

Projekt z dnia 30 września 2016 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia r.

**w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania
techniczne pojazdów²⁾**

Na podstawie art.86k ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Wymagania ogólne dla stacji kontroli pojazdów

- § 1. 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.
2. Jeżeli stacja kontroli pojazdów znajduje się na zamkniętym terenie, to dojazd do niej powinien być oznaczony w sposób widoczny.
- § 2. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać co najmniej jedno stanowisko kontrolne do wykonywania badań technicznych pojazdów, zwane dalej „stanowiskiem kontrolnym” oraz

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

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu [...], pod numerem [...], zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

stanowisko do pomiarów akustycznych, zwane dalej „stanowiskiem zewnętrznym”, mieszczącym się na zewnątrz budynku stacji kontroli pojazdów.

§ 3. 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.

§ 4. Stacja kontroli pojazdów przeprowadzająca badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami powinna spełniać wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeznaczonych do badań technicznych pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz posiadać wyposażenie kontrolno-pomiarowe odpowiednio do zakresu wykonywanych badań technicznych oraz badanych pojazdów.

§ 5. Wjazd i wyjazd ze stanowiska kontrolnego powinien 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 (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 i 1165).

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, przy czym na stacjach upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami długość stanowiska lub kanału przeglądowego powinna wynosić co najmniej 12 m.

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.

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 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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami 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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami 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.

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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;

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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) 2,8 m – dla stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) 8,0 m – dla stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

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 stanowiska stacji kontroli pojazdów, przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) 4 mm/m – w odniesieniu do stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;

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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) 12,0 m – dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t,

c) 18,0 m – dla stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;

2) szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna mieścić się w granicach:

a) od 0,6 do 0,9 m – dla stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) od 0,7 do 1,0 m – dla stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;

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 stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) 115 kN – w odniesieniu do stanowiska stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

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 stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t⁴⁾.

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

- 1) przenośny komputer wraz z drukarką;

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

- 2) przenośny podnośnik osi o udźwigu 115 kN lub urządzenie do wykrywania luzów w układzie zawieszenia – wykonane w wersji mobilnej;
- 3) opóźniomierz do kontroli działania hamulców;
- 4) miernik poziomego 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 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.

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 pojazdów, wyposażone w końcówki umożliwiające wykonanie badania każdego badanego przez stację rodzaju pojazdu;

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 z dniem 20 maja 2018 r.⁵⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

I BUDOWNICTWA

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 i Budownictwa
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 21 kwietnia 2005 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 90, poz. 756);
- 3) przepisy w sprawie:
 - warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
 - wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów,
 - zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach,
 - szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych,
 - badań zgodności pojazdów zabytkowych z warunkami technicznymi;
- 4) umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną 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 stacją kontroli pojazdów powinna posiadać w postaci zbiorów Dzienników Ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji.

Załącznik nr 2

**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 nieszczelności 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,
 - d) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - e) być wyposażona we wskaźnik włączenia trybu sterowania automatycznego urządzenia, jeśli urządzenie ma możliwość pracy w tym trybie,
 - f) 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,
 - g) 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, VIN, 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, VIN, 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. Opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców
- 3.1. Konstrukcja:
- 3.1.1. Opóźnieniomierz 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 opóźnieńmierza: producent, model, nr fabryczny, wersję oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, producent lub marka, typ/model, VIN, 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 nieciągłego.

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. Opóźnieńmierz 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 opóźnieńmierz 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,
 - płyt 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, spojler, 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 [$^{\circ}$],
- b) kąt pochylenia koła jezdnego w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],
- c) kąt pochylenia osi zwrotnicy w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- d) kąt wyprzedzenia osi zwrotnicy w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- e) maksymalny kąt skrętu kół w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- f) różnica kątów skrętu kół w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- g) odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$]
- h) nierównoległość osi w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$] lub milimetr [mm].

