontrola organoleptyczna.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Obluzowane punkty kotwiczenia.		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięcie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany (o ile są wymagane).		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa.	X		
		Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia.		X	
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.		X	
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie związka pasa bezpieczeństwa.		X	
		f) Brak miejsc kotwiczenia pasów.		X	
		g) Punkty kotwiczenia w miejscach nieprzewidzianych przez producenta pojazdu.		X	
		h) Śruby mocujące bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	
		i) Brak oznaczeń homologacyjnych pasów.		X	
		j) Brak, uszkodzone lub zamontowane niezgodnie z wytycznymi producenta urządzenie do regulacji siły napięcia pasów.		X	
		k) Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).		X	
		l) Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).		X	
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.5. Poduszki	Kontrola organoleptyczna lub	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu.		X	

powietrzne (jeśli zainstalowane w pojeździe)	przy użyciu elektronicznego interfejsu.	b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		c) Poduszka wyraźnie nie działa.		X	
7.1.6. Dodatkowe systemy bezpieczeństwa pasażerów (SRS)	Kontrola organoleptyczna wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.			X
7.2. Gaśnica (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna	a) Brak gaśnicy.		X	
		b) Gaśnica niezgodna z wymaganiami. Jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itd).	X		
7.3. Zamki i zabezpieczenie przed kradzieżą	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa.	X		
		b) Uszkodzone. Samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi.		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany)	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Trójkąt niezgodny z wymaganiami regulaminu nr 27 EKG ONZ.	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna.	Brak apteczki.	X		
7.6. Klipy (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane)	Kontrola organoleptyczna.	Brak lub w złym stanie technicznym.		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	Sprawdzenie działania, ocena tonu i poziomu dźwięku sygnału, dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale III załącznika.	a) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X		
		b) Niepewne działanie przycisku sygnału.	X		
		c) Ton przeraźliwy lub nieciągły, za niski poziom dźwięku. Emitowany dźwięk można pomylić z syrenami pojazdów uprzywilejowanych.	X		X
7.8. Prędkościomierz	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów	a) Zamontowany nieprawidłowo. Brak (jeżeli jest wymagany).	X		X

	elektronicznych.	b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X		
		c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X	X	
		d) Brak wyskalowania prędkościomierza w km/h albo jednocześnie w km/h i mph.		X	
		e) Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia kierowcy.		X	
		a) Zamontowany niezgodnie z wymaganiami.		X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	1. Sprawdzenie, czy jest zainstalowany tachograf - o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie, czy nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją - o ile jest to możliwe.	b) Nie działa.		X	
		c) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		d) Brak tabliczki kalibracyjnej (lub legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna.		X	
		e) Wyraźne oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
		a) Ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami ustawy – Prawo o ruchu drogowym.		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	1. Sprawdzenie, czy zainstalowany jest ogranicznik prędkości – o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie ważności tabliczki ogranicznika prędkości ¹⁾ – o ile występuje. 3. Sprawdzenie, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości prędkości – o ile jest to możliwe. 4. Sprawdzenie, czy na ograniczniku prędkości nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją – o ile jest to możliwe.	b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.		X	
		c) Złe ustawienie prędkości granicznej (jeżeli jest sprawdzane).		X	
		d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		e) Brak ważnej tabliczki kalibracyjnej ¹⁾ , dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
		g) Brak ogranicznika prędkości – jeżeli jest wymagany.		X	
7.11. Drogomierz,	Kontrola organoleptyczna lub	a) Wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo), w celu zmniejszenia		X	

jeżeli występuje	przy użyciu elektronicznego interfejsu.	zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu.			
		b) Wyraźnie nie działa.		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/ wymagany	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		b) Uszkodzone połączenia elektryczne.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
8. UCIAŹLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnosty hałas jest na granicy dopuszczalności, powinien wykonać statyczny pomiar hałasu emitowanego przez stojący pojazd za pomocą miernika poziomu dźwięku). Oceny i pomiaru hałasu zewnętrznego na postoju dokonuje się zgodnie ze szczegółowych sposobem określonym w dziale III załącznika.	Poziom hałasu przekracza wartości dozwolone w wymaganiach rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników benzynowych					
8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin, niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna urządzenia lub wyraźne nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	

8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości maksymalne określone w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
		a) System OBD wskazuje kody usterek związane z emisją.		X	
8.2.2. Emisja spalin z silników - wysokoprężnych (Diesla)					
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.	Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	Poziom zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu. W przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych.		X	
8.3. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.3.1 Wycieki płynów	Kontrola organoleptyczna.	Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi.		X	
		Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.			X
9. WARUNKI DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ , I M ₃ DO PRZEWÓZU OSÓB ORAZ TROLEJBUSU					

9.1. Drzwi					
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny.	X		
		Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.		X	
		c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi.		X	
		d) Uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.		X	
		e) Rozwiązanie techniczne niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
		Niewystarczająca szerokość drzwi.		X	
		f) Brak co najmniej dwojga drzwi autobusie regularnej komunikacji miejskiej lub publicznej.		X	
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	g) Brak gaśnicy.		X	
		a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieczytelne znaki wyjścia awaryjnego.	X		
		Brak znaków wyjścia awaryjnego.		X	
		c) Brak młotka do wybicia szyby lub ekwiwalentnej metody jej usunięcia.	X		
		d) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Niewystarczająca szerokość lub zablokowany dostęp.		X	
		e) Brak wyjść awaryjnych, niewłaściwie urządzone, za małą ich liczbą.		X	
		a) Nieprawidłowe działanie.	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.		X	
		b) Przedstawianie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego.		X	
9.3. Wentylacja i ogrzewanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.			X
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest wymagany).		X	
		a) Brak lub nieprawidłowe działanie.	X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	

		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	
		c) Brak zabezpieczenia rozgrzanych elementów przed bezpośrednim kontaktem z pasażerem pojazdu.		X	
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Kontrola organoleptyczna.	a) Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają prawidłowo. Siedzenia blokują wyjście awaryjne.	X		
		b) Niepewne mocowanie lub uszkodzenie siedzeń.		X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola organoleptyczna.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna lub ekran chroniący przed oślepieniem. Zakłócone pole widzenia.	X		
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane lub niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie. Nie działa w ogóle.	X		
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola organoleptyczna.	a) Niepewne zamocowanie podłogi. Wpływ na stabilność.		X	
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. Niepewne lub niemożliwe użycie.	X		
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Niewystarczająca szerokość lub przestrzeń.	X		
9.7. Schody i stopnie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny lub uszkodzenia. Uszkodzone.	X		

		W stopniu wpływającym na stabilność.			X
		b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.		X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
		Niewystarczająca szerokość lub przekroczona dozwolona wysokość.		X	
9.8. System komunikacji z pasażerami	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	System uszkodzony.	X		
		Nie działa w ogóle.		X	
9.9. Wyposażenie dodatkowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regularnej komunikacji, publicznej), tablice błędne lub nieczytelne.	X		
		b) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
		Nieprawdziwe informacje.		X	
		c) Brak gaśnic, zasłony za miejscem kierowcy, apteczki, koła zapasowego.		X	
		d) Brak napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania albo napis jest nieczytelny.		X	
		e) Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		f) Brak pasów bezpieczeństwa na siedzeniach skierowanych do przodu – o ile dotyczy.		X	
		g) Brak miejsc do umieszczenia tablic kierunkowych w autobusie regularnej komunikacji publicznej.		X	
9.10. Warunki dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)					
9.10.1. Drzwi	Kontrola organoleptyczna.	Drzwi nie spełniają szczegółowych wymagań rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
9.10.2.Oznakowanie, wyposażenie.	1. Kontrola organoleptyczna. 2. Porównanie oznakowania i wyposażenia pojazdu z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	a) Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami.		X	
		b) Siedzenia nie spełniają dodatkowych wymagań.		X	
		c) Brak miejsca do umieszczenia tablicy informacyjnej.		X	
		d) Brak lub nie działający sygnał akustyczny cofania.		X	
		e) Brak lub nie działające urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami.		X	

		f) Okna umożliwiając wychylenie się na zewnątrz.		X	
		g) Brak oznakowanej przestrzeni dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim.	X		
9.11. Warunki dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny.	X		
		Wpływ na stabilność. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.		X	
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących.	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie.		X	
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych.	X		
		Nie działają w ogóle.		X	
9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich Mocowania do wózków inwalidzkich	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.	a) Nieprawidłowe działanie.	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny.	X		
		Wpływ na stabilność. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.		X	
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących.	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie.		X	
		d) Niezgodne z zasadami techniki.		X	
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola organoleptyczna.	Nieprawidłowe działanie.		X	
9.12. Inne wyposażenie specjalne					
9.12.1. Instalacje do przygotowywania posiłków	Kontrola organoleptyczna.	a) Instalacja niezgodna z zasadami bezpieczeństwa użytkowania.		X	
		b) Instalacja uszkodzona stopniu stwarzającym zagrożenie dla użytkowników.		X	
9.12.2. Instalacja	Kontrola organoleptyczna.	Instalacja niezgodna z wymaganiami sanitarnymi.	X		

sanitarna		Prawdopodobieństwo stworzenia obrażeń.		X	
9.12.3. Inne urządzenia (np. systemu audiowizualne)	Kontrola organoleptyczna.	Nie zgodność z zasadami bezpieczeństwa użytkowania- Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X		
9.12.4. Wyposażenie dodatkowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak gaśnic, zasłony za miejscem kierowcy, apteczki, koła zapasowego (jeżeli jest wymagane).		X	
		b) Brak napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania albo napis jest nieczytelny.		X	
10. POZOSTAŁE WARUNKI DODATKOWE					
10.1. Pojazd przeznaczony do wykonywania czynności na drodze oraz inne pojazdy, na które ze względu na bezpieczeństwo ruchu należy zwracać szczególną uwagę	Kontrola organoleptyczna	a) Brak lub nie działający błyskowy sygnał świetlny barwy żółtej samochodowej.		X	
		b) Brak oznakowania pojazdu pomocy drogowej.		X	
		c) Brak oznakowania części wystających poza obrys lub ich oświetlenia (jeżeli jest wymagane).		X	
		d) Brak wyposażenia, o którym mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
10.2. Samochód ciężarowy, przyczepa ciężarowa rolnicza, przystosowane do przewozu osób	Kontrola organoleptyczna	a) Brak stopni lub drabinki.		X	
		b) Brak oświetlenia wnętrza.		X	
		c) Brak okienka służącego do oświetlania i do przewietrzania.		X	
		d) Ławki o nieodpowiednich wymiarach lub niewłaściwie rozmieszczone.		X	
		e) Brak lub nie działające urządzenia sygnalizacyjne zapewniające łączność z kierowcą.		X	
		f) Brak koła zapasowego, apteczki, gaśnic.		X	
		g) Brak oznakowania pojazdu.		X	
10.3. Ciągnik rolniczy wchodzący w skład kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna	a) Brak ograniczenia prędkości konstrukcyjnej do 25 km/h potwierdzone opinią rzeczoznawcy samochodowego.		X	
		b) Niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.		X	
10.4. Pojazd wolnobieżny, przyczepa, wchodzące w skład kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna i pomiarowa.	Niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.		X	

