

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018

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

Na podstawie art. 66a ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób i tryb nadawania i umieszczania w pojazdach o których mowa w art. 66a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzór tabliczki znamionowej zastępczej oraz wysokość opłat z tym związanych.

§ 2. 1. Numer nadwozia, podwozia lub ramy umieszcza, na nadwoziu, podwoziu lub ramie oraz tabliczce znamionowej zastępczej Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego, na podstawie decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o której mowa w art. 66a ust. 2 ustawy.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) umieszcza numer nadwozia, podwozia lub ramy zgodnie z decyzją, o której mowa w ust. 1;
- 2) wystawia zaświadczenie potwierdzające umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy, które jest podstawą do zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu i karcie pojazdu, jeżeli była wydana;
- 3) zamieszcza informacje o umieszczeniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy w rejestrze badań technicznych pojazdów, o którym mowa w przepisach w sprawie

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⁾ 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.

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

§ 3. 1. Numer nadwozia, podwozia lub ramy, w przypadku pojazdu o którym mowa w art. 66a ust. 2 ustawy nadaje się na wniosek właściciela pojazdu.

2. Do wniosku o nadanie numeru rozpoznawczego właściciel pojazdu dołącza odpowiednio:

- 1) oświadczenie, że pojazd jest pojazdem, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 2) dowód własności ramy lub podwozia pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 2 ustawy;
- 3) dokumenty stwierdzające odzyskanie pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 3 ustawy;
- 4) dokumenty stwierdzające nabycie pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 4 ustawy;
- 5) prawomocne orzeczenie sądu ustalające prawo własności pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 5 ustawy;
- 6) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu lub opinię rzeczoznawcy samochodowego, w przypadku pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 6 ustawy;
- 7) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu zgodności pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 7 ustawy, z warunkami technicznymi;
- 8) opinię rzeczoznawcy samochodowego, jeżeli jest wymagana;
- 9) dowód rejestracyjny, jeżeli pojazd jest zarejestrowany;
- 10) kartę pojazdu, jeżeli była wydana.

§ 4. 1. W przypadku zatarcia, sfalszowania lub skorodowania dotychczasowego numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy, numer przekreśla się przez wybicie linii ciągłej.

2. W przypadku braku, utraty lub zniszczenia tabliczki znamionowej Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub upoważniony pracownika Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje i umieszcza tabliczkę znamionową zastępczą zgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2 ustawy, umieszczając na niej numer nadwozia, podwozia lub ramy.

3. Tabliczka znamionowa zastępcza powinna być wykonana tak, aby zapewnić trwałość zamieszczonych na niej informacji oraz trwale umieszczona w miejscu łatwo dostępnym i widocznym na elemencie niepodlegającym wymianie w trakcie eksploatacji pojazdu.

4. Wzór tabliczki znamionowej zastępczej określa załącznik do rozporządzenia.

§ 5. Wysokość opłaty za wydanie decyzji administracyjnej o nadanie i umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz za wydanie zgody na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej wynosi 100 zł.

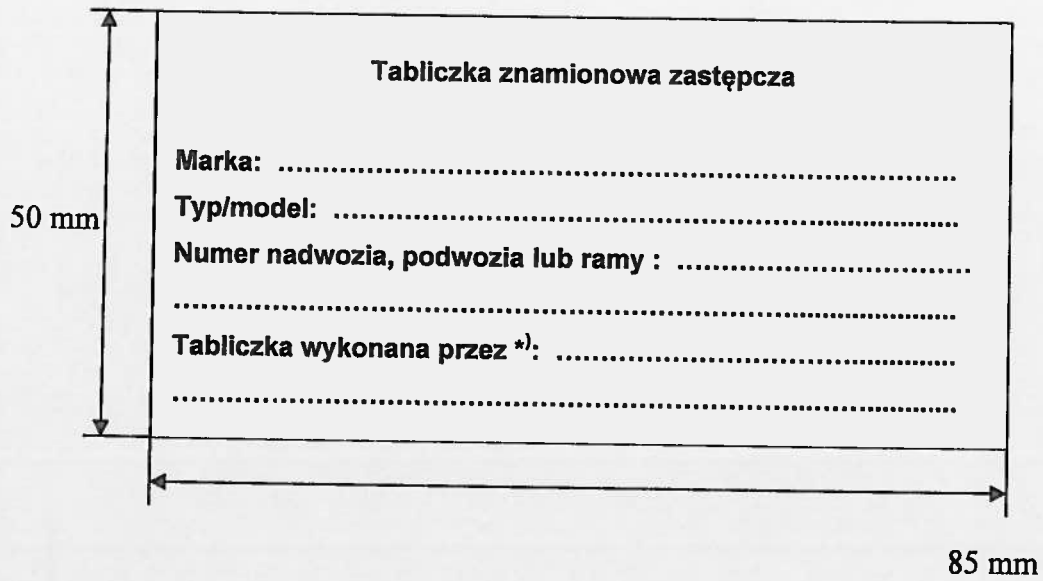
§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2011 r. w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cechy identyfikacyjnej (Dz. U. Nr 236, poz. 1401), 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. ...).

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia (Dz. U. poz.)

WZÓR TABLICZKI ZNAMIONOWEJ ZASTĘPCZEJ



*) Należy wpisać kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

**w sprawie trybu i sposobu odprowadzania, pobierania, ewidencjonowania
i przekazywania opłaty jakościowej, opłaty za przeprowadzenie badania technicznego
po wyznaczonej dacie oraz wzorów dokumentów z tym związanych**

Na podstawie art. 84 ust. 18 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb i sposób pobierania i ewidencjonowania oraz termin przekazywania i rozliczania opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, zwanej dalej "opłatą jakościową" oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w części należnej budżetowi państwa przez podmioty obowiązane do ich pobierania;
- 2) wzór i termin złożenia przez podmioty obowiązane do odprowadzania opłaty jakościowej miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat jakościowych odprowadzonych lub uiszczonych na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego;
- 3) wzór i termin złożenia przez podmioty obowiązane do pobrania i przekazania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w części należnej budżetowi państwa - miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Transportowego Dozoru Technicznego;
- 4) wzór i termin przekazywania miesięcznego sprawozdania, o którym mowa w art. 84 ust. 17 ustawy;

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⁾ 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.

- 5) tryb i sposób ewidencjonowania oraz termin przekazywania do budżetu państwa przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w części należnej budżetowi państwa.

§ 2. 1. Zobowiązany do odprowadzenia opłaty jakościowej odprowadza opłatę jakościową na wyodrębniony rachunek bankowy Transportowego Dozoru Technicznego.

2. W przypadku wnoszenia opłaty jakościowej łącznie z innymi opłatami na dowodzie wpłaty wyodrębnia się kwoty poszczególnych opłat.

§ 3. 1. Zobowiązany do wniesienia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie wnosi opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w kasie lub na rachunek bankowy organu lub podmiotu zobowiązanego do jej pobrania, zwanego dalej "pobierającym".

§ 4. 1. Pobierający odnotowuje opłaty pobrane i przekazane lub uiszczane na rachunek bankowy pobierającego, w prowadzonej w postaci elektronicznej ewidencji odprowadzonych opłat jakościowych oraz opłat pobranych za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w części należnej budżetowi państwa.

2. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, zawiera w przypadku stacji kontroli pojazdów - liczbę pobranych opłat jakościowych oraz za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przez uprawnionego diagnostę i numery rejestracyjne pojazdów poddanych badaniom technicznym.

§ 5. 1. Pobierający, do 10 dnia każdego miesiąca, przekazuje opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, pobrane w miesiącu poprzedzającym, na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

2. W tytule przelewu bankowego należy wskazać kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów.

§ 6. 1. Pobierający o którym mowa w § 5, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdanie z pobranych i przekazanych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym w części należnej budżetowi państwa, pobranych w miesiącu poprzedzającym.

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

§ 7. Zobowiązany do odprowadzenia opłaty jakościowej, o którym mowa w § 2, do 10 dnia każdego miesiąca, przekazuje opłaty jakościowe, które powinny być odprowadzone za badania techniczne przeprowadzone w miesiącu poprzedzającym, na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

2. W tytule przelewu bankowego należy wskazać kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów.

§ 8. 1. Zobowiązany do odprowadzenia opłaty jakościowej, o którym mowa w § 2, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdanie z odprowadzonych opłat jakościowych, przekazanych w miesiącu poprzedzającym.

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

§ 9. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego do 10 dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym przekazano sprawozdanie o którym mowa w § 6 przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu miesięczne sprawozdanie zawierające informacje o wysokości środków, pobranych i przekazanych przez podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w części należnej budżetowi państwa, o których mowa w art. 84 ust. 1 pkt 3 ustawy.

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

§ 7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego do 10 dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym przekazano opłaty o których mowa w § 5 przekazuje do budżetu państwa opłaty, o których mowa w art. 84 ust. 1 pkt 3 ustawy.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WZÓR

DYREKTOR TRANSPORTOWEGO DOZORU TECHNICZNEGO

**Sprawozdanie dotyczące opłaty odprowadzonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań
technicznych pojazdów – opłaty jakościowej**

1. Dotyczy:

- ° złożenia sprawozdania ° złożenia korekty¹⁾

1. Podmiot składający sprawozdanie/ korektę:

- ° stacja kontroli pojazdów

2. Sprawozdanie/korekta za okres

Od (mm/rr) do (mm/rr):

.....

3. Dane adresowe podmiotu składającego sprawozdanie/korektę:

3.1. Nazwa:

.....

3.2. Miejscowość:

.....

3.3. Ulica, nr domu, nr lokalu:

.....

3.5. Kod pocztowy, poczta:

.....

¹⁾ Podkreślić właściwe,

3.6. Telefon/faks:

.....

3.7. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów:

.....

**4. Opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów -
rozliczenie**

Czynność podlegająca opłacie	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
Badanie techniczne pojazdu			

5. Odsetki za zwłokę

Kwota bazowa	Wyliczona kwota odsetek

6. Dane dotyczące zapłaty należności:

6.1. Data dokonania przelewu (dd/mm/rr):

.....

6.2. Kwota przelewu bankowego:

.....

7. Imię, nazwisko oraz telefon/ faks osoby sporządzającej sprawozdanie:

.....

.....

(data)

.....

(podpis)

WZÓR

DYREKTOR TRANSPORTOWEGO DOZORU TECHNICZNEGO

Sprawozdanie dotyczące opłat uiszczanej za przeprowadzone badania techniczne pojazdów po wyznaczonej dacie stanowiących przychód budżetu państwa

1. Dotyczy:

° złożenia sprawozdania ° złożenia korekty¹⁾

1. Podmiot składający sprawozdanie/ korektę:

° stacja kontroli pojazdów

2. Sprawozdanie/korekta za okres

Od (mm/rr) do (mm/rr):

.....

3. Dane adresowe podmiotu składającego sprawozdanie/korektę:

3.1. Nazwa:

.....

3.2. Miejscowość:

.....

3.3. Ulica, nr domu, nr lokalu:

.....

3.5. Kod pocztowy, poczta:

.....

3.6. Telefon/faks:

¹⁾ Podkreślić właściwe,

.....
3.7. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów:
.....

**4. Opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów -
rozliczenie**

Czynność podlegająca opłacie	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
Badanie techniczne pojazdu			

5. Odsetki za zwłokę

Kwota bazowa	Wyliczona kwota odsetek

6. Dane dotyczące zapłaty należności:

6.1. Data dokonania przelewu (dd/mm/rr):
.....

6.2. Kwota przelewu bankowego:
.....

7. Imię, nazwisko oraz telefon/ faks osoby sporządzającej sprawozdanie:

.....

.....

(data)

.....

(podpis)

6.1. Data dokonania przelewu (dd/mm/rr):

.....

6.2. Kwota przelewu bankowego:

.....

7. Imię, nazwisko oraz telefon/ faks osoby sporządzającej sprawozdanie:

.....

(data)

(podpis)

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018 r.

**w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów,
przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych**

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość opłat za:

- 1) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86g ust. 2 ustawy;
- 3) przeprowadzenie badań technicznych pojazdów, o których mowa w art. 81 ust. 1 i art. 83 ust. 1 ustawy oraz czynności z tym związanych.

§ 2.1. Za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust. 7 ustawy, pobiera się opłatę w wysokości 1400zł.

2. Za sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86g ust. 2 ustawy, pobiera się opłatę w wysokości 300zł.

§ 3.1. Za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związane pobiera się opłaty w wysokości ustalonej na podstawie tabeli opłat za badania techniczne pojazdów oraz czynności z tym związane, zwanej dalej ”tabelą opłat”, stanowiącej załącznik do rozporządzenia.

2. W przypadku badania technicznego właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się na podstawie kategorii pojazdu i rodzaju pojazdu, podrodzaju wpisanych w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie. W przypadku, gdy pojazd nie ma określonej kategorii pojazdu i rodzaju, podrodzaju pojazdu wpisanych do dowodu rejestracyjnego lub

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⁾ 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.

odpowiadającego mu dokumentu, diagnosta dokonuje określenia właściwej pozycji w tabeli opłat na podstawie opisu kategorii pojazdu określonej w załączniku nr 2 do ustawy.

3. W przypadku badania pojazdów, o których mowa w punkcie 1.11 - 1.13 tabeli opłat właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się jedynie na podstawie rodzaju/podrodzaju pojazdu wpisanego w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie.

4. Kwota opłaty pobieranej przy ponownym sprawdzeniu usterek nie może przekroczyć kwoty opłaty za badanie okresowe pojazdu.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z 2005 poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z 2005 poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074), 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. ...).

**TABELA OPŁAT ZA BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW ORAZ CZYNNOŚCI Z TYM
ZWIĄZANYCH**

Lp.	Rodzaj badania/czynności	Rodzaj/podrodzaj pojazdu	Opłata w zł (zawiera podatek od towarów i usług)
	Kategoria pojazdu/opis badania/ czynności		
1	2	3	4
1.	Okresowe badanie techniczne (w tym: okresowe badanie techniczne po raz pierwszy z wydaniem dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, badanie techniczne pojazdu o którym mowa w art. 81 ust 19)	-	-
1.1	L1e	motorower	50
	L2e		
	L3e		
	L4e	motocykl	62
	L5e		
1.2	L6e	samochodowy inny	62
	L7e		
1.3	M ₁	samochód osobowy	98
		samochód specjalny	
	N ₁	samochód ciężarowy	
		samochód specjalny ciągnik samochodowy	

1.4	M ₂ M ₃		autobus	199
			samochód specjalny	153
	N ₂ N ₃		samochód ciężarowy samochód specjalny ciągnik samochodowy	176
1.5	O ₁		przyczepa lekka/ przyczepa lekka marki SAM	72
1.6	O ₂		przyczepa/naczepa ciężarowa przyczepa/naczepa specjalna	78
1.7	O ₃		przyczepa/naczepa ciężarowa przyczepa/naczepa specjalna	163
1.8	O ₄		przyczepa/naczepa ciężarowa przyczepa/naczepa specjalna	177
1.9	R ₁	(każda z tych kategorii z indeksem "a" lub "b" w zależności od konstrukcyjnej prędkości) - "a" dla przyczep o maksymalnej	przyczepa ciężarowa rolnicza	40
	R ₂		przyczepa ciężarowa rolnicza	50
	R ₃		przyczepa ciężarowa rolnicza	70
	R ₄		przyczepa ciężarowa rolnicza	70

		<p>prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h,</p> <p>- "b" dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h.</p>		
1.10	C ₁ C ₂ C ₃ C ₄ C ₅		ciągnik rolniczy (gąsienicowy)	62
	T ₁ T ₂ T ₃ T ₄ T ₅		ciągnik rolniczy	
1.11	-		<p>pojazd wolnobieżny-kolejka turystyczna:</p> <p>ciągnik rolniczy-kolejka turystyczna</p> <p>przyczepa-kolejka turystyczna</p>	62
1.12	-		Tramwaj silnikowy	330
			Tramwaj doczepny czynny	250
			Tramwaj doczepny bierny	110
			Tramwaj	395

		wielozłonowy	
		Tramwaj dwukierunkowy	395
		Tramwaj dwukierunkowy - wielozłonowy	395
1.13	Badania w części elektrycznej ¹⁾	Trolejbus	115
		Trolejbus wielozłonowy	150
1.14	Pojazd przystosowany do zasilania gazem (za warunki dodatkowe wchodzące w zakres badania okresowego)	-	63
1.15	Pojazd elektryczny i hybrydowy (za warunki dodatkowe wchodzące w zakres badania okresowego)	-	63
1.16	Ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny, przyczepa, wchodzące w skład kolejki turystycznej (za wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.)	-	62
1.17	Za sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (DIP) w przypadku badania o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy	-	83
1.18	Dodatkowa opłata za okresowe badanie techniczne wykonywane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego	-	stawka określona w pkt 1.1 do 1.16 pomniejszona o kwotę opłaty jakościowej ²⁾
2.	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu		
2.1	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska	-	20 x liczba usterek wymienionych w pokwitowaniu ³⁾

2.2	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z wyłączeniem badania Lp. 2.4, 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	-	94
2.3	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji	-	60
2.4	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	-	94
	2.4.1.	jeżeli w przypadku badania o którym mowa w pkt. 2.4 stwierdzono wyłącznie naruszenie wymagań ochrony środowiska	20
2.5	w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem	-	82
2.6	który ma być używany jako taksówka	-	42
2.7	przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany	-	50
2.8	do nauki jazdy, lub przeprowadzania	-	

	egzaminu państwowego		48
2.9	odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych	-	85
2.10.	w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej	-	50
2.11	w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	-	94
2.12	dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, o podatku dochodowym od osób fizycznych, o podatku dochodowym od osób prawnych	-	50
2.13	autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi,	-	126
2.14	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy	-	35
2.15	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	-	35
2.16	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w przypadku przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska	-	20

2.17	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	-	90 x liczba rozpoczętych roboczo-godzin diagnostyki	
2.18	wyposażonego w blokadę alkoholową	-	50	
3.	Badanie co do zgodności pojazdu zabytkowego z warunkami technicznymi		200	
4.	Inne czynności			
4.1	Za udostępnienie stacji kontroli pojazdów w ramach wykonania i umieszczenia przez upoważnionego pracownika TDT: - numeru nadwozia, podwozia lub ramy albo tabliczki znamionowej, albo - numeru nadwozia, podwozia lub ramy i tabliczki znamionowej.	-	49	
4.2	Ponowne sprawdzenie zespołów i układów w pojeździe w których stwierdzono usterki w trakcie badania technicznego	skuteczności i równomierności działania hamulców	-	20
		ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	-	14
		połączeń układu kierowniczego oraz jałowego ruchu koła kierownicy, luzów w zawieszeniu	-	20
		toksyczności spalin	-	14
		poziomu hałasu	-	20
		geometrii kół jednej osi	-	36
		działania amortyzatorów jednej	-	14

		osi		
		wszystkie inne usterki łącznie	-	20
		skuteczności działania hamulców tramwaju	-	120
		skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	-	50
		wszystkie inne usterki łącznie	-	20
4.3	Wydanie na podstawie rejestru duplikatu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu		-	10
4.4	Sporządzenie opinii (na wniosek właściciela pojazdu) do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych		-	82

¹⁾ Badanie w części mechanicznej trolejbusu według stawek jak dla autobusu.

²⁾ Opłata pobierana jest niezależnie od stawki określonej w pkt 1.1 do 1.16.

³⁾ Nie więcej niż jak za okresowe badanie techniczne dla danej kategorii pojazdu wg pkt 1.1 do 1.10, a w odniesieniu do pkt 1.11 nie więcej niż za okresowe badanie techniczne dla danego rodzaju/podrodzaju pojazdu.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018 r.

**w sprawie badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,
wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich
wydawania**

Na podstawie art. 81 ust. 23 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania.

§ 2.1. Badanie pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi, określonymi w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, zwanych dalej „warunkami technicznymi”, polega na sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy oraz wykonaniu porównania stanu faktycznego pojazdu z warunkami technicznymi zgłoszonymi przez właściciela pojazdu we wniosku o przeprowadzenie badania pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi, składanym w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zakres badania pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi określa protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

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

§ 3. Protokoły oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego oraz zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w oparciu o wzory dokumentów określone w dotychczas obowiązujących przepisach zachowują swoją ważność.

§ 4. Wzory pieczętek stosowanych podczas przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, określają przepisy wydane na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 lit c i art. 86x ust. 3 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. ³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych (Dz. U. poz. 337), 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. ...).

WZÓR

.....
.....
(nazwisko, imię (nazwa) oraz adres (siedziba) wnioskodawcy)

**WNIOSEK O PRZEPROWADZENIE BADANIA POJAZDU ZABYTKOWEGO
CO DO ZGODNOŚCI Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI**

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

1. Rodzaj
2. Marka
3. Typ (model)
4. Rok produkcji
5. Podrodzaj
6. Przeznaczenie
7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (o ile występuje):
 - nadwozia
 - podwozia
 - ramy
8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
-

II. OPIS TECHNICZNY POJAZDU

II.1. WYMIARY I MASY

9. Długość mm
10. Szerokość mm
11. Wysokość mm
12. Rozstaw osi mm
13. Rozstaw kół każdej osi mm
14. Zwis przedni mm
15. Zwis tylnymm
16. Wymiary pomieszczenia ładunkowego¹⁾:
 - długość mm
 - szerokość mm

- wysokość mm
- objętość m³
- 17. Wznios zaczepu do holowania ¹⁾ mm
- 18. Wznios siedła ciągnika samochodowego mm
- 19. Wymiary mechanizmu sprzęgowego mm
- 20. Prześwit minimalny mm
- 21. Masa własna kg
- 22. Dopuszczalna masa całkowita kg
- 23. Dopuszczalny nacisk osi kN
- 24. Dopuszczalna ładowność kg
- 25. Liczba miejsc siedzących szt.
- 26. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy:
 - z hamulcem kg
 - bez hamulca kg

II.II. SILNIK

- 27. Nazwa wytwórni
- 28. Rodzaj
- 29. Typ
- 30. Umiejscowienie
- 31. Liczba i układ cylindrów
- 32. Średnica cylindra/skok tłoka/..... mm
- 33. Pojemność skokowa dm³
- 34. Stopień sprężania
- 35. Maksymalna moc silnika.....kW
przy prędkości obrotowej s⁻¹
- 36. Maksymalny moment obrotowy silnika..... daNm
przy prędkości obrotowej s⁻¹
- 37. Rodzaj (system) chłodzenia
- 38. Rodzaj (system) zasilania
- 39. Doładowanie ... tak/nie (niepotrzebne skreślić)
- 40. Kolejność pracy cylindrów

II.III. UKŁAD NAPEŁDOWY

- 41. Nazwa wytwórni i rodzaj skrzyni biegów
-
- 42. Rodzaj sterowania
- 43. Przełożenie i prędkość maksymalna na poszczególnych biegach:
 - I bieg km/h
 - II bieg km/h
 - III bieg km/h

IV bieg km/h

..... km/h

..... km/h

bieg wsteczny km/h

44. Przełożenie reduktora.....

45. Rodzaj i przełożenie przekładni głównej.....

46. Inne dane (dot. np. urządzenia blokady, skrzyni rozdzielczej, zwalniacza)

II.IV. ZAWIESZENIE

47. Nazwa wytwórni i rodzaj

48. Rodzaj i typ elementów prowadzących

49. Rodzaj i typ elementów sprężystych

50. Rodzaj i typ elementów amortyzujących

II.V. KOŁA I OGUMIENIE

51. Liczba kół szt.

52. Rozmiar tarcz kół

53. Rozmiar opon/producent

II.VI. UKŁAD KIEROWNICZY

54. Nazwa wytwórni i rodzaj przekładni kierowniczej

.....

55. Przełożenie przekładni kierowniczej.....

56. Rodzaj wspomagania (o ile występuje)

57. Układ kierowniczy działa na koła

II.VII. UKŁAD HAMULCOWY

58. Hamulec roboczy:

- rodzaj

- sterowanie

- podział obwodów

- wspomaganie

59. Hamulec awaryjny:

- rodzaj

- sterowanie

60. Hamulec postojowy:

- rodzaj

- sterowanie

- działa na koła: osi przedniej/tylnej/wszystkie (niepotrzebne skreślić)

II.VIII. INSTALACJA ELEKTRYCZNA

61. Napięcie znamionowe V
62. Liczba i pojemność akumulatorów szt./Ah
63. Rodzaj i moc prądnicy/alternatora W
64. Napięcie i moc rozrusznika V/W
65. Biegun połączony z masą

II.IX. DANE EKSPLOATACYJNE

66. Minimalna średnica zawracania:
- w lewo m
- w prawo m
67. Maksymalna prędkość km/h
68. Rodzaj paliwa.....
69. Liczba i pojemność zbiorników paliwa szt./dm³
70. Ilość oleju w:
- silniku dm³
- skrzyni biegów dm³
- przekładni głównej dm³
71. Pojemność układu chłodzenia dm³

II.X. INFORMACJE DODATKOWE²⁾

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

Objaśnienia:

¹⁾ Dotyczy tylko samochodów ciężarowych lub przyczep.

²⁾ Wypełnia się w przypadku występowania cech charakterystycznych, niebędących przedmiotem opisu wg pkt 1–71.

W przypadku, gdy dany punkt nie dotyczy opisanego pojazdu, należy wpisać wyrazy „nie dotyczy”, albo „-”, a w przypadku braku możliwości ustalenia danych należy wpisać wyrazy „niemożliwe do ustalenia” albo „brak danych”.

Załącznik - zdjęcia pojazdu z czterech stron w formatach 13 x 18 cm lub 10 x 15 cm.

.....
(data)

.....
podpis wnioskodawcy

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

PROTOKÓŁ OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU ZABYTKOWEGO Nr ...

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

1. Rodzaj
2. Marka
3. Typ (model)
4. Rok produkcji
5. Podrodzaj
6. Przeznaczenie
7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (o ile występuje):
 - nadwozia
 - podwozia
 - ramy
8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy

II. OCENA PORÓWNAWCZA STANU TECHNICZNEGO POJAZDU W ODNIESIENIU DO WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH W SPRAWIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW ORAZ ZAKRESU ICH NIEZBĘDNEGO WYPOSAŻENIA

1. Ogumienie
2. Światła
3. Układ hamulcowy
4. Pomiar skuteczności hamowania
5. Układ kierowniczy
6. Podwozie (zawieszenie)

.....
.....

7. Nadwozie

8. Instalacja elektryczna

9. Pomiar emisji spalin

10. Pomiar zadymienia

11. Pomiar hałasu zewnętrznego na postoju

III. UWAGI:
.....
.....
.....
.....
.....

IV. WNIOSKOWANE OGRANICZENIA W SPOSOBIE UŻYWANIA POJAZDU^{*)}:

1. Ograniczenia prędkości dopuszczalnej do km/h
 2. Zakaz przewozu pasażerów tak/nie
 3. Zakaz przewozu ładunków tak/nie
 4. Zakaz ciągnięcia przyczep tak/nie
 5. Zakaz jazdy podczas zmniejszonej widoczności tak/nie
 6. Zakaz jazdy na autostradzie i drodze ekspresowej tak/nie
 7. Inne
-
.....
.....

.....
(data)

.....
(podpis i pieczęć diagnosty)

*) Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

.....
 (pieczęć stacji kontroli pojazdów)

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU POJAZDU ZABYTKOWEGO CO DO ZGODNOŚCI Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI Nr ...

1. Marka
2. Typ (model)
3. Rodzaj pojazdu
4. Podrodzaj
5. Przeznaczenie
6. Rok produkcji
7. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
-
8. Pojemność skokowa silnika/moc
9. Dopuszczalna masa całkowita
10. Masa własna
11. Dopuszczalna ładowność
12. Dopuszczalny nacisk osi.....
13. Liczba osi
14. Liczba miejsc
15. Inne
16. Zgodnie z wynikiem badania pojazd^{*)}:
 - a) może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy,
 - b) nie może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy.
17. Data badania technicznego

Załącznik

Protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego Nr...

.....
 (data)

.....
 (podpis i pieczęć diagnosty)

.....
^{*)}Niepotrzebne skreślić.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018 r.

**w sprawie wymagań dotyczących kompetencji oraz zakresu i częstotliwości doskonalenia
zawodowego pracowników komórki nadzoru TDT**

Na podstawie art. 86j ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania dotyczące kompetencji oraz zakresu i częstotliwości doskonalenia zawodowego pracowników komórki nadzoru TDT.

§ 2. 1. Pracownicy komórki nadzoru, o której mowa w art. 86j ust. 1 ustawy, powinni posiadać wykształcenie wyższe techniczne.

2. Szkolenie kandydatów na inspektorów nadzoru odbywa się na specjalistycznych kursach organizowanych przez TDT według programu zatwierdzonego przez Dyrektora TDT. Przed przystąpieniem do wykonywania czynności nadzoru, powinni oni złożyć egzamin ze znajomości przepisów i praktycznej znajomości ich stosowania przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Dyrektora TDT.

3. Pracownicy TDT w ramach podwyższania kwalifikacji zawodowych w zakresie nowych rozwiązań technicznych mających wpływ na podwyższenie poziomu jakości wykonywanych czynności nadzoru, kierowani są na studia podyplomowe oraz kursy i inne szkolenia organizowane przez Dyrektora TDT, specjalistyczne instytucje, uczelnie, instytuty naukowo badawcze.

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⁾ 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.

§ 3. Każdy inspektor nadzoru powinien przystąpić co najmniej raz na 5 lat do egzaminu weryfikacyjnego przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT lub uczestniczyć w ciągu 5 lat w co najmniej 3 szkoleniach seminaryjnych lub konferencjach dotyczących tematyki egzaminu.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018 r.

**w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, diagnostów,
wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych²⁾**

Na podstawie art. 86y ust. 1 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. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;
- 2) sposób nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia;
- 3) program szkolenia kandydatów na diagnostów, diagnostów oraz program warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 4) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów;
- 5) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 6) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę egzaminu;
- 7) sposób i warunki przeprowadzania seminariów dla wykładowców;
- 8) sposób postępowania z dokumentami związanymi z prowadzeniem kursów, egzaminów i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz wzory stosowanych dokumentów;
- 9) sposób prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia diagnostów;
- 10) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;
- 11) wysokość opłaty:
 - a) wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) za egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów,

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 dyrektywę 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 uchylającą 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.

- c) za seminaria dla wykładowców.

§ 2. Ośrodek szkolenia powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać pomieszczenie biurowe:
 - a) umożliwiające przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem w sposób uniemożliwiający dostęp osób postronnych,
 - b) wyposażone w komputer z dostępem do Internetu i poczty elektronicznej;
- 2) sala wykładowa powinna być:
 - a) wyposażona w stoliki i miejsca siedzące dla osób biorących udział w szkoleniu,
 - b) przystosowana do szkolenia minimum 10 osób jednocześnie,
 - c) oświetlona, ogrzewana i przewietrzana,
 - d) odizolowana od innych pomieszczeń,
 - e) wyposażona w tablicę do pisania,
 - f) wyposażona w cyfrowe urządzenie obrazowania wielkoformatowego oraz urządzenie komputerowe umożliwiające współpracę z tym urządzeniem;
- 3) dysponować okręgową stacją kontroli pojazdów w której przeprowadzana jest część praktyczna szkolenia.

§ 3.1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, wpisując przedsiębiorcę do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, nadaje mu numer ewidencyjny.

2. Numer ewidencyjny nadaje się według następującego wzoru: „OSD/00000”, w którym:

- 1) OSD oznacza stały wyróżnik ośrodka szkolenia diagnostów;
- 2) pięć cyfr określa kolejny numer ośrodka szkolenia diagnostów wynikający z wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia; w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

3. Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia wynosi 500 zł.

§ 4. Ośrodek szkolenia przed przyjęciem kandydata na diagnostę na szkolenie informuje go o wymaganiach dla diagnosty zawartych w ustawie.

§ 5. Ośrodek szkolenia przed rozpoczęciem szkolenia:

- 1) wymaga od osoby szkolonej następujących danych:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) nr PESEL, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - c) data urodzenia,
 - d) nr ewidencyjny diagnosty, o ile dotyczy,
 - e) dane kontaktowe;
- 2) wpisuje dane, o których mowa w pkt 1 lit a i b, do książki ewidencji osób szkolonych oraz datę rozpoczęcia szkolenia i zakres szkolenia do dziennika zajęć;
- 3) informuje osobę szkoloną o warunkach szkolenia.

§ 6. 1. Wzór książki ewidencji osób szkolonych jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Książka ewidencji osób szkolonych, o której mowa w ust. 1, może być prowadzona w odpowiadającej jej postaci elektronicznej w systemie teleinformatycznym umożliwiającym niezwłoczny odczyt lub wydruk całości lub części zapisanych danych. Wpisy w systemie powinny być dokonywane przez upoważnioną osobę identyfikowaną w systemie unikalnym identyfikatorem i hasłem.

§ 7. Ośrodek szkolenia powiadamia, w formie elektronicznej, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej "Dyrektorem TDT", o planowanych terminach szkoleń na co najmniej 7 dni przed ich rozpoczęciem.

§ 8. W szkoleniu diagnostów oraz w warsztatach doskonalenia zawodowego prowadzonych przez ośrodek szkolenia może uczestniczyć w charakterze obserwatora upoważniony przedstawiciel Dyrektora TDT.

§ 9. 1. Szkolenie osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia, w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów, odbywa się według programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia, składającego się z:

1) części I - programu szkolenia;

2) części II -- V programu szkolenia - w zakresie badań dodatkowych.

2. Szkolenie diagnostów w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego odbywa się zgodnie z częścią VI programu szkolenia określonego w załączniku nr 2.

3. Obecność osób oraz program szkolenia potwierdzone są wpisami do dziennika zajęć podczas prowadzonego szkolenia.

4. Pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów, którzy posiadali uprawnienie diagnosty w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, są realizowane w zakresie różnic programowych obejmujących program szkolenia określony w dotychczasowych przepisach w stosunku do programu szkolenia realizowanego na podstawie niniejszego rozporządzenia.

5. Po odbyciu szkolenia jego uczestnicy otrzymują zaświadczenie o ukończeniu szkolenia według wzoru określonego w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

6. Warunkiem otrzymanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 4, jest uczestnictwo we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

7. Po zakończeniu szkolenia ośrodek szkolenia diagnostów wypełnia książkę ewidencji osób szkolonych w zakresie daty zakończenia szkolenia, numeru zaświadczenia oraz daty jego wydania.

§ 10. Ośrodek szkolenia w terminie do 7 dni po przeprowadzeniu szkolenia przekazuje, w formie elektronicznej, Dyrektorowi TDT listę osób, które ukończyły szkolenie podając: nazwisko, imię, nr PESEL lub datę urodzenia dla osób nie posiadających numeru PESEL, nr wydanego zaświadczenia, datę rozpoczęcia i zakończenia szkolenia oraz zakres szkolenia.

§ 11. 1. Ośrodek szkolenia przechowuje:

- 1) książkę ewidencji osób szkolonych;
 - 2) dziennik zajęć;
 - 3) dokumentację dotyczącą:
 - a) osób, które uczestniczyły w szkoleniu dla kandydatów na diagnostę i diagnostów,
 - b) osób, które uczestniczyły w warsztatach doskonalenia zawodowego,
 - c) potwierdzenia kompetencji wykładowców prowadzących zajęcia;
 - 4) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia.
2. Okres przechowywania dokumentacji, o której mowa w ust. 1, wynosi minimum 5 lat.

§ 12. 1. Dyrektor TDT zamieszcza na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego komunikat w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca, w którym zostanie przeprowadzony egzamin kwalifikacyjny, nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu.

2. Osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu, składa wniosek o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, według wzoru określonego w załączniku nr 4 do rozporządzenia. W przypadku złożenia wniosku w terminie późniejszym niż 14 dni przed terminem egzaminu, udział osoby we wskazanym we wniosku terminie egzaminu jest możliwy pod warunkiem dostępności miejsc we wnioskowanym terminie.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, należy złożyć do Dyrektora TDT w postaci elektronicznej na elektroniczną skrzynkę podawczą wraz z podpisem kwalifikowanym lub potwierdzonym profilem zaufanym lub w postaci papierowej drogą pocztową albo osobiście w siedzibie Transportowego Dozoru Technicznego w Warszawie.

4. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu wybiera jedną z form doręczania pism:

- 1) w postaci elektronicznej na wskazany adres poczty elektronicznej;
- 2) w postaci papierowej drogą pocztową.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć kopię dowodu uiszczenia opłaty za egzamin kwalifikacyjny i kopię zaświadczenia o odbytym szkoleniu.

6. Po otrzymaniu wniosku niekompletnego lub niewłaściwie wypełnionego Dyrektor TDT wzywa osobę, która złożyła wniosek, do usunięcia braków z jednoczesnym pouczeniem, że nieusunięcie tych braków w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

7. Osoba, która złożyła kompletny wniosek wraz z wymaganymi załącznikami, otrzymuje zawiadomienie o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz adresie strony internetowej, na której Dyrektor TDT zamieszcza informację, o której mowa w § 15 ust. 2.

8. Osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, która z ważnych odpowiednio udokumentowanych przyczyn nie przystąpiła do egzaminu w wyznaczonym terminie, może przystąpić do egzaminu w terminie późniejszym po pisemnym zgłoszeniu na egzamin kwalifikacyjny nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu albo wystąpić z wnioskiem o zwrot opłaty egzaminacyjnej.

§ 13. 1. Egzamin kwalifikacyjny jest przeprowadzany nie rzadziej niż co 6 miesięcy.

2. Egzamin kwalifikacyjny może zostać odwołany, z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli do egzaminu zostało dopuszczonych mniej niż 10 osób. Dyrektor TDT, co najmniej 3 dni przed wyznaczonym terminem, zamieszcza informację o odwołaniu egzaminu na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego oraz informuje zainteresowane osoby pocztą elektroniczną, o ile osoby te we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego wybrały formę doręczania pism na adres poczty elektronicznej.

3. W przypadku odwołania egzaminu, o którym mowa w ust. 2, opłata egzaminacyjna podlega zaliczeniu na poczet egzaminu przeprowadzonego w późniejszym terminie albo jest zwracana osobie dopuszczonej do egzaminu, jeżeli ta wystąpi z wnioskiem o jej zwrot.

4. W przypadku nieprzystąpienia do egzaminu z przyczyn nieusprawiedliwionych opłata egzaminacyjna nie podlega zwrotowi.

5. Jeżeli osoba dopuszczona do egzaminu usprawiedliwi nieprzystąpienie do egzaminu w sposób przewidziany w przepisach o usprawiedliwianiu nieobecności w pracy, wniesiona opłata jest zwracana.

§ 14. 1. Egzamin kwalifikacyjny składa się z:

1) części teoretycznej składającej się z:

- a) części testowej,
- b) zadania otwartego.

2) części praktycznej.

2. Egzamin kwalifikacyjny dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty obejmuje:

1) część testową składającą się z:

- a) testu - jednokrotnego wyboru zawierającego trzydzieści pytań odnoszących się do tematyki części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
- b) testu - jednokrotnego wyboru zawierającego po pięć pytań dla każdej z części - II - V programu szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

2) zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego z zakresu programu szkolenia.

3. Egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia obejmuje:

- 1) test jednokrotnego wyboru zawierający po pięć pytań dla każdej z części II - V programów szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
- 2) zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego z zakresu programu szkolenia - w zależności od zakresu uzupełnianego uprawnienia.

4. Czas trwania egzaminu kwalifikacyjnego wynosi:

- 1) 60 minut - w przypadku testu w zakresie części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) 15 minut - w przypadku testu dla każdej części II - V programów szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) 30 minut - dla zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego.

5. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego komisja egzaminacyjna udostępnia uczestnikom egzaminu do wglądu dzienniki ustaw zawierające akty normatywne dotyczące tematyki egzaminu - po jednym komplecie dla każdej osoby uczestniczącej w egzaminie.

6. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się w wydzielonej sali umożliwiającej samodzielną pracę osobom egzaminowanym.

7. Osoba zakwalifikowana na egzamin powinna zgłosić się 15 minut przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia egzaminu w miejscu przeprowadzenia egzaminu.

8. Przed wejściem na salę egzaminacyjną osoba egzaminowana okazuje dowód tożsamości i własnoręcznym podpisem potwierdza na liście obecności udział w egzaminie.

9. Przed rozpoczęciem egzaminu kwalifikacyjnego osoby egzaminowane są informowane o:

- 1) warunkach organizacyjnych egzaminu;
- 2) sposobie i kolejności wypełniania arkusza odpowiedzi;
- 3) czasie trwania poszczególnych części egzaminu;
- 4) zasadach dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi;
- 5) terminie ogłoszenia wyników.

§ 15. 1. Do części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego dopuszcza się wyłącznie osobę, która uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej tego egzaminu, jeżeli od dnia uzyskania tego wyniku nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy.

2. Wyniki z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego są ogłaszane w dniu i miejscu przeprowadzenia egzaminu, niezwłocznie po sprawdzeniu pisemnych prac egzaminacyjnych.

3. Zawiadomienie o terminie przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego oraz jej wyniku Dyrektor TDT wydaje z urzędu w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego i przesyła osobie, która uczestniczyła w egzaminie.

§ 16. 1. Część praktyczna egzaminu kwalifikacyjnego jest przeprowadzana, w terminie wyznaczonym przez Dyrektora TDT we wskazanej przez Dyrektora TDT stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy lub innego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów, z którym Dyrektor TDT zawarł umowę cywilnoprawną.

2. Przed rozpoczęciem części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego osoba przystępująca do egzaminu okazuje dowód tożsamości i własnoręcznym podpisem potwierdza na liście obecności udział w egzaminie.

3. Po przeprowadzeniu części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego komisja egzaminacyjna sporządza arkusz egzaminacyjny z części praktycznej egzaminu dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia, według wzoru określonego w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 17. 1. Za prawidłowy przebieg egzaminu odpowiada komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora TDT. Składa się ona z przewodniczącego oraz dwóch członków.

2. Członkiem komisji egzaminacyjnej może być osoba posiadająca co najmniej:

- a) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiada dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją i 2 letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją.

- b) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów związanych z dyscypliną naukową: mechanika lub transport w zakresie motoryzacji i roczną praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją.

3. Wszelkie kwestie związane z egzaminem, w trakcie jego przebiegu, rozstrzyga przewodniczący.

4. Przez cały czas trwania egzaminu na sali egzaminacyjnej powinny przebywać co najmniej dwie osoby wchodzące w skład komisji egzaminacyjnej.

§ 18. 1. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego nie dopuszcza się do korzystania z pomocy innych osób, urządzeń elektronicznych i środków łączności elektronicznej, posługiwania się materiałami pomocniczymi innymi niż określone w § 16 ust. 5 lub w inny sposób zakłócania przebiegu egzaminu.

2. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana nie powinna opuszczać sali egzaminacyjnej. W uzasadnionym przypadku jest możliwe wyrażenie zgody przez przewodniczącego komisji na opuszczenie sali po zdeponowaniu pracy pisemnej i zapewnieniu warunków wykluczających możliwość skorzystania z niedozwolonej pomocy. Samowolne opuszczenie sali jest równoznaczne z zakończeniem tej części egzaminu kwalifikacyjnego.

3. Osoba egzaminowana otrzymuje testy egzaminacyjne i zadanie otwarte, a także arkusz odpowiedzi z części teoretycznej (pisemnej) egzaminu kwalifikacyjnego, zgodny ze wzorem określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia, opatrzone pieczęcią komisji egzaminacyjnej.

4. W przypadku nieprzestrzegania wymagań, o których mowa w ust. 1, komisja egzaminacyjna przerywa egzamin dla danej osoby i wzywa ją do opuszczenia sali, bez prawa do zwrotu wniesionej opłaty za egzamin. W takim przypadku osoba egzaminowana uzyskuje wynik negatywny z egzaminu kwalifikacyjnego. Wynik negatywny oraz powód przerwania egzaminu zostają wpisane do protokołu egzaminacyjnego.

5. Po przeprowadzeniu egzaminu protokół przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego podpisany jest przez osoby wchodzące w skład komisji egzaminacyjnej. Wzór protokołu określa załącznik nr 75 do rozporządzenia.

§ 19. 1. Część teoretyczną (pisemną) egzaminu kwalifikacyjnego uważa się za zaliczoną w przypadku uzyskania:

- 1) co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z części I;
- 2) co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z każdej części II – V szkolenia specjalistycznego;
- 3) pozytywnej oceny z udzielonej odpowiedzi na pytanie otwarte.

2. Część praktyczną egzaminu kwalifikacyjnego uważa się za zaliczoną w przypadku wykazania się praktyczną umiejętnością prawidłowego wykonania badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną, wydania prawidłowej oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu oraz poprawnego wypełnienia dokumentów stosowanych w przypadku tego badania.

3. Po przeprowadzeniu egzaminu kwalifikacyjnego obejmującego odpowiednio część teoretyczną lub praktyczną jest sporządzany protokół przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego, według wzoru określonego w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

4. Jeżeli osoba ubiegająca się o uprawnienie diagnosty, w ramach egzaminu kwalifikacyjnego uzyskała pozytywny wynik z części I, a jednocześnie nie uzyskała wyniku pozytywnego z jakiegokolwiek części od II do V lub pytania otwartego, może przystąpić ponownie do części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie wszystkich niezaliczonych części lub odpowiednio pytania otwartego po uiszczeniu odpowiednio opłaty, o której mowa w § 23 ust. 2 pkt 1 lub 2. Osoba ta może przystąpić do niezaliczonej części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, jeżeli od dnia uzyskania pozytywnego wyniku z części I, nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy. Przepis § 14 ust. 2 – 8 stosuje się odpowiednio.

5. Jeżeli diagnosta uzupełniający uprawnienia nie uzyska pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie uzupełnianego uprawnienia, przystępuje ponownie do egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie uzupełnianego uprawnienia. Przepis § 14 ust. 2 – 8 stosuje się.

6. Jeżeli uczestnik egzaminu kwalifikacyjnego nie uzyska pozytywnego wyniku z części praktycznej egzaminu, może przystąpić ponownie do egzaminu z tej części, w terminie o którym mowa § 17 ust. 1, po uiszczeniu opłaty, o której mowa odpowiednio w § 23 ust. 2 pkt 3 albo § 24 pkt 3. Przepis § 14 ust. 2 – 8 stosuje się odpowiednio.

§ 20. 1. Opłata za egzamin kwalifikacyjny dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty wynosi 450 zł.

2. Opłata za ponowne przeprowadzenie:

1) części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie niezaliczonej części od II do V wynosi 200 zł za każdą część,

2) części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie pytania otwartego wynosi 200 zł,

3) części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego, wynosi 200 zł

– przy czym suma opłat, o których mowa w pkt 1 – 3, nie może być wyższa niż 450 zł.

§ 21. Opłata za egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia wynosi:

1) z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie uzupełnianej części od II do V – 200 zł za każdą część,

2) z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie uzupełnianego pytania otwartego – 200 zł,

3) za część praktyczną egzaminu kwalifikacyjnego albo ponowne przeprowadzenie części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego – 200 zł

– przy czym suma opłat, o których mowa w pkt 1 – 3, nie może być wyższa niż 450 zł.

§ 22. 1. Dyrektor TDT w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego:

1) z urzędu informuje o wynikach egzaminu kwalifikacyjnego;

2) sporządza i przesyła na adres wskazany we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego pismo informujące o wynikach z poszczególnych części egzaminu – w przypadku uzyskania negatywnego wyniku z przeprowadzonego egzaminu kwalifikacyjnego.

2. W terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana może zwrócić się do Dyrektora TDT z wnioskiem o udostępnienie do wglądu pracy egzaminacyjnej, a także o dokonanie jej ponownej oceny przez inną niezależną komisję egzaminacyjną powołaną przez Dyrektora TDT.

3. Ponownej oceny części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego dokonuje się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o dokonanie tej oceny. Przepis ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku złożenia wniosku o ponowną ocenę pracy, ponowny wniosek o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor TDT rozpatruje po upływie terminu, o którym mowa w ust. 3.5. Jeżeli w wyniku ponownej oceny osoba egzaminowana uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego może przystąpić do części praktycznej egzaminu. Osoba egzaminowana może przystąpić do części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego, jeżeli od dnia uzyskania pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy. Przepis § 14 ust. 2 – 8 stosuje się odpowiednio.

§ 23. Pozytywny wynik egzaminu kwalifikacyjnego stanowi podstawę do ubiegania się o uzyskanie świadectwa kompetencji diagnosty.

§ 24. 1. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

2. Do osób, które złożyły wniosek o egzamin kwalifikacyjny przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 25. 1 Seminaria dla wykładowców, przeprowadza Dyrektor TDT w siedzibie Transportowego Dozoru Technicznego lub Oddziałach Terenowych Transportowego Dozoru Technicznego, spełniającej wymagania o których mowa w § 2 pkt 2 niniejszego rozporządzenia.

2. Termin seminariów Dyrektor TDT zamieszcza na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego komunikat w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca, w którym zostaną przeprowadzone seminaria, nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem seminarium.

3. Za udział w seminarium, o którym mowa w ust. 1 pobiera się opłatę w wysokości 250 zł.

4. Seminarium odbywa się w formie wykładów lub warsztatów obejmuje swoim zakresem szczegółową analizę najnowszych przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów, nowych rozwiązań technicznych w zakresie konstrukcji technicznych pojazdów, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

5. Uczestnictwo w seminarium potwierdzone jest zaświadczeniem Dyrektora TDT.

§ 26. Wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

§ 27. Wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów jest określony w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836), które traci moc z dniem wejścia w życie 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

Data założenia

WZÓR

.....
(pieczęć ośrodka szkolenia)
Nr ewidencyjny ośrodka szkolenia:

Książka ewidencji osób szkolonych nr¹⁾

L.p.	Nazwisko	Imię	Nr PESEL / data urodzenia ²⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Zakres szkolenia ³⁾	Data zakończenia szkolenia	Nr zaświadczenia	Data wydania zaświadczenia
1								
2								
3								
...								

¹⁾ Wpisać kolejny nr zakładanej książki tamany przez rok jej założenia.

²⁾ Data urodzenia dla osób nie posiadających nr PESEL.

³⁾ Wpisać I, II, III, IV, V lub VI odpowiednio do zakresu szkolenia zgodnie z częściami programu szkolenia (załącznik 4) lub słowo „warsztaty” w przypadku warsztatów doskonalenia zawodowego.

.....
(imię, nazwisko i podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego
ośrodek)

PROGRAM SZKOLENIA

Część I – szkolenie podstawowe dotyczące przeprowadzania okresowych badań technicznych pojazdów w zakresie sprawdzenia oraz oceny prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska

1) Zakres szkolenia

Sluchacze kursu powinni być zapoznani z zakresem badań, oceny i ze sposobami pomiarów, metodami kontroli, urządzeniami i przyrządami do:

- a) przeprowadzania badań technicznych pojazdu, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, pojazdu zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego,
- b) przeprowadzania dodatkowych badań technicznych w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy,
- c) przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.

W celu zapewnienia właściwej pracy kandydatów na diagnostów należy zapoznać ich z podstawowymi zasadami organizacji pracy stacji kontroli pojazdów, uprawnieniami i obowiązkami personelu oraz niezbędną dokumentacją.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność wyciągania wniosków z przeprowadzonych okresowych badań technicznych pojazdów i pomiarów i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego,
 - b) umiejętność prawidłowego wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej przy badaniach technicznych w stacjach kontroli pojazdów,
 - c) umiejętność odnajdywania i odczytywania podstawowych informacji technicznych z dokumentów innych niż Rzeczpospolita Polska państw dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą oraz z tabliczek znamionowych pojazdu,
 - d) ogólną wiedzę o certyfikowanych urządzeniach i przyrządach pomiarowo – kontrolnych oraz zakresie ich stosowania i zakresie kontroli eksploatacyjnej.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Zasady BHP wynikające z obowiązujących przepisów	1	-	-	1
3	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących systemu badań:	5	-	-	5

	- ustawa - Prawo o ruchu drogowym,				
	- akty wykonawcze wydane na podstawie ww. ustawy,				
	- wymagane wyposażenie stacji kontroli pojazdów				
4	Organizacja stacji kontroli pojazdów, ogólny przedmiot i zakres okresowego badania technicznego pojazdu, w tym ciągnika rolniczego w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.	1	-	-	1
5	Identyfikacja pojazdu, zasady wypełniania dokumentów. Umiejętność odczytywania danych technicznych pojazdu z tabliczek znamionowych, numerów nadwozia, , oznakowania ogumienia	3	-	-	3
6	Kontrola stanu technicznego ogumienia, tarcz kół, układu kierowniczego, podwozia (zawieszenia) oraz nadwozia	3	4	1	8
7	Kontrola stanu technicznego układów hamulcowych: - roboczego, - postojowego (awaryjnego), - badanie skuteczności	2	5	1	8
8	Kontrola i ocena prawidłowości działania świateł: - dziennych, - mijania, - drogowych, - przeciwmgłowych, - cofania. Zasady kontroli prawidłowości ustawienia świateł	2	2	1	5
9	Kontrola prawidłowości działania świateł sygnalizacyjnych oraz pozostałego osprzętu elektrycznego	2	2	1	5
10	Kontrola i ocena działania elektrycznych układów napędowych w pojazdach	2	1	-	3

	hybrydowych i elektrycznych				
11	Kontrola i ocena działania elementów związanych z ochroną środowiska: - emisja spalin (w tym z wykorzystaniem pokładowych systemów diagnostycznych), - hałas	2	5	1	8
12	Badanie dodatkowe taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przystosowanego do nauki jazdy, do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy	1	-	-	1
13	Badanie pojazdu zabytkowego	1	-	-	1
14	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	2	2
15	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy, pokazy	1	1	-	2
16	Wypełnianie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, podstawowe słownictwo techniczne w języku angielskim, niemieckim, francuskim	-	1	-	1
RAZEM		27	21	7	55

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Zasady bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisy przeciwpożarowe obowiązujące na terenie stacji kontroli pojazdów oraz w trakcie wykonywania pomiarów i badań. Omówienie szkodliwego wpływu toksycznych składników spalin na człowieka.

c) do lp. 3

Organizacja stacji kontroli pojazdów. Lokalizacja stacji kontroli pojazdów i organizacja stanowisk kontrolnych. Obowiązki i uprawnienia podstawowych stacji kontroli pojazdów oraz okręgowych stacji kontroli pojazdów. Uzyskiwanie i cofanie uprawnień dla pracowników dokonujących badań oraz stacji kontroli pojazdów. Obowiązująca dokumentacja i wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Zasady ustalania wyniku badania i tryb postępowania w przypadkach wątpliwych (dopuszczenie warunkowe, zatrzymanie dowodu rejestracyjnego itp.).

- d) do lp. 4
Omówienie celu badań okresowych, ich przedmiotu i zakresu rodzajów badań dodatkowych, które można wykonać w ramach badania okresowego, prawidłowej kolejności postępowania, organizacji systemu badań na terenie stacji kontroli pojazdów.
- e) do lp. 5
Zasady identyfikacji pojazdu, tj. numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy, numeru rejestracyjnego. Informacje zawarte na tabliczce znamionowej, nazwa handlowa i kategoria homologacyjna, marka, typ i model. Zasady dokonywania wpisów do: dowodu rejestracyjnego, zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru badań technicznych..
- f) do lp. 6
Metody i kryteria oględzin stanu technicznego i prawidłowości ogumienia, stanu tarcz kół i ich mocowania oraz kontrola realizacji przepisów prawnych dotyczących dopuszczenia do zamontowania w pojeździe tarcz kół. Metody oceny stanu technicznego układu kierowniczego: pomiar ruchu jałowego koła kierownicy, ocena luzów w łożyskach kół i połączeniach układu kierowniczego oraz mechanizmie kierowniczym. Metody pomiaru zbieżności kół przednich oraz metody ogólnej oceny ustawienia kół urządzeniami najazdowymi. Kryteria oceny organoleptycznej nadwozia oraz elementów ramy wymagających szczególnej kontroli. Kryteria oceny prawidłowości i stanu technicznego elementów wyposażenia podwozia i nadwozia pojazdu (np. zbiornik paliwa, przewody) oraz urządzeń sprzęgowo - zaczepekowych. Wymagania i kryteria oceny prawidłowości i stanu technicznego zderzaków oraz elementów zabezpieczających przed wjechaniem pod samochód.
- g) do lp. 7
Wymagania techniczne poszczególnych układów hamulcowych (roboczy, awaryjny i postojowy), w jakie powinien być wyposażony pojazd. Metody oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe do oceny skuteczności działania hamulców. Technologia oceny skuteczności i równomierności działania hamulców na urządzeniach rolkowych lub płytowych. Podstawowe zasady oceny pneumatycznych układów hamulcowych. Zasady badania skuteczności hamowania za pomocą opóźnieniomierza.
- h) do lp. 8
Ocena prawidłowości rodzaju, rozmieszczenia i działania świateł zewnętrznych oświetleniowych pojazdów samochodowych. Metody kontroli prawidłowości działania świateł mijania, drogowych, przeciwmgłowych. Zasady działania i używania świateł cofania, roboczych, kierunkowych (tzw. szperaczy). Pomiar ustawienia świateł oraz światłości świateł drogowych. Zasada działania korektorów świateł mijania.
- i) do lp. 9
Kontrola i ocena techniczna świateł sygnalizacyjnych oraz świateł pojazdów uprzywilejowanych i taksówek. Ocena kompletności i prawidłowości działania osprzętu elektrycznego pojazdu, w szczególności akumulatora, przewodów, wycieraczek, sygnału dźwiękowego, lampek kontrolnych, złącza elektrycznego przyczepy.
- j) do lp. 10
Kontrola i ocena techniczna stanu gniazd zasilających, przewodów elektrycznych silników napędowych, kanałów wentylacyjnych i układów chłodzących, obudów akumulatorów trakcyjnych.
- k) do lp. 11
Obowiązujące przepisy, metody i wyposażenie do kontroli emisji spalin silników z zapłonem iskrowym i samoczynnym. Metoda, technologia kontroli i wyposażenie do pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu.
- l) do lp. 12
Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdów przeznaczonych do zarobkowego przewozu osób lub rzeczy. Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i pojazdów do przeprowadzania

egzaminu państwowego. Omówienie dodatkowych warunków technicznych przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy.

- m) do lp. 13
Omówienie wymagań technicznych pojazdów zabytkowych i zasad sprawdzania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi.
- n) do lp. 14
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- o) do lp. 15
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.
- p) do lp. 16
Zasady wypełniania dokumentu identyfikacyjnego w przypadku różnych rodzajów pojazdów. Przypadki, w których dokumentu nie wypełnia się w całości.

Część II – szkolenie specjalistyczne w zakresie badania technicznego autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z przedmiotem i kryteriami oceny autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i oględzin i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym autobusu w zakresie możliwości dopuszczania ich do ruchu na drogach publicznych z dopuszczalną prędkością 100 km/h,
 - b) umiejętność wypełnienia i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku tego rodzaju badań technicznych autobusów.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układów hamulcowych, budowa i zasada działania urządzenia przeciwblokującego	1	-	-	1

	(ABS) oraz zwalnicza				
3	Budowa i zasada działania ogranicznika prędkości	1	-	-	1
4	Zasady oceny technicznej siedzeń oraz pasów bezpieczeństwa	1	-	-	1
5	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badania i sposobu wypełniania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu	2	1	-	3
6	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
7	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia	1	-	-	1
RAZEM		7	1	1	9

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacja o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych.

b) do lp. 2

Omówienie metod i kryteriów oceny dodatkowej układów hamulcowych. Zasada działania urządzenia przeciwblokującego (ABS), zwalnicza i możliwość kontroli prawidłowości ich działania w warunkach stacji kontroli pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie szczegółów budowy i zasady działania ogranicznika prędkości, cel stosowania.

d) do lp. 4

Omówienie wymagań technicznych siedzeń oraz pasów bezpieczeństwa.

e) do lp. 5

Kolejność postępowania podczas oględzin autobusu. Zasady wypełniania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dotyczącego różnych typów autobusów.

f) do lp. 6

Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.

g) do lp. 7

Omówienie wyników szkolenia.

Część III – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z aktami prawnymi regulującymi wymagania techniczne i wyposażenie pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego przeprowadzania okresowych i dodatkowych badań oraz samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań, wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych,
 - b) umiejętność wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Podstawowe pojęcia i definicje dotyczące towarów niebezpiecznych i pojazdów przeznaczonych do ich przewozu. Obowiązujące akty prawne	3	-	-	3
3	Wymagania dotyczące pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, które podlegają dodatkowym badaniom technicznym, pojazdów typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU określonych w postanowieniach umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób), oraz w przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych	2	-	-	2
4	Wyposażenie dodatkowe wymagane w odniesieniu do poszczególnych rodzajów pojazdów	1	-	-	1
5	Oznakowanie pojazdów przewidzianych do przewozu towarów niebezpiecznych (tablice, nalepki ostrzegawcze)	1	-	-	1

6	Tok postępowania przygotowawczego przed właściwym badaniem: kolejność postępowania, zasady korzystania z aktów prawnych	1	1	-	2
7	Proces technologiczny i metody kontroli poszczególnych elementów pojazdów z punktu widzenia przystosowania pojazdu do przewozu towarów niebezpiecznych	-	1	-	1
8	Zasady wypełniania niezbędnych dokumentów	-	1	-	1
9	Ćwiczenia praktyczne z zakresu ustalania wymaganego zakresu badań i doboru kryteriów oceny dla wszystkich typów pojazdów podlegających dodatkowemu badaniu technicznemu (pojazdy typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU)	-	2	-	2
10	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
11	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełnione przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		10	5	1	16

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Omówienie podstawowych pojęć z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych. Omówienie aktów prawnych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań związanych z konstrukcją i wyposażeniem pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie przyjętych w przepisach rodzajów pojazdów przewidzianych do przewozu towarów niebezpiecznych i szczególnych wymagań konstrukcyjnych związanych z konkretnym przeznaczeniem pojazdu.

d) do lp. 4

Omówienie dodatkowego wyposażenia pojazdu stosowanego w przypadku różnych towarów niebezpiecznych przewidzianych do przewożenia poszczególnymi rodzajami pojazdów.

e) do lp. 5

Omówienie na przykładach różnych rodzajów tablic ostrzegawczych i nalepek oraz napisów wymaganych na poszczególnych pojazdach. Wyjaśnienie zasad ustalania treści kodów cyfrowych stosowanych na tablicach ostrzegawczych i przypadki ich wymagania.

- f) do lp. 6
Omówienie zasad ustalania kolejności działania w typowych przypadkach zgłaszanych przez użytkowników podczas badania pojazdów. Wyjaśnienie zasad dotyczących obowiązującego zakresu badania i obowiązujących wymagań technicznych. Omówienie typowych błędów występujących w praktyce.
- g) do lp. 7
Omówienie metod konkretnych badań poszczególnych elementów pojazdu zgodnie z przedstawionym przez wykładowcę procesem technologicznym. Dyskusja z uczestnikami szkolenia na temat wymagań dotyczących poszczególnych elementów konstrukcyjnych i wyposażenia.
- h) do lp. 8
Zasady wypełniania dokumentów dotyczących pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych.
- i) do lp. 9
Przeprowadzenie ze słuchaczami wspólnych ćwiczeń symulowanego badania pojazdów typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU. Wspólne ćwiczenie ustalania zakresu badań i kryteriów oceny. Zaleca się grupy ćwiczeniowe, w których skład wchodzi od czterech do siedmiu osób.
- j) do lp. 10
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- k) do lp. 11
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część IV – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu przystosowanego do zasilania gazem

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy kursu z kryteriami oceny pojazdów przystosowanych do zasilania gazem LPG, CNG, LNG, z techniką dokonywania badań instalacji gazowych, zasadami wyciągania ostatecznych wniosków z badania.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego przeprowadzania badań technicznych instalacji zasilania gazem w pojazdach z zamontowaną instalacją przez upoważnione firmy oraz wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym tych pojazdów,
 - b) umiejętność wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		Teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6

1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i organizację kursu	1	-	-	1
2	Podstawowe informacje o paliwie gazowym LPG, CNG, LNG: – właściwości fizyczne i chemiczne, – właściwości silników spalinowych zasilanych gazem	1	-	-	1
3	Przepisy BHP oraz ppoż. obowiązujące podczas badań urządzeń zasilanych gazem, organizacja stanowiska do kontroli pojazdów zasilanych gazem	1	-	-	1
4	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących pojazdów przystosowanych do zasilania gazem	3	1	-	4
5	Identyfikacja elementów instalacji gazowej, zadania dozoru technicznego, cele homologacji	1	-	-	1
6	Budowa i zasada działania instalacji gazowej i jej elementów: – główne zespoły, – zawory, – pozostały osprzęt	1	-	-	1
7	Zasady wykonywania badania technicznego pojazdu z instalacją gazową oraz metody oceny skuteczności działania tej instalacji	1	1	-	2
8	Badanie instalacji gazowej i zasady wypełniania wymaganych dokumentów	-	1	-	1
9	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
10	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		10	3	1	14

- 4) Założenia planu nauczania
a) do lp. 1

Wykład ma na celu poinformowanie słuchaczy o sprawach organizacyjnych, o sposobie prowadzenia zajęć, przekazywaniu materiałów pomocniczych, o zasadach i formie egzaminu końcowego.

- b) do lp. 2
Omówienie podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych gazu LPG, CNG, LNG, sposobów ich przechowywania, własności energetycznych, wpływu gazu na inne materiały, wpływu paliwa gazowego na pracę silników spalinowych z układem zasilania gaźnikowym, wtryskowym sterowanym i niesterowanym sondą lambda, wydzielane spaliny, zasady dystrybucji gazów na terenie kraju.
- c) do lp. 3
Szczegółowe omówienie zagrożeń pożarowych oraz problemów bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z paliwami gazowymi. Zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych. Omówienie warunków technicznych i wyposażenia stanowiska do badań instalacji gazowej.
- d) do lp. 4
Szczegółowa analiza przepisów obowiązujących aktów prawnych z niezbędnym komentarzem praktycznym. Powtórzenie, w trakcie zajęć praktycznych, przewidzianych w przepisach czynności kontrolnych, omówienie zasad współpracy z punktem napełniania gazem płynnym przy kontroli urządzenia (zaworu) ograniczającego stopień napełnienia.
- e) do lp. 5
Omówienie zasad oznakowania zbiorników, reduktorów i pozostałych elementów instalacji. Omówienie przepisów i obowiązków dozoru technicznego, w szczególności w zakresie zbiorników i butli. Podstawowe cele i zadania homologacji na przykładzie regulaminów nr 67 i 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136).
- f) do lp. 6
Na przykładzie schematu instalacji gazowej na gaz LPG, CNG, LNG omówienie zasad działania zbiorników, butli, zasad mocowania zbiorników, budowy i zasad działania różnych zaworów, zasad montażu przewodów, budowy i działania reduktorów, mikserów, instalacji elektrycznej układu zasilania gazem i jej działania.
- g) do lp. 7
Omówienie zasad wykonywania badania technicznego pojazdu z instalacją gazową oraz metod oceny skuteczności działania tej instalacji.
- h) do lp. 8
Omówienie metodyki postępowania w trakcie badania instalacji gazowej. W czasie zajęć praktycznych wykonanie badania instalacji gazowej z udziałem kursantów. Zasady uznawania stanu technicznego za niezadawalający.
- i) do lp. 9
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- j) do lp. 10
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część V – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania dodatkowych badań technicznych pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej.

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z przedmiotem i kryteriami oceny pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego, postępowaniem w przypadkach wątpliwych oraz zasadami określenia ostatecznego wniosku z badania technicznego.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i pomiarów pojazdów i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów w zakresie możliwości dopuszczania do ruchu na drogach publicznych,
- b) umiejętność wypełnienia i prowadzenia dokumentacji obowiązującej przy tego rodzaju badaniach technicznych pojazdów,
- c) umiejętność prowadzenia specjalistycznych pomiarów i dokonywania samodzielnych ocen uzasadniających wykonanie dodatkowych opinii rzeczoznawców samochodowych lub innej specjalności, umiejętność odnajdywania i odczytywania informacji technicznych dotyczących pojazdu

3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Przedmiot i zakres badań dodatkowych, rodzaje badań	4	-	-	4
3	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układów hamulcowych	1	1	-	2
4	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układu kierowniczego, zawieszenia i kół	1	1	-	2
5	Pomiary ustawienia kół i osi, pomiary sprawności amortyzatorów	1	2	-	3
6	Zasady i kryteria oceny dodatkowej stanu technicznego nadwozia, ramy	2	2	-	4
7					
8	Cel i zadania opinii rzeczoznawcy, przykłady	1	-	-	1
9	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części	-	-	1	1

	teoretycznej i praktycznej				
10	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		12	6	1	19

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Omówienie celu badań dodatkowych, ich przedmiotu i zakresu, rodzajów badań, prawidłowej kolejności postępowania, organizacji systemu badań na terenie stacji kontroli pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie metod i kryteriów oceny dodatkowej układów hamulcowych. Zasada działania i kryterium oceny systemu ABS. Zasada działania korektorów hamulcowych i możliwość kontroli prawidłowości ich działania. Zasady kontroli dodatkowej pneumatycznych układów hamulcowych.

d) do lp. 4

Metody i kryteria oceny stanu technicznego, mocowania i działania układu kierowniczego i układu wspomagania, zawieszenia, mocowania kół itp.

e) do lp. 5

Omówienie teoretycznych podstaw geometrii kół i osi, zasady prawidłowego pomiaru geometrii kół, znaczenie technicznej sprawności amortyzatorów dla prawidłowego prowadzenia pojazdu. Praktyczne pomiary na przykładzie pojazdu samochodowego.

f) do lp. 6

Przypadki uzasadniające oględziny i badania głównych węzłów nadwozia lub ramy. Proste metody pomiarów nadwozia i ramy. Technika kontroli prawidłowości działania korektorów świateł mijania.

g) do lp. 8

Podstawowe zasady techniki samochodowej. Współpraca z rzeczoznawcami różnych specjalności, przypadki uzasadniające opinię.

h) do lp. 9

Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.

i) do lp. 10

Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część VI- warsztaty doskonalenia zawodowego:

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z bieżącymi zmianami przepisów dotyczących badań technicznych, nowymi technologiami badania pojazdów, najnowszymi rozwiązaniami technicznymi w zakresie wyposażenia pojazdów w urządzenia podwyższające bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien poznać najnowsze zmiany przepisów w zakresie warunków technicznych, badań technicznych pojazdów oraz umieć je odpowiednio stosować i interpretować.

3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno-praktyczne	sprawdzenie wiadomości	razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Szczegółowa analiza najnowszych przepisów dotyczących badań pojazdów: ustawy, rozporządzenia	3	1	-	4
3	Nowe rozwiązania techniczne w konstrukcji pojazdów, podwyższające bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska	2	-	-	2
4	Szczegółowa analiza wybranych przepisów dotyczących przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań	3	-	-	3
5	Nowe technologie badania stanu technicznego zespołów i układów pojazdów mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska	1	-	-	1
6	Omówienie najczęściej pojawiających się problemów i błędów spotykanych w trakcie przeprowadzania badań	2	1	-	3
7	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia	1	-	-	1
	RAZEM:	12	2	-	14

4) założenia planu nauczania

Do lp. 1

Wykład ma na celu poinformowanie słuchaczy o sprawach organizacyjnych, o sposobie prowadzenia zajęć, przekazywaniu szkoleniowych materiałów pomocniczych.

Do lp. 2

Omówienie bieżących zmian przepisów związanych z problematyką badań technicznych pojazdów. Szczegółowa analiza przepisów z praktycznymi przykładami zastosowania w działalności stacji kontroli pojazdów.

Do lp. 3

Najnowsze konstrukcje podwyższające bezpieczeństwo jazdy zastosowane w aktualnie produkowanych pojazdach. Możliwe do zastosowania sposoby oceny stanu technicznego pojazdu.

Do lp. 4

Szczegółowa analiza wybranych zapisów obowiązujących przepisów z którymi diagnosty mają najwięcej trudności w bieżącej działalności.

Do lp. 5

Prezentacja najnowszych osiągnięć technicznych w zakresie przeprowadzania diagnostyki bezpieczeństwa jazdy oraz ochrony środowiska.

Do lp. 6

Omówienie najczęściej popełnianych błędów związanych z przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów, będących wynikiem niewłaściwie stosowanych procedur.

Do lp. 7

Omówienie wyników szkolenia.

WZÓR
ZAŚWIADCZENIE NR
(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(pieczęćka ośrodka szkolenia)

Nr ośrodka szkolenia w rejestrze przedsiębiorców:

o ukończeniu szkolenia

Pan(i)

numer PESEL¹⁾

urodzony(na) dnia²⁾

nr ewidencyjny diagnosty³⁾

ukończył(a) szkolenie w zakresie⁴⁾

.....

.....

w okresie od dnia do dnia

Szkolenie odbyło się według programu ustalonego w części⁵⁾ załącznika nr 8 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych (Dz. U.).

Data wydania zaświadczenia:

.....

(imię, nazwisko i podpis osoby *uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek*)

¹⁾ o ile posiada

²⁾ w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument

³⁾ o ile dotyczy

⁴⁾ należy wpisać tylko właściwe tytuły części programu szkolenia

⁵⁾ należy wpisać odpowiedni numer części programu szkolenia

WZÓR WNIOSKU
O DOPUSZCZENIE DO EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

.....
(miejsowość i data)

Wnioskodawca:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(adres)

.....
(numer PESEL⁹⁾)

.....
(tel. kontaktowy, e-mail)

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO **)
egzaminu kwalifikacyjnego
części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego z zakresu części: II , III , IV , V
zadania otwartego
części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego

W celu stwierdzenia spełnienia wymagań określonych w art. 86n ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.) wnoszę o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego dla**):

- osoby ubiegającej się o uprawnienie diagnosty
- diagnosty uzupełniającego uprawnienia

do wykonywania ***):

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;

- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

Zgodnie z komunikatem Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego, zamieszczoną na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego, zgłaszam udział w egzaminie, który odbędzie się dnia w

Wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Jednocześnie wnoszę o doręczanie pism w postaci^{*)}:

- elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego służącego do obsługi doręczeń,
- papierowej drogą pocztową.

.....
(podpis wnioskodawcy^{****)})

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

**) Właściwe zaznaczyć.

***) Wymienia się tylko wnioskowane rodzaje badań.

****) W przypadku wniosku składanego w postaci elektronicznej powinien on być opatrzony bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.

ZAŁĄCZNIK Nr 5

WZÓR ARKUSZA ODPOWIEDZI Z CZĘŚCI TEORETYCZNEJ (PISEMNEJ)
EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

ARKUSZ ODPOWIEDZI Z CZĘŚCI TEORETYCZNEJ EGZAMINU
KWALIFIKACYJNEGO

(miejsowość, data)

I. Dane personalne:

1. Nazwisko

2. Imię

3. Nr PESEL*)

II. Przystępuje do części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie części:

I, II, III, IV, V, zadania otwartego **)

Nr pytania	Odpowiedzi z testu część I szkolenia			Nr pytania	Odpowiedzi z testu część II szkolenia			Zadanie otwarte
	A	B	C		A	B	C	wynik: pozytywny/negatywny **)
1	A	B	C	1	A	B	C	UWAGI:
2	A	B	C	2	A	B	C	
3	A	B	C	3	A	B	C	
4	A	B	C	4	A	B	C	
5	A	B	C	5	A	B	C	
6	A	B	C	Liczba błędów				
7	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część III szkolenia			

8	A	B	C	1	A	B	C	Wynik z części teoretycznej egzaminu pozytywny/negatywny **)	
9	A	B	C	2	A	B	C		
10	A	B	C	3	A	B	C		
11	A	B	C	4	A	B	C		
12	A	B	C	5	A	B	C		
13	A	B	C	Liczba błędów					
14	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część IV szkolenia				
15	A	B	C						
16	A	B	C						
17	A	B	C	1	A	B	C		Komisja egzaminacyjna: 1. <i>(imię i nazwisko)</i> <i>(podpis)</i> 2. <i>(imię i nazwisko)</i> <i>(podpis)</i> 3. <i>(imię i nazwisko)</i> <i>(podpis)</i>
18	A	B	C	2	A	B	C		
19	A	B	C	3	A	B	C		
20	A	B	C	4	A	B	C		
21	A	B	C	5	A	B	C		
22	A	B	C	Liczba błędów					
23	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część V szkolenia				
24	A	B	C						
25	A	B	C						
26	A	B	C	1	A	B	C		
27	A	B	C	2	A	B	C		
28	A	B	C	3	A	B	C		
29	A	B	C	4	A	B	C		
30	A	B	C	5	A	B	C		
Liczba błędów				Liczba błędów					

*⁾ W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

**⁾ Niepotrzebne skreślić.

Sposób wypełniania arkusza:

1. Arkusz odpowiedzi wypełnia się długopisem lub piórem.
2. Jedną, wybraną odpowiedź na pytanie, oznaczoną literą A, B albo C zaznacza się kółkiem.
3. W przypadku dokonywania korekty odpowiedzi uznanej przez zdającego za nieprawidłową, kółko należy skreślić znakiem „X” i zaznaczyć inną odpowiedź. Korekta odpowiedzi powinna być potwierdzona podpisem zdającego umieszczonym przy numerze pytania.
4. Odpowiedź oznaczoną literą A, B albo C uznaje się za błędną w następujących przypadkach:
 - 1) nie zostanie zaznaczona żadna odpowiedź;
 - 2) zostanie zaznaczona odpowiedź nieprawidłowa;
 - 3) zostanie zaznaczona więcej niż jedna odpowiedź;
 - 4) dokonano dwukrotnej korekty odpowiedzi w danym pytaniu.

WZÓR ARKUSZA EGZAMINACYJNEGO Z CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU DLA OSÓB
UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPRAWNIENIA DIAGNOSTÓW I DIAGNOSTÓW UZUPEŁNIAJĄCYCH
SWOJE UPRAWNIENIA

<p>ARKUSZ EGZAMINACYJNY Z CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU DLA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPRAWNIENIA DIAGNOSTÓW I DIAGNOSTÓW UZUPEŁNIAJĄCYCH SWOJE UPRAWNIENIA</p>		
<p>..... (imię i nazwisko)</p> <p>..... (Nr PESEL*) oraz podpis)</p>		
<p>Zakres zdawanego egzaminu **):</p> <p>..... (treść zadanego pytania dotyczące części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego)</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
Lp.	Zakres przeprowadzanych czynności podczas części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego	Wynik (pozytywny/negatywny)
1	Przeprowadzenie badania technicznego pojazdu zgodnie z zadaną tematyką zdawanego egzaminu	
2	Wydanie oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu zgodnie z zadaną tematyką zdawanego egzaminu	
3	Poprawność wypełnienia dokumentów podczas przeprowadzania badania technicznego	
4	Końcowy wynik egzaminu ***)	

UWAGI:

.....

.....

.....

Komisja egzaminacyjna:

.....
(miejsowość oraz data przeprowadzenia
części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

Załączniki:

Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

Objaśnienia:

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

^{**)} W przypadku uzupełniania uprawnień diagnosty należy wpisać odpowiednią część szkolenia specjalistycznego z zakresu części II, III, IV lub V, z której osoba zdaje egzamin, w przypadku pełnego egzaminu wpisuje się pełny zakres.

^{***)} Za wynik pozytywny należy uznać wykazanie się umiejętnością z zakresu zawartego w lp. 1 – 3 powyższej tabeli.

WZÓR PROTOKOŁU PRZEPROWADZENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

(maksymalny format A4 (210 x 297 mm))

PROTOKÓŁ PRZEPROWADZENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO											
		Protokół egzaminacyjny nr z dnia									
		Liczba osób zakwalifikowanych do egzaminu									
		Liczba osób egzaminowanych									
		Liczba osób, które nie przystąpiły do egzaminu									
Poz.	Nazwisko i imię		Wniosek z dnia	Część egzaminu	Wyniki egzaminu w zakresie odpowiedniej części szkolenia *)						Zaświadczenie nr z dnia
	nr PESEL ***)	zakres egzaminu: odpowiednia część szkolenia			I	II	III	IV	V	pytanie opisowe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1				teoretyczna							
2				praktyczna							
3				teoretyczna							
4				praktyczna							
5				teoretyczna							
...				praktyczna							

20						praktyczna								
						teoretyczna								
						praktyczna								

P – wynik pozytywny; N – wynik negatywny.

Wypełnia się po wydaniu zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.

W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

- *)
- ***)
- ****)

Liczba osób egzaminowanych w zakresie:	Komisja egzaminacyjna:					 (imię i nazwisko) (podpis)	
						 (imię i nazwisko) (podpis)	
						 (imię i nazwisko) (podpis)	
						 (imię i nazwisko) (podpis)	
Część Egzaminu		Część szkolenia		I	II	III	IV	V
Teoretyczna				I	I			
Praktyczna								

WZÓR

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

.....

(miejsowość i data)

.....
(firma przedsiębiorcy).....
(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy).....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*).....
(NIP*)**WNIOSEK**

- o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na podstawie art. 86u ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.),

dla:

.....
(adres ośrodka szkolenia)

1. Część praktyczna szkolenia przeprowadzana jest w okręgowej stacji kontroli pojazdów:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów)

2. Dane wykładowców przeprowadzających szkolenie:

Lp.	Imię i nazwisko wykładowcy	Numer świadectwa potwierdzającego uczestnictwo w seminarium
1.		
2.		
3.		

3. Uwagi:

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

.....

podpis wnioskodawcy

Załączniki:

- oświadczenie, o którym mowa w art. 86u ust. 7 – Ustawy prawo o ruchu drogowym
- wykaz osób upoważnionych do podpisywania za świadczeń o ukończenia szkolenia

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorców tego numeru.

WZÓR

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

.....
(miejsowość i data)

DYREKTOR

Transportowego Dozoru Technicznego

ZAŚWIADCZENIE Nr

potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów

Potwierdzam dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów dla:

.....
(firma przedsiębiorcy) (adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*)

.....
(NIP')

na prowadzenie ośrodka szkolenia, o których mowa w art. 86s ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.), mieszczącego się w:

.....
(adres ośrodka szkolenia diagnostów)

2. Numer ewidencyjny ośrodka szkolenia: OSD/00000).

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego)

OBJAŚNIENIA:

- *) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.
OSD -- stały wyróżnik ośrodka szkolenia diagnostów;
00000 - kolejny numer ośrodka szkolenia diagnostów

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018 r.

w sprawie wzoru wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, zmiany danych zawartych w rejestrze, wykreślenia z rejestru, wzoru zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru, sposobu nadawania kodu rozpoznawczego i wzoru pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz opłaty z tym związanej

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 3 oraz pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1.1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów;
- 2) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wzór wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 3) wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 4) wzory pieczętek stacji kontroli pojazdów;
- 5) wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

§ 2. Wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wzór wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

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⁾ 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. Wzór pieczętek stacji kontroli pojazdów określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów wynosi 200 zł.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. poz. 2264), 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.

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia (poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

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

.....
(miejsowość i data)

.....
(firma przedsiębiorcy)

.....
(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej)

.....
(NIP^{*})

WNIOSEK

- o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na podstawie art. 86d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.),

- o zmianę danych zamieszczonych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów - na podstawie art. 86f pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.),

- o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na podstawie art. 86f pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.),

dla**:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy, kod rozpoznawczy stacji *)

1. Jako***):

- okręgowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

2. Wykonująca badania techniczne ciągników rolniczych poza stacją kontroli pojazdów ***).

3. Badania techniczne pojazdów będą przeprowadzane przez następujących diagnostów:

Lp.	Imię i nazwisko zatrudnionych diagnostów	Numer świadectwa kompetencji diagnostów
1.		
2.		
3.		

4. Opis dokonanych zmian **):

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

.....
podpis wnioskodawcy

Załączniki:

- oświadczenie, o którym mowa w art. 86d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**)

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorców tego numeru

**) Niepotrzebne skreślić

***) Należy wskazać właściwy rodzaj stacji kontroli pojazdów.

WZÓR

(format: A4)

(strona
przednia)

.....
(miejsowość i data)

DYREKTOR
Transportowego Dozoru Technicznego

ZAŚWIADCZENIE Nr

potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów

Potwierdzam dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dla:

.....
(firma przedsiębiorcy) (adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*)

.....
(NIP*)

na przeprowadzanie badań technicznych, o których mowa w art. 86a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. –
Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.), przez stację kontroli pojazdów mieszcząca się w:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy)

1. Jako**):.....
2. Na podstawie art. 86a ust. 2 pkt 4 lub 86a ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stacja kontroli pojazdów jest upoważniona do wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów***)
3. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów: XX/00000/C****).

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru
Technicznego)

(strona odwrotna)

OBJAŚNIENIA:

***)** Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.

****)** Należy wpisać:

- okręgowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

*****)** W przypadku nie spełniania przez stacje wymagań w zakresie wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, należy wykreślić.

******)** Elementy składowe kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów:

XX -- wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna lub dwie litery:

„O” okręgowa stacja kontroli pojazdów stacja;

„P” podstawowa stacja kontroli pojazdów;

„PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

00000 - kolejny numer stacji kontroli pojazdów;

C – należy wpisać w przypadku stacji kontroli pojazdów uprawnionych do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

WZORY

pieczętek stacji kontroli pojazdów

- 1) Wzór pieczętki okręgowej stacji kontroli pojazdów

Przedsiębiorstwo Handlowo-Produkcyjne
OKRĘGOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW
O/00000/C
85-001 Bydgoszcz
ul. Jaśminowa 999

- 2) Wzór pieczętki podstawowej stacji kontroli pojazdów

Przedsiębiorstwo Handlowo-Produkcyjne
PODSTAWOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW
P/00000/C
85-001 Bydgoszcz
ul. Jaśminowa 999

- 3) Wzór pieczętki podstawowej stacji kontroli pojazdów z przyczepami

Przedsiębiorstwo Handlowo-Produkcyjne
**PODSTAWOWA STACJA KONTROLI
POJAZDÓW Z PRZYCZEPAMI**
PP/00000/C
85-001 Bydgoszcz
ul. Jaśminowa 999

- 4) Wzór pieczętki Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego

TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY
DYREKTOR
up. nr: TDT-D/00000/T
00-613 Warszawa
ul. Chałubińskiego 8

OBJASNIENIA:

XX – wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna lub dwie litery:

„O” okręgowa stacja kontroli pojazdów stacja;

„P” podstawowa stacja kontroli pojazdów;

„PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami

00000 - kolejny numer stacji kontroli pojazdów;

C – stacja kontroli pojazdów uprawniona do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

TDT-D/00000/T - kolejny numer upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania badań technicznych;

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

w sprawie szczegółowych wymagań dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne²⁾

Na podstawie art.86k ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 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. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań;
- 2) zakres niezbędnego wyposażenia i warunki do przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.

Rozdział 1

Wymagania ogólne dla stacji kontroli pojazdów

§ 2. 1. Stacja kontroli pojazdów powinna być oznaczona na zewnątrz, w miejscu widocznym, sztyldem barwy niebieskiej z białymi napisami, zawierającym co najmniej: kod rozpoznawczy, określenie rodzaju i godziny otwarcia stacji kontroli pojazdów.

-
- 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 dyrektywę 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 uchylającą 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.

2. Jeżeli stacja kontroli pojazdów znajduje się na zamkniętym terenie, to dojazd do niej powinien być oznaczony w sposób widoczny.

§ 3. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać co najmniej jedno stanowisko kontrolne do wykonywania badań technicznych pojazdów, zwane dalej „stanowiskiem kontrolnym” oraz stanowisko do pomiarów akustycznych, zwane dalej „stanowiskiem zewnętrznym”, mieszczącym się na zewnątrz budynku stacji kontroli pojazdów oraz stanowisko przeznaczone do badania minimalnego pola widzenia w lusterku zewnętrznym pojazdu z kierownicą umieszczoną po prawej stronie.

§ 4. Jeżeli stacja kontroli pojazdów stanowi część podmiotu prowadzącego także inną działalność i nie znajduje się w odrębnym pomieszczeniu, to powinna być na całej długości stanowiska kontrolnego oddzielona do sufitu stałą przegrodą budowlaną lub trwałą ścianą działową. W przypadku stacji znajdującej się w pomieszczeniu wyższym niż określona w § 10 ust. 7, wysokość stałej przegrody budowlanej lub trwałej ściany działowej powinna wynosić co najmniej 2,5 m.

§ 5. Wjazd i wyjazd ze stanowiska kontrolnego powinien zapewniać możliwość przejazdu wszystkich rodzajów badanych przez stacje pojazdów, mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, wykonaną na długości co najmniej:

- 1) 3,0 m – dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 2) 6,0 m – dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

§ 6. Wykonujący badania techniczne pojazdów diagnosta powinien posiadać identyfikator osobisty zawierający co najmniej imię i nazwisko, zdjęcie, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów oraz numer uprawnienia diagnosty.

§ 7. 1. Na stacji kontroli pojazdów powinny znajdować się:

- 1) instrukcje obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, sporządzone w języku polskim;
- 2) informacje dotyczące kryteriów oceny badanych pojazdów;

3) obowiązujące przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów, zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań, według wykazu określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia;

4) kopia dokumentu państwowego nadzoru budowlanego w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, o której mowa w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

2. Dokumenty oraz pieczętki związane z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

Rozdział 2

Stanowisko kontrolne

§ 8. 1. Stanowisko kontrolne powinno znajdować się w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów, którego wymiary i bramy: wjazdowa i wyjazdowa, z uwzględnieniem § 10, powinny być dostosowane do wielkości badanych pojazdów oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

2. Stanowisko kontrolne, z zastrzeżeniem ust. 3, powinno znajdować się w pomieszczeniu przelotowym zapewniającym jeden kierunek ruchu pojazdu.

3. Stanowisko kontrolne może znajdować się w pomieszczeniu nieprzelotowym wyłącznie na stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z wyłączeniem przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

4. Stanowisko kontrolne składa się z:

1) poziomej powierzchni przeznaczonej bezpośrednio do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zwanej dalej „ławą pomiarową”;

2) powierzchni roboczej;

3) powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy;

4) kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu;

5) wyposażenia kontrolno-pomiarowego;

6) wyposażenia technologicznego.

4a. Na stanowisku kontrolnym wyposażonym w podnośnik całopojazdowy przeprowadzane są badania techniczne pojazdów z wyłączeniem przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

5. Jeżeli w skład stanowiska kontrolnego wchodzi urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, to powinno ono być wyposażone w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu, o którym mowa w § 12 ust. 4 pkt 3.

§ 9. Podłoga i ściany stanowiska kontrolnego do wysokości co najmniej 1,8 m, nawierzchnia i ściany kanału przeglądowego oraz nawierzchnia ław pomiarowych powinny być łatwo zmywalne.

§ 10. 1. Długość stanowiska kontrolnego mierzona na całej szerokości ławy pomiarowej powinna być większa niż długość:

1) kanału przeglądowego, o której mowa w § 12 ust. 1 pkt 1, o co najmniej 2,0 m albo

2) urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, o co najmniej 1,5 m.

Jeżeli sposób wykonywania badań technicznych pojazdów, wynikający z rozmieszczenia urządzeń i przyrządów, wymaga większej długości, stanowisko kontrolne powinno być odpowiednio dłuższe.

2. Szerokość stanowiska kontrolnego mierzona na całej długości ławy pomiarowej bez powierzchni pomocniczych nie powinna być mniejsza niż wymagana szerokość ławy pomiarowej powiększona o szerokość powierzchni roboczych.

3. Po obu stronach ławy pomiarowej lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu powinna znajdować się powierzchnia robocza o szerokości co najmniej 0,7 m. Na powierzchni roboczej nie mogą być zamontowane na stałe urządzenia i przyrządy oraz nie mogą znajdować się elementy konstrukcji budowlanych. Dopuszcza się, aby na powierzchni roboczej znajdowały się dodatkowe kanały do wykonywania badań technicznych lub zamontowane były elementy składowe urządzeń i przyrządów, jeżeli jest to wymagane ze względu na ich konstrukcję lub technologię wykonywania badań.

4. W przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu rozstaw krawędzi zewnętrznych powierzchni roboczych powinien być nie mniejszy niż:

1) 3,8 m – dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;

2) 4,2 m - dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

5. Powierzchnia pomocnicza stanowi pozostałą część stanowiska kontrolnego i jej łączna szerokość na całej długości kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, wynosząca co najmniej 1 m powinna umożliwiać rozmieszczenie urządzeń i przyrządów.

6. Powierzchnia pomocnicza może stanowić wspólną część sąsiednich nieoddzielonych ścianą stanowisk kontrolnych znajdujących się w jednym pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

7. Wysokość pomieszczenia, w którym znajduje się stanowisko kontrolne, w obszarze wyznaczonym wzdłuż osi tego stanowiska na szerokości co najmniej 3,0 m:

1) dla podstawowych stacji kontroli pojazdów nie powinna być mniejsza niż:

- a) 3,3 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy,
- b) 4,6 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu w miejscu przewidzianym do podnoszenia całego pojazdu, a poza tym miejscem wysokość nie powinna być mniejsza niż 3,3 m;

2) dla okręgowych stacji kontroli pojazdów nie powinna być mniejsza niż:

- a) 4,2 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy,
- b) 5,7 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu.

Wysokość pomieszczenia powinna być mierzona od płaszczyzny podłogi, na której ustawiony jest badany pojazd do najniższej położonego elementu ograniczającego wysokość podnoszenia.

8. Wymiary bramy wjazdowej i wyjazdowej stanowiska kontrolnego nie powinny być mniejsze niż:

- 1) 4,1 m - wysokość bramy; przy czym dopuszcza się wysokość 3,1 m dla podstawowych stacji kontroli pojazdów;
- 2) 3,4 m - szerokość bramy.

§ 11. 1. Na stanowisku kontrolnym powinna znajdować się wyznaczona w sposób trwały ława pomiarowa, spełniająca następujące wymagania:

- 1) szerokość ław mierzona między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 2,4 m - dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,

- b) 2,8 m - dla okręgowych stacji kontroli pojazdów,
przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego, o której mowa w § 12 ust. 1 pkt 2;
- 2) długość ław nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 5,0 m - dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) 8,0 m - dla okręgowych stacji kontroli pojazdów,przy czym powinna zapewniać możliwość ustawienia na nich wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczania przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu.

2. Nawierzchnia ław pomiarowych:

- 1) powinna być pozioma, przy czym dopuszczalne odchylenie od poziomu nie powinno przekraczać:

- a) 3 mm/m – w odniesieniu do podstawowej stacji kontroli pojazdów,
- b) 4 mm/m – w odniesieniu do okręgowej stacji kontroli pojazdów;

odchylenie od poziomu powinno być zbadane na całej długości ławy pomiarowej oraz odpowiednio na szerokości pomiędzy krawędziami zewnętrznymi i wewnętrznymi każdej ze stron ławy pomiarowej;

- 2) na szerokości czynnej rolek urządzenia rolkowego do kontroli działania hamulców powinna być odporna na ścieranie.

3. Urządzenie do podnoszenia całego pojazdu może stanowić część ławy pomiarowej albo powierzchni roboczej, o ile odpowiada wymaganiom, o których mowa w ust. 2.

§ 12. 1. Wymiary kanału przeglądowego powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) długość mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 6,0 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) 18,0 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów;
- 2) szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna mieścić się w granicach:
 - a) od 0,6 do 0,9 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) od 0,7 do 1,0 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów;
- 3) głębokość powinna wynosić od 1,3 m do 1,8 m.

2. Wewnątrz kanału przeglądowego powinny znajdować się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej.

3. Kanał przeglądowy powinien posiadać odprowadzenie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej oraz mieć zapewnioną wentylację nawiewną – nawiew czołowy lub boczny przy kanale długości 6 m, nawiewy boczne – przy kanałach dłuższych.

4. Kanał przeglądowy powinien być wyposażony w:

1) oświetlenie zapewniające:

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 podstawowych stacji kontroli pojazdów,

b) 115 kN – w odniesieniu do okręgowych stacji kontroli pojazdów.

5. Projekt założeń konstrukcyjno-budowlanych kanału przeglądowego powinien uwzględniać możliwość przeciążenia obrzeża lub odpowiednio podłogi kanału ciężarem przekraczającym o 25 % nominalny udźwig urządzenia do podnoszenia osi pojazdu na tym kanale.

§ 13. 1. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe stanowiska kontrolnego w stacji kontroli pojazdów odpowiednio do badanych pojazdów, powinno obejmować co najmniej następujące urządzenia i przyrządy:

1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców;

2) urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu;

3) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;

4) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;

5) przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła;

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;
- 10) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu;
- 11) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD;
- 12) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym;
- 13) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 14) zestaw narzędzi monterskich;
- 15) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia, zawierający co najmniej:
 - a) stalową taśmę mierniczą o długości 10 m,
 - b) suwmiarkę z głębokościomierzem,
 - c) kątomierz,
 - d) wyposażenie umożliwiające uzyskanie ciśnienia powietrza o wartość 0,01 MPa, wraz z manometrem pozwalającym na odczyt danej wartości,
- 16) przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu;
- 17) elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej;
- 18) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t;
- 19) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie:
 - a) od 20 do 200 Nm dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) od 20 do 400 Nm dla okręgowych stacji kontroli pojazdów;
- 20) sprawdzian do oceny stanu technicznego urządzenia sprzęgającego ciągnika siodłowego;
- 21) urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w okręgowej stacji kontroli pojazdów⁴⁾.

2. Dodatkowe wyposażenie kontrolno – pomiarowe niezbędne do wykonywania badań, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 4 i 86a ust. 3 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym:

- 1) przenośny komputer wraz z drukarką;
- 2) przenośny podnośnik osi o udźwigu 115 kN lub urządzenie do wykrywania luzów w układzie zawieszenia – wykonane w wersji mobilnej;

⁴⁾ Wymagane dla okręgowej stacji kontroli pojazdów od 1 stycznia 2023 r.

- 3) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 4) miernik poziomu dźwięku;
- 5) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego – pojazd przyczepa;
- 6) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonany w wersji mobilnej, pozwalający na wykonanie pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu poza ławą pomiarową stanowiska kontrolnego stacji kontroli pojazdów;
- 7) przyrząd do pomiaru ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu.

3. Stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów może być dodatkowo wyposażone w inne urządzenia i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, o ile spełniają one odpowiednie wymagania określone w ust. 5 i 10.

4. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe może być wspólne dla kilku stanowisk kontrolnych jednej stacji kontroli pojazdów, o ile istnieje możliwość wykonania badania technicznego pojazdu.

5. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie stacji kontroli pojazdów, określone w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia, może być wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jeżeli zostało poddane ocenie zgodności, a także posiada oznakowanie CE, jeżeli jest ono wymagane przepisami o systemie oceny zgodności.

6. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać deklarację zgodności dostawcy oraz WE dla urządzeń i przyrządów, w stosunku do których jest to wymagane, sporządzoną w języku polskim. Dopuszcza się posiadanie deklaracji zgodności w innym języku wraz z jej tłumaczeniem na język polski.

7. Wyposażenie wymienione w lp. 2, 5-7,9-10, 12-15, 17 tabeli, o której mowa w ust. 5, może być wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów, jeżeli spełnia dodatkowe wymagania, określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

8. Wyposażenie wymienione w lp. 2, 6, 7, 9, 13, 17 tabeli, o której mowa w ust. 5, wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów podlega co dwa lata kalibracji wykonywanej przez producenta, upoważnionego przedstawiciela producenta lub podmiot, który potwierdził swoje kompetencje w zakresie kalibracji wyposażenia o którym mowa w ust. 1 w jednostce akredytowanej w polskim systemie akredytacji w zakresie badań wykonywanych na potrzeby wydania dokumentu o którym mowa w ust. 9.

9. Potwierdzeniem spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 7, jest dokument wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji w zakresie warunków dopuszczenia urządzeń kontroli stanu technicznego pojazdów, który potwierdza udzielenie certyfikacji na wyposażenie.

10. Wyposażenie o którym mowa w ust. 7 powinno być wprowadzone do obrotu lub oddane do użytku w okresie ważności certyfikacji przez posiadacza certyfikacji lub jego upoważnionego przedstawiciela lub powinno być bezpośrednio oceniane przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji.

11. Rejestr wyposażenia, które uzyskało potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 7, prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

12. Wyposażenie wymienione w tabeli, o której mowa w ust. 5, z wyjątkiem urządzeń i przyrządów, które podlegają okresowej kontroli metrologicznej, okresowemu badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego lub kalibracji, podlega okresowej kontroli eksploatacyjnej, wykonywanej co 12 miesięcy.

13. Na stacji kontroli pojazdów powinny znajdować się dokumenty z okresowej kontroli eksploatacyjnej, metrologicznej, kalibracji i dozoru technicznego.

§ 14. Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego powinno obejmować co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 MPa, z uwzględnieniem ciśnienia roboczego wymaganego do prawidłowego działania urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego;
- 3) odpływ ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej;
- 4) wentylację naturalną oraz mechaniczną nawiewno-wywiewną, zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza uruchamianą ręcznie, niezależnie od tego stanowisko kontrolne powinno być wyposażone w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji nawiewno – wywiewnej na stanowisku kontrolnym oraz nawiewnej w kanale przeglądowym;

- 5) indywidualne wyciągi spalin o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych przez stację pojazdów, wyposażone w końcówki umożliwiające podłączenie do każdego badanego przez stację rodzaju pojazdu, umożliwiające odprowadzenie spalin podczas wykonywania badania technicznego;
- 6) ogrzewanie pomieszczenia;
- 7) alarmowy czujnik nadmiernego stężenia LPG i CNG.

§ 15. Na stacji kontroli pojazdów powinna być umieszczona w widocznym miejscu co najmniej:

- 1) kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 2) tabela opłat za badania techniczne pojazdów, o której mowa w przepisach w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego, o którym mowa w przepisach w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;
- 4) wykaz diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

Rozdział 3

Stanowisko zewnętrzne

§ 16. 1. Stanowisko zewnętrzne powinno znajdować się na zewnątrz budynku stacji kontroli pojazdów i być oznaczone liniami w sposób trwały.

2. Wymiary stanowiska zewnętrznego nie powinny być mniejsze niż:

1) 8,5 m x 10,5 m – dla podstawowej stacji kontroli pojazdów;

2) 8,5 m x 16,5 m – dla okręgowej stacji kontroli pojazdów.

3. Nawierzchnia stanowiska zewnętrznego powinna mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 17. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów można wykorzystywać wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie znajdujące się na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów i dopuszczone do użytkowania na podstawie dotychczasowych przepisów, jeżeli gwarantują wykonywanie badań technicznych pojazdu zgodnie z przepisami w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

§ 18. Do stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów przed 25 marca 2006 roku nie stosuje się przepisów § 7 ust. 1 pkt 4 oraz § 12 ust. 5.

§ 19. Dodatkowe wymagania określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia dla przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych oraz urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu stosuje się dla nowo otwieranych stacji kontroli pojazdów po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia oraz istniejących stacji kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie niniejszych przepisów od dnia 20 maja 2023 r.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.⁵⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275), 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 r. (poz. ...)

Załącznik nr 1

**WYKAZ OBOWIĄZKOWYCH PRZEPISÓW PRAWNYCH OKREŚLAJĄCYCH
WYMAGANIA DOTYCZĄCE WARUNKÓW TECHNICZNYCH I BADAŃ
TECHNICZNYCH POJAZDÓW*)**

- 1) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług;
- 3) przepisy w sprawie:
 - warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
 - wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych,
 - przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz opłat z tym związanych.
 - badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania;
- 4) umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz z załącznikami.

*) Przepisy określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych badań stacja kontroli pojazdów powinna posiadać w postaci zbiorów Dzienników Ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji.

TABELA WYPOSAŻENIA KONTROLNO-POMIAROWEGO ORAZ INNEGO
WYPOSAŻENIA STACJI KONTROLI POJAZDÓW WYKORZYSTYWANEGO DO
PRZEPROWADZANIA BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW

Lp.	Nazwa przyrządu lub urządzenia
1	Urządzenie do podnoszenia: a) całego pojazdu, b) osi pojazdu
2	Urządzenie do kontroli działania hamulców: a) urządzenia rolkowe, b) urządzenia płytowe (najazdowe), c) opóźniomierze
3	Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu
4	Przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu
5	Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu
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
10	Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu
11	Wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym
12	Przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu
13	Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t
14	Czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD
15	Przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła
16	Elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej
17	Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t

Objaśnienie:

OBD II/EOBD - pokładowy system diagnostyczny do kontroli emisji spalin.

DODATKOWE WYMAGANIA DLA NIEKTÓRYCH PRZYRZĄDÓW I URZĄDZEŃ
STOSOWANYCH NA STACJI KONTROLI POJAZDÓW

1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców

1.1. Konstrukcja:

1.1.1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców powinno:

- a) składać się z poniższych zespołów:
 - osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - dwóch niezależnie funkcjonujących zestawów rolek napędowych do pomiaru siły hamowania¹⁾,
 - miernika nacisku na pedał hamulca,
 - miernika ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych²⁾,
- b) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie obu kół i osobno dla każdego koła tej samej osi,
- c) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał hamulca lub ciśnienia powietrza w pneumatycznym układzie hamulcowym,
- d) zapewniać rejestrację zależności sił hamowania od nacisku na pedał hamulca lub od ciśnienia w siłownikach pneumatycznego układu hamulcowego,
- e) zapewniać, w zależności od przeznaczenia, kontrolę działania hamulców pojazdów o następujących parametrach:
 - motocykle: nacisk koła - co najmniej 5 kN, średnica obręczy kół - co najmniej od 10" do 16",
 - pojazdy o dmc do 3,5 t: nacisk osi - co najmniej 20 kN, średnica obręczy kół - co najmniej od 12" do 20" (28" dla ciągników rolniczych),
 - pojazdy o dmc ponad 3,5 t: nacisk osi - co najmniej 115 kN, średnica obręczy kół - co najmniej od 16" do 24" (33" dla ciągników rolniczych),
- f) być wyposażone w wyłącznik awaryjnego wyłączenia napędu rolek z przyciskiem STOP, umieszczonym w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.

1.1.2. Zestawy rolek napędowych powinny:

- a) być zabezpieczone przed włączeniem napędu rolek w przypadku, kiedy na rolkach nie stoi pojazd obu kołami badanej osi. Warunek ten nie dotyczy urządzenia przystosowanego do kontroli hamulców motocykli, przy czym w tym przypadku niedopuszczalne jest włączenie się napędu drugiego zestawu rolek, na których nie stoi koło motocykla,
- b) być wyposażone w układ automatycznego wyłączania napędu rolek po przekroczeniu wartości poślizgu koła pojazdu na rolkach $27 \pm 3\%$,
- c) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru siły hamowania oraz justowanie (kalibrację) układu pomiaru siły hamowania.

1.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) możliwość ręcznego uruchamiania napędu niezależnie każdego zestawu rolek napędowych,
- b) zapewniać zatrzymanie rolek napędowych obu zestawów ręcznie przez operatora oraz automatycznie w przypadku wyjechania kół badanego pojazdu z rolek urządzenia,
- c) uniemożliwiać uruchomienie napędu rolek, jeśli w rolkach nie są ustawione

- jednocześnie oba koła badanej osi pojazdu. Warunek ten nie dotyczy urządzenia przystosowanego do kontroli hamulców motocykli, przy czym w tym przypadku niedopuszczalne jest włączenie się napędu drugiego zestawu rolek, na których nie stoi koło motocykla,
- d) wskazywać siły hamowania osobno dla każdego koła tej samej osi; jeżeli jest wyposażona ww. wskaźniki analogowe, to średnica skali nie powinna być mniejsza niż 280 mm,
 - e) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - f) być wyposażona we wskaźnik włączenia trybu sterowania automatycznego urządzenia, jeśli urządzenie ma możliwość pracy w tym trybie,
 - g) zapewniać kontrolę działania hamulców zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - h) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, na okres 12 miesięcy, który powinien zawierać co najmniej:
 - dane urządzenia rolkowego: producent, model, nr fabryczny, wersję oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj lub kategorię, producenta lub markę, typ/model, nr VIN lub nr nadwozia, podwozia lub ramy, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców: siłę hamowania każdego koła badanego rodzaju hamulca, opory toczenia każdego koła, wahania siły hamowania podczas jednego obrotu koła, różnicę względną sił hamowania między lewym i prawym kołem badanej osi hamulca roboczego i hamulca awaryjnego (jeżeli występuje jako osobny układ), nacisk na pedał hamulca lub ciśnienie w siłowniku pneumatycznego układu hamulcowego; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

1.1.4. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien umożliwiać:

- a) sprawdzenie błędu pomiaru siły nacisku,
- b) pewne zamocowanie przetwornika siły na pedale hamulca lub na bucie operatora.

1.1.5. Miernik ciśnienia powietrza powinien:

- a) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru ciśnienia,
- b) być wyposażony w znormalizowaną końcówkę, umożliwiającą szczelne podłączenie przewodu miernika do złącza kontrolnego pneumatycznego układu hamulcowego pojazdu. Szczelność połączenia powinna być taka, aby spadek ciśnienia był nie większy niż 0,01 MPa w czasie 3 minut.

1.2. Parametry robocze i wymiary

1.2.1. Rolki napędowe powinny mieć następujące wymiary:

- a) średnica zewnętrzna nie mniejsza niż 200 mm,
- b) długość czynnej powierzchni rolki nie mniejsza niż:
 - 250 mm i nie większa niż 300 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców

- motocykli,
 - 600 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 900 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t oraz o dmc do i ponad 3,5 t,
- c) rozstaw między końcami wewnętrznymi rolek obu zestawów nie większy niż:
 - 900 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t oraz o dmc do i ponad 3,5 t,
 - 1.300 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
- 1.2.2. Prędkość obwodowa rolek napędowych przy dopuszczalnym obciążeniu rolek wg p.1.1.1 lit. e) nie powinna zmniejszyć się poniżej 75% prędkości bez obciążenia wg lit. a) do c):
 - a) 4-6 km/h - dla urządzeń do kontroli motocykli i pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - b) 2-3 km/h - dla urządzeń do kontroli pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
 - c) wg lit. a), b) przełączane - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t.
- 1.2.3. Powierzchnia robocza rolek napędowych powinna być tak wykonana, aby współczynnik przyczepności opony do rolek napędowych nie był mniejszy niż: 0,7 na sucho i 0,5 na mokro i jednocześnie podczas pomiaru sił hamowania nie następowało nienormalne zużycie lub uszkodzenie opon.
- 1.2.4. Oś tylnej rolki może być podniesiona względem osi rolki przedniej, lecz nie więcej niż 100 mm.
- 1.2.5. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C.
- 1.3. Wymagania metrologiczne:
 - 1.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:
 - a) siłę hamowania w jednostkach miary: niuton [N] lub kiloniuton [kN],
 - b) nacisk na pedał hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN],
 - c) ciśnienie powietrza w jednostkach miary: megapaskal [MPa] lub bar [bar]²,
 - d) różnicę względną sił hamowania w jednostkach miary: procent [%].
 - 1.3.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić:
 - a) dla siły hamowania:
 - od 0 do co najmniej 3.500 N (3,5 kN) - dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - od 0 do co najmniej 7.000 N (7 kN) - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - od 0 do co najmniej 40.000 N (40 kN) - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t pojazdów oraz o dmc do i ponad 3,5 t,
 - b) dla nacisku na pedał hamulca - od 0 do co najmniej 990 N (99 daN),
 - c) dla ciśnienia powietrza - od 0 do co najmniej 1,0 MPa (10 bar),
 - d) dla różnicy względnej sił hamowania - od 0 do co najmniej 40 %.
 - 1.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić dla:
 - a) siły hamowania w przypadku:
 - urządzeń do kontroli hamulców motocykli - nie więcej niż 50 N (0,05 kN),
 - urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t - nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3.500 N (3,5 kN) i 100 N (0,1 kN) w zakresie powyżej 3.500 N (3,5 kN),
 - urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc powyżej 3,5 t - nie więcej niż

100 N (0,1 kN) w zakresie od 0 do 3.500 N (3,5 kN), 200 N (0,2 kN) w zakresie od 3.500 N (3,5 kN) do 10.000 N (10 kN) i 500 N (0,5 kN) powyżej 10.000 N (10 kN),

- b) siły nacisku na pedał hamulca - nie więcej niż 20 N (2 daN),
- c) ciśnienia powietrza - nie więcej niż 0,02 MPa (0,2 bar),
- d) różnicy względnej sił hamowania - nie więcej niż 1 %.

1.3.4. Dokładność pomiaru.

- a) zerowanie - wskazania wszystkich układów pomiarowych powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0,
- b) błąd dopuszczalny pomiaru siły hamowania nie powinien być większy niż:
 - ± 30 N w zakresie pomiaru od 0 do 1.000 N (1 kN) i $\pm 3\%$ wartości w zakresie pomiaru powyżej 1.000 N (1 kN) dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli i pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - ± 100 N w zakresie pomiaru od 0 do 5.000 N (5 kN) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiaru powyżej 5.000 N (5 kN) dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli i pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
- c) różnica wskazań między układami pomiarowymi lewego i prawego zestawu rolek przy pomiarze siły hamowania o tej samej wartości nie może być większa niż 2,5% wartości tej siły,
- d) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku na pedał hamulca nie powinien być większy niż ± 20 N w całym zakresie pomiarowym,
- e) błąd dopuszczalny pomiaru ciśnienia powietrza nie powinien być większy niż $\pm 0,01$ MPa (0,1 bar) w zakresie pomiarowym od 0 do 0,5 MPa (5 bar) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiarowym powyżej 0,5 MPa (5 bar).

2. Urządzenia płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców

2.1. Konstrukcja:

2.1.1. Urządzenie płytowe do kontroli działania hamulców powinno:

- a) składać się z poniższych zespołów:
 - osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej³⁾,
 - dwóch lub czterech niezależnych płyt najazdowych do pomiaru siły hamowania¹⁾,
 - miernika nacisku na pedał hamulca,
- b) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie obu kół tej samej osi¹⁾,
- c) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał hamulca,
- d) zapewniać rejestrację zależności sił hamowania od nacisku na pedał hamulca.

2.1.2. Każda płyta pomiarowa powinna umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru siły hamowania oraz justowanie (kalibrację) układu pomiaru siły hamowania.

2.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) zapewniać możliwość ręcznego uruchamiania i sterowania urządzeniem, w tym możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu za pomocą sterownika ręcznego (pilota),
- b) wskazywać siły hamowania osobno dla każdego koła tej samej osi,
- c) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
- d) zapewniać kontrolę działania hamulców zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych

pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,

- e) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - dane urządzenia płytowego: producent, model, nr fabryczny, wersję oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj lub kategorię, producenta lub markę, typ/model, nr VIN lub nr nadwozia, podwozia lub ramy, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców: siłę hamowania każdego koła badanego rodzaju hamulca, różnicę względną sił hamowania między lewym i prawym kołem badanej osi hamulca roboczego i hamulca awaryjnego (jeżeli występuje jako osobny układ), nacisk na pedał hamulca; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.
- 2.1.4. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien:
- a) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru siły nacisku,
 - b) zapewniać bezprzewodową transmisję danych do jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - c) umożliwiać pewne zamocowanie przetwornika siły na pedale hamulca lub na bucie operatora.
- 2.2. Parametry robocze i wymiary
- 2.2.1. Wymiary płyty pomiarowej:
- a) długość płyty powinna być nie mniejsza niż:
 - 1.400 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - 1.500 mm - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - b) szerokość płyty urządzenia do kontroli hamulców motocykli powinna być nie mniejsza niż 500 mm.
- 2.2.2. Płyty pomiarowe urządzeń 2-płytowych i 4-płytowych do kontroli hamulców powinny umożliwiać zainstalowanie ich na stanowisku kontrolnym tak, aby:
- a) dwie płyty były wzajemnie równoległe,
 - b) odległość między dłuższymi krawędziami wewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie większa niż 900 mm,
 - c) odległość między dłuższymi krawędziami zewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie mniejsza niż 2.000 mm.
- 2.2.3. Wytrzymałość na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:
- a) 5 kN - dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - b) 10 kN - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t.
- 2.2.4. Urządzenie powinno być przystosowane do najazdu pojazdu z prędkością do 15 km/h podczas kontroli hamulców.
- 2.2.5. Współczynnik przyczepności opony do nawierzchni płyty pomiarowej urządzenia nie powinien być mniejszy niż: 0,7 na sucho i 0,5 na mokro.
- 2.3. Wymagania metrologiczne:
- 2.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:
- a) siłę hamowania w jednostkach miary: niuton [N] lub kiloniuton [kN],

- b) nacisk na pedał hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN]⁴⁾,
 - c) różnicę względną sił hamowania, mierzonych jednocześnie dla kół tej samej osi, w jednostkach miary: procent [%].
- 2.3.2. Zakresy wskazań wielkości mierzonych powinny wynosić:
- a) dla siły hamowania:
 - od 0 do co najmniej 3500 N (3,5 kN) - dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - od 0 do co najmniej 9.990 N (9,99 kN) - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - b) dla nacisku na pedał hamulca - od 0 do co najmniej 990 N (99 daN),
 - c) dla różnicy względnej sił hamowania - od 0 do co najmniej 40 %.
- 2.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) powinna wynosić:
- a) dla siły hamowania:
 - dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli - nie więcej niż 50 N (0,05 kN),
 - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t - nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3.000 N (3 kN) i 100 N (0,1 kN) w zakresie powyżej 3.000 N (3 kN),
 - b) dla siły nacisku na pedał hamulca - nie więcej niż 20 N (2 daN),
 - c) dla różnicy względnej sił hamowania - nie więcej niż 1 %.
- 2.3.4. Dokładność pomiaru:
- a) zerowanie - wskazania wszystkich układów pomiarowych urządzenia powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0,
 - b) błąd dopuszczalny pomiaru siły hamowania nie powinien być większy niż ± 30 N ($\pm 0,03$ kN) w zakresie pomiaru od 0 do 1.000 N (1 kN) i ± 3 % wartości rzeczywistej w zakresie pomiaru powyżej 1.000 N (1 kN) oraz jednocześnie różnica wskazań między układami pomiarowymi lewej i prawej płyty przy pomiarze siły o tej samej wartości nie powinna być większa niż 2 % górnej wartości zakresu pomiarowego,
 - c) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku na pedał hamulca nie powinien być większy niż ± 20 N w całym zakresie pomiarowym.
3. Opóźniomierz do kontroli działania hamulców
- 3.1. Konstrukcja:
- 3.1.1. Opóźniomierz powinien:
- a) składać się z poniższych zespołów:
 - rejestratora lub wskaźnika opóźnienia hamowania i nacisku na pedał hamulca,
 - układu pomiarowego opóźnienia hamowania,
 - miernika nacisku na pedał hamulca,
 - b) być zasilany z własnego źródła prądu lub z instalacji elektrycznej samochodu 12/24 V,
 - c) zapewniać możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu,
 - d) zapewniać pomiar opóźnienia hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał hamulca i rejestrację zależności między tymi wielkościami, z możliwością zapamiętania i wskazania wartości maksymalnych, aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - e) zapewniać pomiar opóźnienia hamowania zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych

pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,

- f) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
- dane opóźniomierza: producent, model, nr fabryczny, wersję oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, producent lub marka, typ/model, nr VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania).
- 3.1.2. Układ pomiarowy opóźnienia hamowania powinien:
- a) być wyposażony w układ kompensacji opóźnienia, uniezależniający wskazanie przyrządu od występującego podczas pomiaru opóźnienia pochylenia pojazdu,
 - b) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru opóźnienia hamowania,
 - c) zapewniać rejestrowanie / zapamiętywanie z częstotliwością próbkowania co najmniej 10 Hz w przypadku pomiaru nieciągniętego.
- 3.1.3. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien umożliwiać:
- a) sprawdzenie błędu pomiaru siły nacisku,
 - b) pewne zamocowanie przetwornika siły na pedale hamulca lub na bucie operatora.
- 3.2. Wymagania metrologiczne:
- 3.2.1. Opóźniomierz powinien wskazywać lub rejestrować następujące wielkości:
- a) opóźnienie hamowania w jednostkach miary: metr/(sekunda)² [m/s²] lub w procentach [%] przyspieszenia ziemskiego,
 - b) nacisk na pedał hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN].
- 3.2.2. Zakresy wskazań wielkości powinny wynosić dla:
- a) opóźnienia hamowania - od 0 do co najmniej 9,9 m/s² lub odpowiednio od 0 do co najmniej 99 % przyspieszenia ziemskiego,
 - b) nacisku na pedał hamulca - od 0 do co najmniej 990 N (99 daN).
- 3.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych powinna wynosić:
- a) dla opóźnienia hamowania - nie więcej niż 0,1 m/s² lub odpowiednio 1 % przyspieszenia ziemskiego,
 - b) dla siły nacisku na pedał hamulca - nie więcej niż 20 N (2 daN).
- 3.2.4. Dokładność pomiaru:
- a) zerowanie - wskazania wszystkich układów pomiarowych powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0,
 - b) błąd dopuszczalny pomiaru opóźnienia hamowania nie powinien być większy niż 0,1 m/s² lub odpowiednio, jeśli opóźniomierz jest wyskalowany w % przyspieszenia ziemskiego, wynik powinien być obliczany z zaokrągleniem do 1 %,
 - c) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku na pedał hamulca nie powinien być większy niż ± 20 N w całym zakresie pomiarowym.
4. Przyrządy do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu

4.1. Konstrukcja:

4.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z:

- a) zespołów pomiarowych, zapewniających wykonanie pomiaru geometrii ustawienia wszystkich kół i osi pojazdu w zakresie wielkości wymienionych w pkt 4.2.1,
- b) następującego wyposażenia pomocniczego, niezbędnego do wykonania pomiarów:
 - obrotnic pod koła kierowane,
 - płyty wyrównawczych pod koła osi niekierowanych, jeśli metoda pomiaru tego wymaga,
 - blokady pedału hamulca,
 - blokady koła kierownicy.

4.1.2. Przyrząd powinien:

- a) zapewniać pomiar bezpośredni lub pośredni wielkości wymienionych w pkt 4.2.1, bez względu na kształt i materiał tarczy koła oraz ukształtowanie elementów nadwozia (zderzaki, spojłery, błotniki itp.),
- b) zapewniać kompensację bicia poprzecznego na skutek odkształcenia tarczy koła i niedokładności zamocowania zespołu pomiarowego na kole o wartości co najmniej 30',
- c) zapewniać, w zależności od przeznaczenia, pomiary geometrii ustawienia kół i osi pojazdów o następujących parametrach:
 - pojazdy o dmc do 3,5 t włącznie: rozstaw kół badanego pojazdu - co najmniej od 1.100 mm do 1.800 mm, rozstaw osi badanego pojazdu - co najmniej od 1.800 mm do 4.700 mm, średnica obręczy kół - co najmniej od 12" do 20",
 - pojazdy o dmc ponad 3,5 t: rozstaw kół badanego pojazdu - co najmniej od 1.500 mm do 2.300 mm, rozstaw osi badanego pojazdu - co najmniej od 2.500 mm, średnica obręczy kół - co najmniej od 16" do 24", długość - maksymalnie 18 m,
- d) zapewniać wskazania lub odczyt co najmniej wielkości mierzonych bezpośrednio,
- e) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
- f) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:⁵⁾
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów (jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość geometrii ustawienia kół i osi pojazdu, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania).

4.1.3. Obrotnice i płyty wyrównawcze powinny:

- a) być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach,
- b) wytrzymywać nacisk koła badanego pojazdu nie mniejszy niż:
 - 10 kN - dla przyrządów do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN - dla przyrządów do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu o dmc powyżej 3,5 t,

- c) mieć możliwość przesuwu w dowolnym kierunku elementu obrotowego, na którym stoi koło, względem podstawy o wartość co najmniej 100 mm (dotyczy tylko obrotnic).
- 4.2. Wymagania metrologiczne:
- 4.2.1. Przyrząd powinien wskazywać następujące wielkości:⁶⁾
- a) zbieżność całkowitą kół jezdnych w jednostkach miary: milimetr [mm] lub stopień [°],
 - b) kąt pochylenia koła jezdnego w jednostkach miary: stopień [°],
 - c) kąt pochylenia osi zwrotnicy w jednostkach miary: stopień [°],⁷⁾
 - d) kąt wyprzedzenia osi zwrotnicy w jednostkach miary: stopień [°],⁷⁾
 - e) maksymalny kąt skrętu kół w jednostkach miary: stopień [°],⁷⁾
 - f) różnica kątów skrętu kół w jednostkach miary: stopień [°],⁷⁾
 - g) odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii w jednostkach miary: stopień [°]
 - h) nierównoległość osi w jednostkach miary: stopień [°] lub milimetr [mm].
- 4.2.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić co najmniej:
- a) od -3° do +3° lub od -18 mm do +18 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
 - b) od -5° do +5° dla kąta pochylenia koła jezdnego,
 - c) od -5° do +17° dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
 - d) od -5° do +17° dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
 - e) od -50° do +50° dla kąta skrętu kół,
 - f) od -3° do +3° dla odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii,
 - g) od -6° do +6° lub od -99 mm do +99 mm dla nierównoległości osi.
- 4.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić dla:
- a) zbieżności całkowitej kół jezdnych - nie więcej niż 5' lub 0,5 mm,
 - b) kąta pochylenia koła - nie więcej niż 5',
 - c) kąta pochylenia osi zwrotnicy - nie więcej niż 10',
 - d) kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy - nie więcej niż 10',
 - e) maksymalnego kąta skrętu kół - nie więcej niż 1°,
 - f) różnicy kątów skrętu kół - nie więcej niż 1°,
 - g) odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii - nie więcej niż 5',
 - h) nierównoległości osi - nie więcej niż 10' lub 1 mm.
- 4.2.4. Dokładność pomiaru - błąd maksymalny pomiaru (obliczeń) nie powinien być większy niż:
- a) ±5' lub 0,5 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
 - b) ±5' dla kąta pochylenia koła jezdnego,
 - c) ±10' dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
 - d) ±10' dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
 - e) ±30' dla maksymalnego kąta skrętu kół,
 - f) ±30' dla różnicy kątów skrętu kół,
 - g) ±5' dla odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii,
 - h) ±10' lub ±2 mm dla nierównoległości osi.
5. Przyrządy do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy
- 5.1. Konstrukcja:
- 5.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:
- a) jednostki sterująco-wskaźnikowej,⁸⁾

- b) zespołu do wywierania nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy (przrządy czynne) lub zespołu do przeniesienia nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy (przrządy bierne),
 - c) układu pomiaru nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy.
- 5.1.2. Przyrząd powinien:
- a) zapewniać sztywne połączenie zespołu do wywierania nacisku na mechanizm sterowania lub zespołu do przeniesienia nacisku na mechanizm sterowania z mechanizmem sterowania przyczepy bez jego demontażu, jeśli zespoły te pośredniczą w połączeniu przyczepy z pojazdem ciągnącym podczas badania hamulców przyczepy; do połączenia powinny być zastosowane elementy mechanicznych urządzeń sprzęgających wyposażonych w kulę sprzęgającą, zgodnie z wymaganiami normy ISO 1103:2000,
 - b) być wyposażony w wyłącznik zasilania, w przypadku zasilania bateryjnego, oraz sygnalizację włączenia, jeśli zasilanie nie wyłącza się automatycznie po określonym czasie nieaktywności przrządu (nie dłuższym jednak niż 30 s),
 - c) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru nacisku na mechanizm sterowania oraz justowanie (kalibrację) tego układu pomiaru nacisku,
 - d) zapewniać wymuszenie nacisku na mechanizm sterowania hamulca najazdowego przyczepy o dmc od 400 kg do 3.500 kg podczas kontroli hamulców przyczepy na rodzajach urządzeń do kontroli działania hamulców, określonych w instrukcji obsługi przrządu.
- 5.1.3. Przyrząd czynny powinien:
- a) zapewniać wywieranie w sposób kontrolowany, z płynną regulacją, nacisku na mechanizm sterowania w kierunku równoległym do osi wzdłużnej tego mechanizmu, przy tym skok elementu wymuszającego ruch mechanizmu sterowania hamulcem najazdowym powinien wynosić co najmniej 160 mm,
 - b) zapewniać połączenie zespołu do wywierania nacisku ze źródłem zasilania za pomocą przewodów elastycznych odpowiedniej wytrzymałości (dotyczy przrządów hydraulicznych lub pneumatycznych),
 - c) zapewniać maksymalną siłę nacisku (nie mniejszą jednak niż 400 daN) przy ciśnieniu powietrza nie większym niż 0,6 MPa.⁹⁾
- 5.1.4. Przyrząd bierny powinien:
- a) zapewniać przeniesienie, na zespół sterowania, nacisku powstającego podczas hamowania zestawu pojazdu na skutek najazdu przyczepy na pojazd ciągnący,
 - b) być przystosowany do ciągnięcia przyczepy i zabezpieczony przed przeciążeniem dynamicznym na skutek najazdu przyczepy na pojazd ciągnący podczas hamowania.
- 5.2. Wymagania metrologiczne:
- 5.2.1. Przyrząd powinien wskazywać w sposób ciągły siłę nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy w jednostkach miary niuton [N] lub wielokrotności tej jednostki dekaniuton [daN] oraz zapamiętywać wartość maksymalną zmierzonego nacisku i zatrzymywać to wskazanie do momentu skasowania odpowiednim działaniem.
- 5.2.2. Zakres nacisku powinien wynosić od 400 N (40 daN) do co najmniej 4.000 N (400 daN).
- 5.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla nacisku powinna wynosić 20 N (2 daN).
- 5.2.4. Dokładność pomiaru:
- a) wskazanie nacisku powinno samoczynnie ustawiać się na 0 bez obciążenia i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru,
 - b) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku nie powinien być większy niż ± 20 N w zakresie

pomiaru do 1.000 N (100 daN) i ± 2 % wartości rzeczywistej w zakresie pomiaru powyżej 1.000 N (100 daN).

6. Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t

6.1. Konstrukcja:

6.1.1 Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t powinno składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej,
- b) dwóch niezależnie funkcjonujących zespołów pomiarowych.

6.1.2. Zespół pomiarowy powinien:

- a) zapewniać pobudzenie do drgań układu wymuszającego, na którym spoczywa koło, oddzielnie dla każdego koła tej samej osi badanego pojazdu, z częstotliwością od 0 Hz do co najmniej 15 Hz i amplitudą drgań nie mniejszą niż 2,5 mm,
- b) zapewniać pomiar nacisku statycznego i pomiar nacisku dynamicznego każdego koła, podczas swobodnego tłumienia drgań koła od częstotliwości maksymalnej do 0 Hz – dotyczy urządzeń pracujących wg metody EUSAMA,
- c) pomiar parametrów, potrzebnych do określenia tłumienia układu, np. amplituda drgań swobodnych, współczynnik tłumienia lub wielkości umowne, podane w dokumentacji producenta urządzenia lub instytucje oraz organizacje - dotyczy urządzeń pracujących wg metod innych niż metoda EUSAMA,
- d) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru nacisku koła oraz justowanie (kalibrację) tego układu – dotyczy urządzeń pracujących w metody EUSAMA,
- e) umożliwiać sprawdzenie błędu wielkości wg p.6.1.2 lit. c) oraz justowanie (kalibrację) układu pomiarowego – dotyczy urządzeń pracujących wg metody innej niż EUSAMA,
- f) mieć wytrzymałość na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejszy niż 10 kN.
- g) być zabezpieczone antykorozyjnie (w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach).

6.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) zapewniać niezależny rozruch każdego zespołu pomiarowego,
- b) wskazywać mierzone wielkości osobno dla każdego koła,
- c) zapewniać rejestrację nacisku statycznego każdego koła na podłoże i najmniejszego nacisku dynamicznego każdego koła, zmierzonego podczas swobodnego tłumienia drgań koła od częstotliwości maksymalnej do 0 Hz (dotyczy metody EUSAMA) lub wielkości wg p.6.1.2 lit. c) (dotyczy urządzeń pracujących wg metody innej niż EUSAMA),
- d) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
- e) zapewniać w sposób wizualny sygnalizację prawidłowości (symetryczności) ustawienia kół badanej osi na zespołach pomiarowych, jeżeli ustawienie to może mieć wpływ na wynik pomiaru,
- f) zapewniać kontrolę skuteczności tłumienia zawieszenia zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
- g) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:

- nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
- datę i godzinę badania,
- dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
- wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny skuteczności tłumienia zawieszenia (jeżeli program automatycznie ocenia skuteczność tłumienia zawieszenia, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania, stosownie do metody badania).

6.2. Parametry robocze i wymiary

6.2.1. Odległość między krawędziami wewnętrznymi powierzchni roboczej (powierzchni ustawienia kół) obu zespołów pomiarowych nie powinna być większa niż 900 mm, a między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza niż 2000 mm.

6.2.2. Zakres częstotliwości drgań swobodnych układu wymuszającego, na którym stoi koło powinien wynosić od co najmniej:

- a) 24 Hz do 0 Hz dla metody EUSAMA,
- b) 15 Hz do 0 Hz dla pozostałych metod.

6.2.3. Amplituda drgań układu wymuszającego, na którym stoi koło powinien wynosić:

- a) $3 \pm 0,2$ mm dla metody EUSAMA,
- b) co najmniej 2,5 mm dla pozostałych metod.

6.3. Wymagania metrologiczne

6.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:

- a) urządzenia działające wg metody EUSMA
 - stopień przylegania koła do podłoża (liczba EUSAMA) w jednostkach miary: procent [%],
 - różnicę względną i/lub różnicę bezwzględną stopni przylegania do podłoża kół tej samej osi w jednostkach miary: procent [%],
 - nacisk statyczny koła w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN] albo masę od nacisku statycznego koła w jednostkach miary: kilogram [kg],
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metody EUSMA - wielkości wg p.6.1.2 lit. c)

6.3.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić:

- a) urządzenia działające wg metody EUSMA
 - od 0% do co najmniej 99% dla stopnia przylegania koła do podłoża,
 - od 0% do co najmniej 40% dla różnicy względnej i różnicy bezwzględnej stopni przylegania kół do podłoża,
 - od 0 N (0 kg) do co najmniej 10 000 N (1 000 kg) dla nacisku koła (masy od nacisku koła).
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metody EUSMA – zgodne z metodą pomiarową

6.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić:

- a) urządzenia działające wg metody EUSMA
 - dla stopnia przylegania koła do podłoża - nie więcej niż 1%,
 - dla różnicy względnej i różnicy bezwzględnej stopni przylegania kół do podłoża - nie więcej niż 1%,

- dla nacisku koła (masy od nacisku koła) - nie więcej niż 50 N (5 kg).
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metody EUSMA – zgodne z metodą pomiarową

6.3.4. Dokładność pomiaru

- a) Zerowanie - wskazania układu pomiarowego obu zespołów urządzenia powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0.
- b) urządzenia działające wg metody EUSMA:
 - błąd dopuszczalny pomiaru nacisku koła (masy od nacisku koła) nie powinien być większy niż ± 20 N (± 2 kg) w zakresie pomiaru od 0 do 1 000 N (100 kg) i $\pm 2\%$ wartości rzeczywistej w zakresie pomiaru powyżej 1 000 N (100 kg),
 - stopień przylegania koła do podłoża (liczba EUSAMA) powinien być obliczany wg wzoru (1), z zaokrągleniem do 1%,
 - różnica względna stopni przylegania kół do podłoża (liczb EUSAMA) powinna być obliczana z zaokrągleniem do 1%,
 - różnica bezwzględna stopni przylegania kół do podłoża (liczb EUSAMA) powinna być obliczana z zaokrągleniem do 1%.
- c) urządzenia działające wg innej metody niż metody EUSMA - błąd dopuszczalny pomiaru parametru, określającego stan zawieszenia pojazdu nie powinien być większy niż $\pm 2\%$ maksymalnej wartości zakresu pomiarowego.

7. Czytniki informacji diagnostycznych do układów OBD II/EOBD

7.1. Konstrukcja:

7.1.1. Czytnik informacji diagnostycznej do układów OBD II/EOBD powinien:

- a) posiadać złącze umożliwiające podłączenie do diagnostycznej sieci pokładowej, zgodne z normą ISO/DIS 15031-3 (SAE J1962),
- b) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki sprawdzenia, niezbędne do oceny stanu badanego układu pojazdu.

7.1.2. Czytnik informacji powinien zapewniać niezawodną komunikację z siecią OBD w każdym z dopuszczalnych przepisami standardów komunikacji: ISO 9141-2, ISO 11519-4 (SAE J1850), ISO 14230-4, ISO 15765-4 (SAE J2284-3).

7.1.3. Czytnik informacji powinien posiadać oprogramowanie zaprojektowane i zaimplementowane zgodnie z normą ISO/DIS 15031-4 (SAE J1978).

7.1.4. Czytnik informacji powinien wyświetlać zapamiętane kody usterek DTC (związanych z emisją spalin) i ich opisy w języku polskim, zgodnie z normą ISO/DIS 15031-6 (SAE J2012), a jeżeli są to kody charakterystyczne dla danego producenta, dopuszcza się wyświetlenie tylko oznaczenia kodowego.

7.2. Parametry robocze:

7.2.1. Czytnik informacji powinien realizować co najmniej funkcje opisane w normie ISO/DIS 15031-5 (SAE J1979).

7.2.2. Czytnik informacji powinien realizować funkcje oceny sprawności funkcjonalnej czujników tlenu zamontowanych w samochodzie, zarówno dwustanowych jak i

szerokopasmowych; czytnik powinien zapewniać możliwość oceny sprawności czujnika(-ów) tlenu, gdy w pojeździe nie są zakończone wszystkie testy (monitory) pokładowe z zastosowaniem powszechnie znanych i używanych algorytmów oceniających stan funkcjonalny czujników tlenu na podstawie zarejestrowanych parametrów bieżących z modułu sterującego.

8. Przyrządy do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła

8.1. Konstrukcja:

8.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z następujących zespołów:

- a) oświetlacza wyposażonego w źródło światła białego o temperaturze barwowej $2856 \text{ K} \pm 50 \text{ K}$,
- b) zespołu pomiarowego, zawierającego odbiornik światła o widmowej charakterystyce optycznej, podobnej do optycznej czułości oka ludzkiego - $V(\lambda)$,
- c) wskaźnika mierzonej wielkości.

8.1.2. Przyrząd powinien:

- a) być tak skonstruowany, aby przy normalnej obsłudze nie powodował uszkodzenia badanych oszkleń,
- b) umożliwiać pomiar współczynnika przepuszczalności światła oszkleń zamontowanych w pojeździe w warunkach stacji kontroli pojazdów oraz na otwartej przestrzeni w porze nocnej i dziennej, a także w warunkach bezpośredniego oświetlenia promieniami słonecznymi badanego pojazdu,
- c) umożliwiać pomiary metodą opisaną w Regulaminie nr 43 EKG ONZ i normie ISO 3538 przy błędzie względnym nie większym niż podany w pkt 8.2.4 lit. c.

8.2. Wymagania metrologiczne:

8.2.1. Przyrząd powinien mierzyć i wyświetlać współczynnik przepuszczalności światła oszkleń. Dopuszcza się wskazanie w jednostkach miary: procent [%].

8.2.2. Zakres wskazań powinien wynosić od 0 % (brak przepuszczania strumienia świetlnego) do 100 % (całkowite przepuszczanie).

8.2.3. Rozdzielczość wskazań powinna wynosić nie więcej niż 0,5 %.

8.2.4. Dokładność pomiaru:

- a) powinna być zachowana proporcjonalność wskazań do wartości przepuszczalności,
- b) procedura pomiaru ze względu na stosowaną metodę pomiarową (pomiar względny) powinna umożliwiać ręczne lub automatyczne sprawdzenie 0 % i 100 %,
- c) dopuszczalny maksymalny błąd bezwzględny pomiaru nie powinien przekraczać:
 - 2 % w całym zakresie pomiarowym dla szyb quasibezbarwnych, reprezentowanych przez filtry: OG1, OG3, OG5, RG1, RG5, RG7 i RG8, przepuszczające światło o charakterystyce widmowej odpowiadającej iluminantowi A,
 - 5 % w całym zakresie pomiarowym dla szyb w czterech barwach podstawowych, reprezentowanych przez filtry: BG18, GG10, GG13, GG14 i VG12, przepuszczające światło o charakterystyce widmowej odpowiadającej iluminantowi A.

9. Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych

9.1. Przyrząd powinien umożliwiać pomiar i ocenę ustawienia świateł drogowych, mijania oraz przeciwmgłowych przednich, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.

9.1.1. Ze względu na sposób dokonywania pomiarów i ustawienia przyrządy dzielimy na:

- Typ 1 - przyrządy wykorzystujące wzrokową analizę wiązki świetlnej na ekranie przyrządu i pomiar przy wykorzystaniu punktowych detektorów światła.
- Typ 2 - przyrządy wykorzystujące automatyczną analizę rozkładu natężenia oświetlenia na powierzchni ekranu (lub rozkładu światłości we współrzędnych kątowych).

9.2. Konstrukcja

9.2.1. Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych powinien:

- a) umożliwiać pomiar ustawienia świateł drogowych, mijania i przeciwmgłowych przednich oraz pomiar światłości świateł drogowych i świateł do jazdy dziennej oraz zasięgu świateł mijania zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- b) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego. Dopuszcza się transmisję danych z miernika do komputera PC i wydruk na drukarce, podłączonej do komputera, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę, godzinę i minutę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny świateł. Jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość ustawienia świateł i światłość świateł drogowych, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- c) umożliwiać łatwe przemieszczanie, zwłaszcza podczas pomiarów w poprzek ław pomiarowych,
- d) być wyposażony w układ bazowania, umożliwiający prawidłowe ustawienie przyrządu w stosunku do badanego pojazdu (nadwozia lub kół pojazdu). Układ ten powinien zapewniać ustawienie przyrządu w stosunku do osi wzdłużnej pojazdu z dokładnością nie wpływającą na wyniki pomiarów więcej niż 3cm/10 m lub 0,3% w poziomie i 1cm/10 m lub 0,1% w pionie,
- e) być wyposażony w układ sygnalizacji stanu włączenia zasilania układów pomiarowych oraz układów bazowania, o ile te układy wymagają zasilania elektrycznego,
- f) być wyposażony w głowicę pomiarową,
- g) mieć zapewnioną możliwość sprawdzania prawidłowości działania układów pomiarowych pomiaru pochylenia i odchylenia wiązki światła oraz układu fotometrycznego podczas kontroli okresowej,
- h) w przypadku przyrządu typu 1 umożliwić wzrokowe stwierdzenie takich nieregularności kształtu granicy światła i cienia w stosunku do wymagań w obowiązujących w

eksploatowanych pojazdach, które uniemożliwiają ustawienie świateł zgodnie z wymaganiami, np. poprzez odpowiednie rysunki naniesione na ekranie przyrządu,

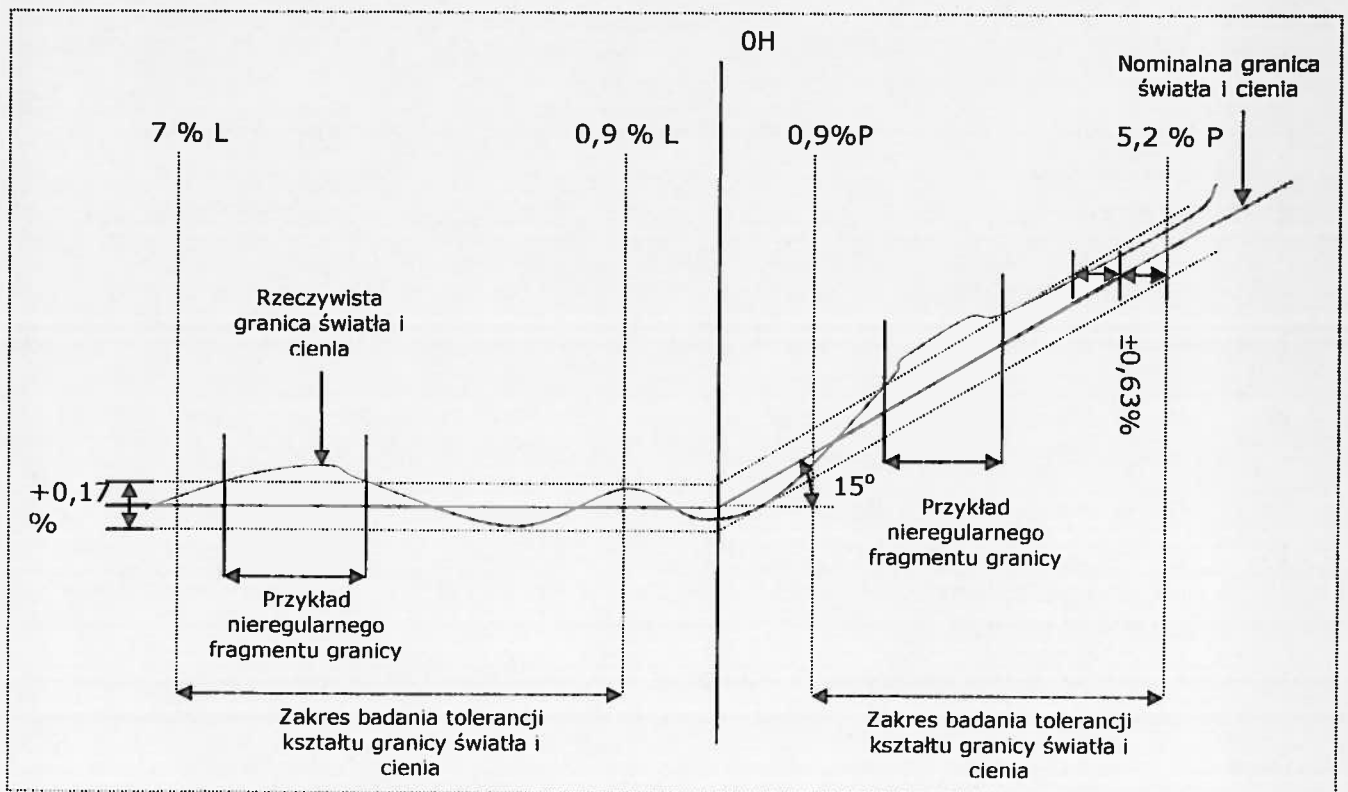
i) w przypadku przyrządu typu 2 wyznaczać automatycznie granicę światła i cienia w sposób zgodny z wyznaczaniem wzrokowym oraz umożliwić automatyczne stwierdzenie nieregularności kształtu granicy światła i cienia (rys.1):

a) w zakresie przekraczającym 1/3 długości odcinka mieszczącego się pomiędzy liniami pionowymi przechodzącymi przez punkty:

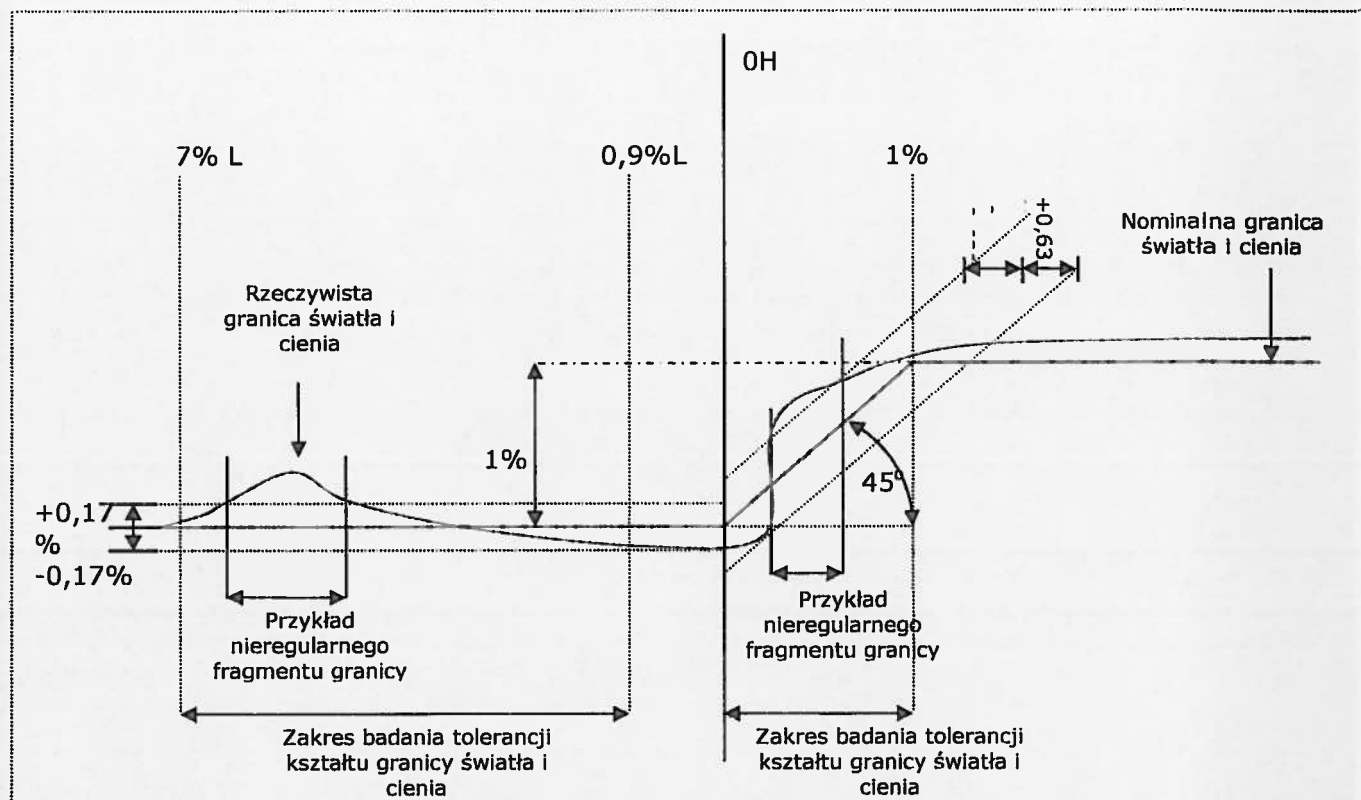
- 0,9 % L (w Lewo) i 7 % L oraz liniami poziomymi przechodzącymi przez punkty odchylone od poziomej części nominalnej granicy światła i cienia o $\pm 0,17$ % w pionie (rys.1a),
- 0,9 % P (w Prawo) i 5,2 % P oraz liniami ukośnymi równoległymi do pochyłej (prawej) części nominalnej granicy światła i cienia nachylonej pod kątem 15° do poziomu oddalonymi od niej o $\pm 0,63$ % w poziomie (rys.1a),

b) w zakresie przekraczającym 1/3 długości odcinka mieszczącego się pomiędzy liniami pionowymi przechodzącymi przez punkty:

- 0,9%L i 7%L oraz liniami poziomymi przechodzącymi przez punkty odchylone od poziomej części nominalnej granicy światła i cienia o $\pm 0,17$ % w pionie (rys.1b),
- 0H i 1%P oraz liniami ukośnymi równoległymi do pochyłej (prawej) części nominalnej granicy światła nachylonej pod kątem 45° do poziomu i cienia oddalonymi od niej o $\pm 0,63$ % w poziomie (rys.1b),

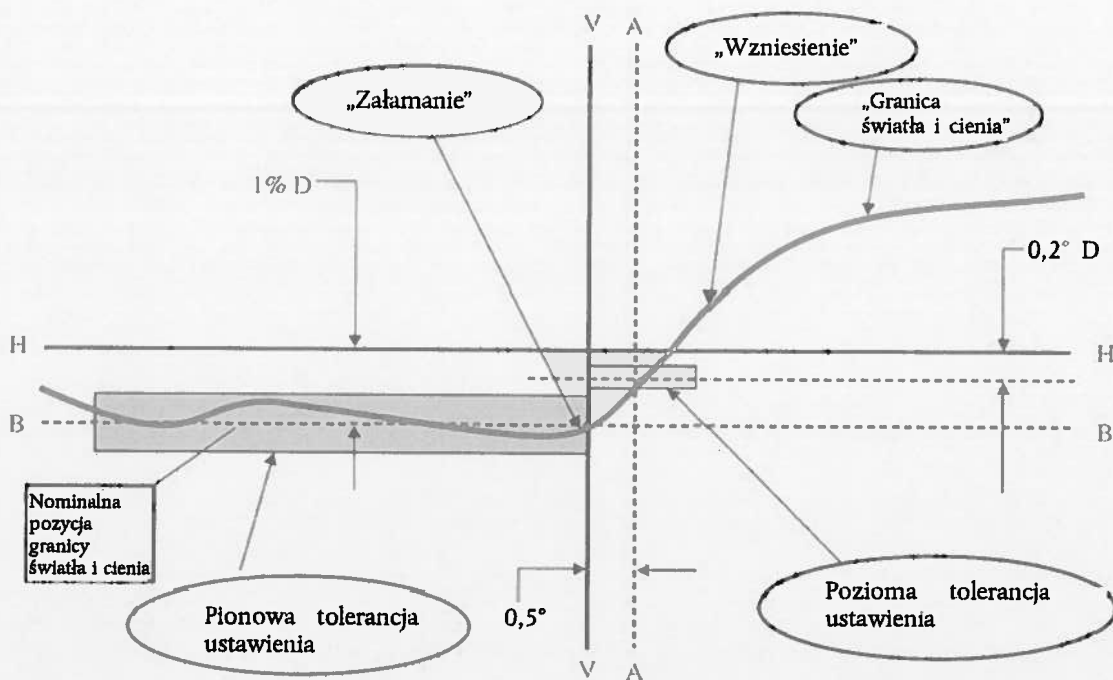


Rys.1a. Obszar sprawdzenia zgodności kształtu granicy światła i cienia z wymaganiami dla granicy 15°



Rys.1b Obszar sprawdzenia zgodności kształtu granicy światła i cienia z wymaganiami

Przyrząd powinien także umożliwiać ustawianie świateł zgodnie z definicją granicy światła i cienia zawartą w obowiązujących regulaminach EKG ONZ.



Rys.2 Sposób definiowania granicy światła i cienia wg Regulaminie nr 112 EKG ONZ (wersja obowiązująca dn. 17.05.2016 r.)

9.3.1. Głowica pomiarowa powinna być wyposażona w następujące układy:

- a) układ do określenia położenia wiązki świetlnej na ekranie w płaszczyźnie pionowej (pochylenie) i poziomej (odchylenie).

Układ ten powinien posiadać regulację umożliwiającą kompensację zmian następującą wskutek zużycia. Zmiany tej regulacji powinny wymagać użycia narzędzi.

- b) układ fotometryczny do pomiaru światłości dla świateł drogowych, mijania i świateł do jazdy dziennej. Dopuszcza się pojedynczy detektor fotoelektryczny, który może być przesuwany mechanicznie w kierunku poziomym i pionowym do położenia wymaganych punktów pomiarowych. Dopuszcza się układ pomiaru natężenia oświetlenia odpowiadającego odległości 25 m.

Charakterystyka czułości widmowej detektora światła (fotodiody) układu fotometrycznego nie powinna różnić się więcej niż o $\pm 10\%$ od krzywej czułości oka ludzkiego V_λ ¹⁾ dla barwy światła emitowanego przez reflektory dopuszczone do ruchu.

9.3.2. Głowica pomiarowa powinna:

- a) zapewniać możliwość łatwego przemieszczania w płaszczyźnie pionowej z możliwością blokowania jej położenia w całym zakresie ruchu z dokładnością $\pm 0,5$ cm,

¹⁾ CIE Publication 69-1987.

- b) zapewniać, aby podczas przemieszczania w płaszczyźnie pionowej zmiany położenia głowicy nie wpływały na wynik pomiaru więcej niż 0,2% (2 cm/10m) w zakresie pochylenia oraz o więcej niż 0,3% (3 cm/10m) w zakresie odchylenia w kierunku poziomym w stosunku do ustawienia na wysokości 750 mm nad płaszczyzną odniesienia²⁾.

9.4. Parametry robocze i wymiary.

9.4.1 Otwór przesłony soczewki powinien być większy od powierzchni ograniczonej okręgiem o średnicy 220 mm oraz dwiema liniami poziomymi, odległymi od siebie o 120 mm i położonymi symetrycznie względem środka tego okręgu²⁾.

9.4.2. Zakres pionowego przemieszczania osi optycznej głowicy pomiarowej nad powierzchnią odniesienia powinien wynosić od 250⁺²⁵ mm do co najmniej 1200₋₂₅ mm.²⁾

9.4.3. Zakres przemieszczania przyrządu w poprzek stanowiska kontrolnego powinien wynosić co najmniej 2,5 m, jeśli układ jezdny przyrządu przystosowany jest do przemieszczania się tylko po prowadnicach szynowych.

9.5. Wymagania metrologiczne

9.5.1. Przyrząd typu 1 i typu 2 powinien wskazywać co najmniej następujące wielkości:

- a) Pochylenie wiązki świetlnej (w pionie) w jednostkach miary: centymetr na 10 metrów [cm/10 m]. Dopuszcza się wskazania w jednostkach miary: procent [%],
- b) Fakt odchylenia (w poziomie) wiązki świetlnej o więcej niż wymagana obowiązującymi przepisami wartość lub wartość odchylenia w jednostkach miary: centymetr na 10 metrów [cm/10 m]. Dopuszcza się wskazania w jednostkach miary: procent [%],
- c) Światłość świateł drogowych i świateł do jazdy dziennej w punkcie centralnym (HV) w jednostkach miary: kandela [cd] lub kilokandela [kcd],
- d) Światłość świateł mijania dla punktu homologacyjnego 75R lub 50R,
- e) Światłość świateł mijania dla punktu homologacyjnego B50L,
- f) Dopuszcza się zamiast wskazania światłości wskazania natężenia oświetlenia w jednostkach miary: luks [lx] w odniesieniu do odległości 25 m,
- g) Przyrząd typu 2 powinien ponadto wskazywać rozkład natężenia oświetlenia na ekranie lub światłości w obszarze kątowym co najmniej $\pm 8,7\%$ ($\pm 5^\circ$) w poziomie i $\pm 5\%$ ($\pm 2,9^\circ$) w pionie,
- h) Przyrząd typu 2 powinien wskazywać zasięg oświetlenia drogi w postaci izoluksy pionowego natężenia oświetlenia o wartości 3 lx przy powierzchni drogi z uwzględnieniem wysokości zamocowania reflektorów i ich wzajemnej odległości,

9.5.2. Zakresy wielkości pomiarowych powinny wynosić:

²⁾ wg ISO 10604:1993(E).

a) dla pochylenia wiązki świetlnej:

Przyrząd typu 1:

- od co najmniej 10 cm/10 m lub 1% ponad poziom do co najmniej 40 cm/10 m lub 4% poniżej poziomu dla światła drogowego,
- od co najmniej 0 cm/10 m lub 0% do co najmniej 40 cm/10 m lub 4% poniżej poziomu dla światła mijania,

Przyrząd typu 2:

- od co najmniej 20 cm/10 m lub 2% ponad poziom do co najmniej 40 cm/10 m lub 4% poniżej poziomu dla świateł drogowych i mijania,
- b) dla odchylenia wiązki świetlnej – od co najmniej 30 cm/10 m w lewo do co najmniej 30 cm/10 m w prawo lub od co najmniej 3% w lewo do co najmniej 3% w prawo,
- c) dla światłości świateł drogowych – od 7500 cd (7,5 kcd) do co najmniej 135000 cd (135 kcd),
- d) dla światłości świateł mijania od co najmniej 125 cd do co najmniej 6000 cd dla punktu B50L (od 0,2 lx do 10 lx), od co najmniej 3750 cd do co najmniej 62500 cd dla punktów 50 R lub 75R (do 6 lx do 100lx).

9.5.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych powinna wynosić:

- a) dla pochylenia wiązki świetlnej – nie więcej niż 1 cm/10 m lub 0,1%,
- b) dla odchylenia strumienia światła nie więcej niż:
- dla typu 1: 5 cm/10 m lub 0,5%,
 - dla typu 2: 2 cm/10 m lub 0,2%,
- c) dla światłości lub natężenia oświetlenia – nie więcej niż 1% wartości mierzonej lub 0,1 lx lub 50 cd.

9.5.4. Dokładność pomiaru

- a) zerowanie - wskazania układu fotometrycznego, przy zasłoniętej głowicy pomiarowej powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania lub po wykonaniu procedury automatycznej kalibracji zgodnie z instrukcją obsługi,
- b) dopuszczalny całkowity błąd bezwzględny pomiaru pochylenia strumienia światła nie powinien być większy niż ± 2 cm/10m lub $\pm 0,2\%$, jeśli pochylenie jest wskazywane w [%],
- c) dopuszczalny całkowity błąd bezwzględny pomiaru odchylenia strumienia światła nie powinien być większy niż ± 3 cm/10m lub $\pm 0,3\%$, jeśli odchylenie jest wskazywane w [%],
- d) dopuszczalny błąd względny pomiaru światłości nie powinien być większy niż:
- $\pm 15\%$ wartości odczytanej dla wskazania powyżej 6,25 kcd ,
 - $\pm 30\%$ wartości odczytanej dla wskazania poniżej 6,25 kcd,
- e) dopuszczalny błąd względny pomiaru natężenia oświetlenia w obszarze pomiarowym nie powinien być większy niż:

- $\pm 15\%$ wartości odczytanej dla wskazania powyżej 10 lx,
- $\pm 30\%$ wartości odczytanej dla wskazania poniżej 10 lx.

10. Mierniki poziomu dźwięku

10.1. Konstrukcja

10.1.1. Miernik poziomu dźwięku powinien być wyposażony w:

- a) układ pomiarowy prędkości obrotowej silników o zapłonie iskrowym i samoczynnym,
- b) statyw z przymiarem do mocowania i ustalania położenia pomiarowego mikrofonu,
- c) osłony przeciwwietrznej i przeciwdeszczowej mikrofonu.

10.1.2. Miernik powinien:

- a) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
- b) zapewniać pomiar hałasu zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
- c) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego. Dopuszcza się transmisję danych z miernika do komputera PC i wydruk na drukarce, podłączonej do komputera, który powinien zawierać co najmniej:

- nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
- datę i godzinę badania,
- dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
- wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny poziomu hałasu (jeżeli program automatycznie oblicza i ocenia wynik końcowego pomiaru hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania).

10.1.3. Oprzyrządowanie do pomiaru prędkości obrotowej silnika powinno zapewniać pomiar prędkości obrotowej wału korbowego bez demontażu silnika lub jego osprzętu. Metoda (metody) pomiaru i oprzyrządowanie do stosowania metody (metod) powinny zapewniać pomiar obrotów silnika każdego pojazdu, jeżeli od tego pomiaru jest uzależnione wykonanie urzędowego pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu.

10.1.4. Statyw powinien zapewniać ustawienie mikrofonu w kierunku końcówki wylotu rury wydechowej i w odległości 0,5 m $\pm 0,01$ m od niej oraz regulację wysokości zamocowania mikrofonu w zakresie od 0,2 m do co najmniej 2,4 m.

10.2. Wymagania metrologiczne

10.2.1. Miernik powinien wskazywać następujące wielkości:

- a) poziom dźwięku (poziom hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju i poziom dźwięku sygnału dźwiękowego) przy stałej czasowej obwodu uśredniania wg charakterystyki dynamicznej F i skorygowany według charakterystyki częstotliwościowej A, w jednostkach miary: decybel [dB(A)],
- b) prędkość obrotową silnika w jednostkach miary: obrót/minutę [obr/min].

10.2.2. Zakresy wielkości pomiarowych powinny wynosić:

- a) od 55 dB(A) do co najmniej 120 dB(A) dla poziomu dźwięku,
- b) od 1000 obr/min do co najmniej 8000 obr/min dla prędkości obrotowej silnika.

10.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych powinna wynosić:

- a) dla pomiaru poziomu hałasu – jak dla mierników klasy dokładności 2 wg obowiązujących przepisów w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać mierniki poziomego dźwięku,
- b) dla prędkości obrotowej silnika - nie więcej niż 50 obr/min.

10.2.4. Dokładność pomiaru

- a) zerowanie - wskazania wszystkich układów pomiarowych miernika powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru,
- b) błąd pomiaru poziomego dźwięku wg Charakterystyki metrologicznej jak dla mierników klasy dokładności 2 wg obowiązujących przepisów w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać mierniki poziomego dźwięku,
- c) błąd dopuszczalny pomiaru obrotów nie powinien być większy niż $\pm 5\%$ względem wartości rzeczywistej obrotów w całym zakresie pomiarowym.

11. Dymomierz

11.1. Konstrukcja

11.1.1. Dymomierz powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) zespołu sterująco-wskaźnikowego,
- b) zespołu pomiarowego zadymienia,
- c) sondy poboru spalin z przewodem doprowadzającym spaliny do komory pomiarowej,
- d) układu pomiarowego temperatury oleju silnika,
- e) układu pomiarowego prędkości obrotowej silnika o zapłonie samoczynnym.

11.1.2. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- h) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,

Ocena zadymienia spalin. Ocena zadymienia spalin przez dymomierz, który ma program do przeprowadzania takiej oceny, powinna być zgodna z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

- i) zapewniać pomiar zadymienia spalin oraz obliczanie wyniku końcowego pomiaru zadymienia przez dymomierz, który ma program do przeprowadzania takich obliczeń, zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
- j) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego. Dopuszcza się transmisję danych z dymomierza do komputera PC i wydruk na drukarce, podłączonej do komputera, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny, rodzaj silnika: wolnossący, turbodoładowany),
 - wielkość użytej sondy poboru spalin, jeżeli dymomierz jest wyposażony w więcej niż jedną sondę,
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny zadymienia (jeżeli program

automatycznie oblicza i ocenia wynik końcowego pomiaru zadymienia, to sposób obliczania i ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania).

- 11.1.3. Zespół pomiarowy zadymienia powinien spełniać wymagania wg p.7 i 10 ISO 11614.
- 11.1.4. Sonda poboru spalin powinna spełniać wymagania wg p.9.1 i 9.5 ISO 11614.
- 11.1.5. Oprzyrządowanie do pomiaru temperatury silnika
 - a) dymomierz powinien być wyposażony w sondę pomiaru temperatury oleju silnika. Dopuszcza się inną równoważną metodą określania temperatury pracy silnika,
 - b) sonda powinna mieć średnicę zewnętrzną nie większą niż 5 mm i długość co najmniej 1,5 m (dopuszcza się długość min. 0,8 m dla dymomierzy, których zastosowanie ogranicza się do pomiaru zadymienia spalin pojazdów o dmc do 3,5 t łącznie),
 - c) sonda powinna być wyposażona w element z blokadą do regulowana i ustalania jej długości,
 - d) sztywność sondy powinna być taka, aby po odjęciu siły naciągającej w celu wyprostowania jej nie zwijała się samoczynnie i można było ją wsuwać w miejsce wskaźnika bagnetowego oleju bez zakleszczania na wymaganą głębokość.
- 11.1.6. Oprzyrządowanie do pomiaru prędkości obrotowej silnika
 - a) dymomierz powinien być wyposażony w oprzyrządowanie zapewniające pomiar prędkości obrotowej wału korbowego silnika bez jego demontażu lub osprzętu.
 - b) metoda (metody) pomiaru i oprzyrządowanie do stosowania metody (metod) powinny zapewniać pomiar obrotów silnika o zapłonie samoczynnym każdego pojazdu, jeżeli od tego pomiaru jest uzależnione wykonanie urzędowego pomiaru zadymienia spalin.
- 11.2. Wymagania metrologiczne
 - 11.2.1. Dymomierz powinien wskazywać następujące wielkości:
 - a) zadymienie spalin w jednostkach absolutnych współczynnika absorpcji światła k : 1/metr [m^{-1}]; (dopuszcza się pomiar zadymienia spalin w jednostkach nieprzezroczystości N w jednostkach miary: procent [%]),
 - b) prędkość obrotową silnika w jednostkach miary: obrót/minutę [obr/min],
 - c) temperaturę oleju silnika w jednostkach miary: stopień Celsjusza [$^{\circ}C$],
 - 11.2.2. Zakresy wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić:
 - a) od $0 m^{-1}$ do co najmniej $9,95 m^{-1}$ dla współczynnika absorpcji światła (od 0% do co najmniej 99 % dla nieprzezroczystości N),
 - b) od 400 obr/min do co najmniej 6 000 obr/min dla prędkości obrotowej silnika,
 - c) od $5^{\circ}C$ do co najmniej $120^{\circ}C$ dla temperatury oleju silnika,
 - 11.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić:
 - a) dla współczynnika absorpcji światła - nie więcej niż $0,025 m^{-1}$ w zakresie od $0 m^{-1}$ do $2 m^{-1}$ i nie więcej niż $0,05 m^{-1}$ powyżej $2 m^{-1}$ (dla nieprzezroczystości N - nie więcej niż 0,1%),
 - b) dla prędkości obrotowej silnika - nie więcej niż 10 obr/min,
 - c) dla temperatury oleju silnika - nie więcej niż $2^{\circ}C$.
 - 11.2.4. Dokładność pomiaru (obliczeń)
 - a) zerowanie i stabilność zera

- wskaźnik zadymienia powinien mieć zapewnione ustawienie wskazań na zero w całym zakresie napięć zasilania przy prześwietlaniu komory pomiarowej napełnionej czystym powietrzem,
 - wskazanie zera, w warunkach napełnienia komory pomiarowej czystym powietrzem, w ciągu jednej godziny nie powinno się zmieniać więcej niż $0,2 \text{ m}^{-1}$. Przekroczenie tej wartości powinno być sygnalizowane,
 - przy wyłączonym (całkowicie zasłoniętym) źródle światła na wskaźniku powinna być odczytywana wartość zadymienia, odpowiadająca końcowej wartości zakresu pomiarowego współczynnika k (nieprzezroczystości N).
- b) błąd dopuszczalny pomiaru zadymienia
- błąd pomiaru statycznego zadymienia. Dla filtra kontrolnego o neutralnej gęstości, równoważnej współczynnikowi pochłaniania światła między $1,5 \text{ m}^{-1}$ i 2 m^{-1} , znanego z dokładnością $\pm 0,05 \text{ m}^{-1}$, wstawionego między źródło światła a odbiornik wskazania dymomierza nie powinny się różnić się więcej niż $\pm 0,15 \text{ m}^{-1}$ od znanej wartości filtra kontrolnego,
 - błąd pomiaru dynamicznego zadymienia. Równoczesne odczyty wskazań referencyjnego dymomierza odniesienia, przyjętego do porównań, i dymomierza badanego, podłączonych do układu wydechowego samochodu w sposób umożliwiający jednoczesne pobieranie próbek spalin w warunkach swobodnego przyspieszania silnika od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, nie powinny różnić się więcej niż: $0,2 \text{ m}^{-1}$ dla $k \leq 1 \text{ m}^{-1}$ i $0,2 \times k \text{ m}^{-1}$ dla $k > 1 \text{ m}^{-1}$,
 - korelacja między współczynnikiem absorpcji światła k i nieprzezroczystością N . Różnica między odczytem współczynnika absorpcji światła k_0 na wskaźniku dymomierza a wartością k , obliczoną wg wzoru (1) na podstawie odczytu nieprzezroczystości N na wskaźniku dymomierza, nie powinna być większa niż $0,05 \text{ m}^{-1}$,
- c) błąd dopuszczalny pomiaru obrotów nie powinien być większy niż $\pm 5\%$ względem wartości rzeczywistej prędkości obrotowej,
- d) błąd dopuszczalny pomiaru temperatury oleju nie powinien być większy niż $\pm 5^\circ\text{C}$.

12. Urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu.

12.1. Konstrukcja

12.1.1. Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu powinno składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) dwóch niezależnie funkcjonujących zespołów płyt do wymuszania szarpnięć kołami,
- b) zespołu zasilającego (nie dotyczy urządzeń z napędem pneumatycznym, zasilanych z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów, oraz urządzeń instalowanych na dźwignikach przeglądowych i zasilanych z jednostki zasilającej dźwignika),
- c) zespołu sterującego,
- d) przyrządu do blokowania wciśniętego pedału hamulca,
- e) przyrządu do blokowania koła kierownicy.

12.1.2. Każdy zespół płyty do wymuszania szarpnięć powinien:

- a) wymuszać następujące ruchy koła jezdnyego pojazdu:
 - ruch skrętny co najmniej 5° , przy jednoczesnym spełnieniu warunku wg 12.1.3 c) i
 - ruch w kierunku poprzecznym względem osi podłużnej stanowiska kontrolnego,

przy jednoczesnym spełnieniu warunku wg 12.1.3 d) dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,

- ruch w kierunku wzdłużnym i w kierunku poprzecznym względem osi podłużnej stanowiska kontrolnego dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t, przy jednoczesnym spełnieniu warunku wg 12.1.3 d),

- b) zapewniać siłę wymuszającą szarpnięcia wg p.12.2.1 niniejszych warunków technicznych przy ciśnieniu powietrza nie większym niż 8 bar (dotyczy urządzeń z napędem pneumatycznym, zasilanych wyłącznie z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów),
- c) posiadać powierzchnię roboczą płyty szarpiącej tak wykonaną, aby współczynnik przyczepności między oponą koła i tą płytą był nie mniejszy niż: 0,8 na sucho i 0,6 na mokro, a jednocześnie nie następowało nienormalne zużycie lub uszkodzenie opon podczas kontroli luzów,
- d) być odpowiednio zabezpieczony przed przesuwaniem obudowy zespołu płyty podczas wymuszania szarpnięć kołami pojazdu przez ruchy płyty,
- e) być zabezpieczony antykorozyjnie (w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach oraz obecności wody ściekającej z podwozia badanego pojazdu),

12.1.3. Zespół sterujący powinien:

- a) zapewniać sterowanie ruchami płyt szarpiących przez operatora z miejsca przeprowadzania badania w sposób umożliwiający obserwację badanych elementów podwozia,
- b) zapewniać możliwość regulacji częstotliwości ruchów płyt szarpiących,
- c) zapewniać co najmniej ruch obu płyt szarpiących jednocześnie w tym samym kierunku przy wymuszaniu ruchu skrętnego koła,
- d) zapewniać co najmniej ruch obu płyt szarpiących jednocześnie, ale o zwrotach przeciwnych, przy wymuszaniu ruchu koła w kierunku poprzecznym i prostym.

12.1.4. Konstrukcja przyrządu do blokowania wciśniętego pedału hamulca powinna zapewniać skuteczne zahamowanie rodzajów pojazdów wymienionych w instrukcji obsługi urządzenia.

12.1.5. Konstrukcja przyrządu do blokowania koła kierownicy powinna zapewniać skuteczne jej unieruchomienie dla rodzajów pojazdów wymienionych w instrukcji obsługi urządzenia.

12.2. Parametry robocze i wymiary

12.2.1. Kontrolna siła wymuszająca szarpnięcia koła powinna wynosić co najmniej:

- a) 450 daN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) 2000 daN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

12.2.2. Kontrolny skok płyty szarpiącej powinien wynosić co najmniej:

- a) 40 mm w kierunku poprzecznym – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) 95 mm w kierunku wzdłużnym i poprzecznym – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t,

12.2.3. Prędkość przesuwu podłużnego i poprzecznego powinna wynosić od 5 cm/s do 15 cm/s – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

12.2.4. Wielkość powierzchni płyty szarpiącej. Płyta szarpiąca powinna mieć taką powierzchnię, aby ślad opony ustawionego na płycie koła mieścił się w całości na powierzchni płyty dla rodzajów pojazdów wymienionych w instrukcji obsługi urządzenia, przy tym dla

urządzeń z możliwością regulacji rozstawu poprzecznego płyt szerokość tej powierzchni nie może być mniejsza niż 400 mm.

12.2.5. Rozstaw płyt szarpiających. Zespoły płyt do wymuszania szarpnięć kołami powinny umożliwiać zainstalowanie ich nad kanałem przeglądowym lub na dźwigniku przeglądowym tak, aby w położeniach spoczynkowych płyt:

a) odległość między podłużnymi krawędziami wewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie większa niż:

- 850 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,

- 1300 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

b) odległość między podłużnymi krawędziami zewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie mniejsza niż:

- 2000 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,

- 2600 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

12.2.6. Wytrzymałość każdej płyty na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:

a) 10 kN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,

b) 57,5 kN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

13. Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi

13.1. Konstrukcja

13.1.1. Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi może być skonstruowane jako stacjonarne lub przenośne i może być połączone z innym urządzeniem, np. z urządzeniem rolkowym do kontroli działania hamulców w jedno urządzenie złożone, pod warunkiem że nie ma to wpływu na dokładność pomiaru każdego z tych urządzeń.

13.1.2. Urządzenie powinno składać się z poniższych zespołów:

a) stacjonarnych lub przenośnych platform,

b) urządzenia wskazującego, z możliwością sumowania wartości obciążenia wywieranego przez każde koło osi,

c) urządzenia zerującego do nastawiania wskazania zerowego, jeżeli platformy są nieobciążone.

13.1.3. Platforma powinna mieć taką powierzchnię, aby ślad opony ustawionego na platformie koła o średnicy obręczy co najmniej 33" mieścił się w całości na powierzchni platformy.

13.1.4. Urządzenia przenośne powinny być wyposażone w dodatkowe płyty wyrównawcze pod koła nieważonej osi o wysokości takiej samej jak platformy.

13.1.5. Wytrzymałość każdej płyty na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż 60 kN (5,9 t).

13.2. Wymagania metrologiczne

13.2.1. Urządzenie powinno wskazywać nacisk koła/osi w jednostkach miary: kiloniuton [kN] lub masę od nacisku koła/osi w jednostkach miary: kilogram [kg] lub tona [t].

13.2.2. Zakres wskazań powinien wynosić co najmniej 65kN lub 6500 kg lub 6,5 t dla jednego koła oraz 32000 kg lub 32 t dla masy całkowitej pojazdu.

13.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) powinna wynosić nie więcej niż 0,05 kN lub 5 kg lub 0,005 t.

13.2.4. Dokładność pomiaru

- a) zerowanie - urządzenie zerujące powinno umożliwiać zerowanie z błędem nieprzekraczającym $\pm 0,25$ wartości działki elementarnej, przy tym zakres działania urządzenia zerującego nie powinien przekraczać 4 % obciążenia maksymalnego,
- b) dopuszczalny błąd pomiaru w całym zakresie pomiarowym nie powinien większy niż ± 300 N w zakresie pomiarowym poniżej 10000 N i $\pm 3\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiarowym powyżej 10000 N.

14. Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu

14.1. Konstrukcja

14.1.1. Urządzenie powinno:

- a) składać się co najmniej z poniższych zespołów:
 - osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej³⁾,
 - płyty najazdowej do pomiaru poślizgu bocznego (dopuszczalne jest instalowanie płyty kompensacyjnej przed płytą pomiarową),
- b) zapewniać pomiar poprzecznego przesunięcia płyty pomiarowej przy jednoczesnym zachowaniu poziomości jak dla ław pomiarowych badanej osi pojazdu podczas przejazdu koła przez płytę.

14.1.2. Płyta pomiarowa i płyta kompensacyjna (jeśli występuje) powinny:

- a) bez obciążenia samoczynnie ustawiać się w centralnym położeniu spoczynkowym z tolerancją, określoną w instrukcji obsługi,
- b) dawać się przesunąć od położenia zerowego przy przyłożeniu siły bocznej nie większej niż:
 - 150 N pod obciążeniem pionowym płyty max. 10 kN w przypadku urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 300 N pod obciążeniem pionowym płyty max. 50 kN w przypadku urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t,
- c) być zabezpieczone antykorozyjnie (w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach).

14.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) zapewniać możliwość ręcznego uruchamiania i sterowania urządzeniem,
- b) zapewniać możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu za pomocą sterownika ręcznego (pilota),
- c) być wyposażona we wskaźniki wielkości wymienionych w p.15.6.1,
- d) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
- e) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - dane urządzenia: producent, model, nr fabryczny, wersję oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj lub kategorię, producenta lub markę, typ/model, nr VIN lub nr nadwozia, podwozia lub ramy, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów, niezbędne do oceny prawidłowości ustawienia kół; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość ustawienia kół, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów

stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

- f) zapewniać sprawdzenie dokładności układu pomiarowego przesunięcia poprzecznego płyty.

14.2. Parametry robocze i wymiary

14.2.1. Płyta pomiarowa powinna mieć następujące wymiary:

- a) Długość płyty powinna być nie mniejsza niż:
 - 500 mm - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 700 mm - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- b) Szerokość płyty powinna być nie mniejsza niż:
 - 400 mm - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 600 mm - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- c) Wytrzymałość płyt na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:
 - 10 kN - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- d) Prędkość najazdu pojazdu na płytę pomiarową powinna być nie większa niż:
 - 15 km/h - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 10 km/h - dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

15.3. Wymagania metrologiczne

15.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:

- a) poślizg boczny koła w jednostkach miary: „milimetr/metr” [mm/m] względnie „metr/kilometr” [m/km] lub
- b) wskaźnik prawidłowości ustawienia kół w jednostkach miary „zbieżności” liniowej: „milimetr” [mm] lub kątowej „stopień” [°],
- c) przed wartościami wielkości wg lit. a), b) znak „+”, jeśli ustawienie kół jest zbieżne, lub znak „-”, jeśli ustawienie kół jest rozbieżne albo inny symbol, jednoznacznie określający ustawienie kół.

15.3.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić:

- a) dla poślizgu bocznego koła – co najmniej ± 9 mm/m (± 9 m/km)
- b) dla wskaźnika prawidłowości ustawienia kół – co najmniej ± 6 mm lub $\pm 1^\circ$.

15.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić:

- a) dla poślizgu bocznego koła - najmniej 1 mm/m (1 m/km),
- b) dla wskaźnika prawidłowości ustawienia kół – 1 mm lub 10' (minut kątowych).

15.3.4. Dokładność pomiaru

- a) zerowanie - wskazania układu pomiarowego powinno samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0.
- b) błąd dopuszczalny nie powinien być większy niż:
 - $\pm 0,5$ mm/m ($\pm 0,5$ m/km) - dla poślizgu bocznego koła,
 - $\pm 0,5$ mm lub $\pm 5'$ (minut kątowych) - dla wskaźnika prawidłowości ustawienia kół.

Objaśnienia:

- 1) Nie dotyczy urządzeń do kontroli hamulców motocykli.
- 2) Nie dotyczy urządzeń do kontroli hamulców motocykli i pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.
- 3) Nie dotyczy urządzeń zainstalowanych w linii diagnostycznej.
- 4) W przypadku wyposażenia urządzenia w odpowiednie blokady uniemożliwiające przekroczenie siły nacisku na pedał granicznej dla rodzajów pojazdów, przewidzianych do kontroli na urządzeniu oraz rejestracji tego na wydruku, dopuszcza się brak oddzielnego wskaźnika nacisku na pedał.
- 5) Dotyczy przyrządów sterowanych przez mikroprocesor (komputer); dla pozostałych dopuszcza się dostarczenie wraz z przyrządem formularzy protokołu, do którego wyniki pomiarów (obliczeń) wpisuje się odręcznie.
- 6) Nie dotyczy przyrządów, które nie mierzą bezpośrednio wielkości wymienionych w pkt 4.2.1; w takim przypadku przyrząd powinien wskazywać wielkości, na podstawie których są określane wielkości wymienione w pkt 4.2.1.
- 7) Dotyczy kół osi kierowanej.
- 8) W przypadku przyrządów współpracujących z urządzeniami do pomiaru sił hamujących i oceny skuteczności hamulców, funkcję tę może pełnić jednostka sterująco-wskaźnikowa tych urządzeń.
- 9) Dotyczy przyrządów pneumatycznych, zasilanych wyłącznie z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów. W przypadku przyrządów pneumatycznych, zasilanych ze zbiornika sprężonego powietrza, na zbiornik ten powinna być wydana ważna decyzja właściwego organu dozoru technicznego.
- 10) według CIE Publication 69-1987.
- 11) wg ISO 10604:1993(E).

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2018 r.

**w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania zawodu diagnosty,
wzoru pieczętki oraz opłaty z tym związanej²⁾**

Na podstawie art. 86y ust. 3 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. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów;
- 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty;
- 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty;
- 4) wzór pieczętki diagnosty;
- 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

§ 2.1. Wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Numer ewidencyjny diagnosty nadaje się według następującego wzoru: „TDT-D/00000”, w którym:

- 1) TDT oznacza stały wyróżnik Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) D oznacza stały element numeru ewidencyjnego diagnosty;
- 3) pięć cyfr określa kolejny numer wynikający z rejestru diagnostów; w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

§ 3. Wzór świadectwa kompetencji diagnosty określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

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 dyrektywę 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 uchylającą 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.

§ 5. Wzór pieczętki diagnosty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 6. Wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o którym mowa w art. 86o ust. 3 ustawy wynosi 100 zł.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki do rozporządzenia

Ministra Infrastruktury

z dnia r. (poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O WPISIE DO REJESTRU DIAGNOSTÓW

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

.....
(miejsowość i data)

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego)

Na podstawie art. 86q ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.), dokonuje wpisu do rejestru diagnostów:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(numer PESEL*)

posiadającego kompetencje do wykonywania:

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

nadając numer ewidencyjny diagnosty:

TDT- D/00000

Niniejsze zaświadczenie potwierdza wpis do rejestru diagnostów z dniem jego wydania.

.....
(podpis)

OBJAŚNIENIA:

Budowa numeru ewidencyjnego diagnosty:

D – stały element numeru ewidencyjnego diagnosty oznaczający: „diagnosta”,

00000 – kolejny numer diagnosty, w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

***) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.**

WZÓR

Świadectwo kompetencji diagnosty nr.....

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

.....
(miejsowość i data)

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego)

Na podstawie art. 86o ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z), wydaje świadectwo kompetencji diagnosty dla:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(numer PESEL*)

potwierdzające odpowiednie przygotowanie do wykonywania:

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

Jednocześnie poświadcza się posiadanie odpowiednich kompetencji i wykszolenia, o których mowa w artykule 13 dyrektywy nr 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. Parlamentu Europejskiego i Rady, w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.**)

Niniejsze świadectwo stanowi załącznik do decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego nr z dnia.....

.....

(podpis)

OBJAŚNIENIA:

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

***) Należy skreślić w przypadku osób nie spełniających wymagań Dyrektywy 2014/45/UE.

Załącznik nr 3

WZÓR

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

.....

nazwisko i imię

.....

PESEL¹⁾

.....

1) o ile posiada

urodzony(na) dnia²⁾

.....

Dyrektor
Transportowego Dozoru
Technicznego

.....

Nr i nazwa dokumentu tożsamości

.....

adres zamieszkania

Wniosek
o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty

Wnoszę o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty do
wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów.

Do wniosku załączam:

- 1) Dokumenty potwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia;
 - a).....
 - b).....
 - c).....
 - d).....
- 2) Dokumenty potwierdzające posiadanie wymaganej praktyki zawodowej;
 - a).....
 - b).....
 - c).....
 - d).....
- 3) Dokumenty potwierdzające odbycie wymaganego szkolenia specjalistycznego;
 - a).....
 - b).....
 - c).....

²⁾ w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument

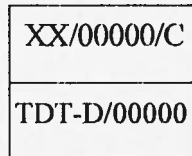
d).....

- 4) Zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów nr.....;
- 5) Oświadczenie o niekaralności;
- 6) Dowód uiszczenia opłaty.

.....
Data i podpis wnioskodawcy

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

WZÓR
pieczętki diagnosty



Wymiary pieczętki: 20 X 20 mm, kolor tuszu: niebieski lub czarny.

OBJAŚNIENIA:

XX – wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna lub dwie litery:

„O” okręgowa stacja kontroli pojazdów stacja;

„P” podstawowa stacja kontroli pojazdów;

„PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

00000 - kolejny numer stacji kontroli pojazdów, w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0;

C – należy wpisać w przypadku stacji kontroli pojazdów uprawnionych do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

D – stały element numeru ewidencyjnego diagnosty oznaczający: „diagnosta”,

00000 - kolejny numer diagnosty, w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