4.2.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić co najmniej:

- a) od -3° do $+3^{\circ}$ lub od -18 mm do +18 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
- b) od -5° do $+5^{\circ}$ dla kąta pochylenia koła jezdnego,
- c) od -5° do $+17^{\circ}$ dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
- d) od -5° do $+17^{\circ}$ dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
- e) od -50° do $+50^{\circ}$ dla kąta skrętu kół,
- f) od -3° do $+3^{\circ}$ dla odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii,
- g) od -6° do $+6^{\circ}$ 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) $\pm 5'$ lub 0,5 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
- b) $\pm 5'$ dla kąta pochylenia koła jezdnego,
- c) $\pm 10'$ dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
- d) $\pm 10'$ dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
- e) $\pm 30'$ dla maksymalnego kąta skrętu kół,
- f) $\pm 30'$ dla różnicy kątów skrętu kół,
- g) $\pm 5'$ dla odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii,
- h) $\pm 10'$ 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 quasiezbawnych, 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 światła oświetleniowych

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

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

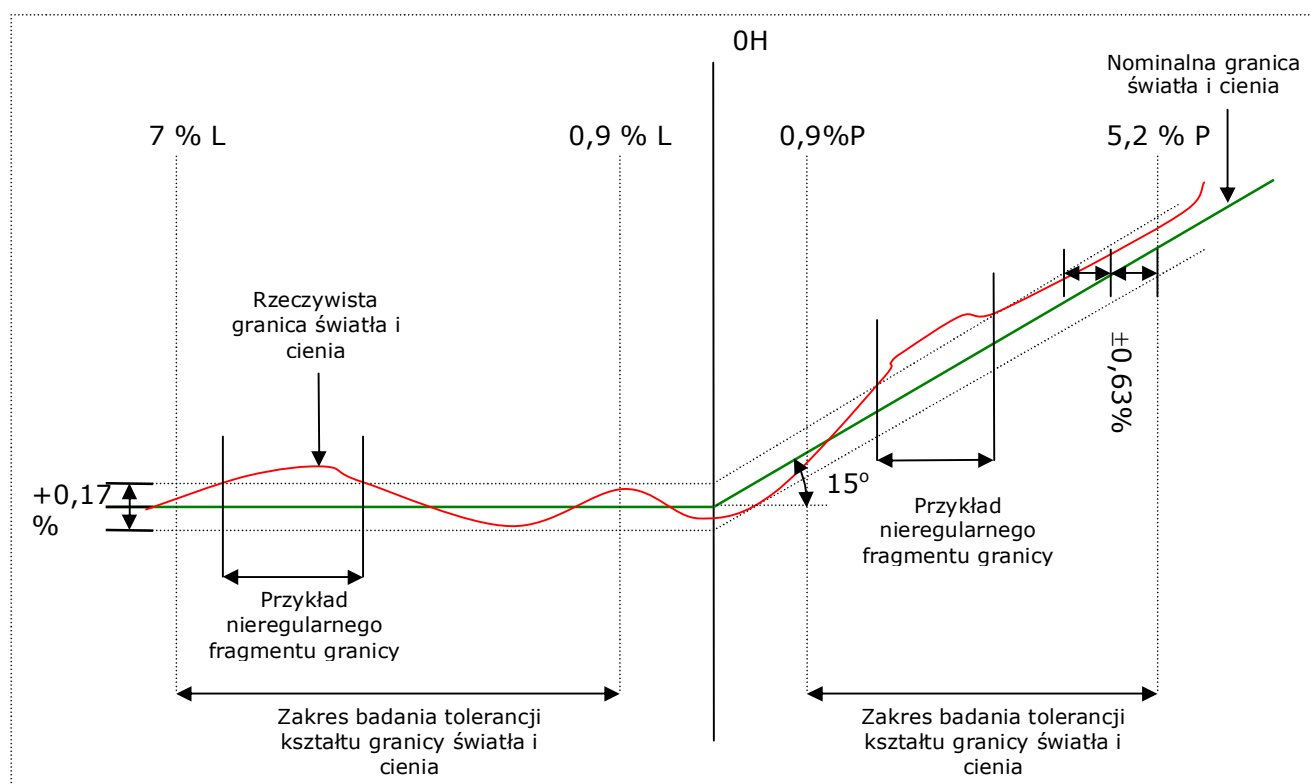
- Typ 1 - przyrządy wykorzystujące wzrokową analizę wiązki świetlnej na ekranie przyrządu i pomiar przy wykorzystaniu punktowych detektorów światła.
- Typ 2 - przyrządy wykorzystujące automatyczną analizę rozkładu natężenia oświetlenia na powierzchni ekranu (lub rozkładu światłości we współrzędnych kątowych).

9.2. Konstrukcja

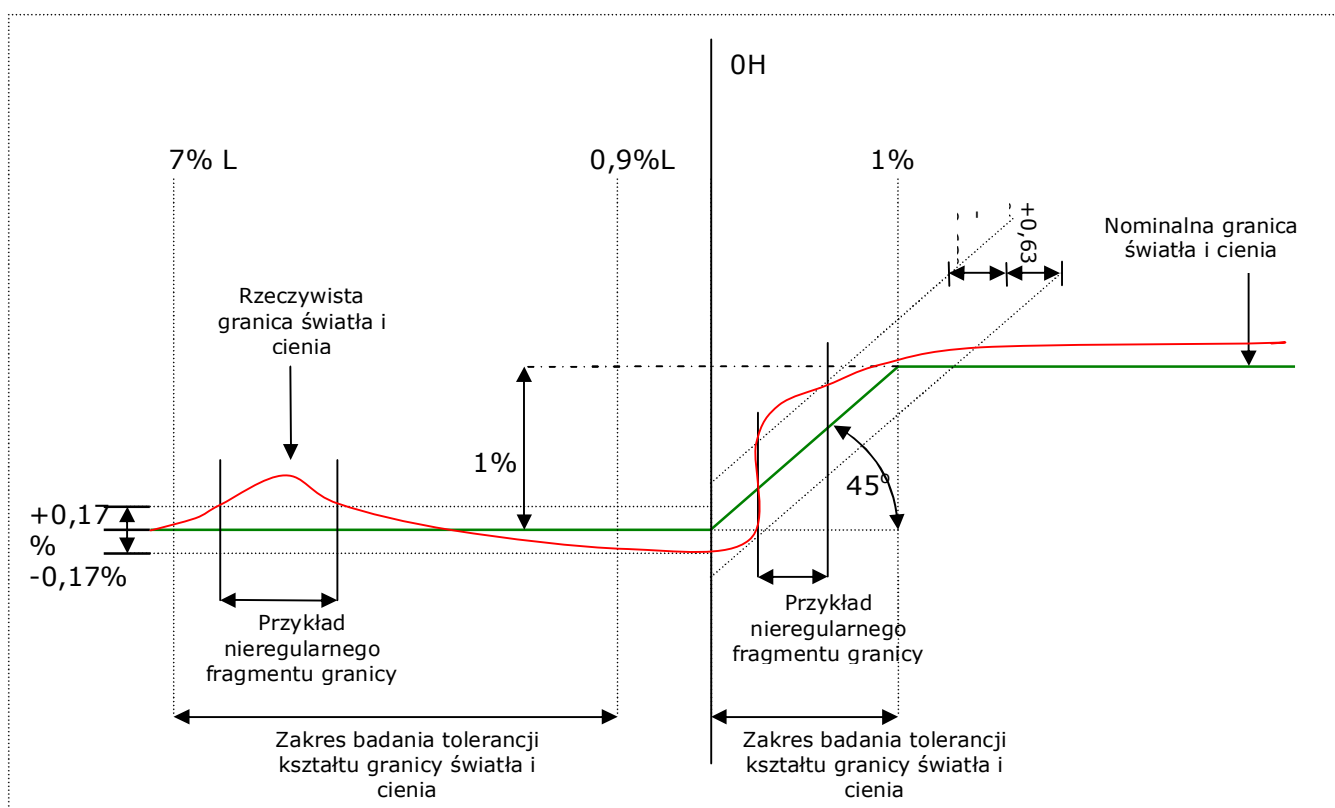
9.2.1. Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych powinien:

- a) Umożliwiać pomiar ustawienia świateł drogowych, mijania i przeciwmgławych 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 wzłużnej 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 eksploataowanych 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),

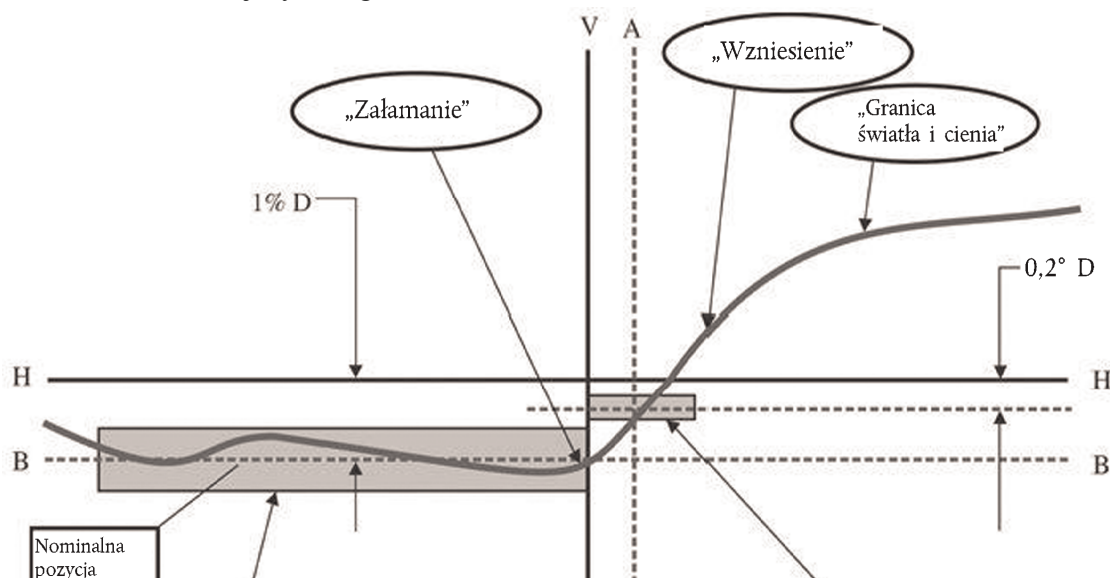


Rys.1a. Obszar sprawdzenia zgodności kształtu granicy światła i cienia z wymaganiami dla granicy 15°



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,
- 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.

¹⁾ CIE Publication 69-1987.

²⁾ wg ISO 10604:1993(E).

9.4.1 Otwór przesłony soczewki powinien być większy od powierzchni ograniczonej okręgiem o średnicy 220 mm oraz dwiema liniami poziomymi, oddległymi 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 $\pm 8,7^\circ$ ($\pm 5^\circ$) w poziomie i $\pm 5^\circ$ ($\pm 2,9^\circ$) 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:

- 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 $0,5\text{ m} \pm 0,01\text{ m}$ od niej oraz regulację wysokości zamocowania mikrofonu w zakresie od $0,2\text{ m}$ do co najmniej $2,4\text{ m}$.

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 obwodzie 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 poziomu 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 poziomu dźwięku wg Charakterystyki metrologicznej jak dla mierników klasy dokładności 2 wg obowiązujących przepisów w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać mierniki poziomu 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 regulowania 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 bagietowego 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 : $1/\text{metr}$ [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 [$^{\circ}\text{C}$],

11.2.2. Zakresy wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić:

- a) od 0 m^{-1} do co najmniej $9,95 \text{ m}^{-1}$ 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°C do co najmniej 120°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 $0,025 \text{ m}^{-1}$ w zakresie od 0 m^{-1} do 2 m^{-1} i nie więcej niż $0,05 \text{ m}^{-1}$ 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°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 wskaźników 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 o 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 jezdnyimi 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 prostopadłym.

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 szarpiących. 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 przesuwać 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, VIN, 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) 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).

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86k ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2011 r. poz. 1137, z późn. zm.).

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność wydania nowego rozporządzenia. W rozporządzeniu dokonuje się szereg zmian związanych z implementacją do polskiego systemu prawnego Dyrektywy 2014/45/UE.

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. Nr 40, poz. 275).

W stosunku do poprzedniego rozporządzenia wprowadzono m.in. następujące zmiany:

§ 13 ust. 2 pkt 21 urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Załącznik nr 2

Tabela lp. 17 urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t

Wypożyczenie wymagane przez Dyrektywę 2014/45/UE, Załącznik III, ust.I pkt.7.

Producenci urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t opcjonalnie wyposażają te urządzenia w urządzenia wagowe oraz dociązacze osi. Zgodnie z dyrektywą mogą to być również np. wagi najazdowe.

§ 13 ust. 8

Zgodnie z Dyrektywą 2014/45/UE, Załącznik III, ust. II kalibracji podlegają urządzenia do pomiaru wagi, ciśnienia, poziomu dźwięku, siły oraz emisji zanieczyszczeń gazowych.

Załącznik nr 3

1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców

Zmiany wynikają z wymagań Dyrektywy 2014/45/UE, Załącznik III, ust.I pkt.3 (urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców wszelkich pojazdów powinno być zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 21069-1 lub zgodnie z równoważnymi normami).

2. Urządzenia płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców

Zmiany analogiczne jak w urządzeniu rolkowym dotyczą tylko obniżenia współczynnika przyczepności oraz zawartości protokołu pomiarowego.

3. Opóźniomierz do kontroli działania hamulców

Zmiany dotyczą dodania litery c) w p.3.1.3, co wynika z wymagania Dyrektywy 2014/45/UE, Załącznik III, ust.1 pkt.5 oraz analogicznie jak w urządzeniu rolkowym dotyczą zawartości protokołu pomiarowego.

4. Przyrządy do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu

p.4.1.2 lit. b) – zmniejszono wartość kompensacji bicia poprzecznego z 1°30' na 30'.

Zmiana wynika z faktu, że producenci przyrządów do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu zalecają wymianę obręczy koła, jeśli bicie poprzeczne jest większe niż 30', ponieważ wpływa to na dokładność pomiarów zbieżności koła i kąta pochylenia koła.

p.4.2.1 lit. g), p.4.2.2 lit. f), p.4.2.3 lit. g), p.4.2.4 lit. g) – parametr „śladowość kół” zastąpiono parametrem „odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii”.

Zmiana wynika z faktu, że producenci pojazdów w danych regulacyjnych podają tylko parametr „odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii”, natomiast w ogóle nie podają śladowości kół, która jest obliczana ręcznie lub przez program przyrządu wg wzoru:

Śladowość = rozstaw osi × sin(kąt odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii)

Aktualne rozporządzenie w sprawie badań nie podaje kryterium oceny śladowości (w poprzednich rozporządzeniach była podana wartość dopuszczalna = 2% rozstawu kół).

p.4.2.1 lit. h), p.4.2.2 lit. g), p.4.2.3 lit. h), p.4.2.4 lit. h) – dopuszczono możliwość podawania nierównoległości osi w jednostkach miary: stopień [°].

Zmiana wynika z faktu, że przyrządy mierzą nierównoległość osi w jednostkach miary kątowych i w takich jednostkach miary producenci pojazdów w danych regulacyjnych podają wartość dopuszczalną nierównoległości osi. Podawanie wyniku w „mm” jest problematyczne, jeśli w bazie danych nie ma wzorca pojazdu, ponieważ do obliczeń tego parametru w „mm” jest potrzebny rozstaw kół obu osi.

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

Zawartość merytoryczna nie zmieniła się zasadniczo, natomiast wymagania te ujednolicono z wymaganiami dla pozostałych urządzeń w zakresie struktury i zawartości, tzn. wydzielono główne bloki wymagań: konstrukcja, parametry robocze i wymagania metrologiczne, z uwypukleniem wymagań dla urządzeń działających wg metody EUSAMA jako najbardziej miarodajnej metody kontroli zawieszenia w SKP pod względem bezpieczeństwa ruchu.

8. Przyrządy do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła

p.8.2.4 lit. c) – doprecyzowano definicję dopuszczalnego błędu pomiaru.

Zmiana ta została wprowadzona jako wynik spostrzeżenia z auditu zewnętrznego Polskiego Centrum Akredytacji w 2015 r.

9. Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r. Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowe ustawienie świateł wpływa na bezpieczeństwo ruchu. Z rozeznania rynku i wyposażenia SKP wynika, że część tych przyrządów nie zapewnia prawidłowej kontroli świateł zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie badań, np. nie mierzy ustawienia świateł mijania w płaszczyźnie poziomej.

Obecny stan prawny i faktyczny dotyczący warunków bezpiecznego użytkowania pojazdów ze względu na stan oświetlenia reflektorowego jest złożony.

Oświetlenie pojazdów podlega kontroli w ramach okresowych przeglądów technicznych w SKP. Dlatego kierujący zakładają, że pojazd z potwierdzonym badaniem technicznym może poruszać się z maksymalną prędkością dopuszczoną przepisami w nocy w warunkach dobrej przejrzystości powietrza bo światła spełniają postawione wymagania formalne.

Potencjalne możliwości nowoczesnych halogenowych reflektorów świateł mijania o średnich lepszych od średnich właściwościach stosowanych w fabrycznie nowych pojazdach już od kilkunastu lat są w stanie zapewnić podstawowe oświetlenie drogi w odległościach pozwalających na poruszanie się z prędkościami dopuszczonymi kodeksem drogowym (90 km/h poza terenem zabudowanym). Jednak do tego potrzebna jest należyta jakość tych reflektorów, zbliżona do tej jaką posiadają reflektory fabrycznie nowych pojazdów: przejrzyste klosze, czyste odbłyśniki, prawidłowe żarówki, a co najważniejsze, poprawne, precyzyjne ustawienie reflektorów.