10.5. Pojazd przystosowany do zasilania gazem	Oględziny zewnętrzne instalacji na wolnym powietrzu. Kontrola szczelności za pomocą urządzeń lub roztworu wodnego mydła. Kontrolę instalacji zasilania gazem przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale V załącznika. <i>Uwaga:</i> Jakikolwiek badania techniczne pojazdu na stanowisku kontrolnym z nieszczelną instalacją zasilania gazem są zabronione.	a) Dokument wydany przez Transportowy Dozór Techniczny na zbiornik lub butlę jest nieważny, brak tabliczki znamionowej zbiornika lub butli.		X	
		b) Wynik badania uznaje się za pozytywny, jeżeli podczas kontroli nie stwierdzono żadnego odchylenia od wymagań określonych w dziale V załącznika.		X	
		c) Wartość emisji zanieczyszczeń gazowych spalin, zmierzona zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika, nie może przekraczać dopuszczalnego dla danego pojazdu poziomu, zarówno przy zasilaniu gazem, jak i paliwem bazowym.		X	
		d) Brak odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie.		X	
10.6. Pojazd wyposażony w „HAK”	Kontrola organoleptyczna.	a) Nieprawidłowy montaż.		X	
		b) Brak tabliczki znamionowej.		X	
		c) Brak oznaczenia potwierdzającego spełnienie wymagań homologacyjnych.		X	
10.7. Taksówka	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji.		X	
		2. Brak gaśnicy, apteczki, koła zapasowego lub koła dojazdowego lub zestawu naprawczego.		X	
		3. Światło "TAXI" nieprawidłowo podłączone lub umieszczone.		X	
		4. Napisy niezwiązane z działalnością przewoźnika umieszczone na świetle "TAXI".		X	
10.8. Pojazd uprzywilejowany	Kontrola organoleptyczna	1. Brak lub niedziałające dźwiękowe sygnały ostrzegawcze.		X	
		2. Ostrzegawczy sygnał świetlny nie działa lub ma nieprawidłową barwę.		X	
		3. Nieprawidłowa barwa lub napisy na pojeździe.		X	
		4. Możliwość włączenia sygnałów dźwiękowych bez włączenia sygnałów świetlnych.		X	
		5. Włączenie sygnałów zależy od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika.		X	

10.9. Pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego	Kontrola organoleptyczna	1. Brak dodatkowego pedału hamulca roboczego.		X	
		2. Brak dodatkowych lusterek wstecznych.		X	
		3. Brak koła zapasowego oraz apteczki.		X	
		4. Nieogrzewana tylna szyba (w samochodzie osobowym).		X	
		5. Brak wymaganego oznakowania.		X	
		6. Brak innego szczegółowego, dodatkowego wyposażenia, w zależności od rodzaju pojazdu.		X	
10.10. Pojazd elektryczny i hybrydowy – oznakowanie ostrzegające przed porażeniem elektrycznym (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak lub zdemontowane.		X	
		b) Niekompletne lub nieczytelne.	X		
10.10.1. System odzysku energii elektrycznej podczas hamowania.	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak elementów, uszkodzone lub skorodowane.		X	
		b) Sygnalizacja nieprawidłowego działania.		X	
		c) Systemowe urządzenie ostrzegawcze sygnalizuje usterkę.		X	
10.10.2. Elektroniczny system wspomagania układu kierowniczego (EPS).	Kontrola organoleptyczna.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Systemowe urządzenie ostrzegawcze sygnalizuje usterkę.		X	
		c) System wspomagania nie działa.		X	
		d) Połączenia elektryczne /przewody skorodowane.			
10.10.3 Przewody elektryczne niskonapięciowe.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	<p>a) Niepewnie lub niedostatecznie zabezpieczone.</p> <p>Przewody niezamocowane, dotykają ostrych krawędzi, połączenia elektryczne mogą ulec rozłączeniu.</p> <p>Przewody mogą dotykać gorących części, obracających się części lub podłoża, odłączone połączenia (dla odpowiednich części układu hamulcowego, kierowniczego).</p>	X	X	X

		b) Stan przewodów nieznaczenie pogorszony. Stan przewodów pogorszony. Stan przewodów znacznie pogorszony (dla odpowiednich części układu hamulcowego, kierowniczego).	X	X	X
		c) Uszkodzenie przewodu lub izolacji. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie ryzyko pożaru, iskrzenia.	X	X	X
10.10.5. Elektryczny układ napędowy.					
10.10.5.1. Rezydualny (odzyskowy) system przechowywania energii (RESS), np. akumulator/y trakcyjne.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niezabezpieczony albo nieodpowiednio zabezpieczony. b) Uszkodzony albo skorodowane elementy. c) Nieszczelność akumulatorów, ogniw. d) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone. e) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.		X	
				X	
				X	
				X	
				X	
10.10.5.2. System sterowania RESS jeżeli jest na wyposażeniu / wymagany, np. zakres informacji, stan wskaźnika ładowania, kontrola termiczna akumulatora.	Kontrola organoleptyczna (o ile możliwe).	a) Brak elementów lub uszkodzenie. b) Lampka kontrolna nie działa. c) Lampka kontrolna pokazuje uszkodzenie systemu. d) Działanie wentylacji / systemu chłodzenia RESS uszkodzone, np. zablokowanie wylotów wentylacyjnych, przewodów, wycieki płynów.		X	
				X	
				X	
				X	
10.10.5.3. Przetworniki elektroniczne, miejsca połączeń silnika i wiązki elektryczne.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone. b) Uszkodzone albo skorodowane elementy. c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone. d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.		X	
				X	
				X	
				X	
10.10.5.4. Silnik/i trakcyjne/e.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone. b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.	X		
				X	

	kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	c) Oslony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.	X		
10.10.5.5. Pomocnicze zasilane elektrycznie urządzenia, np. ogrzewania, odmrażania, wspomagania układu hamulcowego.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.		X	
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Oslony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.	X		
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.	X		
		e) Brak działania pompy podciśnieniowej do zasilania wspomagania układu hamulcowego.		X	
10.10.5.6. Złącze kontrolne.	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie czy jest napięcie (jeżeli, możliwe, bez demontażu).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.	X		
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Oslony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja.		X	
		e) Obecność napięcia.		X	
10.10.5.7. “Tryb jazdy” wskaźnik i sygnalizacja w przypadku kiedy kierowca opuszcza pojazd znajdujący się w “trybie jazdy” (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (jeżeli, możliwe).	a) Wskaźnik / sygnalizacja niezgodna z zasadami techniki.		X	
		b) Wskaźnik / sygnalizacja nie działa prawidłowo.		X	
10.10.5.8. Wskaźnik kierunku jazdy (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Wskaźnik nie działa prawidłowo.		X	
10.10.5.9. Zewnętrzny system ładowania (RESS) (o ile jest na wyposażeniu).					
10.10.5.9.1. Przewody zasilające (jeżeli są na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna (jeżeli, możliwe).	a) Uszkodzone lub skorodowane elementy.	X		
		b) Uszkodzona lub zużyta izolacja.	X		
10.10.5.9.2. Blokada ładowania pojazdu (jeżeli jest na wyposażeniu)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (jeżeli, możliwe).	a) Blokada zamontowana nieprawidłowo.		X	
		b) Wskaźnik nie działa.		X	

		c) Wskaźnik pokazuje niezgodność.		X	
		d) System nie działa.		X	
10.10.5.9.3 Wejście (gniazdo) połączenia do ładowania (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna.	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.	X		
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.		X	
		e) Nieodpowiednie uszczelnienie przed czynnikami atmosferycznymi		X	
		f) wejścia (gniazdka) połączenia ładowania lub przewodu ładowania.		X	
10.10.5.9.4. Uziemienie ochronne podwozia i zabezpieczenie różnicowe (jeżeli jest na wyposażeniu).	Sprawdzenie ciągłości elektrycznej.	a) Brak ciągłości elektrycznej.			X

*skrót D, P oraz N oznaczają:

D – usterka drobna,

P – usterka poważna,

N – usterka niebezpieczna.

- ¹⁾ Za ważną tabliczkę urządzenia ograniczenia prędkości uznaje się tabliczkę/naklejkę zamieszczoną przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela, zgodnie z dyrektywą Rady 92/24/EWG 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.

UWAGI:

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

Dział Ia

Zakres okresowego badania technicznego pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, o którym mowa w § 4 ust. 4 rozporządzenia.

§ 1. Okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, dla pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, obejmuje ocenę stanu technicznego tego pojazdu dokonaną zgodnie z tabelą działu I w zakresie:

- 1) identyfikacji pojazdu – należy wykonać zgodnie z pkt 0;
- 2) widoczności – należy wykonać zgodnie z pkt 3.1. – 3.3.;
- 3) świateł drogowych i mijania – należy wykonać zgodnie z pkt 4.1.;
- 4) światła/eł przeciwmgłowego tylnego – należy wykonać zgodnie z pkt 4.5.1., 4.5.3. – 4.5.4.;
- 5) prędkościomierza – należy wykonać zgodnie z pkt 7.8.

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 wolnobieżnych 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) $\pm 0,1$ bara albo $\pm 0,01$ MPa dla motocykla, motoroweru i samochodu osobowego,
b) $\pm 0,2$ bara albo $\pm 0,02$ MPa dla pozostałych pojazdów;
- hamowanie powinno być dokonywane tylko hamulcem badanym, przy czym sprzęgło silnika może być włączone, a w pojazdach wyposażonych w urządzenie wspomagające układ hamulcowy silnik może być uruchomiony;
 - 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 daN:

Rodzaj pojazdu, kategoria pojazdu	Hamulec roboczy		Hamulec awaryjny		Hamulec postojowy	
	nożny	ręczny	nożny	ręczny	Nożny	ręczny
L1e, L3e	35	20	-	-	-	-
L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	35	20	-	-	50	40
Motocykl i motorower ¹⁾	40	40	-	-	-	-
Samochód osobowy, M ₁	50	20	50	40	50	40
Ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny	60	40	60	40	60	40
Pozostałe rodzaje, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ , O ₂ , O ₃ , O ₄	70	20	70	60	70	60

Uwaga: Dla przyczep z hamulcem najazdowym dopuszczalny nacisk na urządzenie sterujące nie może przekraczać 10 % wartości liczbowej 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; dla pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t dopuszcza się nie zmierzenie nacisku na pedał (dźwignię) hamulca w przypadku, kiedy urządzenie wspomagające układ hamulcowy jest sprawne a wskaźnik skuteczności hamowania określony na podstawie sił hamowania uzyskanych ze wszystkich kół, spełnia warunek o którym mowa w § 4 ust 3. Dopuszcza się nie zmierzenie ciśnienia w siłownikach pneumatycznych układu hamulcowego kiedy wskaźnik skuteczności hamowania określony na podstawie sił hamowania uzyskanych ze wszystkich kół, spełnia warunek, o którym mowa w § 4 ust 3;

¹⁾ O ile dane nie zostały ustalone na podstawie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenia czasowego), świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności, wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu, odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.

- 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 ekstrapolacji wymienionych w § 4 ust. 2;
- 7) w przypadku pomiarów skuteczności hamowania pojazdów wyposażonych w urządzenie sterujące działaniem hamulców poszczególnych 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 któregośkolwiek 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) pomiaru sił na urządzeniu rolkowym należy dokonać równocześnie na kołach jednej i drugiej strony tej osi.
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 oddzielnie dla każdego koła.
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 siły hamowania uzyskiwanej w trakcie działania systemu.

Pomiar opóźnienia hamowania

§ 3. 1. Pomiar opóźnienia 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 opóźnienia hamowania powinien być dokonany za pomocą opóźnieniomierza 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 sił hamowania lub opóźnienia hamowania jest nie mniejszy niż określony odpowiednio w § 16 ust. 2, 4, 5 i 6 § 51 ust. 1 i 2, § 53 ust 4 pkt 2 rozporządzenia o warunkach technicznych 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 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 kierownicą kierunku jazdy).

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

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

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 siedło 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 siłownikach hamulcowych, zmierzonego w czasie pomiaru, na tej osi, według wzoru:

$$T_{\min} = P \times z_{\min}$$

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

gdzie:

$$z^* = \frac{T^*}{P} \times 100$$

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 lub kategorii 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 odniesiona do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu 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 odniesiona do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu nie osiąga wymaganej wartości, lecz w czasie hamowania wszystkie koła hamowane zostały zablokowane, należy uznać skuteczność hamowania za odpowiadającą wymaganiom.
- 7a. Przed wykonaniem pomiarów diagnosta wprowadza do urządzenia dane identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny i cechę identyfikacyjną oraz zapisuje wyniki pomiarów w systemie urządzenia.
8. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z urządzenia potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje się je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 4 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.
- 4) poziom hałasu wskazuje na możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnych.

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 wyłączonym silniku.

Miejsce pomiarowe

§ 6. 1. Pomiary hałasu pojazdu należy wykonać na stanowisku zewnętrznym, spełniającym wymagania określone w § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. ...).

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.

3. Odległość obrysu pojazdu oraz przyrządu pomiarowego od stałych przeszkód powinna być większa lub równa 3 m.

Przygotowanie pojazdu do badań

§ 7. 1. Pojazd podczas badania nie powinien być obciążony, z tym że motocykl (motorower) powinien być obciążony tylko kierowcą.

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, wyłączonym 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 $0,5 \pm 0,1$ 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. 2a 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. 2c i d).
4. W pojazdach o końcówce wylotu układu wydechowego skierowanej pionowo w górę mikrofon powinien być umieszczony na wysokości tego wylotu, w odległości $0,5 \pm 0,1$ m od boku pojazdu, po tej stronie pojazdu, w której znajduje się rura wydechowa. Mikrofon należy skierować osią maksymalnej czułości pionowo w górę (rys. 2e).
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 najbliżej końcówki wydechu (rys. 2f).

Wykonanie pomiarów

§ 9. 1. Pomiar polega na odczytaniu wartości poziomu hałasu w dB w krótkim okresie pracy silnika przy ustalonej prędkości obrotowej, odpowiadającej:

- dla pojazdów kategorii M i N:
 - o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\leq 5,000 \text{ min}^{-1}$
 - 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej
 - o znamionowej prędkości obrotowej silnika ($5,000 \text{ min}^{-1} \div 7,500 \text{ min}^{-1}$)
 - prędkości obrotowej równej $3,750 \text{ min}^{-1}$
 - o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\geq 7,500 \text{ min}^{-1}$
 - 50% prędkości obrotowej mocy maksymalnej
 - w których nie można osiągnąć prędkości obrotowej podanej powyżej podczas postoju pojazdu ze względu na ograniczenia konstrukcyjne
 - 95% maksymalnej prędkości obrotowej rozwijanej przez silnik podczas postoju
- dla pojazdów kategorii L:
 - o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\leq 5,000 \text{ min}^{-1}$
 - 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej
 - o znamionowej prędkości obrotowej silnika $> 5,000 \text{ min}^{-1}$
 - 50% prędkości obrotowej mocy maksymalnej
 - w których nie można osiągnąć prędkości obrotowej podanej powyżej podczas postoju pojazdu ze względu na ograniczenia konstrukcyjne
 - 95% maksymalnej prędkości obrotowej rozwijanej przez silnik podczas postoju
- dla pojazdów kategorii R i C:
 - nie wyposażonych w regulator obrotów
 - 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej
 - wyposażonych w regulator obrotów

-- 100% prędkości obrotowej ograniczanej przez regulator

- 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 przyrzędu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 4 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 wyraźnie zauważalna nieciągłość działania sygnału;
- 2) wyraźnie zauważalne zmiany tonacji sygnału.
- 3) oceniany poziom dźwięku sygnału dźwiękowego wskazuje na możliwość nieosiągnięcia wymaganej wartości.

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), a w odniesieniu do ciągników rolniczych w odległości 7 m od przedniego obrysu.

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).

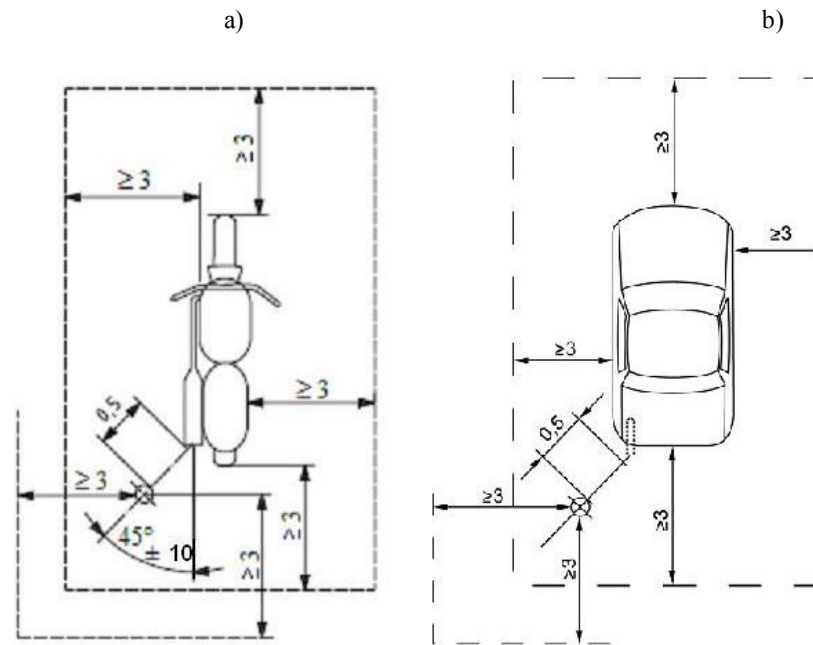
2. W przypadku sygnału zasilanego prądem stałym (akumulator) pomiar należy wykonać przy unieruchomionym silniku pojazdu.

3. Pomiar powinien być przeprowadzony w drodze wyznaczenia największej wartości poziomu dźwięku w zakresie wysokości określonym w § 15.

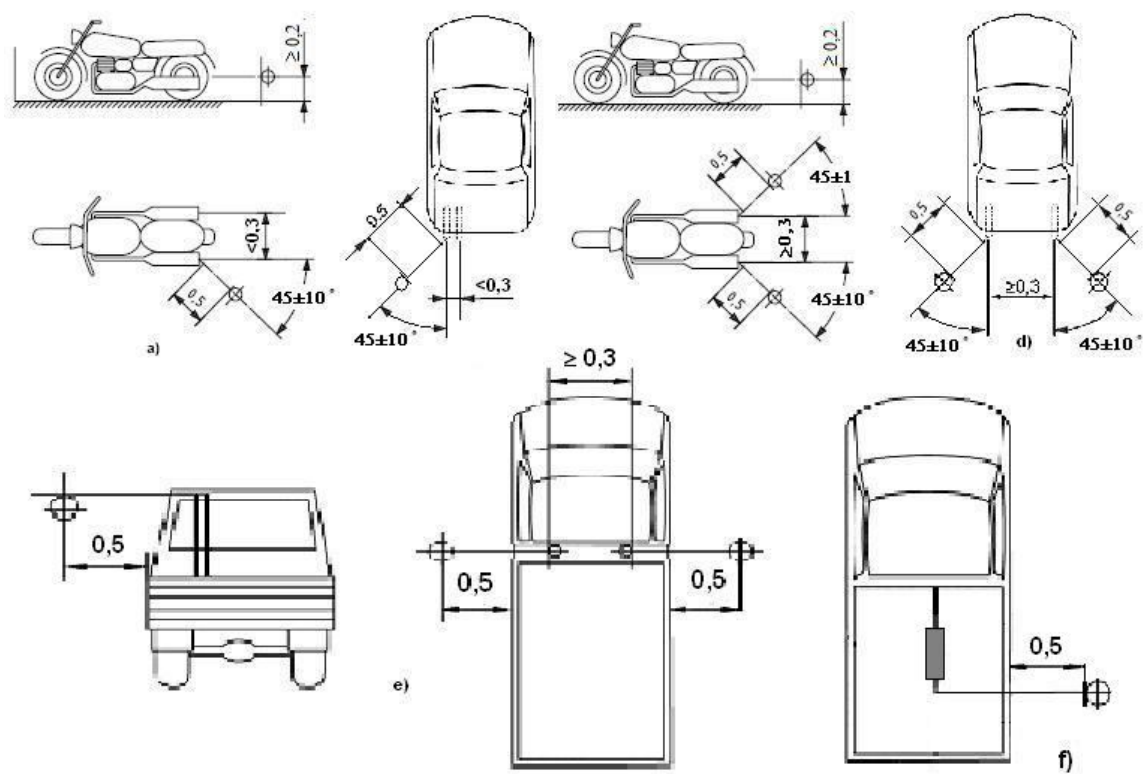
Ocena wyników

§ 17. Niedopuszczalne jest, aby zmierzona wartość poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego była mniejsza niż wielkości ustalone odpowiednio w § 11 ust. 1 pkt 6 oraz § 46 ust. 1 pkt 1 lit. e rozporządzenia o warunkach technicznych.

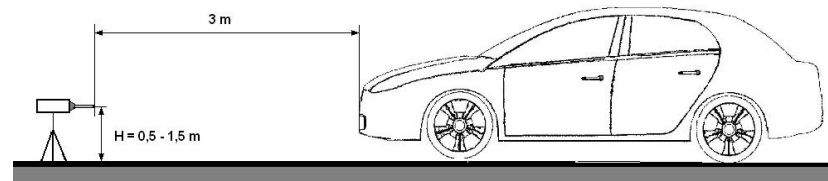
Rysunek 1



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 zapłonie 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; dopuszcza się przeprowadzenie pomiarów z włączonymi odbiornikami energii elektrycznej, jeśli wyłączenie ich jest niemożliwe;
- 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 w stanie równowagi cieplnej. W przypadkach wątpliwości dokonać pomiaru temperatury oleju silnika, która nie powinna być niższa niż 70° C;
- 7) sonda analizatora spalin powinna być wprowadzona do rury wydechowej silnika bezpośrednio przed pomiarem na głębokość nie mniejszą niż 30 cm.
- 8) Analizator spalin rozgrzany do temperatury pracy;
- 9) Temperatura otoczenia podczas pomiaru musi być większa niż 0° C;
- 10) Przed każdym pomiarem należy wykonać zerowanie wartości tlenku węgla (CO).

Wykonanie pomiaru

- § 3. 1. Pomiar zawartości tlenku 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 3000 min⁻¹), a następnie ją obniżyć do wolnych obrotów.
2. Odczyt wyniku pomiaru powinien być dokonany po ustabilizowaniu się wskazań miernika tlenku węgla (CO), w czasie nieprzekraczającym jednak 30 sekund od momentu ustabilizowania prędkości biegu jałowego.
3. 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 4 do rozporządzenia.

II. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem 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.

Wykonanie pomiaru

- § 7. 1. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach powinien być dokonany najpierw przy podwyższonej prędkości obrotowej silnika (2000-3000 min⁻¹), a następnie przy prędkości obrotowej biegu jałowego, zgodnej z zaleceniami producenta. Pomiary powinny 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 (λ) powinien być dokonany przy podwyższonej prędkości obrotowej silnika ($2000 \pm 3000 \text{ min}^{-1}$); dotyczy to pojazdu wyposażonego w sondę λ . Z wyjątkiem pojazdów, dla których pomiar współczynnika nadmiaru powietrza (λ) 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/EOBD konieczne jest sprawdzenie, czy w badanym pojeździe prawidłowo działa kontrolka MIL, wszystkie procedury (monitory) diagnostyczne są wykonane oraz czy nie występują zarejestrowane kody usterek.
6. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych wykonujemy dla paliwa bazowego jeżeli pojazd jest wyposażony w więcej niż jeden układ zasilania (wielopaliwowy) oraz dodatkowo pomiar zawartości tlenku węgla (CO) dla zasilania gazem.

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 czytnika informacji diagnostycznej dla systemów EOBD 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 4 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 mogących wpływać na wynik pomiaru. Temperatura otoczenia powinna być wyższa niż 0°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 (sprawdzanie wizualne i słuchowe);

- 2) dźwignia zmiany biegów powinna być ustawiona w pozycji neutralnej;
- 3) hamulec postojowy powinien być włączony;
- 4) silnik powinien być w stanie równowagi cieplnej. W przypadkach wątpliwości dokonać pomiaru temperatury oleju silnika, która nie powinna być niższa niż 60° C;
- 5) przed pomiarem układ wydechowy powinien być przedmuchany 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.
- 8) Przed pomiarem zadymienia należy sprawdzić stabilność pracy silnika na prędkości biegu jałowego i regulatorowej.
- 9) W silnikach wyposażonych w dwudrożny układ wydechowy pomiar powinien być dokonany w jednym wylocie.

Wykonanie pomiaru

- § 12. 1. Pomiaru zadymienia spalin dokonuje się podczas pracy silnika na biegu jałowym: należy szybko i bez przerwy nacisnąć do końca pedału przyspieszenia w czasie 1 sekundy, tak aby uzyskać pełny wydatek pompy wtryskowej.
2. 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, nieróżniące się od siebie o więcej niż 0,50 m⁻¹ i nietworzące sekwencji malejącej.
3. Jako wynik końcowy pomiaru należy przyjąć średnią arytmetyczną z pomiarów z dokładnością do 0,01 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 zadymienia spalin 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 wymagania, o którym mowa w § 11 pkt 1.
2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrzędu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje się je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

TABELA ZAMIANY JEDNOSTEK SKALI PROCENTOWEJ HARTRIDGE'A [HRT] NA JEDNOSTKI WSPÓŁCZYNNIKA k [m⁻¹]

k	% (HRT)	k	% (HRT)	k	% (HRT)	k	% (HRT)	K	% (HRT)
1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
0,02	1	0,55	21	1,23	41	2,19	61	3,86	81
0,05	2	0,58	22	1,27	42	2,25	62	3,99	82
0,07	3	0,61	23	1,31	43	2,31	63	4,12	83
0,09	4	0,64	24	1,35	44	2,38	64	4,26	84

0,12	5	0,67	25	1,39	45	2,44	65	4,41	85
0,14	6	0,70	26	1,43	46	2,51	66	4,57	86
0,17	7	0,73	27	1,48	47	2,58	67	4,74	87
0,19	8	0,76	28	1,52	48	2,65	68	4,93	88
0,22	9	0,80	29	1,57	49	2,72	69	5,13	89
0,25	10	0,83	30	1,61	50	2,80	70	5,35	90
0,27	11	0,88	31	1,66	51	2,88	71	5,60	91
0,30	12	0,90	32	1,71	52	2,96	72	5,87	92
0,32	13	0,95	33	1,76	53	3,04	73	6,18	93
0,35	14	0,97	34	1,81	54	3,13	74	6,54	94
0,38	15	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 pojazdu do zasilania gazem podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu

Przepisy ogólne

§ 1. Dział określa sposób sprawdzenia prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem LPG, gazem CNG lub gazem LNG, o których mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych.

§ 2. Przed przystąpieniem do właściwego sprawdzenia należy skontrolować:

- 1) ważność protokołu oraz decyzji wydanej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, dotyczącej sprawności zbiornika lub butli do magazynowania gazu na pojeździe;
- 2) poprawność oznakowania homologacyjnego elementów instalacji zasilania gazem (cecha "E" w kółku) dotyczy instalacji zasilania gazem:
 - a) LPG dopuszczanej po raz pierwszy do ruchu po dniu 30 maja 1999 r.,
 - b) CNG dopuszczanej po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2003 r.,
 - c) LNG w odniesieniu do wysokociśnieniowej części tej instalacji dopuszczanej po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2003 r.
– przed tymi terminami oraz dla niskociśnieniowych elementów instalacji zasilania gazem LNG dopuszcza się inne oznakowanie bezpieczeństwa;
- 3) zgodność danych identyfikacyjnych zbiornika z danymi zawartymi w protokole wydanym przez Dyrektora TDT;
- 4) poprawność oznakowania autobusu ze względu na zastosowany rodzaj paliwa.

Sposób sprawdzenia

§ 3. Kontrola rozmieszczenia i mocowania na pojeździe elementów instalacji zasilania gazem 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 zasilania gazem polega na sprawdzeniu:

- 1) czy zbiornik nie nosi śladów uszkodzeń, wgnieceń, przeróbek, czy mocowanie zbiornika jest pewne i gwarantujące, że nie będzie się luzował, obracał, przesuwiał, obciążał lub naprężał instalację zasilania gazem oraz gwarantuje, że nie nastąpi kontakt metalu z metalem za wyjątkiem punktów trwałego zamocowania;
- 2) czy przewody metalowe wysokiego ciśnienia są prawidłowo ukształtowane, bez załamań i otarć, czy przewody sztywne mocowane są w sposób zabezpieczający przed drganiem lub naprężaniem, prawidłowo prowadzone, bez załamań, w przejściach osłonięte;
- 3) czy przewody elastyczne nie wykazują pęknięć, uszkodzeń lub śladów zesterzenia się materiału;
- 4) czy wszystkie połączenia przewodów są w miejscach dostępnych do przeprowadzania oględzin i sprawdzenia szczelności;
- 5) czy nie występuje oszronienie płaszcza zewnętrznego zbiornika LNG, świadczące o nieszczelności zbiornika wewnętrznego i przedostawaniu się gazu do przestrzeni próżniowej;
- 6) czy na zbiorniku LNG umieszczona jest nalepka określająca maksymalne ciśnienie w zbiorniku;
- 7) czy na końcach przewodów niskiego ciśnienia i wentylacyjnych znajdują się metalowe opaski odpowiednio zaciśnięte;
- 8) czy w instalacji zasilania gazem CNG przed reduktorem znajduje się funkcjonujący wskaźnik ciśnienia gazu o pośrednim przenoszeniu wskazań;
- 9) czy w instalacji zasilania gazem LNG w kabinie kierowcy znajduje się funkcjonujący wskaźnik ciśnienia gazu w zbiorniku o pośrednim przenoszeniu wskazań;
- 10) stanu technicznego przewodów elektrycznych, doprowadzających prąd do elektrozaworów;
- 11) czy zawór wlewowy jest umieszczony w miejscu łatwo dostępnym, umożliwiającym napełnianie zbiorników z zewnątrz pojazdu oraz zamontowany w sposób pewny, zabezpieczony przed obracaniem się jak również zanieczyszczeniem;
- 12) czy odprowadzenie gazu z zaworów bezpieczeństwa jest prawidłowe;
- 13) czy kanały przewietrzające są drożne i nie były poddane modyfikacji;
- 14) czy do instalacji zasilania gazem nie zostały podłączone inne urządzenia, niewymagane do prawidłowego działania silnika;
- 15) czy izolacja i złącza przewodów elektrycznych gwarantują wystarczające zabezpieczenie przed iskrzeniem;
- 16) czy przewody doprowadzające płyn z układu chłodzenia silnika do parownika nie są popękane a ich połączenia szczelne; czy z układu ogrzewania parownika nie ma wycieków płynu.

§ 5. 1. Kontrola szczelności instalacji zasilania gazem polega na użyciu elektronicznego detektora gazu w miejscach połączeń przewodów i elementów instalacji zasilania gazem, gniazd zaworów bezpieczeństwa i zaworów napełniania oraz elektrozaworów gazowych.

2. Niedopuszczalne jest pojawienie się wskazań na detektorze sygnalizujących wypływ gazu, przy uruchomionym albo wyłączonym silniku.

§ 6. 1. Kontrola dodatkowego zaworu bezpieczeństwa w instalacji zasilania gazem LNG polega na sprawdzeniu, czy wylot gazu z zaworu zabezpieczony jest osłoną winylową koloru czerwonego.

2. W przypadku braku osłony uznaje się decyzję wydaną przez Dyrektora TDT dopuszczającą do eksploatacji zbiornik do gazu za nieważną.

§ 7. 1. Kontrola działania automatycznego zaworu odcinającego paliwo w instalacji zasilania gazem LNG obejmuje:

- 1) uruchomienie silnika;
- 2) odłączenie przewodu elektrycznego doprowadzającego prąd do cewki sprawdzanego zaworu.

2. Po odłączeniu zasilania cewki silnik powinien zatrzymać się.

§ 8. 1. Kontrola szczelności obudowy zbiornika i obudowy zaworów w instalacji zasilania gazem LPG obejmuje:

- 1) pokrycie preparatem pniącym miejsc połączeń obudowy zaworów;
- 2) wprowadzenie i uszczelnienie końcówki przewodu sprężonego powietrza do otworu przewodu wentylacyjnego; jeżeli są dwa otwory, drugi otwór powinien być szczelnie zatkany;
- 3) doprowadzenie sprężonego powietrza pod ciśnieniem 0,01 MPa do otworu przewodu wentylacyjnego obudowy zaworów.

2. Niedopuszczalne jest pojawienie się pęcherzyków powietrza ani widocznych odkształceń elementów.

§ 9. 1. Sprawdzenie działania systemu detekcji gazu w przedziale zbiornika LNG polega na skierowaniu niewielkiej strugi gazu (np. z pojemnika zapalniczki gazowej) bezpośrednio na czujnik gazu.

2. Kontrolka sygnalizująca nieszczelność umieszczona w kabinie kierowcy powinna się zapalić.

Dział VI

Szczegółowy sposób przeprowadzania badania technicznego ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

Przepisy ogólne

§ 1. Dział określa sposób sprawdzenia prawidłowości wykonania badania technicznego ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

1 Badanie techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów wykonuje się w miejscu spełniającym następujące wymagania:

- 1) Badanie należy przeprowadzić w miejscu o nawierzchni równej i utwardzonej (np.: asfalt, beton, kostka brukowa).
- 2) Miejsce, na którym wykonywane jest badanie powinno być wybrane w taki sposób, aby wykonywanie badania nie powodowało zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania.

§ 2. Zakres i sposób wykonywania badania technicznego.

1. Zakres badania technicznego obejmuje odpowiednio wykonanie czynności wskazanych w załączniku nr 1 pkt 0-10.
2. Badanie skuteczności działania hamulców wykonuje się z użyciem opóźnieniomierza, zgodnie z metodyką opisaną w dziale II załącznika nr 1 – *pomiar opóźnienia hamowania*.
3. Ocenę skuteczności i równomierności działania hamulców przeprowadza się zgodnie z metodyką opisaną w dziale II załącznika nr 1 – *ocena skuteczności i równomierności hamowania*.
4. Luz w układzie kierowniczym oraz w układach zawieszenia sprawdza się z wykorzystaniem urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami pojazdu w wersji mobilnej lub z wykorzystaniem urządzenia do podnoszenia osi.
5. Sprawdzenie prawidłowości ustawienia świateł mijania i światłości świateł drogowych, przeprowadza się z wykorzystaniem przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonanego w wersji mobilnej, pozwalającej na wykonanie pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu poza ławą pomiarową stanowiska kontrolnego stacji kontroli pojazdów.

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONTROLI ORAZ KATALOG USTEREK
PODCZAS PRZEPROWADZANIA DODATKOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU**

Dział I

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

Przedmiot i zakres badania	Metoda	Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający	Usterka		
			4		
1	2	3	D	P	N
1. DODATKOWE CZYNNOŚCI WYKONYWANE PODCZAS BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU, KTÓRY UCZESTNICZYŁ W WYPADKU DROGOWYM, W KTÓRYM ZOSTAŁY USZKODZONE ZASADNICZE ELEMENTY NOŚNE KONSTRUKCJI NADWOZIA, PODWOZIA LUB RAMY, Z ZASTRZEŻENIEM § 5 UST 1 PKT 14 ROZPORZĄDZENIA, LUB NOSZĄCEGO ŚLADY USZKODZEŃ ALBO KTÓREGO STAN TECHNICZNY WSKAZUJE NA NARUSZENIE ELEMENTÓW NOŚNYCH KONSTRUKCJI POJAZDU, W TYM KÓŁ, ZAWIESZENIA, UKŁADÓW PODUSZEK POWIETRZNYCH, UKŁADU KIEROWNICZEGO LUB HAMULCOWEGO.					
1.1. Dodatkowa kontrola układu kierowniczego 1.1.1. Stan techniczny	1. Kontrola organoleptyczna części zewnętrznych układu kierowniczego pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwignika. 2. Sprawdzenie wyrywkowe momentów dokręcenia połączeń śrubowych kluczem dynamometrycznym.	Niedostateczny (zbyt mały) moment dokręcenia co najmniej jednej ze sprawdzanych wyrywkowo śrub lub nakrętek.		X	
1.1.2. Wartość skrętności kół (różnicy kąta skrętu kół przy skręcie koła zewnętrznego o 20°) oraz maksymalnego kąta skrętu kół -	Sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w obrotnice. Pomiar wykonuje się w funkcji obrotów koła kierownicy.	1.Niezgodna z wymaganiami wartość skrętności kół w którąkolwiek stronę.		X	

prawidłowość montażu układu kierowniczego		2. Niezgoda z wymaganiami wartość maksymalnego kąta skrętu kół w którąkolwiek stronę.		X	
1.1.3. Działanie mechanizmu wspomagającego układ kierowniczy	Sprawdzenie na stanowisku kontrolnym, gdy koła badanego pojazdu ustawione są do jazdy na wprost, poprzez skręcanie kół. Uwaga: Sprawdzenie płynności działania należy wykonywać na obrotnicach lub przy kołach uniesionych nad nawierzchnią stanowiska.	1. Brak zmiany oporu skrętu kół przednich przy działającym i nie działającym mechanizmie wspomagającym.		X	
		2. Brak płynności działania w całym zakresie skrętu.		X	
1.2. Dodatkowa kontrola zawieszenia	Sprawdzenie wyrywkowe momentów dokręcenia połączeń śrubowych kluczem dynamometrycznym.	Niedostateczny (zbyt mały) moment dokręcenia co najmniej jednej ze sprawdzanych wyrywkowo śrub lub nakrętek.		X	

1.3. Dodatkowa kontrola ustawienia kół jezdnych 1.3.1. Pomiar geometrii ustawienia kół przednich: - pomiar kąta pochylenia koła lewego i prawego, - pomiar kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy kół lewego i prawego, - pomiar zbieżności kół, - pomiar śladowości kół, - pomiar nierównoległości osi	Pomiary geometrii kół jezdnych pojazdu wykonuje się na ławach pomiarowych stanowiska kontrolnego. Uwaga: - 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 zbieżności kół wykonuje się po uprzednim skompensowaniu „bicia” kół.	Niezgoda otrzymanych wyników pomiarów z wartościami parametrów dopuszczalnymi podczas kontroli, podawanymi przez producenta pojazdu.		X	
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.		X	

1.4. Urządzenia podlegające dozorowi technicznemu	Sprawdzenie dokumentu potwierdzającego sprawność urządzenia technicznego, wydane go przez właściwy organ dozoru technicznego.	Brak dokumentu potwierdzającego sprawność urządzenia, wydane go po terminie wydania skierowania na badanie. A w przypadku wymiany zbiornika w pojeździe przystosowanym do zasilania gazem brak dokumentu potwierdzającego wymianę zbiornika na nowy przez instalatora lub zakład montujący instalatora.		X	
1.5 Układy poduszek powietrznych (o ile wchodzą w zakres kompletacji pojazdu)	Kontrola organoleptyczna oraz sprawdzenie przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	System wskazuje awarię układu za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
2. DODATKOWE CZYNNOŚCI WYKONYWANE PODCZAS BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU, 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.					
2.1. Badanie zgodności dokonanych zmian z ustawą i rozporządzeniem o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna, sporządzenie opisu zmian, ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 15 ustawy – opinia rzeczoznawcy samochodowego). 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		X	
3. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, KTÓRY MA BYĆ UŻYWANY JAKO TAKSÓWKA.					
3.1. Taksówka	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji.		X	
		2. Brak gaśnicy, apteczki, koła zapasowego lub koła dojazdowego lub zestawu naprawczego.		X	
		3. Światło „TAXI” nieprawidłowo podłączone lub umieszczone.		X	
		4. Napisy niezwiązane z działalnością przewoźnika umieszczone na świetle „TAXI”.		X	

4. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU SAMOCHODOWEGO UPRIWILEJOWANEGO					
4.1. Pojazd samochodowy uprzywilejowany	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak lub niedziałające dźwiękowe sygnały ostrzegawcze.		X	
		2. Ostrzegawczy sygnał świetlny nie działa lub ma nieprawidłową barwę.		X	
		3. Nieprawidłowa barwa lub napisy na pojeździe.		X	
		4. Możliwość włączenia sygnałów dźwiękowych bez włączenia sygnałów świetlnych.		X	
		5. Włączenie sygnałów zależy od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika.		X	
5. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU DO NAUKI JAZDY LUB PRZEPROWADZANIA EGZAMINU PAŃSTWOWEGO.					
5.1. Pojazd do nauki jazdy i egzaminowania	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak dodatkowego pedału hamulca roboczego.		X	
		2. Brak dodatkowych lusterek wstecznych.		X	
		3. Brak koła zapasowego oraz apteczki.		X	
		4. Nieogrzewana tylna szyba (w samochodzie osobowym).		X	
		5. Brak wymaganego oznakowania.		X	

		6. Brak innego szczegółowego, dodatkowego wyposażenia, w zależności od rodzaju pojazdu.		X	
6. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU ODPWIEDNIO PRZYSTOSOWANEGO LUB WYPOSAŻONEGO ZGODNIE Z PRZEPISAMI O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.					
6.1. Dodatkowe warunki techniczne	Kontrola organoleptyczna (warunki techniczne określają przepisy załącznika B do umowy ADR).	1. Niespełnienie odpowiednich wymagań dotyczących konstrukcji i wyposażenia pojazdu typu FL, OX, AT, EX/II, EX/III, MEMU w zakresie: - wyposażenia elektrycznego, - układu hamulcowego, - zabezpieczenia przeciwpożarowego, - ograniczenia prędkości, - urządzenia sprzęgającego dla przyczep (naczep).		X	
		2. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań układu przeciwblokującego (ABS) odpowiednio kategorii 1 lub kategorii A (jeżeli jest wymagany).		X	
		3. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla zwalniacza (jeżeli jest wymagany).		X	
		4. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla ogrzewacza kabiny kierowcy (jeżeli jest zainstalowany).		X	

		5. Brak tachografu cyfrowego albo samochodowego lub tachograf nie spełnia wymagań przewidzianych dla tego typu pojazdu.		X	
		6. Dokument wydany przez właściwy organ dozoru technicznego jest nieważny, lub brak tabliczki znamionowej zbiornika.		X	
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.					
7.1. Dodatkowe warunki techniczne	Kontrola organoleptyczna i pomiar.	Brak spełnienia warunków określonych w: - art. 5a pkt 19a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.) lub - art. 4a pkt 9a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.) lub - art. 86a ust. 9 pkt 1 lub pkt 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.).		X	
8. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE AUTOBUSU, KTÓREGO DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ NA AUTOSTRADZIE I DRODZE EKSPRESOWEJ WYNOSI 100 km/h.					
8.1. Charakterystyka techniczna pojazdu	Kontrola organoleptyczna i sporządzenie zaświadczenia, według załącznika nr 7 do rozporządzenia.	1. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla zwalniacza (jeżeli jest wymagany).		X	
		2. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań układu przeciwblokującego (ABS) kat. 1 (jeżeli jest wymagany).		X	

		3. Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		4. Opony: brak oznaczeń homologacyjnych na zgodność z regulaminem nr 54 EKG ONZ.		X	
		5. Brak tachografu cyfrowego albo samochodowego o zakresie działania min. 125 km/h.		X	
		6. Stosunek maksymalnej mocy netto silnika do dopuszczalnej masy całkowitej mniejszy niż 11 kW/t.		X	
		7. Brak potwierdzenia producenta autobusu o pozytywnym badaniu w zakresie stateczności ruchu po rozerwaniu jednej z opon kół osi przedniej.		X	
		8. Brak przegrody zabezpieczającej kierowcę przed uderzeniem z tyłu.		X	
		9. Brak urządzenia zabezpieczającego bagaż przed przemieszczaniem się w przestrzeni pasażerskiej.		X	
9. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU WYPOSAŻONEGO W BLOKADĘ ALKOHOLOWĄ					
9.1. Dodatkowe warunki techniczne	Kontrola organoleptyczna.	1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.		X	
		2. Widoczne uszkodzone połączenia elektryczne.		X	
		3. Brak ważnego w dniu badania technicznego dokumentu wystawionego przez producenta blokady alkoholowej lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady		X	

		alkoholowej.			
		4. Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.		X	
10. DODATKOWE BADANIE POJAZDU SKIEROWANEGO PRZEZ STAROSTĘ ALBO NA WNIOSEK POSIADACZA POJAZDU W KTÓRYM DOKONANO ZMIAN KONSTRUKCYJNYCH, ZMIAN LUB MODYFIKACJI UKŁADÓW I ELEMENTÓW ODPOWIADAJĄCYCH ZA BEZPIECZEŃSTWO LUB MAJĄCYCH WPŁYW NA OCHRONĘ ŚRODOWISKA, WYKRACZAJĄCYCH POZA ZAKRES WARUNKÓW I WYMAGAŃ TECHNICZNYCH OKREŚLONYCH DLA POJAZDU W DOKUMENTACH HOMOLOGACYJNYCH LUB RÓWNOWAŻNYCH					
10.1. Badanie zgodności dokonanych zmian z ustawą i rozporządzeniem o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna, sprawdzenie zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części po przeprowadzonych zmianach w celu sprawdzenia zgodności przeprowadzonych zmian z przedstawioną dokumentacją; sporządzenie opisu zmian, ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu. Badanie wykonuje się w sposób określony w Dziale III załącznika nr 2.	Dokonane zmiany nie spełniają wymagań przepisów ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych		X	

*skrót D, P oraz N oznaczają:
D – usterka drobna,
P – usterka poważna,
N – usterka niebezpieczna.

UWAGI:

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

Dział II

Szczegółowy sposób ustalania nieznanymi 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 informacje zawarte w posiadanych bazach danych, rejestrach i dokumentach, 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 2014 r. poz. 1727, z późn. zm.).

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

- 1) 10 kg – dla pojazdów o masie własnej do 2000 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.

Dział III

Szczegółowy sposób przeprowadzania badania technicznego pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych.

OGÓLNE

- 1) W ramach wykonywanego badania technicznego pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych, właściciel lub posiadacz pojazdu obowiązany jest przedstawić pojazd wraz z dokumentacją potwierdzającą wprowadzone zmiany konstrukcyjne, zmiany lub modyfikacje układów i elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części. Dokumentacja powinna być przygotowana przez dokonującego zmiany i zawierać odpowiednio do zakresu wprowadzonych zmian, w tym opis zmian, rysunki techniczne, obliczenia wytrzymałościowe, specyfikację użytych elementów i materiałów.
- 2) Wynik badania technicznego jest ustalany na podstawie aktualnego stanu technicznego pojazdu, w oparciu o przedstawioną dokumentację, dostępne świadectwa (o ile są dostępne) oraz niezbędne badania i sprawdzenia w zakresie dokonanych zmian.

1. PROCEDURY

Diagnosta zatrudniony na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) weryfikuje dostarczone dokumenty, w tym dane pojazdu, opis dokonanych zmian, świadectwa homologacji typu dotyczące przedmiotowego pojazdu, świadectwa homologacji typu EKG ONZ na przedmioty wyposażenia lub części użyte do wprowadzonych zmian w pojeździe, sprawozdania z badań wykonane przez jednostkę uprawnioną dotyczące przedmiotów wyposażenia lub części w których wprowadzono zmiany, rysunki techniczne, obliczenia wytrzymałościowe, specyfikację użytych elementów i materiałów itp., pod względem zgodności z aktualnymi przepisami ustawy i rozporządzeniem o warunkach technicznych pojazdów.

- 2) sprawdza czy cechy pojazdu w zakresie dokonanych zmian są zgodne z wymaganiami obowiązującymi w dniu przeprowadzenia badania technicznego.
- 3) sprawdza czy w wyniku przeprowadzonych zmian nie przekroczono wartości maksymalnych mas, nacisków i wymiarów określonych w świadectwie homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu.
- 4) przeprowadza sprawdzenie elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części dla pojazdu, który podlega badaniu w celu sprawdzenia, czy pojazd jest wykonany zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w przedstawionej dokumentacji lub w przypadku braku możliwości przeprowadzenia takiego sprawdzenia wymaga od właściciela pojazdu przedstawienia dokumentu z badania wykonanego przez jednostkę uprawnioną.
- 5) w przypadkach koniecznych demontuje osłony i inne elementy pojazdu ograniczające dostęp do badanych elementów pojazdu,
- 6) ustala nowe lub nieznane dane pojazdu zgodnie z działem II załącznika nr 2 rozporządzenia,
- 7) sporządza opis zmian dokonanych w pojeździe zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia.

SZCZEGÓŁOWY SPOSÓB BADANIA MINIMALNEGO WYMAGANEGO POLA WIDZENIA W LUSTERKU ZEWNĘTRZNYM (LEWYM WSTECZNYM) POJAZDU KATEGORII M₁ O RODZAJU SAMOCHÓD OSOBOWY PRZYSTOSOWANEGO KONSTRUKCYJNIE DO RUCHU LEWOSTRONNEGO (Z KIEROWNICĄ UMIESZCZONĄ PO PRAWEJ STRONIE POJAZDU)

§ 1. Szczegółowy sposób badania minimalnego wymaganego pola widzenia, określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, dotyczy lusterka zewnętrznego (lewego wstecznego) oznakowanego znakiem homologacji zgodnym z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 00 lub 01 lub dyrektywą 71/127/EWG oraz lusterka, którego znak homologacji jest niewidoczny.

§ 2. Dla celów niniejszego załącznika:

- 1) „Pole widzenia” oznacza wycinek przestrzeni trójwymiarowej, który jest monitorowany za pomocą lusterka zewnętrznego po lewej stronie pojazdu;
- 2) „Lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne)” oznacza przedmiot wyposażenia lub część, z wyjątkiem peryskopu, zapewniające widoczność do tyłu po lewej stronie pojazdu przymocowane na zewnętrznej powierzchni pojazdu.

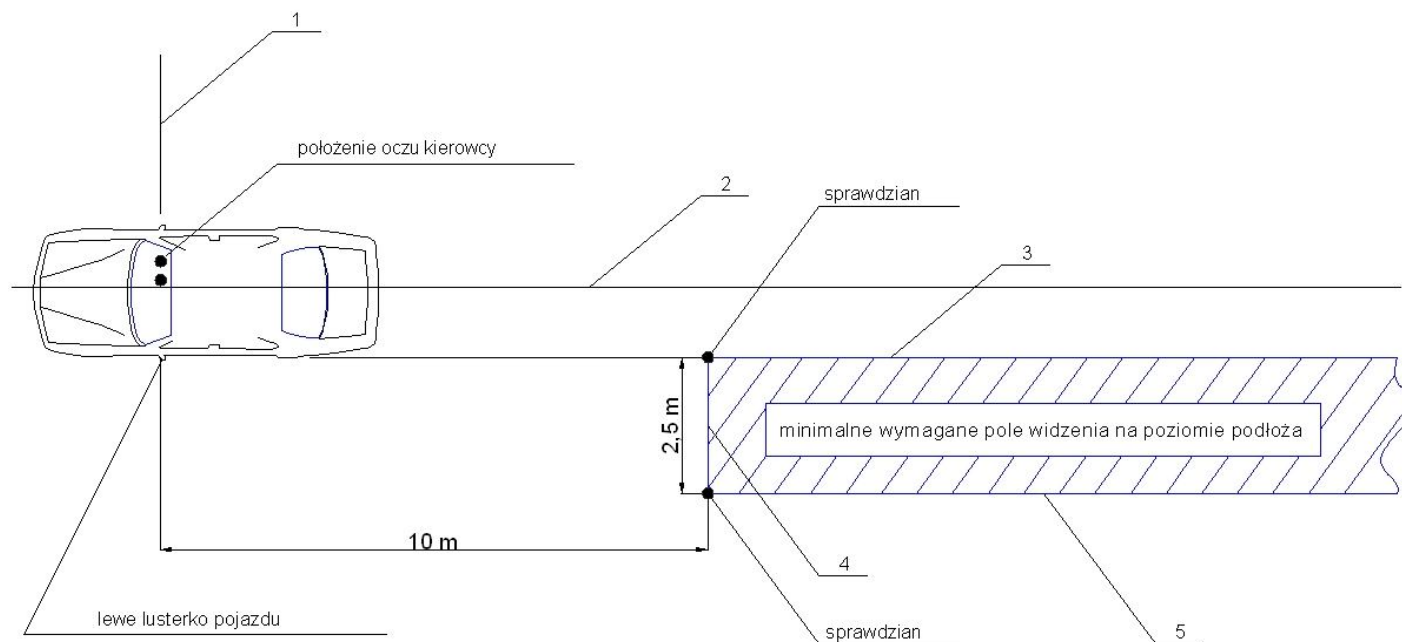
§ 3.1. Podczas przeprowadzania badania powinny być spełnione wymagania określone w punkcie 3 działu I załącznika nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

2. Lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne) musi mieć możliwość regulacji.
3. Pomiaru pola widzenia nie powinno dokonywać się w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.
4. Pomiar pola widzenia wykonuje się zgodnie z rysunkiem nr 1.
5. Miejsce pomiarowe powinno być poziome, o nawierzchni twardej i równej.
6. Linie o szerokości 50 mm wyznaczające pole widoczności z lewej strony pojazdu odzwierciedlające poziomy fragment jezdni, muszą być zaznaczone wewnątrz obszaru (minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża) jak pokazano na rysunku nr 1.
7. W czasie pomiaru w miejscu pomiarowym może przebywać tylko właściciel (kierowca) pojazdu i diagnosta prowadzący pomiar.
8. W pojeździe podczas badania powinien znajdować się tylko diagnosta siedzący po prawej stronie na miejscu kierowcy.
9. Pojazd należy ustawić kołami przedniej i tylnej osi równolegle i stycznie do wewnętrznej linii pola widzenia.
10. Siedzenie kierowcy powinno być ustawione w środkowym zakresie regulacji wzdłużnej.
11. Oparcie siedzenia kierowcy powinno być pochylone do tyłu pod kątem 25 stopni od pionu mierzonym w osi symetrii siedzenia.
12. Diagnosta powinien siedzieć na miejscu kierowcy oparty plecami o oparcie siedzenia, a jego głowa oraz wzrok powinny być skierowane na wprost równolegle do podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.
13. Na prawej bocznej szybie należy zaznaczyć równolegle do podłoża położenie oczu kierowcy.
14. Pojazd podczas badania powinien być tak ustawiony, aby położenie oczu kierowcy, o którym mowa w ust. 13, znajdowało się na wysokości osi odniesienia prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu tak, jak to pokazano na rysunku nr 1.
15. Po zajęciu miejsca kierowcy diagnosta powinien tak regulować lusterkiem zewnętrznym (lewym wstecznym), aby pole widzenia widoczne w lusterku umożliwiało kierowcy widzenie:

- 1) sprawdzianów o wysokości h ($h = 50 \text{ mm} + \text{odległość oczu kierowcy od nawierzchni podłoża}$) umieszczonych na miejscu pomiarowym, jak pokazano na rysunku nr 1;
 - 2) minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża, jak pokazano na rysunku nr 1.
16. Sprawdzaniem może być dowolny przedmiot o wymaganej minimalnej wysokości.
17. W przypadku, kiedy diagnosta obejmie wzrokiem w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym), nie odrywając przy tym pleców od oparcia fotela, pole widzenia, o którym mowa w ust. 15, to wynik badania uznaje się za pozytywny.

Rysunek nr 1

Minimalne wymagane pole widzenia, które powinno być widoczne w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym)



Opis do rysunku

1. oś odniesienia;
2. podłużna płaszczyzna symetrii pojazdu;
3. wewnętrzna linia pola widzenia;
4. przednia linia pola widzenia;
5. zewnętrzna linia pola widzenia.

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU

(Strona 1)

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU				
NR <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 30px; vertical-align: middle;"></div> 1)				
<i>(pieczętka stacji kontroli pojazdów)</i>				
Marka	Typ	Model handlowy	Kategoria pojazdu ²⁾	Nr rejestracyjny
Rodzaj pojazdu	Rodzaj badania, czynności:		Oznaczenie kraju rejestracji ³⁾	Cecha identyfikacyjna pojazdu
WYNIK BADANIA POJAZDU ⁴⁾ :		1	Pozytywny (P)	
		2	Negatywny (N)	
Data pierwszej rejestracji za granicą ⁵⁾		(podpis) pieczętka imienna diagnosty		
Data pierwszej rejestracji w kraju ⁶⁾				
Odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania ⁷⁾				
Data przeprowadzanego badania				
Następny termin badania do				

(Strona 2)

[illegible]

OBJAŚNIENIA DO WZORU (które nie muszą być umieszczone na wydruku):

- ¹⁾ Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 9 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”. Struktura numeru badania technicznego powinna mieć następującą budowę:
AAAAA^{I)}/BB lub BBB/CCC^{II)} DDDD^{III)}
- ^{I)} Pięciodziesiętny numer badania zaczynający się z prawej strony np. 00001.
- ^{II)} Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów składający się z następujących elementów:
BB lub BBB – właściwy wyróżnik województwa i powiatu oznaczony według przepisów dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów (dwie lub odpowiednio trzy litery),
CCC – numer kolejny stacji kontroli pojazdów. W przypadku podstawowej stacji podstawowej lit. „P” nie jest wpisywana.
- ^{III)} Czterocyfrowe pełne oznakowanie roku, w którym wykonano badanie np. 2016.
- ²⁾ O ile dane są dostępne i zostały ustalone na podstawie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenia czasowego), świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności, wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu, odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.
- ³⁾ Wpisać oznaczenie kraju rejestracji zgodnie z normą ISO3166-1, alfa-2.
- ⁴⁾ Pozycje 1, 2 po przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu wypełnia się przez wyraźne skreślenie treści niemającej w danym przypadku zastosowania. W przypadku potwierdzenia przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne pojazdu pozycje 1 i 2 skreśla się i wypełnia się pkt 2 na drugiej stronie zaświadczenia.
- ⁵⁾ Dla pojazdu sprowadzonego z zagranicy, data pierwszej rejestracji za granicą jest datą pierwszej rejestracji.
- ⁶⁾ Dla pojazdu nowego lub zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 października 2004 r., data pierwszej rejestracji w kraju jest datą pierwszej rejestracji.
- ⁷⁾ O ile dotyczy i o ile dane są dostępne, odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary
- ⁸⁾ Należy wpisywać przekroczone parametry administracyjne w zakresie mas, wymiarów, nacisków oraz ich wartości, ustalone dane niezbędne do rejestracji pojazdu, stwierdzone niezgodności z warunkami technicznymi pojazdów, stwierdzone usterki wraz z podaniem nr załącznika, numeru z kolumny pierwszej, odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 i/lub 2, ograniczenia przy zezwoleniu na używanie pojazdu i jego termin, a także: informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenia 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, informację o pojeździe konstrukcyjnie przystosowanym do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) albo pojeździe konstrukcyjnie przystosowanym do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu), który został następnie przebudowany i przystosowany do ruchu prawostronnego (z kierownicą umieszczoną po lewej stronie pojazdu) oraz inne uwagi. W przypadku pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową należy wpisywać: producenta, typ oraz numer seryjny urządzenia na podstawie dokumentu kalibracyjnego.
- ⁹⁾ 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, należy wpisać odpowiednio:
 - art. 5a pkt 19a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.), lub
 - art. 4a pkt 9a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.), lub
 - art. 86a ust. 9 pkt 1 lub pkt 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.).

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. Cecha identyfikacyjna pojazdu* /
5. Marka /
6. Model handlowy /
7. Typ/wariant/wersja¹⁾ /
8. Rodzaj pojazdu /
9. Podrodzaj pojazdu /
10. Przeznaczenie pojazdu /
11. Barwa nadwozia²⁾ /
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 /
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 przedniej³⁾ 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 1³⁾ 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 netto silnika przy obrotach min ⁻¹ .....	..... kW
38. Miejsce mocowania tabliczki .....	.....
39. Miejsce wybicia Cechy identyfikacyjnej pojazdu * .....	.....
40. Długość ** .....	..... m
41. Szerokość .....	..... m
42. Wysokość .....	..... m
43. Rok produkcji .....	.....
44. Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów .....	..... kg
45. Maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów .....	..... kg

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)

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

UWAGA:

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

* Niepotrzebne skreślić.

** W przypadku naczep należy dodatkowo podać przez długość rozumie się odległość między osią sworznia 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.

WZÓR OPISU ZMIAN DOKONANYCH W POJEŹDZIE

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

OPIS ZMIAN DOKONANYCH W POJEŹDZIE

Załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym nrz dnia pojazdu (marka/typ/model handlowy) o nr rejestracyjnym

I. Opis zmian:

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

Ia. Odpowiednie zdjęcia 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
2. Model
3. Rodzaj
4. Podrodzaj
5. Przeznaczenie
6. Kolor 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/maksymalna moc netto 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 oraz numer identyfikacyjny rzeczoznawcy samochodowego, firma)

3. (treść opinii rzeczoznawcy samochodowego)

(data badania)

(podpis, pieczęć imienna
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
WYNOSI 100 km/h**

ZAŚWIADCZENIE

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

<div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <p style="margin-top: 5px;">(pieczęć stacji kontroli pojazdów)</p>				Nr ¹⁾	
Marka	Typ	Model handlowy	Rodzaj pojazdu	Nr rejestracyjny	
Cecha identyfikacyjna pojazdu				Data pierwszej rejestracji	
Rok produkcji				Uwagi:	
Prędkość maksymalna			km/h		
Maksymalna moc netto 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/X	Uwagi
1				2²⁾	3
Ogranicznik prędkości jazdy maks. 100 km/h					
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 maksymalnej mocy netto 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:					
<div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <p style="margin-top: 5px;">(data badania)</p>				<div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <p style="margin-top: 5px;">(podpis, pieczęć imienna diagnosty)</p>	

OBJAŚNIENIA:

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

¹⁾ Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 9 do rozporządzenia).

W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”.

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

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

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

.....
(miejscowość, data)

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

Marka Typ/ model handlowy pojazdu
Nr rejestracyjny Data pierwszej rejestracji za granicą/w kraju.....
Cechy identyfikacyjne
pojazdu.....
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 OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU DO DNIA:

.....

III. INFORMACJE DODATKOWE³⁾:

- 1) Cysterna/elementy pojazdu-baterii/elementy pojazdu „MEMU”⁴⁾ spełniają wymagania umowy ADR, co zostało potwierdzone protokołem właściwego organu dozoru technicznego nr dnia, ważnym do dnia
- 2) Zamontowany zwalniacz spełnia wymagania badania typu..... i posiada skuteczność wystarczającą dla jednostki transportowej o dopuszczalnej masie całkowitej ton⁵⁾.
- 3) Zamontowany układ przeciwblokujący 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.

IV. UWAGI:

.....
.....

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

OBJAŚNIENIA:

* Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 9 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”.

- 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) Skreślić oznaczenia typów, którym pojazd nie odpowiada.
Odpowiednio do wyniku badania 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 jednostkowej 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 jednostkowej 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 jednostkowej 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 1);
 - 5) „EX/III” – oznaczającego pojazd inny niż pojazd „EX/II”, przeznaczony do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych (klasy 1); albo stwierdza, że nie spełnia tych wymagań dla żadnego z wymienionych typów pojazdów;
 - 6) „MEMU” – oznaczającego jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką służące do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi i ładowania ich do otworów strzałowych. 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 diagnosta podaje dodatkowo w zaświadczeniu następujące informacje:
 - 1) numer, datę wydania i datę ważności protokołu właściwego organu dozoru technicznego, stwierdzającego, że cysterna(-ny) 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 zwalnicza – w przypadku pojazdów samochodowych typu: „FL”, „OX”, „AT”, „EX/III”, „MEMU”, dla których zwalnicza 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.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 81 ust. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.). W rozporządzeniu tym uregulowane zostały kwestie związane ze sposobem przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja wdraża do krajowego porządku prawnego dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchyla dyrektywę 2009/40/WE. Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych co przekłada się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie ich pojawianiu się w przyszłości.

Wskazać należy, iż konsekwencją wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE, jest również przedmiotowe rozporządzenie. Projektowane rozporządzenie wdraża przepisy zawarte w załączniku nr 1 i 2 do ww. dyrektywy.

Ponadto w projekcie dokonano szeregu zmian m.in.:

- w załączniku Nr 1 w dziale IV w § 2 pkt 7 wykreślono 75 cm głębokość zanurzenia sondy poboru spalin dla silników dwusuwowych, ponieważ obecnie nie spotyka się rozwiązań, w których w układzie poboru spalin nie jest zastosowany filtr spalin.
- dodano pkt 8 – 10, które pozwolą na doprecyzowanie wymaganych warunków w jakich powinien odbywać się pomiar zawartości tlenu węgla.

Zgodnie z nowym brzmieniem analizator spalin ma być rozgrzany do temperatury pracy, temperatura otoczenia podczas pomiaru musi być większa niż 0° C oraz przed każdym pomiarem należy wykonać zerowanie wartości tlenku węgla (CO).

- w § 3 uchylono ust. 2 i 3, ponieważ ust. 4 precyzuje kiedy i jak mamy wykonać pomiar, w warunkach ustalonych po ustabilizowaniu się prędkości biegu jałowego i wskazań miernika tlenku węgla (CO) i jest to całkowicie wystarczające.

- uchylenie dwóch ostatnich zdań z § 7 ust. 5 wprowadza obowiązek badania pojazdów wyposażonych w układy OBD, zarówno emisji zanieczyszczeń gazowych układu wydechowego jak również układów OBD niezależnie. Badania pokazują, że wyniki negatywne uzyskiwane z OBD i analizatora najczęściej nie pokrywają się, co prowadzi do wniosku, że nie jest to dublowanie czynności a rozdzielne badanie mogące wskazać usterkę w układach odpowiedzialnych za redukcję emisji zanieczyszczeń gazowych.

- zgodnie z projektowanym ust. 6 dla układów wielopaliwowych pomiar z rury wydechowej jest wykonywany dla obu paliw z tym, że dla gazu przedmiotem oceny jest tylko zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach. Ponieważ współczynnik nadmiaru powietrza (λ) zależy od rodzaju paliwa, analizator nie posiadający opcji zmiany rodzaju paliwa podaje wynik pomiaru obarczony błędem dla pojazdów zasilanych gazem.

- nowelizacja brzmienia § 11pkt 1 polega na usunięciu tekstu dotyczącego szczelnego przedłużania odcinkiem prostoliniowym krzywoliniowego końca układu wydechowego. W tym przypadku poza zachowaniem szczelności nie mniej ważne jest dokładne odwzorowanie średnicy układu wydechowego, które w warunkach stacji kontroli pojazdów jest nierealne. Wielokrotnie większy błąd pomiaru będzie generować przedłużanie, jeżeli nie zachowana zostanie wartość średnicy rury wydechowej, od błędu wynikającego z krzywoliniowości układu wydechowego.

- zmiana brzmienia § 11 pkt 4 przewidywała modyfikację w przeprowadzaniu pomiaru odnośnie warunków silnika. Silniki o zapłonie samoczynnym osiągają temperaturę pracy szybciej niż o zapłonie iskrowym. Badania dowodzą, że temperatura 60° C jest temperaturą, w której silnik już osiągnął temperaturę pracy.

- w pkt 8 doprecyzowano warunki pomiaru.

- zgodnie z dodanym pkt 9 wystarczające jest dokonywanie pomiaru w dwudrożnych układach wylotowych w jednym wylocie. Rozrzut pomiarów w obu wylotach, jak wskazują badania, zwykle jest pomijalny.
- zaproponowane nowe brzmienie § 12 ust.1 odpowiada w tym zakresie brzmieniu dyrektywy 2014/45.
- ust 2 uchylono, ponieważ obecnie nie spotyka się silników z pompą wtryskową bez automatycznej blokady urządzenia rozruchowego.
- zmianie uległ ust. 3 w związku z brakiem zastrzeżenia o 15 sekundowej przerwie pomiędzy pomiarami, ponieważ cykl badawczy jest zaprogramowany i narzuca nam urządzenie.
- w przedmiotowym projekcie w dziale V uchylono § 10-12, ponieważ elementy te sprawdzane są w ramach badań homologacyjnych i nie jest celowe ich powtarzanie w procedurze okresowego badania technicznego pojazdu. Ponadto, często badanie takie jest w praktyce niemożliwe do przeprowadzenia, a elektrozawór gazowy po utracie zasilania przełącza zasilanie na paliwo bazowe. Dotychczasowe przepisy utraciły aktualność. W praktyce w innych Państwach Członkowskich nie są przedmiotem badania na stacji kontroli pojazdów.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia zostanie notyfikowany do Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 2015/1535/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.–
Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt zostanie udostępniony
w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana regulacja jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski michal.krasowski@mib.gov.pl Telefon 22-630-17-33	Data sporządzenia 30.09.16 Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa -----
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia realizuje delegację art. 81 ust. 20 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Przepisy niniejszego rozporządzenia określają sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz dokumenty stosowane przy tych badaniach.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Nowe regulacje zapewnią spójność z przepisami UE z zakresu badań technicznych pojazdów.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie
Diagności przeprowadzający badania techniczne	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	Źródło – SAMAR	Bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,

15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.,
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobilów i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,
42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmiński – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie;
48. Rada Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:			
9. Wpływ na rynek pracy			
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	Brak wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Wejście w życie rozporządzenia z dniem 20 maja 2018 r.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Nie dotyczy			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak			