

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI¹⁾, MINISTRA FINANSÓW²⁾ ORAZ
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia2018 r.

**w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny oraz wzorów dokumentów
stosowanych przy tych badaniach**

Na podstawie art. 86m ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) jednostki lub komórki organizacyjne wyznaczone do nadzoru i upoważnione do wykonywania czynności kontrolnych oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania;
- 2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów;
- 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 5) sposób i warunki współpracy przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służba Ochrony Państwa , Straży Granicznej, Krajowej

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 97).

²⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. poz. 92).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138 i 317.

Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową, Państwowej Straży Pożarnej oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych, przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b ustawy, zwanych dalej „pojazdami”.

§ 2. Nadzór nad komórkami organizacyjnymi i stacjami kontroli pojazdów przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów sprawują:

- 1) Szefostwo Służby Czołgowo-Samochodowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) Komenda Główna Policji – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Policji;
- 3) jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego właściwa w sprawach logistyki – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 4) jednostka organizacyjna Agencji Wywiadu właściwa w sprawach logistyki – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Agencji Wywiadu;
- 5) jednostka organizacyjna Służby Kontrwywiadu Wojskowego właściwa w sprawach logistycznych – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Służby Kontrwywiadu Wojskowego;
- 6) jednostka organizacyjna Służby Wywiadu Wojskowego właściwa w sprawach logistycznych – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Służby Wywiadu Wojskowego;
- 7) jednostka organizacyjna Centralnego Biura Antykorupcyjnego właściwa do spraw logistyki – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Centralnego Biura Antykorupcyjnego;
- 8) Zastępca Służby Ochrony Państwa – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Służby Ochrony Państwa;
- 9) Biuro Techniki i Zaopatrzenia Komendy Głównej Straży Granicznej – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Straży Granicznej;
- 10) Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Krajowej Administracji Skarbowej;

11) Biuro Logistyki Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Państwowej Straży Pożarnej – zwane dalej „jednostkami nadzorującymi”.

§ 3. 1. Na wniosek kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej, której stacja kontroli pojazdów podlega, kierownicy jednostek nadzorujących, o których mowa w § 2, wydają upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jeżeli stacja ta:

- 1) spełnia wymagania techniczno-organizacyjne określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) zatrudnia co najmniej jednego diagnostę;
- 3) jest zlokalizowana w obiektach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej.

2. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1, jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

3. Wzór upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

4. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

§ 4. 1. Stacja kontroli pojazdów prowadzi następującą dokumentację:

- 1) rejestr badań technicznych pojazdów, w którym zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu;
- 2) karty okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzeń lub przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowisk kontrolnych.

2. Dokumentację, o której mowa w ust. 1, stacja kontroli pojazdów może prowadzić w postaci elektronicznej.

3. Wzór rejestru badań technicznych pojazdów jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

4. Wzór karty okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzenia lub przyrządu kontrolno-pomiarowego stanowiącego wyposażenie stanowiska kontrolnego jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

5. Stacja kontroli pojazdów wydaje zaświadczenie o:

- 1) przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu;
- 2) przeprowadzeniu dodatkowego badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, jeżeli stacja kontroli pojazdów została upoważniona do badania takiego pojazdu.

6. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania. Przepisy § 8 rozporządzenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym, stosuje się odpowiednio.

7. Uprawniony diagnosta po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin badania technicznego pojazdu.

9. Wzór oraz sposób wypełnienia zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia, o którym mowa w ust. 6.

§ 5. 1. Badania techniczne pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i Policji przeprowadza się corocznie. Przepisy art. 81 ust. 2–4 i 13–18 ustawy stosuje się odpowiednio.

2. Badania techniczne innych pojazdów niż określone w ust. 1, użytkowanych w sposób szczególny przeprowadza się na zasadach określonych w art. 81 ust. 2–15 ustawy.

3. Badania techniczne pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wyłączonych z użytkowania na okres powyżej 12 miesięcy, lecz nie dłuższy niż 61 miesięcy, i poddanych zabiegom konserwacyjnym przeprowadza się bezpośrednio przed rozpoczęciem okresu wyłączenia z użytkowania, zwanego dalej „okresem przechowywania”. Badanie techniczne przeprowadza się także przed kolejnym okresem przechowywania, po upływie wcześniej wyznaczonego okresu przechowywania.

4. Termin następnego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 3, określa diagnosta na podstawie wyciągu z rozkazu dowódcy jednostki organizacyjnej użytkującej pojazd, w którym określono planowany termin okresu przechowywania. Datę kolejnego

badania technicznego wyznacza się z uwzględnieniem 30-dniowego okresu od dnia zakończenia planowanego okresu przechowywania.

5. W przypadku podjęcia decyzji o skróceniu okresu przechowywania pojazdu, pojazd przed dalszą eksploatacją zostaje poddany badaniom technicznym i zostaje wyznaczony nowy termin ważności badań technicznych, na zasadach określonych w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia kończącego skrócony okres przechowywania.

6. Badania techniczne pojazdów należących do obcych sił zbrojnych, przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b ustawy, i rejestrowanych przez właściwy organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, przeprowadza się zgodnie z przepisami obowiązującymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z uwzględnieniem zapisów zawartych we właściwych umowach międzynarodowych.

7. Dopuszcza się wykonywanie badań technicznych pojazdów, o których mowa w ust. 6, w stacjach kontroli pojazdów w obiektach jednostek organizacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim zawiadomieniu złożonym do kierownika (dowódcy, szefa, komendanta) jednostki organizacyjnej, któremu stacja kontroli pojazdów podlega, uzgodnieniu terminu tego badania oraz spełnieniu wymagań wynikających z odrębnych przepisów.

8. W badaniach technicznych pojazdów, o których mowa w ust. 7, uprawniony diagnosta uwzględnia odstępstwa od warunków technicznych, które są określone w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 6. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia badania technicznego pojazdów w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w art. 86b ustawy, nieposiadających upoważnienia wydanego na podstawie § 3 ust. 1, jeżeli:

- 1) w obiektach jednostki organizacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa lub Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową nie ma stacji kontroli pojazdów lub stacja kontroli pojazdów nie posiada uprawnień do wykonywania badań technicznych danego rodzaju pojazdów albo
- 2) wykonanie badania jest uzasadnione względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi.

§ 7. 1. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie.

2. Badania przeprowadza się na podstawie pisemnej zgody kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej, której stacja kontroli pojazdów podlega, albo pisemnego porozumienia zawartego pomiędzy kierownikami tych jednostek organizacyjnych.

3. Rodzaj oraz dopuszczalną liczbę pojazdów objętych możliwością przeprowadzenia badania zgodnie z ust. 1 w określonym przedziale czasu uzależnia się od warunków technicznych niezbędnych do przeprowadzenia badania, istniejących w jednostce organizacyjnej przeprowadzającej badanie.

4. Szczegółowe warunki współpracy przy wykonywaniu badań, o których mowa w ust. 1, określa się w porozumieniu, o którym mowa w ust. 2, zawartym na czas określony.

§ 8. Wymóg certyfikacji zgodności urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowiska kontrolnego, dopuszczonych do użytkowania w stacjach kontroli pojazdów, nie dotyczy objętych tym obowiązkiem urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych, które zostały zakupione przed dniem 18 października 2000 r.

§ 9. Upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 10. Do stacji kontroli pojazdów, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia posiadały ważne upoważnienie do przeprowadzania badań technicznych, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, nie stosuje się przepisu § 3 ust. 3 pkt 4 załącznika nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. poz. 577).

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER FINANSÓW

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

Wymagania techniczno-organizacyjne dla stacji kontroli pojazdów

I. Stanowisko kontrolne

§ 1. 1. Stanowisko kontrolne znajduje się w wydzielonej części pomieszczenia o wymiarach i bramach dostosowanych do wielkości pojazdów (zespołów pojazdów) przewidzianych do badania.

2. Stanowisko kontrolne składa się z:

- 1) płaskiej i poziomej powierzchni mieszczącej badany pojazd (zespół pojazdów), zwanej dalej „ławą pomiarową”, i powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy pomiarowo-kontrolne;
- 2) kanału przeglądowego i urządzenia do podnoszenia osi pojazdu; kanał przeglądowy może być zastąpiony urządzeniem do podnoszenia całego pojazdu;
- 3) urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych;
- 4) wyposażenia technologicznego;
- 5) stanowiska zewnętrznego do pomiarów akustycznych, zwanego dalej „stanowiskiem zewnętrznym”.

II. Ława pomiarowa

§ 2. 1. Wymiary ławy pomiarowej odpowiadają następującym warunkom:

- 1) długość zapewnia możliwość ustawienia na niej wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczenia przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych; w przypadku gdy przewiduje się przetaczanie pojazdu podczas pomiaru zbieżności kół, długość ławy powiększa się o długość drogi przetoczenia pojazdu;
- 2) rozstaw krawędzi zewnętrznych nie powinien być mniejszy niż:
 - a) 2,4 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 2,8 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t – przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego.

2. Nawierzchnia ławy pomiarowej spełnia następujące wymagania:

- 1) dopuszczalne odchylenie od poziomu nie przekracza:
 - a) 3 mm/m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 4 mm/m - w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t;
 - 2) na szerokości czynnej rolek urządzenia do kontroli działania hamulców są odporne na ścieranie.
3. Część składową ławy pomiarowej może stanowić urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, jeżeli odpowiada warunkom, o których mowa w ust. 2.

III. Kanał przeglądowy

§ 3. 1. Wymiary kanału przeglądowego odpowiadają następującym warunkom:

- 1) długość powinna być większa niż długość pojazdu (zespołu pojazdów) co najmniej o długość schodów prowadzących do kanału, jeżeli znajdują się one na końcu lub początku kanału, a ponadto zapewniać:
 - a) wygodne wykonanie wymaganych oględzin i czynności kontrolnych,
 - b) natychmiastowe opuszczenie kanału przez znajdującego się w nim pracownika – w razie niebezpieczeństwa;
- 2) szerokość na poziomie ławy pomiarowej mieści się w granicach:
 - a) 0,6–0,9 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 0,7–1,0 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t;
- 3) głębokość wynosi od 1,3 m do 1,8 m; wewnątrz kanału przeglądowego znajdują się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej.

2. Kanał przeglądowy ma zapewnione odwodnienie oraz wentylację.

3. Kanał przeglądowy jest wyposażony w:

- 1) oświetlenie:

- a) światło możliwie rozproszone, oświetlające miejsce pracy,
- b) światło skupione o bezpiecznym napięciu zasilania, kierowane w razie potrzeby na elementy pojazdu;
- 2) półki wewnętrzne na narzędzia i klucze;
- 3) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej:
 - a) 20 kN – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 115 kN – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t;
- 4) podłogę lub obrzeże umożliwiające przeciążenie urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o 25% nominalnego udźwigu, przy czym powinno być możliwe ustawienie urządzenia do podnoszenia osi pojazdu również między obrotnicami do kontroli geometrii ustawienia kół.

IV. Urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe

§ 4. 1. Stanowisko kontrolne wyposaża się co najmniej w następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do pomiaru sił hamujących lub w inne urządzenie służące do sprawdzania skuteczności działania hamulców;
- 2) opóźniomierz – w przypadku gdy nie jest możliwe przeprowadzenie badania sił hamujących lub sprawdzenie skuteczności działania hamulców za pomocą urządzeń, o których mowa w pkt 1;
- 3) przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych lub urządzenie do kontroli prawidłowości ustawienia kół jezdnych;
- 4) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu;
- 5) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł;
- 6) miernik poziomu dźwięku;
- 7) dymomierz;
- 8) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd - przyczepa;
- 9) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy; dotyczy to stacji, których zakres badań obejmuje przyczepy;
- 10) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnych pojazdu;
- 11) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym;
- 12) zestaw narzędzi monterskich;
- 13) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia;
- 14) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBDII/EOBD.

2. Stanowisko kontrolne w okręgowej stacji kontroli pojazdów oraz stacji, o której mowa w art. 86a ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wyposaża się w urządzenia i przyrządy, o których mowa w ust. 1, a ponadto co najmniej w:

- 1) przyrząd do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu,
- 2) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- 3) urządzenie lub przyrząd do kontroli instalacji zasilania gazem pojazdu samochodowego,
- 4) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 do 400 Nm
– jeżeli zakres badań technicznych prowadzonych przez daną stację wymaga stosowania tych przyrządów lub urządzeń.

3. Dopuszcza się wyposażenie stanowiska kontrolnego w okręgowej stacji kontroli pojazdów w legalizowaną wagę samochodową.

4. Urządzenia i przyrządy mogą stanowić część wspólną wyposażenia kilku stanowisk kontrolnych, jeżeli istnieje możliwość wykonania badania technicznego zgodnie z wymaganiami w tym zakresie.

§ 5.

Warunki dopuszczenia urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych, stanowiących wyposażenie stanowiska kontrolnego do użytkowania w stacjach kontroli pojazdów, określają przepisy wydane na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

V. Wyposażenie technologiczne

§ 6. Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego obejmuje co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego i napięciu bezpiecznym z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 Mpa;
- 3) doprowadzenie wody ciepłej lub nagrzewanej miejscowo do umywalki do mycia rąk;
- 4) odpływ ogólny ścieków przez łapacz błota, olejów i paliw lub odpływ ścieków z kanałów przez łapacz błota, olejów i paliw do kanalizacji ogólnej lub system odwadniania kubełkowego;
- 5) wentylację;

- a) naturalną oraz mechaniczną nawiewno-wywiewną zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza, przy czym stanowisko kontrolne wyposaża się w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenku węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji,
- b) indywidualne wyciągi spalin z końcówkami na rury wydechowe, o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych pojazdów;
- 6) ogrzewanie pomieszczenia;
- 7) alarmowy czujnik nadmiernego poziomu stężenia gazu płynnego i ziemnego w stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

VI. Stanowisko zewnętrzne

§ 7. 1. Stanowisko zewnętrzne powinno znajdować się na zewnątrz pomieszczenia stacji kontroli pojazdów oraz innych pomieszczeń.

2. Wymiary stanowiska zewnętrznego nie są mniejsze niż:

- 1) $7,0 \times 8,0$ m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne motocykla i motoroweru;
- 2) $8,5 \times 10,5$ m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t;
- 3) $8,5 \times 12,5$ m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

3. Nawierzchnia stanowiska zewnętrznego powinna być utwardzona (np. beton, asfalt).

Wniosek o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów

.....
(pieczętka jednostki lub
komórki organizacyjnej)

....., dnia

Na podstawie § rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny

.....
(nazwa jednostki lub komórki organizacyjnej)

zwraca się o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jako:

1) *okręgowa stacja kontroli pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.),

2) *podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust.2 pkt 1-4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

1. Jednostka spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, w tym dysponuje stanowiskami kontrolnymi do przeprowadzania badań technicznych pojazdów rodzaju (należy podać maksymalne wymiary zewnętrzne pojazdu – długość, wysokość, szerokość – w rozumieniu pkt 2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007, str. 1, z późn. zm.¹⁾), przewidzianego do badania na danym stanowisku oraz liczbę stanowisk):

1)* okręgowa stacja kontroli pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

dł:.....szer.:, wys.:, liczba stanowisk:.....;

2)* podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

dł:.....szer.:, wys.:, liczba stanowisk:.....;

wyposażonymi w**:

1) płaską i poziomą powierzchnię stanowiska kontrolnego (liczba i wymiary)

.....
.....
kanał przeglądowny i urządzenie do podnoszenia osi pojazdu lub urządzenie do podnoszenia całego pojazdu (liczba i długość kanałów, liczba i rodzaj dźwigników, marka, typ, numer fabryczny, rok produkcji)

2) urządzenie do sprężania powietrza (wytwarzane ciśnienie i liczba punktów do pompowania kół)

3) indywidualne wyciągi spalin (liczba, wydajność oraz sposób ogólnej wentylacji stanowisk)

4) urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe:

a) urządzenia do badania skuteczności i równomierności działania hamulców

b) opóźnieniomierz

¹⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 4.02.2009, str. 1 i 32, Dz. Urz. UE L 118 z 13.05.2009, str. 13, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 320 z 5.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 1 i 31, Dz. Urz. UE L 47 z 20.02.2013, str. 51, Dz. Urz. UE L 55 z 27.02.2013, str. 9, Dz. Urz. UE L 65 z 8.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 172, Dz. Urz. UE L 43 z 13.02.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 69 z 8.03.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 315 z 1.11.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 4.02.2015, str. 3.

.....
c) przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych (urządzenie do kontroli prawidłowości ustawienia kół jezdnych)
.....

d) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia w ogumieniu
.....

e) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł
.....

f) miernik poziomu dźwięku
.....

g) dymomierz
.....

h) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd – przyczepa
.....

i) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy
.....

j) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu
.....

k) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym
.....

l) przyrząd do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu
.....

m) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t
.....

n) urządzenie lub przyrząd do kontroli instalacji zasilania gazem pojazdów samochodowych
.....

o) zestaw narzędzi monterskich
.....

p) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia
.....

q) komplet kluczy dynamometrycznych
.....

r) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBDII/EOBD
.....

s) legalizowaną wagę samochodową
.....

t) inne
.....
.....

2. Do wykonywania badań technicznych pojazdów proponuje się wyznaczenie następujących przeszkolonych diagnostów:

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Wykształcenie	Odbyte szkolenia	Proponowany zakres upoważnienia
1					
2					
3					
.....					

3. Do wniosku załącza się poświadczone przez składającego za zgodność ze stanem rzeczywistym:

- 1) szkic sytuacyjny obiektu oraz rysunki technologiczne stanowisk kontrolnych wraz z opisem potwierdzającym spełnienie wszystkich wymogów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny;
- 2) kserokopię zezwolenia starosty na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, jeżeli stacja kontroli pojazdów zezwolenie takie otrzymała;
- 3) kserokopię uprawnień diagnosty.

.....
(podpis i pieczęć kierownika
jednostki lub komórki organizacyjnej)

* Niepotrzebne skreślić.

** Dla przyrządów i urządzeń podlegających certyfikacji podaje się numer certyfikatu lub datę zakupu, jeżeli podlegają zwolnieniu zgodnie z § 8 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, typ, nazwę producenta, rok produkcji i numer fabryczny (jeżeli występuje).

Upoważnienie nr

do przeprowadzania badań technicznych pojazdów

.....
(pieczęć jednostki
nadzorującej)

.....
(data wydania)

Na podstawie § rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U.)

upoważniam
(określenie stacji kontroli)

z siedzibą
do przeprowadzania badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową na warunkach niżej podanych:

1. Jako:

- 1) * okręgową stację kontroli pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.);
- 2)* podstawową stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust.2 pkt 1-4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

2. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, objętych upoważnieniem, wyznaczam następujących diagnostów:

- 1) ;
(imię, nazwisko, stanowisko - zakres upoważnienia, numer
uprawnienia diagnosty)
- 2)

Stacja kontroli pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za prawidłowość przeprowadzanych badań technicznych pojazdów oraz zgodność wystawianych dokumentów ze stanem faktycznym.

Stacja kontroli pojazdów wymieniona w upoważnieniu przyjmuje przeprowadzanie badań technicznych pojazdów na warunkach w nim określonych.

.....dnia

.....
(kierownik jednostki
organizacyjnej)

*Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

Rejestr badań technicznych pojazdów

Numer kolejny rejestru	Data badania	Marka	Numer rejestracyjny pojazdu	Numer identyfikacyjny (VIN) lub nadwozia/podwozia - ramy	Rodzaj pojazdu	Data pierwszej rejestracji w kraju/za granicą	Wynik badania	Uwagi
		typ, model handlowy	seria i numer dowodu rejestracyjnego	nr silnika	rodzaj badania, czynności	termin następnego badania	imię, nazwisko diagnosty, nr uprawnień diagnosty	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Uwagi:

W rubryce „Wynik badania” wpisuje się symbol wyniku badania:

„P” - pojazd spełnia wymagania techniczne art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.),

„N” - pojazd nie spełnia wymagań technicznych art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) podać cyframi termin ważności zezwolenia na używanie pojazdu (np. 07.11.96),

„X” - nie dotyczy.

W przypadku wydawania zaświadczenia należy to zaznaczyć w rubryce „seria i numer dowodu rejestracyjnego” symbolem „Z” (numer zaświadczenia jest identyczny z numerem rejestru).

WZÓR

Nr ewidencyjny

.....

(pieczętka jednostki organizacyjnej)

**Karta okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzenia lub przyrządu kontrolno-pomiarowego
stanowiącego wyposażenie stanowiska kontrolnego**

Przeznaczenie i rodzaj urządzenia (przyrządu) *

Marka, typ*

Nr fabryczny, rok produkcji

Data rozpoczęcia eksploatacji

Uwagi

.....
(miejscowość).....
(data).....
(kierownik jednostki
organizacyjnej, której stacja
kontroli pojazdów podlega,
lub osoba upoważniona)

*Zgodnie z treścią certyfikatu zgodności.

Lp.	Data	Wykonane czynności, wyniki kontroli, podjęte decyzje	Podpis i pieczętka imienna osoby przeprowadzającej kontrolę eksploatacyjną	Podpis i pieczętka kierownika jednostki organizacyjnej lub osoby upoważnionej
1	2	3	4	5

Lista odstępstw od warunków technicznych.

1. Światła mijania bez wyraźnej granicy światła i cienia (asymetryczne), nieprawidłowa asymetria (tylko ruch lewostronny).
2. Światła mijania i drogowe niespełniające wymagań dotyczących połączeń elektrycznych (w stosunku do regulaminów EKG ONZ (UN ECE)), własności świetlnych i innych warunków, określonych przepisami polskiego prawa.
3. Czerwone światła kierunkowskazów tylnych.
4. Brak świateł przeciwmgłowych tylnych lub nieprawidłowe usytuowanie tych świateł (tylko ruch lewostronny).
5. Żółte światła pozycyjne przednie.
6. Kierunkowskazy przednie połączone w jednej obudowie (zblokowane) z przednimi światłami pozycyjnymi.
7. Czerwony kolor ostatniego – licząc od przodu pojazdu – samodzielnego światła pozycyjnego bocznego.
8. Różnice w charakterystykach świateł sygnałowych (w stosunku do regulaminów EKG ONZ (UN ECE)).
9. Kierownica umieszczona po prawej stronie (tylko ruch lewostronny).
10. Brak numeru VIN, jeżeli pojazd posiada nadany przez producenta numer nadwozia, podwozia lub ramy.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 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. 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, 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, warunki i tryb ich wydawania, sposób prowadzenia rejestru wykonanych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych.

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 2016 r. poz. 2032, z późn. zm.⁴⁾), ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2343, z późn. zm.⁵⁾), ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

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 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138 i 317.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2048, z 2017 r. poz. 60, 528, 648, 859, 1089, 1428, 1448, 1530, 1971 i 2056, 2175, 2201, 2203, 2494, z 2018 r. poz. 106 i 138.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2175, 2201, 2369.

„ustawą” lub ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r. poz. 1221, 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 2016 r. poz. 2022 i 858 oraz z 2017 r. poz. 2338), zwanego dalej „rozporządzeniem o warunkach technicznych”,
- c) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia (.....) w sprawie szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz opłat z tym związanych (.....),
- d) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 2355.),
- e) przepisach Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119 i z 2018 poz. 135), 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, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu, sporządzeniu dokumentacji fotograficznej badanego pojazdu oraz uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłat, o których mowa w art. 84 ustawy, z tym, że:

- 1) w przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, pobranie danych z ewidencji może nastąpić po przeprowadzeniu badania;
- 2) w przypadku okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pobranie danych następuje po przeprowadzeniu badania i jest poprzedzone wprowadzeniem danych badanego pojazdu, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy;

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2491 oraz z 2018 r. poz. 62 i 86.

- 3) w przypadku badania ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów dopuszcza się pobranie danych z ewidencji oraz wprowadzenie do systemu rejestru badań technicznych danych identyfikacyjnych badanego pojazdu oraz rodzaju badania technicznego pojazdu w dniu wykonania badania.

§ 4. 1. Zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje:

- 1) identyfikację pojazdu, w tym:
 - a) sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w:
 - 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, o ile została wydana, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
 - pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
 - 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 zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8 – 10, 12, 13 oraz 15 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy oraz danych osobowych właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu;
- 2) sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu;
- 3) sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę:
 - a) stanu technicznego ogumienia, 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 ustalony na podstawie art. 81 ust. 5–12 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 2 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 3 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 3 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 3 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 3 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. 13 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 3 do rozporządzenia; w przypadku niesprawnego autobusu wykonuje się zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 8 i 9 działu I załącznika nr 3 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 3 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 3 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 3 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 3 do rozporządzenia; oraz w Dziale III załącznika nr 3 do rozporządzenia, a także ustalenie nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu, podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu w sposób określony w Dziale II załącznika nr 3 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 3 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 3 do rozporządzenia, a także ustalenie nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu, podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu w sposób określony w dziale II załącznika nr 3 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 3 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 3 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 3 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 3 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 3 do rozporządzenia;
 - 14) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej w rozumieniu art. 2 pkt 10a ustawy, obejmuje sprawdzenie i ocenę stanu technicznego pojazdu oraz

spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 - 6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia, odpowiednio do zakresu naprawy;

- 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 3 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 3 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 3 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 3 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 uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

5. W przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, uprawniony diagnosta po odzyskaniu połączenia z centralną ewidencją pojazdów pobiera dane, weryfikuje je i wprowadza nowe dane do centralnej ewidencji pojazdów, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy. Uprawniony diagnosta wprowadza do ewidencji dodatkowe oznaczenie informujące, że badanie wykonane zostało w trybie awaryjnym oraz wprowadza datę wykonania badania technicznego.

§ 7. 1. Rejestr prowadzi podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Rejestr jest 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 danych gromadzonych 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 numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy umieszczonych w pojeździe oraz na tabliczce znamionowej pojazdu z danymi zawartymi w dokumencie, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. a, diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym i wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i do rejestru.

§ 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.

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 uprawniony diagnosta, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki istotne oraz usterki stwarzające zagrożenie 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. 16 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. 86b ust. 5 ustawy.

3. Wzory pieczętek stosowanych podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów, określają przepisy wydane na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 i art. 86x ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

§ 11. W przypadku popełnienia oczywistej omyłki w:

- 1) wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu prostuje ją w rejestrze, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu;
- 2) dokonaniem wpisu w dowodzie rejestracyjnym uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu prostuje ją w rejestrze, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów oraz skreśla omyłkowy wpis i podaje właściwą informację w nowej rubryce w dowodzie rejestracyjnym; nowy wpis powinien być opatrzony datą, podpisem uprawnionego diagnosty oraz pieczętą identyfikacyjną.

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

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.⁷⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

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 poz. 1076, z 2016 r. poz. 1075, z 2017 r. poz. 2089), 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. ...).

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia

ZALĄCZNIK 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 niezadawalający

„Usterki skutkujących uznaniem stanu technicznego za niezadawalający” 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 niezadawalający	Usterka*				
			D	P	N		
1	2	3		4			
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) Nieprawidłowe oznaczenie znakiem PL lub umieszczony na pojeździe znak określający inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany.		X			
		g) Nieprawidłowe oznaczenie pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych.		X			
		h) Miejsce przewidziane do umieszczenia tablic rejestracyjnych nie spełnia wymagań określonych w załączniku nr 6 do rozporządzenia o warunkach technicznych.		X			
		a) Brak numeru (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać				X	
		0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu	1. Kontrola organoleptyczna. Pomiary w uzasadnionych				

(VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy, identyfikacja pojazdu	<p>przypadkach.</p> <p>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.</p> <p>3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Weryfikacja danych technicznych w tym z uwzględnieniem katalogu, o którym mowa w § 2 działu II załącznika nr 3 do rozporządzenia.</p> <p>4. Ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 18 ustawy - opinia rzeczoznawcy samochodowego).</p>	<p>b) Numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfałszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu.</p> <p>c) Brak zgodności zapisów w dokumentach numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz numeru rejestracyjnego ze stanem faktycznym.</p> <p>d) Oczywiste omyłki, niezgodności w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu.</p> <p>e) Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna.</p> <p>f) Dane zawarte na tabliczce znamionowej są niezgodne ze stanem faktycznym.</p> <p>g) Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego parametru zawartego w załączniku nr 4 do rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>h) Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>i) 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).</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
<p>0.3. Nalepka kontrolna, o ile jest wymagana</p> <p>1. UKŁAD HAMULCOWY</p> <p>1.1. Stan techniczny i działanie</p>	<p>Kontrola organoleptyczna.</p>	<p>1) Brak nalepki kontrolnej.</p> <p>2) Niezgodność numeru rejestracyjnego na nalepce kontrolnej z numerem rejestracyjnym na tablicach rejestracyjnych.</p> <p>3) Nalepka kontrolna nieczytelna.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

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. b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia.	X X	
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola organoleptyczna elementów układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy włączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jądowy. b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli wpływa na działanie. c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta. d) Nadmierny opór. e) Nadmierne zużycie lub luz.	X X X X 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); co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość; b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/Nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców. c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa. d) Wpływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wpływ powietrza. e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. f) Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.	X X X X X X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika. Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego	X X	

niskiego ciśnienia		ciśnienia.		
1.1.5. Ręczny zawór hamulcowy	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte. b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu. c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu. d) Niepoprawne działanie.	X X X X	
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje. b) Zużycie sworzniia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. Nadmierne zużycie. c) Nadmierne skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację. d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa. e) Nieprawidłowe działanie układu, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię. f) W przypadku zastosowania elektronicznego hamulca postojowego (EPB) - możliwe zwolnienie hamulca bez włączonego „zapłonu”.	X X X X X X	
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego i pomiaru. Pomiary za pomocą manometru i stopera lub przyrządu do pomiaru zmian ciśnienia w funkcji czasu (pomiar tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność. b) Nadmierne ubytek oleju ze sprężarki. c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu. d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego. Jeżeli wpływa na funkcjonalność. e) Niesprawny zawór bezpieczeństwa. f) Zauważalny spadek ciśnienia w okresie 1 minuty, gdy pedał hamulca jest utrzymany w pozycji wciśniętej. Jeżeli wpływa na funkcjonalność. g) Spadek ciśnienia na 1 pełne zahamowanie przekracza 0,06 MPa.	X X X X X X X X	X 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 szybkozłącze. Jeżeli wpływa na funkcjonalność. b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub szybkozłącza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność. c) Uszkodzenie, nieszczelności przewodów lub szybkozłącza.	X X X X	X X

			Jeżeli wpływa na funkcjonalność. Nieprawidłowe działanie.			X	X
			Wpływ na działanie hamulca. Przy rozłączeniu połączenia hamulec przyczepy nie działa automatycznie.			X	X
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola organoleptyczna.		a) Zbiornik nieznacznie uszkodzony lub nieznacznie skorodowany. Zbiornik poważnie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny. b) Nieprawidłowe działanie urządzenia osuszającego.	X		X	
			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. b) Pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa. Pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna. c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż działa.	X		X	X
			Niepewne mocowanie pompy hamulcowej.			X	X
			d) Poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum.	X			
			Poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum.			X	
			Brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej.				X
			e) Brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego.	X			
			f) Wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub 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. Szttywne przewody hamulcowe	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.		a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem. b) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy			X	X

		hamulcowe).			
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane.		X	
		Wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.			X
		d) Przewody przemieszczone.	X		
		Ryzyko uszkodzenia.		X	
		a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Przewody są poskręcane lub zbyt krótkie.	X		
		Przewody są uszkodzone lub się ocierają.		X	
		c) Przewody lub połączenia w pneumatycznym układzie hamulcowym są nieszczełne.		X	
		Przewody lub połączenia w hydraulicznym układzie hamulcowym są nieszczełne...			X
		d) Przewody pęcznieją pod ciśnieniem.		X	
		Oslabione zbrojenie.			X
		e) Przewody porwane.		X	
		a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia).		X	
		Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).			X
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.).		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
		c) Brak lub nieprawidłowe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
		a) Zużycie bębna lub tarczy.		X	
		Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub pęknięcia.			X
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.).		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
		c) Brak bębna lub tarczy.			X
I.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.				
I.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola organoleptyczna.				
I.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola organoleptyczna				

I.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>d) Niepewne mocowanie tarczy nośnej hamulca.</p> <p>a) Linka uszkodzona lub splątana.</p> <p>Wpływ na działanie hamulca.</p> <p>b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu.</p> <p>Wpływ na działanie hamulca.</p> <p>c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.</p> <p>d) Uszkodzona prowadnica linki.</p> <p>e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.</p> <p>f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujących na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p></p> <p>X</p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p>
I.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego.</p> <p>Wpływ na działanie hamulca.</p> <p>b) Nieszczelność urządzenia uruchamiającego.</p> <p>Wpływ na działanie hamulca.</p> <p>c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego.</p> <p>Wpływ na działanie hamulca.</p> <p>d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego.</p> <p>Grozi pęknięciem.</p> <p>e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizm przeponowego.</p> <p>Wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego).</p> <p>f) Uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem.</p> <p>Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p>X</p> <p></p> <p></p>
I.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Uszkodzone połączenie.</p> <p>b) Nieprawidłowe ustawienie połączenia.</p> <p>c) Zawór zatarty lub nie działa (ABS działa).</p> <p>Zawór zatarty lub nie działa.</p> <p>d) Brak korektora (jeśli jest wymagany).</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p></p> <p></p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p>X</p> <p>X</p>

			e) Brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne.	X	
			f) Wycieki płynu.	X	
I.1.18. Korektory 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	
I.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola organoleptyczna		a) Niepewne połączenia lub mocowanie.	X	
			Negatywny wpływ na działanie.	X	
I.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.		b) Brak układu lub wyraźne nieprawidłowe działanie.	X	
			Hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego.		X
I.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola organoleptyczna		a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu mającym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego.	X	
			Wpływ na działanie hamulca.		X
			b) Wpływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu. Wpływająca na działanie układu.	X	
			c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu.	X	
			d) Niebezpieczna przeróbka ^{*)} dowolnego elementu układu hamulcowego.	X	
			Wpływ 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	
			Wpływ na działanie hamulca.		X
			g) Brak obwodowości układu roboczego (o ile jest wymagana).		X
			h) Nieszczelna instalacja układu hamulcowego (szczególnie na połączeniach).	X	

			i) Wadliwie poprowadzone ciąga lub przewody hamulcowe.		X
1.1.22 Złącza kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola organoleptyczna		a) Brak. b) Uszkodzenie.	X	X
1.1.23. Hamulec najazdowy	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców. Dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.		Niesprawność lub nieszczelność. Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	X	X
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. 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 X
			c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie). d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole. e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła.		X X X
1.2.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika. <i>Uwaga:</i> Wskazniki skuteczności hamowania określają przepisy rozporządzenia o warunkach technicznych.		Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.		X 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.	X	X
		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). d) Automatyczny system hamulcowy przyczepy nie działa.	X	X
1.3.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika. Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych; osiągnięte mniej niż 50% wartości siły hamowania określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego				
1.4.1. Sprawność	Badanie wykonane 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 co najmniej na jednym kole lub, w przypadku badań na drodze, pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej	X	
		Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu.		X
1.4.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.	Osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu.	X	X
1.5. Sprawność układu hamowania	Kontrola organoleptyczna oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie,	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).	X	

długotrwałego	czy układ działa.	b) Układ nie działa.	X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola organoleptyczna.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki układu ABS nie działa. b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu. c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół. d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej. e) Brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora). f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.	X X X X X X	
1.7 Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola organoleptyczna wskaźnika ostrzegawczego.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa. b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu. c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.	X X X	
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola organoleptyczna.	Płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami. Bezpośrednie ryzyko awarii.	X 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. Wpływ na działanie.	X	X
		c) Nadmierne zużycie wielowypustu. Wpływ na działanie.	X	X
		d) Zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego. Wpływ na działanie	X	X
		e) Wyciek. Tworzenie się kropeł.	X	X
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku	Mocowania niebezpiecznie obciążowane lub widoczny względny ruch w	X	X

kierowniczej	z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola organoleptyczna mocowania obudowy przekładni podwozia.	stosunku do podwozia lub nadwozia.			X	
		b) Deformacja otworów do mocowania w podwoziu.		X		
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przegładowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola organoleptyczna elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	Znaczący wpływ na skuteczność mocowań.			X	
		c) Brak śrub mocujących lub śruby utłamane.		X		
		Poważny wpływ na skuteczność mocowań.				X
		d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej.		X		
		Wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy.				X
		a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy.		X		
		Nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia.				X
		b) Nadmierne zużycie przegubów.		X		
		Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.				X
		c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu.		X		
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przegładowym 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	Wpływ na działanie.				
		d) Brak elementów ograniczających skręt		X		
		e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego).		X		
		f) Niebezpieczna przeróbka ³³⁾ .		X		
		Wpływ na działanie.				X
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej.		X		
		Brak lub poważne zużycie osłony gumowej.				
a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X				
b) Brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają.		X				

	zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi. Kontrola organoleptyczna ruchu połączeń				
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z 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.				
		a) Wyciek płynu lub nieprawidłowe działanie.	X		
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.	X		
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na układ kierownicy.	X		X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu.	X		
		Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.			X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów.	X		
		Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.			X
		f) Niebezpieczna przetóbka ^{*)} .	X		
		Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.			X
		g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/ przewodów.	X		
		Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.			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 poosiowym; 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		
		d) Brak elementu ustalającego koło kierownicy na kolumnie kierowniczej.	X		X

	<p>Ustawić pojazd na kanale przegładowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem pojazdu opierającym się na podłożu, ciągnąc 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.</p>	<p>e) Pęknięcie obręczy lub ramion kierownicy.</p> <p>a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.</p> <p>b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.</p> <p>c) Zużyty przegub elastyczny.</p> <p>d) Uszkodzone mocowanie kolumny.</p> <p>Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.</p> <p>e) Niebezpieczna przeróbka^{***)}.</p> <p>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.</p> <p>g) Koło kierownicy bez certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.</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>X</p>
<p>2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz amortyzatory kierownicze</p>	<p>Ustawić pojazd na kołach na kanale przegładowym 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.</p>	<p>a) Zbyt duży luz kierownicy (na przykład dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy).</p> <p>Wpływ na bezpieczne kierowanie.</p> <p>b) Ruch jałowy przekracza wartość dopuszczalną dla danego typu pojazdu.</p> <p>Wpływ na bezpieczne kierowanie.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
<p>2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy</p>	<p>Kontrolę przeprowadza się na urzędzeniu do ogólnej oceny prawidłowego ustawienia kół jezdnych.</p>	<p>Wartość poślizgu bocznego pojazdu wykracza poza dopuszczalne granice dla danego typu pojazdu.</p> <p>Wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy</p>	<p>X</p> <p>X</p>
<p>2.4. Ustawienie kół</p>			<p>X</p>

	<p>Dopuszcza się wykonanie pomiaru zbieżności kół. Pomiar 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 jakiego 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	<p>Kontrola organoleptyczna lub sprawdzenie za pomocą urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.</p>	<p>a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu.</p> <p>Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.</p> <p>b) Zbyt duży luz.</p> <p>Wpływ na jazdę wprost: pogorszenie stabilności kierunku jazdy.</p> <p>c) Uszkodzone mocowanie.</p> <p>Poważny wpływ na skuteczność mocowania.</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>
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	<p>Pojazd ustawiony kołami na twardym podłożu. Obracać koło kierownicy w obie strony o kąt potrzebny do poruszenia kół jezdnych, równocześnie</p>	<p>a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje jakikolwiek rodzaj awarii w układzie.</p> <p>b) Niezgodność między skrzętem koła kierownicy a skrzętem kół.</p> <p>Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>

	uruchamiać i zatrzymywać silnik – sprawdzić działanie mechanizmu.	<p>c) Wspomaganie nie działa.</p> <p>d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.</p> <p>e) Pęknięcie mechanizmu lub wycieki oleju.</p> <p>f) Ruchome części układu kolidują ze stałymi elementami podwozia.</p> <p>g) Brak mechanizmu wspomagającego w pojeździe (jeżeli jest wymagany).</p> <p>a) Nadmierne luzy w połączeniach (przegubach).</p> <p>b) Pęknięcie lub deformacja jakiegokolwiek części.</p> <p>c) Czynnności naprawcze wykonane spawaniem, zgrzewaniem lub lutowaniem.</p> <p>d) Nieprawidłowy montaż drążków kierowniczych i końcówek drążków.</p> <p>e) Brak wymaganych zabezpieczeń połączeń śrubowych.</p> <p>f) Brak lub uszkodzone osłony gumowe elementów układu kierowniczego.</p> <p>a) Ocieranie drążków lub dźwigni o sąsiednie elementy podwozia.</p> <p>b) Brak lub niedziałanie ograniczników skretu</p>	X	X
2.7. Drążki 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.		X	
2.7.2. Działanie	Obracając koła w obie strony od oporu do oporu, sprawdzić działanie drążków w całym zakresie.		X	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). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	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). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	X
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach 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	X
		d) Brak odczowania szyb.				X	
		a) Brak lusterka lub urządzenia widzenia pośredniego, lub mocowanie niezgodne z w 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 obluzowane.			X		
		Lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nie działa, jest bardzo uszkodzone, obluzowane niepewnie z mocowane.				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 2; 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	
		a) Brak wycieraczek lub wycieraczki nie działają.				X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki.			X		
		Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.				X	
		Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy ale			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.						
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.						
3.5. Spryskiwacze	Kontrola organoleptyczna						

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

		<p>p) Reflektor światel mijania nieprzeznaczony do ruchu prawostronnego - w oznaczeniu homologacyjnym reflektora strzałka skierowana tylko w prawo od diagony znajdującego się na wprost światła; dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).</p> <p>q) Brak asymetryczności światel 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.</p>		X
4.1.2. Ustawienie	Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia światel lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	<p>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.</p> <p>b) Odchylenie strumienia światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo lub w prawo).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.</p>		X
4.1.3. Przetłączniki	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego	a) Przetłącznik działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów (dotyczy liczby	X	

	interfejsu pojazdu i sprawdzenie działania.	reflektorów włączanych jednocześnie).			
		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, 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.		X	
		W przypadku świateł wyładowczych.			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 diennej.					
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	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	f) Umieszczone na innym pojeździe niż pojazd samochodowy i przyczepa, których szerokość przekracza 1.8 m (światła obrysowe).		X	
		Przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów.		X	
		Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.			
		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		
4.2.3. Światła hamowania „stop”	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3).	X		
		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3. Żadne źródło światła nie działa.		X	

		<p>b) Nieznaczne uszkodzenie klosza (bez wpływu na emitowane światło).</p> <p>c) Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).</p> <p>d) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>e) Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p> <p>f) Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie światel pozycyjnych.</p> <p>g) Barwa inna niż czerwona.</p> <p>h) Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności światel).</p> <p>i) Barwa inna niż czerwona.</p> <p>j) Nie włącza się przy uruchomieniu hamulca roboczego.</p> <p>k) Nieprawidłowe działanie przełącznika.</p> <p>l) Opóźnione działanie.</p> <p>m) Przełącznik nie działa w ogóle.</p> <p>n) Nieprawidłowe działanie przełącznika.</p> <p>o) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.</p> <p>p) Funkcje aktywacji światel podczas hamowania awaryjnego nie działają lub działają nieprawidłowo.</p> <p>q) 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.</p> <p>r) Białe światło z tyłu, znacząco zmniejszona jasność światła.</p> <p>s) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.</p> <p>t) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.</p>	X	X
4.3.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		X	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 powyżej 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
			c) 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
			Przełącznik nie działa prawidłowo.	X	
			Przełącznik nie działa w ogóle.		X
			a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, jego natężenia lub oznaczenia.		X
			b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X
			Częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę.	X	
			4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe		
			a) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3).	X	
			b) Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X
			c) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).	X	
			Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X
			c) Niepewne mocowanie światła.	X	
4.4.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.				
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.				
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.				
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.				

			Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią kierujących pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnika.			X
			d) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
			e) Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia.			X
			f) Światło przeciwnogłowe tylne może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwnogłowych przednich.			X
			g) Nie ma możliwości wyłączenia światła przeciwnogłowego tylnego niezależnie od światła przeciwnogłowego przedniego.			X
			h) Umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od światła hamowania „stop”.			X
			i) Światła przeciwnogłowe przednie włączają się bez włączenia świateł pozycyjnych.			X
			j) Oślepią innych użytkowników drogi.			X
			k) Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia świateł przeciwnogłowych przednich niezależnie od świateł drogowych i mijania.			X
4.5.2. Ustawienie	Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł.		Wartość ustawienia światła przeciwnogłowego przedniego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm/10 m w górę lub w dół.	X		
4.5.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		Granica światła i cienia powyżej granicy światła i cienia świateł mijania. Przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Przełącznik nie działa.	X		
4.5.4. 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. b) Układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.			X
4.6. Światła cofania						
4.6.1. Stan	Kontrola organoleptyczna		a) Uszkodzone źródła światła.	X		

i działanie	i sprawdzenie działania.	<p>b) Uszkodzenie klosza. X</p> <p>c) Niepewne mocowanie światła. X</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p> <p>d) Włączenie na biegu innym niż wsteczny. X</p> <p>e) Możliwość włączenia, gdy urządzenie włączające silnik jest w położeniu uniemożliwiającym jego pracę. X</p> <p>f) Osłepiają innych użytkowników drogi. X</p>	
4.6.2. Zgodność z wymaganiami przepisów o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	<p>a) Brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu świateł, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia. X</p> <p>b) Układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. X</p> <p>c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym. X</p>	
4.6.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	<p>Przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. X</p> <p>Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest inny bieg niż wsteczny.. X</p>	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną			
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	<p>a) Źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu. X</p> <p>b) Uszkodzone źródło światła (złożone źródło światła). X</p> <p>Uszkodzone źródło światła (pojedyncze źródło światła). X</p> <p>Niepewne mocowanie światła. X</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia. X</p> <p>Barwa inna niż biała. X</p> <p>Strumień światła nie pada na powierzchnię tablicy rejestracyjnej. X</p>	
4.7.2. Zgodność z wymaganiami przepisów	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	<p>Układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. X</p>	

rozporządzenia o warunkach technicznych					
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i odblaskowe konturowe, tylne tablice wyróżniające					
4.8.1. Stan	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.			X	
	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych. Wpływ na funkcję odblaskową.			X	
	b) Niepewne mocowanie Światel odblaskowych. Grozi odpadnięciem.			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. światel odblaskowych tylnych trójkątnych).			X	
	f) Umieszczone na innym pojeździe niż przyczepa (dot. światel odblaskowych tylnych trójkątnych).			X	
	g) Mają kształt trójkąta (dot. światel odblaskowych przednich i bocznych).			X	
4.8.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna.			X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.			X	
	a) Wskaźniki nie działają. Nie działają wskaźniki włączenia światel drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.			X	
	b) Uszkodzenie urządzeń kontrolnych sygnalizujących działanie światel pojazdu.			X	
	c) Urządzenia kontrolne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X	
4.9.2. Zgodność	Kontrola organoleptyczna i			X	
	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X	

<p>z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych</p>	<p>sprawdzenie działania.</p>			
<p>4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą</p>	<p>Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie prawidłowości połączeń elektrycznych za pomocą przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazdu-przyczepa.</p>	<p>a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych. X</p> <p>Luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym.</p> <p>b) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. X</p> <p>Może spowodować zwarcie. X</p> <p>c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego. X</p> <p>Światła hamowania „stop” przyczepy nie działają.. X</p> <p>d) Brak zabezpieczenia przed samoczynnym rozłączeniem. X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>4.11. Złącza i przewody elektryczne</p>	<p>Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, obejmujące w niektórych przypadkach także komorę silnikową.</p>	<p>a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów. X</p> <p>Obluzowanie mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń.</p> <p>Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża: rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).</p> <p>b) Niewielkie zużycie instalacji. X</p> <p>Poważne zużycie instalacji. X</p> <p>Skrajne zużycie instalacji w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego. X</p> <p>c) Uszkodzona lub zużyta izolacja. X</p> <p>Może spowodować zwarcie. X</p> <p>Bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem. X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

		d) Brak połączenia elektrycznego silnika z nadwoziem, tzw. „masa”.	X	
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Wysyła/ odbija czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.	X	
		b) Światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia o warunkach technicznych. Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu.	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 przywilejowany.	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 kontroli włączenia świateł roboczych.	X
4.17. Światła postojowe, stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Kontrola organoleptyczna.	a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X
		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, KOLA, OPONY I ZAWIESZENIE			
5.1. Osie			
5.1.1. Osie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiony na kanale przegładowym 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
		c) Niebezpieczna przeróbka ^{*)} . Wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża.	X
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd	a) Pęknięcie zwrotnicy.	X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia.	X

	ustawiony na kanale przegładowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe, w przypadku pojazdów o 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.	<p>Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.</p> <p>c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi.</p> <p>Prawdopodobieństwo obłuzowania, pogorszenie stabilności toru jazdy.</p> <p>d) Luz sworznia zwrotnicy w osi</p> <p>Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.</p>			X
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiamy na kanale przegładowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkolesać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	<p>a) Zbyt duży luz na łożysku koła.</p> <p>Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.</p> <p>b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone.</p> <p>Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.</p> <p>c) Głośna praca łożyska.</p>			X X X X
5.2. Koła i opony	Kontrola organoleptyczna	<p>a) Brakujące lub obłuzowane śruby lub nakrętki mocujące koła.</p> <p>Brak elementów mocujących koła lub obłuzowanie w takim stopniu, że ma to bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>b) Zuzycie lub uszkodzenie piasty.</p>			X X

		Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający wpływ na bezpieczne mocowanie kół.		X
5.2.2. Koła	Kontrola organoleptyczna obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub dźwigniku.	<p>a) Pęknięcie, wada spawalnicza lub deformacje tarcz kół.</p> <p>b) Niewłaściwe zamocowanie pierścienia ustalającego oponę.</p> <p>Prawdopodobieństwo wypadnięcia.</p> <p>c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła.</p> <p>Wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony.</p> <p>d) rozmiar, kompletacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych – w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.</p> <p>e) Brak śrub mocujących lub niedokręcenie.</p>	X	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.	<p>a) Pęknięcia lub odkształcenia osi.</p> <p>b) Pęknięcia lub widoczne odkształcenie zwrotnic lub wahaczy.</p> <p>c) Nadmierny luz: na sworzniu zwrotnicy, na sworzniach wahaczy, w łożyskach kół.</p> <p>d) Naprawy osi zwrotnic lub wahaczy wykonane techniką spawania lub zgrzewania.</p> <p>e) Zgrzyty w łożysku wskazujące na uszkodzenie łożyska.</p>	X	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.	<p>a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.</p> <p>Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.</p> <p>b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.</p> <p>c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.</p> <p>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.</p>	X	X

	e) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony.		X	
	Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
	f) Widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony, głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
	g) Opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartychy przeciwbłotne).	X		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	
	i) Wpływ na warstwę ochronną kordu.			X
	System monitorowania ciśnienia w oponie zła działająca opona wyraźnie niedopompowana (o ile pojazd jest wyposażony).	X		
	Wyrażnie nie działa. (o ile pojazd jest wyposażony).		X	
	j) Opony z umieszczonymi trwale wystającymi na zewnątrz przeciwszlizgowymi 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		X	

		naruszających ich osnowę albo odkształcone.	
5.3. Zawieszenie			
5.3.1. Resory 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 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi.	X
		Widoczne względne przemieszczanie się. Mocowania bardzo poważnie obluźwane.	X
		Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru.	X
		Bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych.	X
		Brak resoru.	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	Bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych.	X
		Niebezpieczna przeróbka ^{*)} .	X
		Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa.	X
		Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi.	X
		Obluźwany amortyzator.	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.	b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.	X
		Wyniki badań nie są zgodne z wymaganiami podawanymi przez producenta pojazdu lub producenta urządzenia kontrolnego, o ile działania według metody innej niż EUSAMA.	X
		Wyniki badań nie są zgodne z zasadami oceny według metody EUSAMA:	X
		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;	X
		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

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 przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. Prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.	X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu.	X	X
		c) Wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie. Niebezpieczna przeróbka ^(*) . 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 obluźowania; 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, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu. Poważny wpływ na działanie układu.	X	
		c) Słyszalny wypływ powietrza z układu.	X	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 obluźowana. Niewystarczająca wytrzymałość części.	X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji. Niewystarczająca wytrzymałość części.	X	X
6.1.2. Rury	Kontrola organoleptyczna.	a) Nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego.	X	X

wydechowce i tłumiki	pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.			X		
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd umieszczony na kanale przeglądowym lub na dźwigniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu do kontroli nieuszczelności instalacji gazowej.					X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne, urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	Kontrola organoleptyczna					X
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola organoleptyczna					X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i urządzenia przernaczone do ciągnięcia	Kontrola organoleptyczna pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających					X
b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów.						X
Zagrożenie zdrowia dla osób znajdujących się w pojeździe.						X
a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe.						X
b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieuszczelny.						X
c) Ryzyko pożaru. Nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych. Przetarcie przewodów.			X			
d) Uszkodzenie przewodów.				X		
e) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwo (jeżeli jest wymagany).				X		
f) Zagrożenie pożarowe z powodu: - wycieku paliwa, - niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego, - stanu komory silnikowej.						X
g) Uszkodzenie przewodów zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.						X
h) Nadmierna korozja zbiornika.				X		
a) Obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia.				X		
b) Części grożące odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji.						X
c) Urządzenie niezgodne z wymaganiami i 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 uchwyty.				X		
c) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie i grozi wypadnięciem.				X		
d) wysokie ryzyko odpadnięcia.						X
a) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli nie jest używany).				X		
b) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli jest używany).						X

	i działania wskaźników pomiarowych.	<p>b) Nadmierne zużycie elementu. X</p> <p>Ponizżej zużycia granicznego. X</p> <p>c) Uszkodzone mocowanie. X</p> <p>Obluzowane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia. X</p> <p>d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego. X</p> <p>e) Co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa. X</p> <p>f) Elementy sprzęgu zastępują tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). X</p> <p>Nieczytelna tablica rejestracyjna (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). X</p> <p>g) Niebezpieczna przeróbka ** (części drugorzędne). X</p> <p>Niebezpieczna przeróbka ** (części główne). X</p> <p>h) Urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości. X</p> <p>i) Brak zaczepów do holowania (o ile są wymagane). X</p>			
6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola organoleptyczna.	<p>a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. X</p> <p>Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. X</p> <p>b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. X</p> <p>Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia. X</p> <p>c) Nadmierne zużycie przegubów wału napędowego (uniwersalnych) lub łańcuchów / pasów napędowych. X</p> <p>Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia. X</p> <p>d) Zły stan przegubów elastycznych. X</p> <p>Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia. X</p> <p>e) Uszkodzony lub wygięty wałek lub pólós. X</p>			

			f) Pęknięcie lub zły stan obudowy łożyska. Bardzo poważne ryzyko obłuzowania lub pęknięcia. g) Poważne zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej. h) Niedozwolona prawem przeróbka układu napędowego. Mocowania zużyte, wyraźne i poważnie uszkodzone. Mocowanie obluzowane lub pęknięte.		X	X
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola organoleptyczna bez konieczności stosowania kanału przeglądowego lub dźwignika.		a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko b) przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko		X	X
6.1.9 Praca silnika	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.		a) Niepewne mocowanie do pojazdu. b) Brak tabliczki znamionowej. c) Brak certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji. d) Nieprawidłowe działanie połączenia elektrycznego. e) Brak adnotacji „HAK” w dowodzie rejestracyjnym.		X	X
6.1.10. Zaczep pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, autobusu, kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna				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. b) Słupki nadwozia pęknięte, skorodowane, uszkodzone. Pogorszona stabilność. c) Do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
					X	X

		d) Niebezpieczna przeróbka **). Za mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi.	X		X	
6.2.2. Mocowania	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przegładowym 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 poprzecznic ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne. Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzecznic 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 porażenia przechodniów w razie wypadku.			X	
		h) Brak zabezpieczenia pokrywy przedniej przed samoczynnym otwarciem.			X	
		a) Drzwi źle się otwierają lub zamykają.			X	
		b) Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi przesuwne).			X	
6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola organoleptyczna.	Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi uchylne).			X	
		c) Zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.		X		

			Brakujące lub obluźwane 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 kierowcy	Kontrola organoleptyczna		a) Konstrukcja siedzenia uszkodzona. Mocowanie siedzenia obluźwane. b) Nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia. Siedzenie przemieszcza się lub nie można unieruchomić oparcia.		X	X
			c) Złe zamocowanie groźące 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). Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne). b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Przekroczona dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu.	X	X	
			c) Nieprawidłowe działanie elementów regulacji i ustawienia siedzenia.		X	
			d) Złe zamocowanie groźące samoczynnym przemieszczaniem.		X	
			e) Brak zagłówków siedzeń (jeżeli są wymagane).		X	
			f) Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	

6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu.	X	X	
6.2.8 Stopnie kabiny i poręcze	Kontrola organoleptyczna	Wpływ na bezpieczne działanie. a) Niepewne mocowanie stopnia lub poręczy. Niewystarczająca stabilność. b) Stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników. c) Brak stopni/stopnia.	X		X
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola organoleptyczna	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia. b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów. Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkownika. c) Wycieki z układów hydraulicznych.	X	X	
6.2.10. Błotniki, fartychy przeciwbłotne	Kontrola organoleptyczna.	Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych. a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części. b) Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem. Fartychy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła. Błotnik zbyt blisko opony/koła.	X	X	
6.2.11. Podpórka centralna, podpórka boczna w pojeździe dwukółowym	Kontrola organoleptyczna.	c) Niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Niewystarczająca osłona całej szerokości opony.	X	X	
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części. b) Niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna. c) Ryzyko rozłożenia, podczas gdy pojazd jest w ruchu.	X	X	X
6.2.13. Wyjście bezpieczeństwa	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części. b) Nieprawidłowa zmiana konstrukcyjna. Brak wyjść bezpieczeństwa, niewłaściwie urządzone, za małą ich liczbą lub brak oznakowania.	X	X	X

6.3. Wymiary zewnętrzne, oznakowanie	Pomiary wymiarów zewnętrznych (pomiar tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Niegodne z przepisami szerokość, wysokość lub długość pojazdu. b) Brak oznakowania pojazdu wołno poruszającego się, długiego i ciężkiego lub oznakowanie niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X 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) Znaczenie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczeństwa. Wpływ na stabilność. b) Obluzowane punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa.	X X
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięcie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany. b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa.	X X
		Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa.	X
		Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X
		Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.	X
		Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa.	X
		Brak miejsc kotwiczenia pasów.	X
		Punkty kotwiczenia w miejscach nieprzewidzianych przez producenta pojazdu.	X
		Śruby mocujące bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.	X
		Brak oznaczeń homologacyjnych pasów.	X
		Brak, uszkodzone lub zamontowane niezgodnie z wytycznymi producenta urządzenie do regulacji siły napięcia pasów.	X
		Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).	X
		Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).	X
7.1.3. Ogranicznik	Kontrola organoleptyczna lub	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.	X