Obowiązujący system prawny nie jest jednoznaczny w tej materii:

Przeciętny kierujący pojazdem praktycznie nie jest w stanie wzrokiem ocenić jakości oświetlenia drogi przez reflektory, ale jest zobowiązany dostosować prędkość do warunków ruchu. Oświetlenie podlega kontroli przepisów tj. homologacja lamp, wymiennych źródeł światła, zamocowania na pojeździe, w tym ustawienia początkowego i zakresów poziomowania, a także podlega okresowej kontroli technicznej w SKP. Dlatego kierujący domniemuje, że jeżeli ma poświadczony przegląd okresowy to może poruszać się w nocy z taką samą prędkością jak w dzień. Z drugiej strony zakłada, że nie oślepia nadmiernie innych użytkowników dróg.

Jak pokazują rozstrzygnięcia sądów o winie w przypadku zdarzenia drogowego, które miało miejsce w nocy na nieoświetlonej drodze istnieje bardzo duża rozbieżność interpretacji biegłych i rzeczoznawców odnośnie wpływu lub braku wpływu jakości oświetlenia na powstanie zdarzenia drogowego.

W obowiązujących przepisach rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów i ich wyposażeniu zawarte są pewne regulacje, które odnoszą się do zapewnienia minimalnej odległości oświetlenia drogi w nocy (40m dla świateł mijania i równoważny wymóg minimalnego oświetlenia punktów homologacyjnych 75R i 50R) oraz ogólny wymóg ograniczenia oślnienia pojazdów nadjeżdżających z przeciwka. Jednak w praktyce, pomimo istnienia takich zapisów podczas kontroli okresowej zwykle

wymagania te nie są sprawdzane, m.in. ze względu na brak szczegółowych wymagań technicznych dotyczących przyrządów do kontroli i ustawiania świateł

Kluczowym rozwiązaniem jest natomiast obowiązek ustawienia świateł mijania (i drogowych) zgodnie z wartościami podanymi przez producenta dla potrzeb homologacji. Jest to zwykle realizowane za pomocą przyrządu do ustawiania świateł.

Jak pokazują wyniki badań przeprowadzonych przez ITS i policję jakość wiązki świetlnej reflektorów pojazdów znajdujących się w ruchu drogowym znacząco odbiega od minimalnych wymagań. Dotyczy to szczególnie ustawienia świateł, które najczęściej jest nieprawidłowe. To powoduje niewystarczający zasięg oświetlenia drogi albo oślepianie innych użytkowników dróg. Znaczący odsetek pojazdów (rzędu 10-20%) miał reflektory, które albo w ogóle nie dały się ustawić, albo pomimo prawidłowego ustawienia nie spełniłyby minimalnych parametrów.

Istotnym powodem takiej sytuacji może być nieodpowiednia jakość przyrządów do kontroli i ustawiania reflektorów. Wynika to z faktu, że do 2005 r. przyrządy te podlegały obowiązkowi certyfikacji, natomiast rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 209, z późn. zm.) obowiązek taki został zniesiony, skutkiem czego możliwości pomiarowe i właściwości metrologiczne przyrządów nie były dalej kontrolowane. Na rynku oferowanych jest wiele różnych przyrządów których możliwości pomiarowe i dokładność różnią się znacząco. W szczególności od pewnego czasu dostępne są urządzenia różnych producentów, które określane są ogólnym terminem „cyfrowe”. Dla tego rodzaju urządzeń już przed 2005 r. przewidziano bardziej szczegółowe wymagania jako oddzielny podtyp tak zwany typ 2. Można przewidywać, że urządzenia tego typu będą coraz bardziej potrzebne, ze względu na dopuszczane do użytkowania nowe generacje świateł reflektorowych tzw. adaptacyjne światła mijania (AFS) i drogowo (ADB) wykonywane m.in. w technologii „matrycowej” i „pikselowej” z wykorzystaniem źródeł światła LED i laserowych.

W związku z zamiarem powrotu do określenia wymagań dla tych przyrządów postuluje się zaktualizowanie tych wymagań dostosowując je do obecnych właściwości świateł i możliwości ich kontroli do warunków technicznych pojazdów i ich wyposażenia wg stanu obecnie obowiązującego.

W związku z tym, że nie jest znany stan zgodności z proponowanymi wymaganiami przyrządów znajdujących się na SKP, a nabytych w czasie gdy nie było wymogu certyfikacji, proponuje się dodatkowo wprowadzenie okresów przejściowych przy powrocie do sprawdzania zgodności przyrządów z wymaganiami:

1) dla przyrządów obecnie używanych, a dopuszczonych przez organ dopuszczający stację do eksploatacji proponuje się okres przejściowy 3 lat po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia. Po tym okresie konieczne będzie spełnienie wymagań przez przyrząd co najmniej dla typu 1. Dopuszcza się modernizację przez producenta (lub jego autoryzowany serwis) istniejących przyrządów typu 1 tak, aby spełniały ww. wymagania;

2) dla stacji, które zostaną dopuszczone po raz pierwszy do eksploatacji po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia przyrząd do kontroli świateł będzie musiał spełniać wymagania co najmniej dla typu 1;

3) dla wszystkich stacji wprowadza się obowiązek posiadania przyrządu typu 2 nie wcześniej jak po 5 latach od dnia wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia, o ile stacje te będą kontrolować pojazdy wyposażone w automatyczne, adaptacyjne światła drogowe lub mijania.

Ponadto pewnego doprecyzowania i aktualizacji wymagają dotychczasowe przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305, z późn. zm.), gdyż w międzyczasie uległy zmianom redakcyjnym regulacje odpowiednich regulaminów homologacyjnych EKG ONZ. m.in. zmieniono definicje wymagań z ekranu 25m na światłość we współrzędnych kątowych. Nie wpłynęło to natomiast punkty pomiarowe i wymagane wartości. Dlatego proponuje się wyrazić wymagania w postaci liczbowych, analogicznie jak dotychczasowe wymagania dla świateł drogowych i wymagania przypisu nr 37 przenieść do tabeli w Załączniku nr 2. Proponuje się także dodać (a zasadzie przywrócić) liczbowe wymagania dotyczące ośnienia w postaci wymogu pomiaru przynajmniej jednego punktu położenia oka kierowcy nadjeżdżającego z przeciwka (punkt B50L). Współczesne urządzenia pomiarowe pozwalają na bardziej szczegółowe pomiary ośnienia (np. przyrząd typu 2), ale proponuje się odłożenie takiego wymagania na przyszłość.

Należy wprowadzić także sprawdzenie świateł do jazdy dziennej w sposób identyczny jak świateł drogowych. W ostatnich latach obserwuje się bowiem bardzo dużą ilość montowanych dodatkowo świateł do jazdy dziennej (m.in. światła LED). Światła te często są nienależytej jakości, jeśli chodzi o intensywność świecenia. Np. świecą bardzo słabo albo przeciwnie, nawet oślepiają. Jednocześnie, z upływem czasu, w przypadku świateł wykorzystujących diody LED, zwłaszcza niskiej jakości, stopniowo zmniejsza się intensywność świecenia, co umyka kontroli wzrokowej dlatego, że diody LED nie przepalają się tak jak żarówki i są eksploatowane, pomimo, że świecą o wiele za słabo. Podobne zjawisko zachodzi w przypadku świateł wyładowczych (ksenonów). Natomiast istnieje możliwość sprawdzenia minimalnej i maksymalnej światłości tych świateł, identycznie jak dla świateł drogowych, za pomocą przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł przednich.

10. Mierniki poziomu dźwięku

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowa kontrola sygnału dźwiękowego i poziomu hałasu wpływa na ochronę środowiska, co mogą zapewnić w sposób prawidłowy przyrządy certyfikowane.

11. Dymomierz

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowa kontrola zadymienia spalin silników ZS wpływa na ekologię środowiska, co mogą zapewnić w sposób prawidłowy przyrządy certyfikowane. Należy nadmienić, że analizatory spalin silników ZI są objęte prawną kontrolą i oceną zgodności z dyrektywą MID, natomiast dymomierze nie podlegają żadnej kontroli metrologicznej ani ocenie zgodności.

12. Urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu

Urządzenie to było objęte obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że Dyrektywa 2014/45/UE, Załącznik III, ust. I pkt.8 określa podstawowe wymagania dla tych urządzeń, które w projekcie załącznika zostały uzupełnione o wymogi w zakresie parametrów roboczych i wymiarów dla urządzeń do pojazdów o dmc do 3,5 t.

13. Przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd – przyczepa

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że stosowane przez SKP namiastki przyrządu w formie zestawu żarówek i akumulatorów 12V, 24V nie zapewnia w sposób prawidłowy i kompleksowy sprawdzenia złącza elektrycznego pojazd oraz instalacji elektrycznej przyczepy (12 V i 24 V), a w szczególności:

- sprawdzenie ciągłości przewodów magistrali CAN (ABS/EBS),
- pomiar napięć na poszczególnych stykach złącza pojazdu,
- pomiar spadków napięć i prądu,
- wykrywanie zwarć w obwodach elektrycznych przyczepy,
- wyznaczanie mocy pobranej przez obwód elektryczny przyczepy,
- pomiar częstotliwości błysków kierunkowskazów.

Znaczna ilość stosowanych przyrządów np. nie ma możliwości pomiaru sygnałów w złączu 13 PIN, co stanowi naruszenie § 14 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275).

14. Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi

Urządzenie to jest wymagane przez Dyrektywę 2014/45/UE, Załącznik III, ust.I pkt.7 w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Dlatego celowe jest określenie wymagań dla tych urządzeń i objęcie okresową kalibracją, tym bardziej, że dla urządzeń stosowanych z urządzeniami rolkowymi są określone wymagania metrologiczne w normie ISO 21069-1, przywołanej przez dyrektywę. Dyrektywa nie precyzuje konstrukcji ani zastosowania tych urządzeń. Należy wnioskować, że są urządzenia wagowe montowane w urządzeniach rolkowych do kontroli hamulców pojazdów o dmc powyżej 3,5 t, służące do pomiaru obciążenia pionowego symulowanego przez dociążacze osi.

15. Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu

Urządzenie to było objęte obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że urządzenie to służy do wstępnej oceny prawidłowości ustawienia kół osi kierowanej, a więc prawidłowość kontroli i ustawienia kół ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu jak również środowisko (nieprawidłowe ustawienie kół to nadmierne zużycie opon, w konsekwencji mające wpływ na zanieczyszczenie środowiska). Z praktyki badawczej tych urządzeń do roku 2005 wynikało, że żaden z producentów, których przedstawiał po raz pierwszy urządzenie tego typu do badań, nie miał prawidłowych kryteriów oceny prawidłowości ustawienia kół. Takie kryteria były formułowane przez ITS w wyniku badań weryfikacyjnych przeprowadzanych na kilkunastu pojazdach z różnym zawieszeniem kół osi kierowanych. Należy nadmienić, że przyrządy do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi, które są stosowane tylko podczas badań pojazdów powypadkowych, mają określone wymagania i podlegają obowiązkowi certyfikacji. Natomiast urządzenia płytowe są stosowane podczas podań okresowych, pomiary prawidłowości ustawienia kół mają charakter „przesiewowy” i w przypadku wyniku negatywnego powinny być wykonane pomiary za pomocą przyrządów do pełnej geometrii.

Generalnie wprowadzone zmiany w dotychczasowych wymaganiach urządzeń, poza urządzeniem rolkowym do kontroli działania hamulców pojazdów o dmc powyżej 3,5 t, mają charakter kosmetyczny i dotyczą głównie zmian w oprogramowaniu w zakresie protokołu pomiarowego.

W celu dostosowania do wymagań dyrektywy producenci urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców pojazdów o dmc powyżej 3,5 t powinni zwiększyć zakres pomiarowy sił hamowania odpowiednio do 3,5 kN z 3,0 kN, do 7 kN z 6 kN oraz do 40 kN z 30 kN. Pozostałe zmienione wymagania urządzenia rolkowe dotychczas produkowane spełniają. W urządzeniach, które automatycznie oceniają prawidłowość działania hamulców, programy powinny być uzupełnione o ocenę skuteczności hamowania kategorii pojazdów (niektóre z urządzeń są już przystosowane).

Wymagania, które proponuje się wprowadzić ponownie dla niektórych urządzeń, obowiązywały do 2005 r. i w projekcie zostały nieznacznie zmodyfikowane i dostosowane do stanu aktualnej techniki w dziedzinie motoryzacji. Producenci, którzy certyfikowali urządzenia w oparciu o te wymagania, nie mieli problemów z ich spełnieniem.

Projekt rozporządzenia zostanie notyfikowany do Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 2015/1535/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 19.09.2015, str. 1).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

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

Nazwa projektu Rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski michal.krasowski@mir.gov.pl Telefon 22-630-17-33	Data sporządzenia 30.09.16 Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa -----
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia.

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

W rozporządzeniu dokonuje się szereg zmian związanych z implementacją do polskiego systemu prawnego Dyrektywy 2014/45/UE.

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

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie

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

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

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłodzku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczników Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,

26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.,
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,
42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie;
48. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym	Wpływy:			-	-	-	-	-
	sektor mikro-,							

(w mln zł, ceny stałe z r.)	małych i średnich przedsiębiorstw							
				-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstw a							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
X nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: -								
9. Wpływ na rynek pracy								
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Brak wpływu						
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								

Wejście w życie rozporządzenia z dniem 20 maja 2018 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak