

Kwartalnik policyjny

Nr 2(37)/2016
Rok X
ISSN 1898-1453

CZASOPISMO
CENTRUM SZKOLENIA
POLICJI
W LEGIONOWIE



KONTROLA STANU TECHNICZNEGO **AUTOBUSU**

CZYNNOŚCI POLICJANTA



Adres redakcji: ul. Zegrzyńska 121,
05-119 Legionowo
sekretariat: (22) 605-33-72,
faks: (22) 605-35-80,
e-mail: kwartalnik@csp.edu.pl

Wydawca: Centrum Szkolenia Policji

Redaktor naczelny:

mł. insp. Marcin Szyndler,
tel. 605-32-35; marcin.szyndler@csp.edu.pl

Zastępcy redaktora naczelnego:

ppłk dr Robert Pawlicki,
podinsp. Tomasz Wewiór,
nadkom. Agnieszka Gorzałczyńska-Mróż

Sekretarz redakcji:

Małgorzata Reks-Stabach

Zespół redakcyjny:

podinsp. dr Beata Grubska,
podinsp. Hanna Grochowska,
Renata Cedro, Joanna Łaszyn

Zdjęcia na okładce: Michał Kempniński

Projekt okładki: Alicja Wieraszko,
Wioleta Kaczańska

Opracowanie graficzne i skład DTP:

Wioleta Kaczańska

Opracowanie redakcyjne i korekta:

Agnieszka Gorzałczyńska-Mróż,
Anna Krupecka-Krupińska

Druk: Wydział Wydawnictw i Poligrafii CSP

Nakład: 1000 egz.

Dołatek specjalny zamknięto 27.07.2016 r.

RADA NAUKOWA

Przewodniczący rady:

■ **plk dr hab. Piotr Płonka**
Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

Członkowie rady:

- **prof. zw. dr hab. Marek Konopczyński**
Wyższa Szkoła Nauk Społecznych w Warszawie
- **prof. zw. dr hab. Tadeusz Tomaszewski**
Uniwersytet Warszawski
- **prof. zw. dr hab. Jerzy Nikitorowicz**
Katedra Edukacji Międzykulturowej
Wydziału Pedagogiki i Psychologii
Uniwersytetu w Białymstoku
- **dr hab. prof. APS Janusz Gęsicki**
Katedra Polityki Edukacyjnej Instytutu Pedagogiki
Akademii Pedagogiki Specjalnej
- **prof. zw. dr hab. Lesław Pytko**
Katedra Pedagogiki Integracyjnej
Instytutu Pedagogiki Uniwersytetu
Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach
- **prof. zw. dr hab. Jerzy Niemiec**
Niepaństwowa Wyższa Szkoła Pedagogiczna
w Białymstoku
- **prof. dr hab. Jacek Błęszyński**
Katedra Psychopedagogiki Specjalnej
Wydziału Nauk Pedagogicznych
Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu
- **gen. dyw. rez. dr hab. Krzysztof Załęski**
Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych

- **plk dr hab. Dariusz Majchrzak**
Akademia Obrony Narodowej
- **dr Oksana Galarowicz**
Szkoła Główna Służby Pożarniczej
- **mł. insp. dr Iwona Klonowska**
Biuro Komunikacji Społecznej KGP
- **dr Paweł Kobes**
Instytut Profilaktyki Społecznej i Resocjalizacji
Uniwersytetu Warszawskiego
- **dr Jerzy Telak**
Szkoła Główna Służby Pożarniczej
- **Robert Wróbel**
Starosta Powiatu Legionowskiego
- **ppłk SG dr Piotr Boćko**
Centralny Ośrodek Szkolenia SG w Koszalinie
- **komisarz Antoni Permanyer i Fita**
Instytut Bezpieczeństwa Wewnętrznego
w Katalonii (Hiszpania)
- **Ivo Juurvee**
Instytut Bezpieczeństwa Wewnętrznego
Estońskiej Akademii Nauk o Bezpieczeństwie
- **plk. Ing. Pavel Kolář**
Instytut Kryminalistyki w Pradze
- **insp. dr Rafał Kochańczyk**
Szkoła Policji w Katowicach
- **insp. Roman Sobczak**
Szkoła Policji w Pile
- **insp. Jacek Gil**
Szkoła Policji w Słupsku

SPIS TREŚCI

Wstęp	2
1. Podstawy prawne kontroli autobusu	4
2. Kontrola stanu technicznego autobusu	6
2.1. Dokumentacja dotycząca stanu technicznego pojazdu	7
2.2. Identyfikacja pojazdu	9
2.3. Układ hamulcowy – kontrola sprawności działania	13
2.4. Kontrola układu kierowniczego	15
2.5. Kontrola widoczności	17
2.6. Kontrola urządzeń oświetlenia i wyposażenia elektrycznego	18
2.7. Kontrola układu jezdnego	21
2.8. Kontrola podwozia i elementów przymocowanych do podwozia	23
2.9. Kontrola elementów innego wyposażenia	24
2.10. Kontrola uciążliwości, w tym emisji spalin oraz wycieków paliwa, oleju	26
3. Warunki dodatkowe dla autobusu. Wybrane przepisy	27
4. Dodatkowe warunki techniczne autobusu szkolnego. Wybrane przepisy	29
5. Dodatkowe warunki techniczne autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h. Wybrane przepisy	31
6. Informacja o przepisach zmieniających wchodzących w życie 1 stycznia 2017 r.	33
7. Sprawozdanie z przeprowadzonej kontroli stanu technicznego	33
8. Odpowiedzialność za wykroczenia dotyczące stanu technicznego autobusu	37
Aneks	42
Wyciąg z załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz 776)	42
Wyciąg z załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858)	87

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU

CZYNNOŚCI POLICJANTA

asp. Robert Goliasz, mł. asp. Paweł Kurek
Zakład Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji

Dynamicznie rozwijający się przemysł motoryzacyjny, zaawansowane technologie, duża konkurencja wśród producentów i konstruktorów autobusów sprawiają, że nowo projektowane i budowane pojazdy przeznaczone do poruszania się po drogach dają osobom podróżującym nimi wysoki stopień poczucia bezpieczeństwa, jak również są akceptowane przez środowisko naturalne. Taki model pojazdu mamy na myśli, kiedy mówimy o fabrycznie nowym autobusie, spełniającym normy i warunki dotyczące rozwiązań technicznych, mechanicznych, eksploatacyjnych czy ekologicznych.

Jednak z biegiem przejechanych kilometrów, wpływającego czasu, niewłaściwej eksploatacji i w związku ze stanem dróg zachodzi postępujący proces zużywania się poszczególnych elementów pojazdu, podzespołów czy urządzeń. Wpływa to zarówno na stan bezpieczeństwa pojazdu w ruchu drogowym, jak i na zanieczyszczenie środowiska naturalnego.

Rozwijająca się gałąź turystyki związana z przewozem osób, w tym dzieci – na wycieczki, kolonie, obozy letnie czy inne formy wypoczynku, wymusza na podmiotach zajmujących się bezpieczeństwem w ruchu drogowym rzetelne i profesjonalne działania mające na celu wyeliminowanie z ruchu autobusów niesprawnych technicznie.

Jednym z podstawowych zadań stawianych policjantom ruchu drogowego jest kontrola stanu technicznego autobusów w kontekście bezpieczeństwa osób korzystających z przewozu, jak i innych uczestników ruchu. Zasadnicze znaczenie więc ma określenie sprawności i skuteczności technicznej elementów i urządzeń pojazdu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, ustalenie stopnia ich zużycia, a także ocena i właściwa kwalifikacja ujawnionych niesprawności. Policjant ruchu drogowego, dysponując instrumentami prawnymi, może i powinien eliminować niesprawne technicznie pojazdy z ruchu, a tym samym przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Do przeprowadzenia kontroli stanu technicznego autobusu w sposób prawidłowy konieczna jest zarówno wiedza z zakresu budowy pojazdu, jak i warunków technicznych, jakim powinien on odpowiadać. Przydatna też będzie znajomość zagadnień związanych z badaniami technicznymi pojazdów oraz kontrolą ruchu drogowego.

Kontrola stanu technicznego pojazdu obejmuje m.in. takie elementy i układy, jak: identyfikacja pojazdu, układ hamulcowy, jezdný, kierowniczy, urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne, widoczność, kontrola nadwozia i podwozia, tachograf, ogranicznik prędkości, kontrola zadymienia spalin pojazdu, wycieki paliwa, oleju lub płynów eksploatacyjnych.

Ważna jest nie tylko wiedza z zakresu budowy autobusu, ale także znajomość dokumentów, które powinni posiadać kierowcy autobusów. Funkcjonariusze przeprowadzający kontrolę autobusów muszą bowiem zweryfikować także ważność posiadanych uprawnień i certyfikatów. W przypadku ujawnionych nieprawidłowości powinni podjąć stosowne, przewidziane w prawie czynności.

Istotnym elementem kompleksowej oceny stanu technicznego pojazdu silnikowego jest taktyka prowadzonych czynności, ich kolejność, a także brak zbędnej zwłoki w czynnościach. Czas jest istotnym czynnikiem dla podróżujących w drodze na wypoczynek, a sprawna kontrola przyczynia się do budowania pozytywnego wizerunku Policji.

Nie należy też zapominać o tym, jak duże znaczenie ma wygląd zewnętrzny policjanta przeprowadzającego kontrolę drogową oraz sposób zachowania się i prowadzenia kontroli. Każdy funkcjonariusz musi ciągle mieć na względzie, że reprezentuje ponadstutysięczną formację i swoim zachowaniem wpływa na opinię społeczną dotyczącą działalności wszystkich policjantów w kraju. Czynności kontrolne powinny być zatem wykonywane przy zachowaniu najwyższego stopnia profesjonalizmu i zaangażowania.

Celem niniejszej publikacji jest przybliżenie zagadnień związanych z kontrolą stanu technicznego autobusów. Zostały w niej omówione poszczególne etapy kontroli wraz z niezbędną dokumentacją, którą należy sporządzić. Opracowanie jest adresowane do funkcjonariuszy podejmujących w trakcie służby kontrole stanu technicznego autobusów. Zwrócono uwagę na obszary, które w szczególności policjant powinien sprawdzić podczas kontroli drogowej. Wskazano również regulacje prawne dotyczące pełnego zakresu sprawdzenia stanu technicznego autobusu. Autorzy starali się, by publikacja stanowiła kompendium wiedzy zarówno teoretycznej, jak i praktycznej z omawianej dziedziny.

Autorzy składają podziękowania Panu płk. dypl. Tomaszowi Domińkowskiemu, Dowódcy 10. Pułku Samochodowego im. majora Stefana Starzyńskiego w Warszawie, za udostępnienie autokarów oraz umożliwienie realizacji czynności praktycznych na potrzeby niniejszej publikacji, Panu kpt. Arturowi Leśniewskiemu z 10. Pułku Samochodowego im. majora Stefana Starzyńskiego w Warszawie za wykonanie zdjęć, a także uczestnikom kursu RDs-5/16 – Panu st. sierż. Michałowi Kempieńskiemu z KMP we Wrocławiu za wykonanie zdjęć oraz Panu sierż. Dawidowi Sobczykowi z KPP w Żąbkowicach Śląskich za wyrażenie zgody na wykorzystanie jego wizerunku

1. PODSTAWY PRAWNE KONTROLI AUTOBUSU

Podjmując czynności w zakresie kontroli stanu technicznego autobusu, funkcjonariusze Policji muszą znać podstawy prawne realizowanych działań.

Do kluczowych aktów prawnych należą:

- 1) ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2015 r. poz. 355 z późn. zm.);
- 2) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.);
- 3) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.);
- 4) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji pojazdów i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1522, z późn. zm.);
- 5) rozporządzenie 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.);
- 6) rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.);
- 7) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.);
- 8) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 1064);
- 9) rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858);
- 10) zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o Policji do podstawowych zadań Policji należą: „(...) ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania”. Powyższe zadanie jest realizowane m.in. w czasie kontroli autobusów zarówno komunikacji publicznej, jak i prywatnej oraz okazjonalnego przewozu osób.

Istotność wskazanego zadania podkreślana jest również w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 129 ust. 1: „Czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji”. Ponadto w ustawie dokładnie sprecyzowane są uprawnienia policjantów związane z wykonywaniem wskazanych w artykule działań (w rozważanym aspekcie – kontroli stanu technicznego autobusów), w tym takie jak:

- legitymowanie uczestników ruchu drogowego wraz z możliwością wydawania poleceń związanych ze sposobem użytkowania drogi i pojazdu,
- weryfikowanie posiadanych przez kierujących dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem i jego używania, w tym posiadania zezwolenia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, jak również dokumentu (bądź też dowodu opłacenia składki) potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, a w uzasadnionym przypadku uniemożliwienie kontynuowania jazdy,
- kontrolowanie stanu technicznego autobusu, jego wyposażenia, sposobu przewożenia osób itp.,
- kontrolowanie zapisów czasu pracy kierowców i prędkości jazdy, a co za tym idzie – ich zgodności z przepisami,
- zatrzymywanie dokumentów potwierdzających uprawnienia do kierowania i używania pojazdów, w tym karty kierowcy,
- uniemożliwienie korzystania z autobusów, których stan techniczny jest niezgodny z obowiązującymi przepisami, zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, jak również doprowadza do uszkodzenia drogi bądź też narusza normy w zakresie ochrony środowiska,
- wykorzystywanie w trakcie kontroli przyrządów rejestrujących, jak i kontrolno-pomiarowych pozwalających na przeprowadzenie badania pojazdu w zakresie masy, nacisku osi, prędkości jazdy, naruszeń norm ochrony środowiska oraz badania stanu trzeźwości kierującego.

Ujawnione w trakcie kontroli naruszenia są rozliczane w drodze postępowania mandatowego, jak i administracyjnego (nałożenie kary pieniężnej w drodze decyzji administracyjnej).

Szczegółowe warunki w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów, w tym autobusów, reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego. Rozporządzenie to określa m.in: organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego. Zgodnie z rozporządzeniem:

- pojazd powinien być zatrzymany w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu (§ 3);

- pojazd policyjny powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem, jeżeli zatrzymanie nastąpiło na drodze (§ 3 ust. 4);
- w przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem policyjnym przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe (§ 3 ust. 5);
- przystępując do czynności kontrolnych, policjant może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu (§ 4 ust. 3);
- policjant, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania, wydaje pokwitowanie (§ 5 ust. 1);
- w razie uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, pokwitowanie stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badania techniczne (§ 5 ust. 2).

W trakcie przeprowadzanej kontroli stanu technicznego autobusu policjant ma prawo kierować pojazdem w przypadku posiadania odpowiedniej kategorii uprawnień, gdy jest to niezbędne, a w szczególności w celu dokonania kontroli skuteczności działania hamulców lub sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu.

Przeprowadzanie kontroli stanu technicznego pojazdów silnikowych wymaga posiadania wiedzy specjalistycznej, którą policjanci zdobywają na kursie specjalistycznym z zakresu ruchu drogowego. Jest to zadanie zarezerwowane wyłącznie dla wyżej wymienionych funkcjonariuszy, zgodnie z zarządzeniem nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów.

2. KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU

Przed dokonaniem kontroli stanu technicznego autobusu policjant powinien zatrzymać pojazd w miejscu, w którym nie zagraża on bezpieczeństwu ruchu. O podjęciu kontroli drogowej w okresie od zmierzchu do świtu poza obszarem zabudowanym policjant powinien poinformować oficera dyżurnego jednostki z podaniem informacji o kontrolowanym pojeździe. Z kolei w czasie przeprowadzania czynności kontroli drogowej funkcjonariusze biorący w niej udział powinni dbać o bezpieczeństwo z zachowaniem warunków wzajemnej asekuracji. W celu zapewnienia bezpieczeństwa sobie i innym, przed rozpoczęciem czynności kontrolnych należy wydać kierującemu polecenie, aby dokonał ustabilizowania pojazdu kontrolowanego poprzez uruchomienie hamulca postojowego.

Poprawność kontroli stanu technicznego pojazdu zależy przede wszystkim od znajomości podstawowej budowy pojazdu i jego wyposażenia, właściwej jego klasyfikacji oraz sposobu przeprowadzenia kontroli stanu technicznego.

Kontrola stanu technicznego obejmuje (zob. schemat 1 na s. 8):

- kontrolę dokumentacji dotyczącej stanu technicznego pojazdu;
- identyfikację pojazdu;

oraz co najmniej jeden z następujących elementów:

- 1) układ hamulcowy,
- 2) układ kierowniczy,
- 3) widoczność,
- 4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne,
- 5) osie, koła, opony i zawieszenie,
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia,
- 7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości,
- 8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa i oleju¹.

Sprawdzenie wyżej wymienionych ośmiu elementów wymaga przeprowadzenia diagnozy pozwalającej określić, w jakim stanie aktualnie znajduje się każdy z nich (por. schematy 3, 4 i 5).

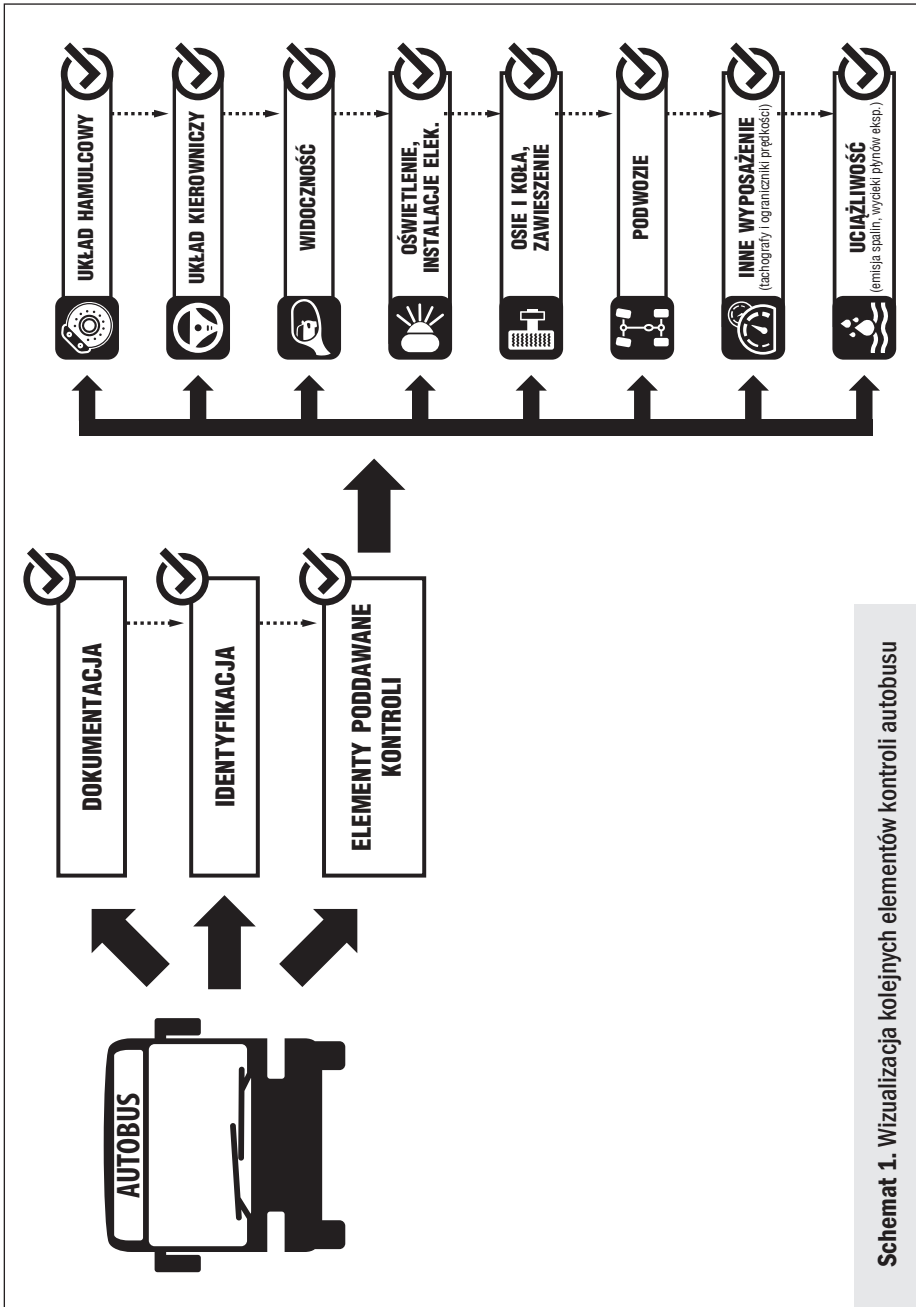
2.1. Dokumentacja dotycząca stanu technicznego pojazdu

Przystępując do czynności kontrolnych, należy właściwie zdefiniować rodzaj kontrolowanego pojazdu. Właściwa kwalifikacja pojazdu umożliwia określenie rodzaju dokumentów dotyczących stanu technicznego pojazdu oraz elementów, na jakie należy w szczególności zwrócić uwagę. Rodzaje pojazdów zostały zdefiniowane w art. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z ustawą wyróżnia się:

- **autobus**, który definiowany jest jako: „pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą”²²;
- **autobus szkolny** definiowany jako: „autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej «autobus szkolny»”²³.

Pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym są dodatkowo podzielone według masy oraz liczby przewożonych osób. Określa to załącznik nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym wyróżnia się następujące kategorie pojazdów:

- **kategoria M₂** – pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, posiadające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mające maksymalną masę



Schemat 1. Wizualizacja kolejnych elementów kontroli autobusu

całkowitą nieprzekraczającą 5 ton (autobus o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 ton)⁴;

- **kategoria M₃** – pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, posiadające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 ton (autobus o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 5 ton)⁵.

Ponadto rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów definiuje rodzaj autobusu, autobusu szkolnego oraz autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h, określając ich szczegółowe wyposażenie.

Autobusy uczestniczące w ruchu drogowym i wykonujące przewóz osób, aby spełnić warunki dopuszczenia do ruchu, powinny posiadać:

- dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu (dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe),
- zalegalizowane tablice rejestracyjne,
- nalepkę kontrolną umieszczoną w prawym dolnym rogu szyby czołowej.

Ponadto właściciel autobusu ma obowiązek wykonywania badań technicznych w okręgowej stacji kontroli pojazdów w okresie przed upływem 1 roku od dnia pierwszej rejestracji, a następnie co 6 miesięcy od ostatniego wykonanego badania. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości organ kontroli może skierować pojazd na dodatkowe badanie techniczne.

Przed przeprowadzeniem kontroli stanu technicznego autobusu sprawdzeniu podlega taka dokumentacja jak dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe. Policjant ma obowiązek dokonania również sprawdzenia sprawozdania z ostatniej kontroli danego pojazdu, jeśli kierujący taki dokument posiada w czasie kontroli.

2.2. Identyfikacja pojazdu

Identyfikacja pojazdu polega na porównaniu danych zawartych w dokumencie dopuszczającym pojazd do ruchu z zastanym stanem faktycznym – danymi ujawnionymi w kontrolowanym autobusie, a w szczególności:

- sprawdzeniu czytelności i zgodności legalizowanych tablic rejestracyjnych z wpisem w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym,
- porównaniu zgodności numeru identyfikacyjnego VIN na stałym elemencie pojazdu oraz na tabliczce znamionowej z wpisem w dokumencie oraz ujawnieniu ewentualnej nieuprawnionej ingerencji w ten numer,
- sprawdzeniu nalepki kontrolnej,

Schemat 2. Schemat identyfikacji pojazdu

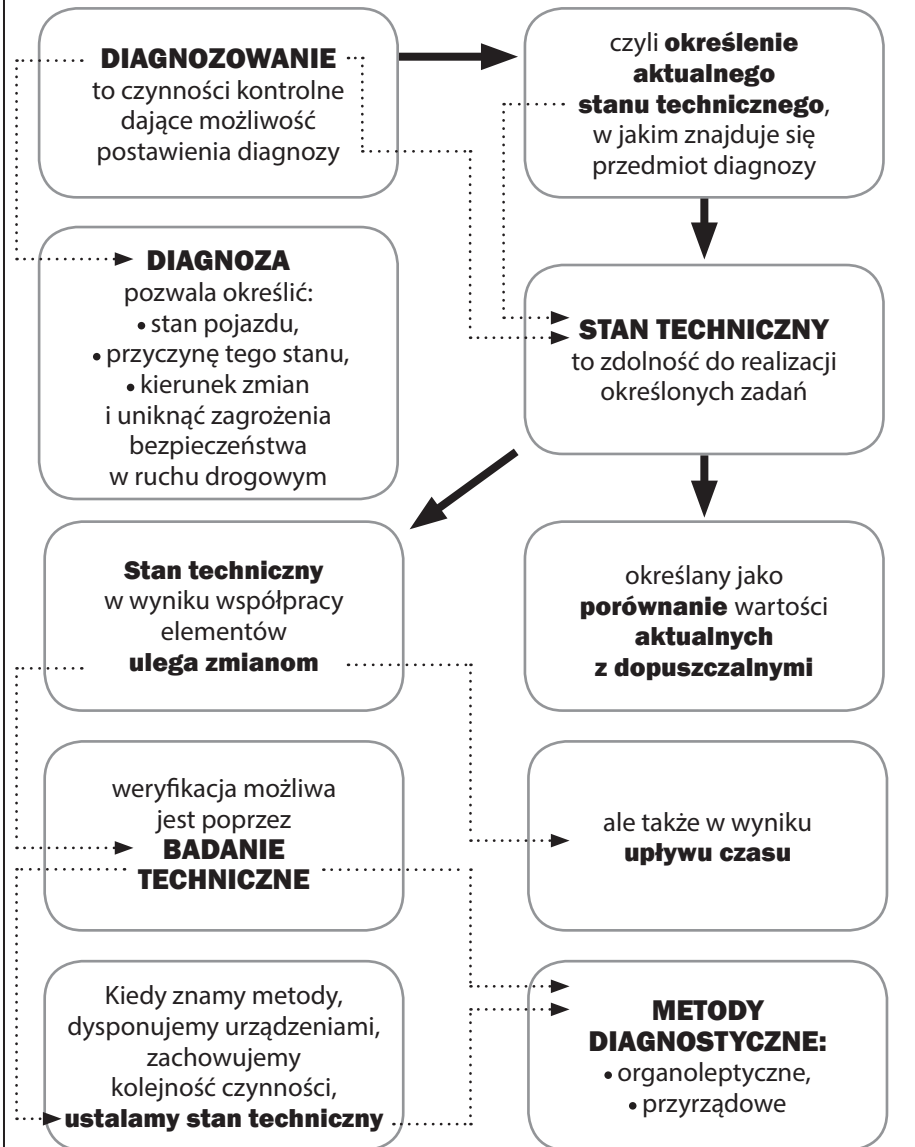


- ustaleniu, jakiego rodzaju pojazd jest kontrolowany – np. autobus o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h, autobus szkolny – różnice w wyposażeniu.

Identyfikacji pojazdu dokonujemy, wykorzystując metodę kontroli wzrokowo-porównawczej, co przedstawia schemat 2.

Pozostałe elementy kontroli, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę w dalszej części kontroli, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, w wierszu tabeli oznaczonym numerem 0 pt. „Identyfikacja pojazdu” (zob. *Aneks*, s. 42–43).

Schemat 3. Elementy składowe kontroli stanu technicznego pojazdu



Opracowanie własne na podstawie: R. Burdzik, Ł. Konieczny, Jan Warczek, *Diagnozowanie zespołów i podzespołów pojazdów samochodowych*, Nowa Era, Warszawa 2015, s. 58–84.

Schemat 4. Proces diagnozowania pojazdu



Opracowanie własne na podstawie: R. Burdzik, Ł. Konieczny, Jan Warczek, *Diagnozowanie zespołów i podzespołów pojazdów samochodowych*, Nowa Era, Warszawa 2015, s. 58–84.

Schemat 5. Rodzaje usterek



Opracowanie własne na podstawie: rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.)

2.3. Układ hamulcowy – kontrola sprawności działania

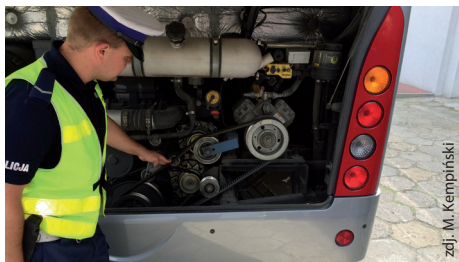
Układ hamulcowy to zbiór określonych podzespołów i elementów połączonych ze sobą w ściśle określony sposób. Układ ten poprzez działanie kierowcy powinien wytworzyć na osiach kół jezdnych pojazdu momenty hamujące, dając możliwość zaplanowanej kontroli nad prędkościami wytworzonymi w czasie jazdy, a także utrzymanie pojazdu w miejscu np. na pochyłości.

Policjant w obecności kierującego autobusem przeprowadza kontrolę pneumatycznego układu hamulcowego, która polega na sprawdzeniu w szczególności:

- 1) luzu na osi pedału hamulca roboczego, jego skoku, pasowania, zwalniania – poprzez nacisk nogi na pedał hamulca – kontrola organoleptyczna poprzez obserwację wzrokową oraz poprzez nacisk stopy na pedał i kontrolę zachowania pedału;
- 2) dźwigni hamulca postojowego, jej skoku, działania zapadki blokującej, oporu, pęknięcia – kontrola organoleptyczna poprzez obserwację wzrokową dźwigni oraz wycucie dłonią prawidłowości pracy dźwigni;
- 3) szczelności układu hamulcowego – w obu jego stanach: zluzowanym i uruchomionym; słyszalny upływ powietrza powodujący spadek ciśnienia – widoczny na manometrach – kontrola organoleptyczna np. poprzez obserwację wzrokową wskazań manometrów, ocenę słuchową;
- 4) kontrola zauważalnego, samoczynnego spadku ciśnienia w czasie 1 minuty (po obniżeniu ciśnienia o ok. 10% do ciśnienia kontrolnego) poprzez wciśnięcie pedału głównego zaworu hamulcowego na 1 minutę – kontrola poprzez obserwacje wskazań manometrów ciśnienia w układzie (fot. 1 i 3).
- 5) spadku ciśnienia na jedno pełne zahamowanie, nie powinien on przekraczać 0,06 MPa lub 0,6 bar; kontrola poprzez pełne wciśnięcie pedału głównego zaworu hamulcowego i obliczenie spadku ciśnienia na manometrze; w celu ułatwienia odczytu wskazań na manometrze przyjmuje się w szczególności przy



Fot. 1. Sprawdzenie manometrów.



Fot. 2. Kontrola stanu paska napędzającego sprężarkę.



Fot 3. Kontrolki spadku ciśnienia.



Fot. 4. Kontrola tłoczyśk siłowników.



- manometrach analogowych (wskazówkowych z niepełnym wyskalowaniem) obliczanie spadku ciśnienia na trzy pełne zahamowania: kontrola poprzez trzykrotne naciśnięcie pedału głównego zaworu hamulcowego i obliczenie wartości ze wskazań manometrów: $3 \times 0,06 \text{ MPa} = \max 0,18 \text{ MPa}$ (lub $3 \times 0,6 \text{ bar} = 1,8 \text{ bar}$);
- 6) próby wydajności sprężarki, sprawdzenia, czy czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców nie jest nadmierny; kontrola polega na oczekiwaniu na zadziałanie w tym czasie regulatora ciśnienia (charakterystyczny „syk” z układu po osiągnięciu ciśnienia nominalnego);
 - 7) urządzenia wysyłającego świetlne lub akustyczne sygnały, ostrzegającego o obniżeniu zapasu energii do poziomu równego lub mniejszego niż 65% normalnego poziomu – kontrola poprzez kilkukrotne naciśnięcie pedału głównego zaworu hamulcowego i obserwacja zadziałania sygnału lub zaświecenia kontrolki spadku ciśnienia na konsoli (fot. 3);
 - 8) dwukrotnego uruchomienia hamulców poprzez wciśnięcie pedału głównego zaworu hamulcowego po osiągnięciu poziomu 65% ciśnienia w układzie (od momentu uruchomienia sygnału akustycznego lub kontrolki spadku ciśnienia do poziomu 65% normalnego ciśnienia, sprawdzenie, czy w układzie jest wystarczające ciśnienie do co najmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców);
 - 9) połączenia tłoczyśk siłowników pneumatycznych z dźwigniami rozpieraczy (brak zawleczek zabezpieczających) (fot. 4);

- 10) kontroli światła STOP przy uruchomieniu hamulca – poprzez zadziałanie na pedał głównego zaworu hamulcowego;
- 11) kontroli układu samodiagnostyki układu ABS – lampka kontrolna;
- 12) wzrokowego sprawdzenia podzespołów układu, ociepania się elementów (pneumatycznych przewodów hamulcowych), niepewnego mocowania, pęknięć np. tarcz hamulcowych;
- 13) kontroli nakładki antypoślizgowej na pedale głównego zaworu hamulcowego – kontrola wzrokowa obecności nakładki i stopnia jej zużycia (fot. 5).



Fot. 5. Kontrola nakładki antypoślizgowej.

Wymagane jest, aby każda część układu hamulcowego i jego sposób działania były utrzymywane w dobrym stanie i w warunkach gotowości do pracy oraz aby układ ten był właściwie wyregulowany⁶.

Pozostałe elementy kontroli, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 1 pt. „Układ hamulcowy” (zob. *Aneks*, s. 43–51).

2.4. Kontrola układu kierowniczego

Podjęwając kontrolę układu kierowniczego, należy w szczególności dokonać:

- 1) **sprawdzenia stanu koła kierownicy** (wygląd, wielkość, czy koło kierownicy nie pochodzi z innego pojazdu, jego nienaturalna wielkość wzbudzająca podejrzenie, że nie jest z tego modelu pojazdu, zamontowana gałka pomocnicza) i kolumny kierowniczej, luzu (sumarycznego, promieniowego, poosiowego), zacięcia, oporu, mocowania – kontrola ze zwróceniem uwagi na mocowanie koła kierownicy, pęknięcie obręczy lub ramion kierownicy;
 - **kontrola luzu promieniowego** polega na wywieraniu siły na koło kierownicy w płaszczyźnie koła kierownicy w każdą ze stron i w ten sposób sprawdzeniu luzu; wielkość tego rodzaju luzu nie jest zdefiniowana i ocena należy do kontrolującego;

- **kontrola luzu poosiowego** polega na przyłożeniu siły (poprzez działanie obiema dłońmi) na koło kierownicy z siłą prostopadłą do płaszczyzny koła kierownicy i sprawdzaniu, czy nie występuje nadmierny luz (góra – dół); wielkość tego luzu nie jest zdefiniowana i ocena należy do kontrolującego;
- **kontrola luzu sumarycznego** to odczytanie na kole kierownicy badanego pojazdu luzu, na który składa się istniejący luz we wszystkich połączeniach kinematycznych występujących w układzie kierowniczym; luz ten odczytujemy poprzez obrót kołem kierownicy od lewej do prawej strony lub od prawej do lewej, obserwując przy tym moment, w którym nastąpi przeniesienie reakcji koła kierownicy na koła osi kierowanej pojazdu; przyjmuje się, że wartość dopuszczalna luzu sumarycznego wynosi nie więcej niż 1/5 średnicy koła kierownicy; w pojazdach wyposażonych we wspomaganie układu kierowniczego sprawdzenie tego luzu powinno się odbywać na uruchomionym silniku;

2) sprawdzenia stanu przekładni kierowniczej, jej mocowania, wycieku, przeróbki; kontrolę należy wykonać poprzez pełny obrót kołem kierownicy w obie strony, ze zwróceniem uwagi na mogące wystąpić w czasie obrotu zacięcia, niepokojące zgrzyty czy inne niewłaściwe zachowania układu (fot. 6).



Fot. 6. Kontrola stanu przekładni kierowniczej.

- 3) sprawdzenia stanu i działania połączeń układu kierowniczego i zwrotniczego, ograniczników skrętu, ocierania się elementów;** kontrolę należy wykonać poprzez obrót koła kierownicy w skrajne położenia (prawe i lewe) za pomocą krótkich ruchów cofających umożliwiających wycucie nieprawidłowości układu;
- 4) sprawdzenia wspomaganie układu kierowniczego, ewentualnego wycieku i niskiego poziomu płynu;** kontrola prawidłowego działania układu wspomaganie układu kierowniczego polega na wywołaniu napięcia wstępnego na obręczy koła kierownicy poprzez napięcie ręką w dowolną stronę, a następnie uruchomienie silnika; układ będzie wykazywał prawidłowe działanie, jeśli w chwili uruchomienia silnika będzie można ze znaczną lekkością dalej skręcać kołem kierownicy.

Pozostałe elementy kontroli, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 2 pt. „Układ kierowniczy” (zob. *Aneks*, s. 51–54).

2.5. Kontrola widoczności

Kontrola widoczności obejmuje w szczególności:

- 1) **stan szyb** – wartość współczynnika przepuszczania światła dla szyb przednich i przednich bocznych nie mniej niż 70%, pęknięcia, brak ocechowania; kontrola realizowana jest z użyciem urządzenia do mierzenia przepuszczalności światła lub poprzez zwykłą kontrolę wzrokową, której efektem może być uzasadnione przypuszczenie, że ww. warunek nie jest zachowany;
- 2) **lusterka wsteczne lub inne urządzenia o takiej funkcji** (urządzenia pośredniego widzenia) – kontrola wzrokowa mocowania i stanu technicznego lustra – pęknięcie, niepewne mocowanie, brak zapewnienia odpowiedniej widoczności (fot. 7).
- 3) **samoczynne wycieraczki przedniej szyby** w liczbie zapewniającej odpowiednie pole widzenia kierowcy oraz urządzenie do zmywania tej szyby (spryskiwacze szyby przedniej) – kontrola wzrokowa i obserwacja po uprzednim uruchomieniu, ze szczególnym zwróceniem uwagi na ich prawidłową pracę i ewentualne uszkodzenia (fot. 8).
- 4) **instalacja odmgławiająca** – kontrola polega na włączeniu nawiewu szyby czołowej i sprawdzeniu jego prawidłowej pracy.

Pozostałe elementy kontroli, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 3 pt. „Widoczność” (zob. *Aneks*, s. 54–55).



Fot. 7. Kontrola wzrokowa umocowania lusterka.



Fot. 8. Kontrola wycieraczek i spryskiwaczy.

zdj. M. Kempirski

zdj. M. Kempirski

2.6. Kontrola urządzeń oświetlenia i wyposażenia elektrycznego

Kontrola urządzeń oświetlenia i wyposażenia elektrycznego polega w szczególności na sprawdzeniu:

- 1) **światel drogowych i mijania** – ich liczby, braku, uszkodzenia, niepewnego mocowania, niejednakowej barwy, innej niż biała, współpracy ze światłami pozycyjnymi i oświetleniem tablicy rejestracyjnej, równoczesnego włączania, granicy światła i cienia; kontrola wzrokowa stanu technicznego reflektora, prawidłowego zastosowania źródła światła, działania i ustawienia, sprawności działania przełączników, zgodności oznaczenia (fot. 9);
- 2) **światel pozycyjnych przednich, tylnych, obrysowych** – uszkodzenia klosza, niepewnego mocowania, barwy białej – przód, barwy czerwonej – tył, sprawności działania przełączników; kontrola wzrokowa stanu technicznego reflektora lamp, prawidłowego zastosowania źródła światła, działania i ustawienia, zgodności oznaczenia (fot. 9 i 10).
- 3) **światel STOP** – uszkodzenia klosza, mocowania, niewłączania się światła przy uruchomieniu hamulca, barwy innej niż czerwona, natężenia światła; kontrola wzrokowa stanu technicznego lamp, prawidłowego zastosowania źródła światła, działania i ustawienia, sprawności działania przełączników, zgodności oznaczenia (fot. 10);
- 4) **światel kierunkowskazów i awaryjnych** – mocowania, uszkodzenia, kontrolnego sygnału, niezależności od pracy innych światel, niedziałania w jednej fazie, częstotliwości 60/120/min; kontrola wzrokowa stanu technicznego reflektora i lamp, prawidłowego zastosowania źródła światła, działania i ustawienia, sprawności działania przełączników, zgodności oznaczenia, częstotliwości błysków kierunkowskazów;
- 5) **światel przednich i tylnych przeciwmglowych** – mocowania, uszkodzenia, braku sygnału kontrolnego włączenia, działania niezależnego od siebie, oślepiania; kontrola wzrokowa stanu technicznego światel, prawidłowego zastosowania źró-



zdj. M. Kempniński



zdj. M. Kempniński

Fot. 9. i fot 10. Kontrole stanu technicznego i oznaczenia reflektora, lamp.

dła światła, działania i ustawienia, sprawności działania przełączników, zgodności oznaczenia, działania kontrolki;

- 6) **światel cofania** – barwy innej niż biała, włączenia na biegu R (bieg wsteczny); kontrola wzrokowa stanu technicznego światła, uszkodzenia źródła światła, zgodności oznaczenia;
- 7) **światła oświetlającego tylną tablicę rejestracyjną** – kontrola wzrokowa, czy światło nie jest skierowane bezpośrednio do tyłu, czy barwa nie jest inna niż biała, czy mocowanie jest pewne;
- 8) **światła przeznaczonego do oświetlenia stopni drzwi** – kontrola działania, liczby – co najmniej jedno, barwy białej, rozmieszczone nad górną krawędzią drzwi lub przy stopniach, zwrócenie uwagi na właściwy moment włączania się światła;
- 9) **urządzenia do oświetlenia wnętrza** – kontrola działania (fot. 11).
- 10) **światel odblaskowych** – kontrola wzrokowa niepewnego mocowania, uszkodzenia, nieodpowiedniego kształtu;
- 11) **wymaganych wskaźników kontrolnych**, ich działania – kontrola wzrokowa;
- 12) **światel do jazdy dziennej** – barwy innej niż biała, uszkodzenia źródła światła; kontrola wzrokowa stanu technicznego światel, prawidłowego zastosowania źródła światła, działania i ustawienia, sprawności działania przełączników, zgodności oznaczenia z wymaganiami i prawidłowości montażu;
- 13) **światel postojowych** – barwy innej niż: biała – przód, czerwona – tył, żółta samochodowa – jeśli jest połączone z kierunkowskazem bocznym; kontrola wzrokowa stanu technicznego światel, zgodności oznaczenia;
- 14) **stanu mocowania akumulatorów, ewentualnych wycieków, pęknięć obudowy, niewłaściwego zabezpieczenia instalacji elektrycznej** – ocierania się przewodów elek-



Fot. 11. Kontrola oświetlenia wewnętrznego.



Fot. 12. Kontrola mocowania akumulatorów i instalacji elektrycznej.

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

trycznych o inne elementy mogącego doprowadzić do przetarcia izolacji przewodu; kontrola wzrokowa akumulatora oraz kontrola miejsc neuralgicznych wiązek instalacji elektrycznej. Należy pamiętać, aby przy sprawdzaniu stanu akumulatora zachować środki ostrożności z uwagi na agresywne środowisko, które może wystąpić (fot. 12).

Oznaczenia poszczególnych kodów świateł pojazdów przedstawiono w tabelach nr 1 i nr 2.

Tabela nr 1. Oznaczenie kodowe reflektorów

Lp.	Oznaczenie na reflektorze	Rodzaj reflektorów
1.	A	Światło pozycyjne
2.	B	Światło przeciwmgłowe przednie
3.	C	Światło mijania
4.	R	Światło drogowe
5.	CR	Światło drogowe i mijania
6.	C/R	Światło drogowe albo mijania (niewłączane wspólnie)
7.	HC	Halogenowe światło mijania
8.	HR	Halogenowe światło drogowe
9.	HCR	Halogenowe światło drogowe i mijania
10.	HC/R	Halogenowe światło drogowe albo mijania (niewłączane wspólnie)
11.	DC	Xenonowe światło mijania
12.	DR	Xenonowe światło drogowe
13.	DC/R	Bi-xenon

Źródło: opracowanie własne na podstawie regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Tabela nr 2. Oznaczenie kodowe lamp samochodowych

Lp.	Oznaczenie na lampie	Rodzaj lamp
1.	A	Światło postojowe
2.	AR	Światło cofania
3.	F	Światło przeciwmgłowe tylne
4.	IA	Światło odbłaskowe
5.	R	Światło pozycyjne tylne
6.	RL	Światło do jazdy dziennej
7.	L	Podświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej
8.	S1	Światło hamowania z jednym poziomem intensywności świecenia
9.	S2	Światło hamowania z dwoma poziomami intensywności świecenia. Niższy poziom świecenia jest używany w czasie jazdy w nocy, a wyższy poziom w czasie jazdy w dzień

Źródło: opracowanie własne na podstawie regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Pozostałe elementy kontroli z tej grupy, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 4 pt. „Światła i wyposażenie elektryczne” (zob. *Aneks*, s. 55–65), natomiast warunki szczegółowe dotyczące świateł zewnętrznych pojazdu samochodowego i przyczepy zawarte są w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (zob. *Aneks*, s. 87–93).

2.7. Kontrola układu jezdnego

Kontrola układu jezdnego, w tym osi, kół, opon i zawieszenia, **polega w szczególności na sprawdzeniu:**

- 1) stanu osi, zwrotnic, piast kół – pod kątem uszkodzeń mechanicznych, odkształceń, stopnia zużycia;
- 2) ich mocowania, stanu opon, zużycia, uszkodzenia, stanu łożysk;



Fot. 13. Kontrola oznaczeń i stanu opon.

- 3) opon, ich rozmiaru, indeksu, znaku homologacji, konstrukcji, bieżnika, ocierania, sprawdzenie zgodności z warunkami technicznymi (fot. 13);
- 4) zawieszenia, ugięcia, odkształcenia, korozji, zgrzytów, mocowania, luzów (fot. 14);
- 5) resorów sprężynowych i stabilizatorów, pęknięć, ugięcia, braku resorów i stabilizatorów, niewłaściwej ich przeróbki;



Fot. 14. Kontrola zawieszenia.

- 6) amortyzatorów, ich niepewnego mocowania, korozji, uszkodzenia – kontrola wzrokowa;
- 7) drążków reakcyjnych, wahaczy, ich ugięcia, odkształcenia, przeróbek, nadmiernego zużycia;
- 8) ewentualnego braku lub znaczącego uszkodzenia (zużycia) osłon gumowych, prawidłowego zabezpieczenia przegubów kulistych;
- 9) zawieszenia pneumatycznego, uszkodzenia mechanicznego, zużycia, upływu powietrza.

Podczas kontroli układu jezdnego, w tym stanu technicznego ogumienia, za niewłaściwe przyjmuje się sytuacje, w których:

- 1) na tej samej osi zamontowane są opony różnej konstrukcji, różnej rzeźbie bieżnika;
- 2) na tej samej osi zamontowane są opony o różnych rozmiarach, różnej rzeźbie bieżnika;
- 3) na pojeździe samochodowym o dwóch osiach są zamontowane opony:
 - a) diagonalne lub diagonalne z opasaniem na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony radialne;
 - b) diagonalne na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony diagonalne z opasaniem (§ 11 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów i niezbędnego ich wyposażenia);
- 4) opony różnej konstrukcji na osiach składowych;
- 5) wskaźniki opon pokazują graniczne zużycie bieżnika, a w odniesieniu do opon niezaopatrzonych w takie wskaźniki – rzeźba bieżnika jest mniejsza niż 1,6 mm, z zastrzeżeniem autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h, w którym to

opony powinny mieć rzeźbę bieżnika o głębokości co najmniej 3 mm; w autobusie o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h nie dopuszcza się opon bieżnikowanych na osiach z kołami pojedynczymi, o ile osie te nie są osiami składowymi, oraz nie dopuszcza się na żadnej z osi opon o pogłębianych (nacinanych) rowkach bieżnika;

- 6) opony autobusu mają widoczne pęknięcia obnażające lub naruszające ich osnowę albo powodujące odkształcenia;
- 7) na oponach autobusu są umieszczone trwale, wystające na zewnątrz przeciwślizgowe elementy metalowe;
- 8) na osi autobusu zamontowane zostały opony o niedostatecznej wytrzymałości (nośności) wynikającej z największego dopuszczalnego nacisku tej osi;
- 9) na osi autobusu zamontowane są opony nieprzeznaczone dla danego rodzaju osi (napędowa, nienapędowa itd.)⁷.

Pozostałe elementy kontroli z tej grupy, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 5 pt. „Osie, koła, opony i zawieszenie” (zob. *Aneks*, s. 65–69).

2.8. Kontrola podwozia i elementów przymocowanych do podwozia

Kontrola podwozia i elementów przymocowanych do podwozia polega na sprawdzeniu w szczególności:

- 1) podwozia lub ramy i elementów do nich przymocowanych – oględziny wzrokowe w celu ujawnienia ewentualnych pęknięć lub odkształcenia podłużnic lub poprzeczek, niepewnego mocowania płyt wzmacniających lub połączeń, nadmiernej korozji mającej wpływ na sztywność konstrukcji;
- 2) rury wydechowej i tłumika – kontrola wzrokowa w celu ujawnienia ewentualnych nieszczelności lub niepewnego mocowania układu wydechowego, przedostawania się spalin do wnętrza pojazdu (fot. 15),



Fot. 15. Kontrola układu wydechowego.

3) zbiornika paliwa i przewodów paliwowych – wzrokowe oględziny w celu ujawnienia niepewnego mocowania, wycieku paliwa, uszkodzenia, przetarcia, zagrożenia pożarowego oraz innych nieprawidłowości.

Pozostałe elementy kontroli z tej grupy, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 6 pt. „Podwozie i elementy przymocowane do podwozia” (zob. *Aneks*, s. 69–75).

2.9. Kontrola elementów innego wyposażenia

Kontrola elementów innego wyposażenia polega w szczególności na kontroli wzrokowej np.:

- 1) pasów bezpieczeństwa (jeśli są wymagane), pewności mocowania, ich stanu, prawidłowości działania, ewentualnego uszkodzenia (fot. 16);
- 2) gaśnicy, jej stanu, ewentualnego uszkodzenia: autobusy do 6 m długości powinny mieć na wyposażeniu jedną gaśnicę, autobusy powyżej 6 m długości – dwie gaśnice (fot. 17);
- 3) zamków i urządzeń przeciwwłamaniowych – sprawdzenie działania;



Fot. 16. Kontrola pasów bezpieczeństwa.



Fot. 17. Kontrola gaśnic.



- 4) tachografu (jeżeli jest zamontowany/wymagany) kontrola naruszenia plomb oraz ewentualnej nieuprawnionej ingerencji w urządzenie (fot. 19);



Fot. 18. Kontrola ogranicznika prędkości.



Fot. 19. Kontrola tachografu.



Fot. 20. Kontrola liczby miejsc w autobusie.



- 5) ogranicznika prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany) – wklejki informującej o ograniczniku prędkości, jak również analiza tarcz do tachografu (w przypadku pojazdu wyposażonego w tachograf analogowy), analiza wydruku z danych technicznych (w przypadku pojazdu wyposażonego w tachograf cyfrowy) (fot. 18 i 19);
- 6) napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i miejsc stojących (fot. 20);
- 7) wyjść awaryjnych:
 - przy liczbie pasażerów nie większej niż 22 w autobusie powinny być co najmniej trzy wyjścia awaryjne,
 - przy liczbie pasażerów od 23 do 35 – co najmniej cztery wyjścia awaryjne,
 - przy liczbie pasażerów powyżej 35 – co najmniej pięć wyjść awaryjnych (fot. 21);
- 8) zasłony za miejscem kierowcy zabezpieczającej przed pogorszeniem widoczności w razie włączenia oświe-



Fot. 21. Kontrola wyjść awaryjnych.

tlenia wnętrza – dotyczy autobusu komunikacji miejskiej i podmiejskiej o długości powyżej 6 m;

- 9) apteczki pomocy doraźnej, nie dotyczy autobusu komunikacji miejskiej i podmiejskiej;
- 10) ogumionego koła zapasowego, nie dotyczy autobusu komunikacji miejskiej i podmiejskiej;
- 11) zasłony w bocznych oknach, jeśli szyby nie są przeciwsłoneczne – nie dotyczy autobusu komunikacji miejskiej i podmiejskiej;
- 12) bagażnika zabezpieczającego bagaż przed wypadnięciem, uszkodzeniem lub zniszczeniem, nie dotyczy autobusu komunikacji miejskiej i podmiejskiej;
- 13) tablic kierunkowych – dotyczy autobusu regularnej komunikacji publicznej;
- 14) lusterka wewnętrzne gwarantujące kierowcy widoczność wnętrza autobusu^{8,9}.

Pozostałe elementy kontroli z tej grupy (o ile są wymagane), w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 7 pt. „Inne wyposażenie” (zob. *Aneks*, s. 75–79).

2.10. Kontrola uciążliwości, w tym emisji spalin oraz wycieków paliwa, oleju

Kontrola uciążliwości, takich jak hałas, emisja spalin i zadymienie realizowana jest z wykorzystaniem specjalistycznych urządzeń służących do wykonywania tego rodzaju pomiarów i kwalifikowania niesprawności w zależności od wyników pomiarów.

Podczas kontroli emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 1995 r. pomiar zawartości tlenu węgla powinien być dokonany co najmniej analizatorem działającym na zasadzie pochłaniania promieniowania podczerwonego, wywzorcowanym w ułamku objętościowym wyrażonym w % (% objętości spalin). Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym zarejestrowanych po raz pierwszy od dnia 1 lipca 1995 r. powinien być dokonany przyrządem przeznaczonym do pomiaru zawartości w spalinach:

- tlenu węgla (CO),
- dwutlenku węgla (CO₂),

- węglowodorów (CH-heksan),
- tlenu (O₂),
- współczynnika nadmiaru powietrza.

Natomiast pomiar zadymienia spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach¹⁰.

Pozostałe elementy kontroli z tej grupy, w tym niesprawności, na jakie należy zwracać uwagę, zostały wymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, wiersz w tabeli oznaczony nr 8 pt.: „Uciążliwość” (zob. *Aneks*, s. 79–80).

3. WARUNKI DODATKOWE DLA AUTOBUSU. **Wybrane przepisy**

Warunki dodatkowe dla autobusu zostały sprecyzowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Według § 17 ust. 1, liczba miejsc dla pasażerów siedzących i stojących powinna być tak ustalona, aby nie nastąpiło przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej autobusu.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem dodatkowe warunki dotyczące wyposażenia autobusu obejmują:

- 1) co najmniej jedne drzwi po prawej stronie, wyposażone w uchwyty lub poręcze; w razie urządzenia oddzielnego przedziału kierowcy przedział ten powinien umożliwiać wyjście na zewnątrz autobusu;
- 2) wyjścia awaryjne – w przypadku autobusu o długości przekraczającej 6,00 m; dostęp do tych wyjść nie powinien być niczym utrudniony, przy czym siedzenia z oparciem odchylanym oraz z oparciem nie wyższym niż 450 mm nie uważa się za utrudnienie; liczba wyjść awaryjnych przy liczbie miejsc dla pasażerów nie większej niż 22 powinna wynosić trzy, z kolei przy liczbie miejsc dla pasażerów większej niż 22, lecz nie większej niż 35 – cztery; dwa z prawej i dwa z lewej strony albo dwa z prawej strony, jedno z lewej i jedno z tyłu; przy liczbie miejsc dla pasażerów większej niż 35 – pięć; dwa z prawej strony, dwa z lewej strony i jedno z tyłu

albo trzy z prawej strony i dwa z lewej strony; dodatkowo jeżeli miejsce kierowcy znajduje się w pomieszczeniu niepołączonym drzwiami z pomieszczeniem dla pasażerów, pomieszczenie takie powinno być wyposażone w wyjście awaryjne w innej ścianie niż drzwi wejściowe, niezależnie od wyjść awaryjnych dla pasażerów;

- 3) dwie gaśnice, z których jedna powinna być umieszczona możliwie blisko kierowcy, a druga – wewnątrz autobusu, w miejscu łatwo dostępnym w razie potrzeby jej użycia; autobus o długości nieprzekraczającej 6,00 m może być wyposażony w jedną gaśnicę;
- 4) zasłonę za miejscem kierowcy, zabezpieczającą przed pogorszeniem widoczności drogi w razie włączenia oświetlenia wnętrza autobusu; przepis stosuje się do autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej, o długości przekraczającej 6,00 m;
- 5) apteczkę doraźnej pomocy;
- 6) ogumione koło zapasowe;
- 7) urządzenie do oświetlania wnętrza;
- 8) zasłony w bocznych oknach, jeżeli autobus nie jest wyposażony w szyby przeciwsłoneczne;
- 9) urządzenie służące do dawania sygnałów z wnętrza autobusu do kierowcy, jeżeli znajduje się on w oddzielnym pomieszczeniu;
- 10) lusterko wewnętrzne zapewniające kierowcy widoczność wnętrza autobusu;
- 11) bagażnik urządzony w taki sposób, aby umieszczony w nim bagaż był zabezpieczony przed wypadnięciem, uszkodzeniem lub zanieczyszczeniem;
- 12) napis wskazujący dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania;
- 13) tablice kierunkowe na autobusie regularnej komunikacji publicznej;
- 14) materiały wnętrza pomieszczenia pasażerskiego o prędkości spalania nie większej niż 100 mm/min zgodnie z przepisami o homologacji pojazdów; przepisu nie stosuje się do autobusu o całkowitej liczbie miejsc dla pasażerów mniejszej niż 22 oraz autobusu z miejscami do stania;
- 15) oznakowaną przestrzeń przeznaczoną dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, która:
 - a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy,
 - b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu – w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone; dotyczy autobusu miejskiego rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2017 r.¹¹

W autobusie używanym w komunikacji miejskiej, lub miejskiej i podmiejskiej nie wymaga się:

- apteczki pomocy doraźnej,
- ogumionego koła zapasowego,
- zasłon w bocznych oknach,
- bagażnika urządzonego w taki sposób, aby umieszczenie w nim bagażu nie powodowało wypadnięcia, uszkodzenia lub zniszczenia, a od 1 stycznia 2017 r. także w przewozach okazjonalnych wykonywanych w granicach administracyjnych miasta i gminy.

Zgodnie z § 18 ust. 3 rozporządzenia, autobus może być wyposażony w:

- 1) dachowe wyjścia awaryjne;
- 2) światło przeznaczone do oświetlania stopni drzwi; warunki, jakie powinno spełniać światło przeznaczone do oświetlenia stopni drzwi, sprecyzowano w § 20 rozporządzenia, zgodnie z którym w autobusie powinno być co najmniej jedno światło przeznaczone do oświetlenia stopni drzwi barwy białej, umieszczone nad górną krawędzią drzwi lub przy stopniach; włączenie światła powinno mieć miejsce z chwilą otwarcia drzwi, a wyłączenie równocześnie z zamknięciem drzwi (działanie tego oświetlenia może być uzależnione od włączenia świateł pozycyjnych pojazdu).

Z kolei w przypadku autobusu regularnej komunikacji publicznej dodatkowo taki autobus powinien być wyposażony w tablice kierunkowe czołową i boczną, przy czym autobus ten kursujący na linii oznaczonej numerem lub literą – również w tablicę tylną i wewnętrzną – § 21 ust. 1.

4. DODATKOWE WARUNKI TECHNICZNE AUTOBUSU SZKOLNEGO. Wybrane przepisy

Dodatkowe warunki techniczne, jakie powinien spełniać autobus szkolny, określono w § 22 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, zgodnie z którym autobus szkolny powinien być tak zbudowany, aby:

- 1) miejsce kierowcy nie znajdowało się w kabinie wydzielonej z przestrzeni pasażerskiej;
- 2) drzwi spełniały następujące wymagania:
 - a) były zdalnie sterowane z miejsca kierowcy; przepisu nie stosuje się do drzwi tylnych, o ile istnieją,

- b) możliwe było zablokowanie ich otwarcia od wewnątrz z miejsca kierowcy; funkcja ta nie może ograniczać działania układu awaryjnego otwierania drzwi,
 - c) były automatycznie blokowane, gdy pojazd porusza się z prędkością przekraczającą 5 km/h,
 - d) otwarcie drzwi było sygnalizowane przerywanym sygnałem akustycznym o nieprzenikliwym dźwięku wewnątrz autobusu; funkcja ta może być wyłączona, gdy autobus nie przewozi dzieci,
 - e) spełniały warunek zapobiegania niebezpieczeństwu odniesienia obrażeń przez pasażera spowodowanych ruchem drzwi i jego uwięzieniem podczas ich zamykania, poprzez zastosowanie mechanizmu samopowrotu, szerokich i miękkich uszczelek lub innych podobnych rozwiązań;
- 3) był wyposażony w:
- a) miejsce z przodu i z tyłu wewnątrz pojazdu przeznaczone na umieszczenie tablicy „AUTOBUS SZKOLNY” określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów,
 - b) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu na wysokości od 60 cm do 180 cm od powierzchni jezdni przeznaczone na umieszczenie tablicy ze znakiem „STOP”, określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wyposażone w urządzenie uwidaczniające tę tablicę sterowane z miejsca kierowcy; działanie urządzenia powinno być automatyczne po otwarciu drzwi autobusu i sygnalizowane kierowcy lampką kontrolną koloru czerwonego; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji,
 - c) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu przeznaczone na umieszczenie kwadratowej tablicy barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów; miejsce z tyłu pojazdu powinno być oświetlone, z możliwością wyłączenia oświetlenia z miejsca kierowcy,
 - d) ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy, włączający się wraz ze światłami awaryjnymi automatycznie przy otwartych drzwiach; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji przez kierowcę,
 - e) sygnał akustyczny ostrzegający na zewnątrz o cofaniu pojazdu,
 - f) urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami, także na pochyłościach;
- 4) okna uniemożliwiały wychylanie się na zewnątrz;
- 5) liczba miejsc stojących nie przekraczała 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni, o której mowa w pkt 6, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim; powierzchnią przeznaczoną na miejsca stojące może być powierzchnia, nad którą wysokość wolnej

- przestrzeni wynosi co najmniej 190 cm lub co najmniej 180 cm w przypadku części przejścia usytuowanego ponad tylną osią i za nią;
- 6) istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, taka, która:
- umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy,
 - jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu; w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone;
- 7) siedzenia miały następujące cechy:
- były skierowane do przodu; wymagania tego nie stosuje się do składanych siedzeń, o których mowa w pkt 6; siedzenia skierowane do przodu powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa,
 - siedzenia skrajne były wyposażone w elementy zabezpieczające pasażerów przed przemieszczeniem w bok,
 - miejsca do siedzenia miały wymiary i rozmieszczenie określone w tabeli nr 1 „Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym”, zamieszczonej w załączniku nr 8 do rozporządzenia¹².

5. DODATKOWE WARUNKI TECHNICZNE AUTOBUSU O DOPUSZCZALNEJ PRĘDKOŚCI DO 100 KM/H. Wybrane przepisy

Warunki dodatkowe dla autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h sprecyzowano w § 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia:

- 1) stosunek maksymalnej mocy netto silnika autobusu do dopuszczalnej masy całkowitej powinien wynosić co najmniej 11 kW/t;
- 2) autobus powinien być typu homologowanego w zakresie hamowania według Regulaminu nr 13 EKG ONZ zgodnie z co najmniej 06 serią poprawek;
- 3) autobus powinien być przebadany przez producenta z wynikiem pozytywnym w zakresie stateczności ruchu po rozerwaniu jednej z opon kół osi przedniej;

nie dotyczy typu homologowanego w zakresie hamowania według Regulaminu nr 13 EKG ONZ zgodnie z co najmniej 11 serią poprawek¹³.

Zgodnie z § 23 ust. 4 autobus powinien być wyposażony w:

- 1) przyrząd kontrolny – tachograf samochodowy o zakresie pomiarowym co najmniej do 125 km/h – o ile jest wymagany;
- 2) ogranicznik prędkości o nastawionej prędkości granicznej 100 km/h – o ile jest wymagany;
- 3) opony o głębokości rzeźby bieżnika co najmniej 3 mm;
- 4) opony homologowane według Regulaminu nr 54 EKG ONZ; nie dopuszcza się opon bieżnikowanych na osiach z kołami pojedynczymi, o ile osie te nie są osiami składowymi, oraz nie dopuszcza się na żadnej z osi opon o pogłębionych (nacinanych) rowkach bieżnika;
- 5) siedzenia wyściełane o wysokości oparcia co najmniej 650 mm, a w przypadku siedzeń w ostatnim rzędzie – 560 mm;
- 6) pasy bezpieczeństwa co najmniej dwupunktowo mocowane, automatycznie blokujące się, ze związaczami na siedzeniach, przed którymi nie ma innych siedzeń, oraz na siedzeniu kierowcy; punkty kotwiczenia pasów powinny spełniać wymagania Regulaminu nr 14 EKG ONZ; w pobliżu takich siedzeń powinno być oznakowanie nakazujące zapięcie pasów;
- 7) siedzenia homologowane według Regulaminu nr 17 lub spełniające wymagania Regulaminu nr 80 EKG ONZ oraz w pasy bezpieczeństwa na wszystkich siedzeniach, przy czym punkty kotwiczenia pasów powinny spełniać wymagania Regulaminu nr 14 EKG ONZ; przepis stosuje się do zarejestrowanych po raz pierwszy:
 - a) autobusu nowego typu – po dniu 31 grudnia 1998 r.,
 - b) pozostałych autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t – po dniu 30 września 1999 r.,
 - c) pozostałych autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony – po dniu 20 października 2007 r.;
- 8) wyściełane podłokietniki na skraju każdego zespołu dwóch siedzeń uniemożliwiające przemieszczanie się pasażerów na boki;
- 9) przegrodę zabezpieczającą kierowcę przed uderzeniem z tyłu;
- 10) urządzenia zabezpieczające bagaż przed przemieszczaniem się w przestrzeni pasażerskiej¹⁴.

6. INFORMACJA O PRZEPISACH ZMIENIAJĄCYCH wchodzących w życie 1 stycznia 2017 r.

Zgodnie z rozporządzeniem zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia z dnia 6 maja 2016 r. (Dz. U. poz. 858) z dniem 1 stycznia 2017 r. nastąpi zmiana przepisów odnoszących się do wymiarów, mas i nacisków osi pojazdu, w tym autobusu, zawartych w Dziale II rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305).

7. SPRAWOZDANIE Z PRZEPROWADZONEJ KONTROLI STANU TECHNICZNEGO

Przeprowadzając kontrolę stanu technicznego pojazdów wykonujących przewóz drogowy, policjant ma obowiązek sporządzić sprawozdanie z wykonanych czynności. Obowiązek ten wynika z § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego, zgodnie z którym z przeprowadzonej kontroli drogowej stanu technicznego pojazdu lub zespołu pojazdów, którym jest wykonywany transport drogowy lub inny przewóz drogowy, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, kontrolujący sporządza w dwóch egzemplarzach sprawozdanie z kontroli drogowej zawierające wykaz kontrolny, według określonego wzoru.

Po przeprowadzonej kontroli i podpisaniu sprawozdania z niej przez kierującego pojazdem oryginał dokumentu otrzymuje osoba kontrolowana, natomiast kopia zostaje dla organu kontrolnego

Na s. 34–36 przedstawiono wzór sprawozdania z kontroli drogowej.

SPRAWOZDANIE Z KONTROLI DROGOWEJ ZAWIERAJĄCE WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce kontroli
2. Data
3. Godzina
4. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny
5. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)
6. Kategoria pojazdu:
- a) N₂¹⁾ e) M₂⁵⁾
- b) N₃²⁾ f) M₃⁶⁾
- c) O₃³⁾ g) inna kategoria pojazdu⁷⁾
- d) O₄⁴⁾
7. Przedsiębiorstwo wykonujące transport:
- a) nazwa i adres
- b) numer licencji wspólnotowej⁸⁾
8. Obywatelstwo kierowcy
9. Imię i nazwisko kierowcy

10. Wykaz kontrolny

Elementy kontrolowane: ⁹⁾	Sprawdzono ¹⁰⁾	Nie sprawdzono	Stwierdzono stan niezadawalający ¹¹⁾
0) identyfikacja pojazdu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) układ hamulcowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) układ kierowniczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) widoczność	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) osie koła, opony, zawieszenie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Wynik kontroli:

Zakaz używania pojazdu z powodu stanu elementu (elementów) zagrażającego (zagrażających) bezpieczeństwu

12. Różne/uwagi:

13. Organ/przedstawiciel lub inspektor, który przeprowadził kontrolę

Podpisy:

Organ/przedstawiciel lub inspektor,
który przeprowadził kontrolę

Kierowca

Uwagi:

- 1) Samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 12 t.
- 2) Samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t.
- 3) Przyczepa (w tym naczepa) o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 10 t.
- 4) Przyczepa (w tym naczepa) o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t.
- 5) Autobus o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 t.
- 6) Autobus o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 5 t.
- 7) Pojazd specjalny, pojazd używany do celów specjalnych lub maszyna samobieżna.
- 8) Jeżeli dotyczy.
- 9) Zgodnie ze sposobem wykonywania identyfikacji pojazdów, kontroli drogowej stanu technicznego pojazdów oraz kryteriami uznania ich stanu za niezadawalający, określonymi w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).
- 10) Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że w danej grupie sprawdzono co najmniej jedną z kontrolowanych pozycji, wymienionych w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- 11) Nieprawidłowości w zakresie wskazanym na stronie drugiej.

0. IDENTYFIKACJA POJAZDU

- 0.1. Tablice rejestracyjne
- 0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu VIN/numer podwozia/numer seryjny
- 0.3. Nalepka kontrolna

1. UKŁAD HAMULCOWY

- 1.1. Stan techniczny i działanie
 - 1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca
 - 1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce
 - 1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki
 - 1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia
 - 1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego
 - 1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy
 - 1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)
 - 1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)
 - 1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza
 - 1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)
 - 1.1.11. Sztynne przewody hamulcowe
 - 1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe
 - 1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe
 - 1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe
 - 1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia
 - 1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub

- cylindry hydrauliczne)
 - 1.1.17. Korektor siły hamowania
 - 1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu
 - 1.1.19. Zwalniacz – układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany/zamontowany)
 - 1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy
 - 1.1.21. Kompletny układ hamulcowy
 - 1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane/zamontowane)
 - 1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego
 - 1.2.1. Sprawność
 - 1.2.2. Skuteczność
 - 1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)
 - 1.3.1. Sprawność
 - 1.3.2. Skuteczność
 - 1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego
 - 1.4.1. Sprawność
 - 1.4.2. Skuteczność
 - 1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego
 - 1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)

2. UKŁAD KIEROWNICZY

- 2.1. Stan techniczny
 - 2.1.1. Stan przekładni kierowniczej
 - 2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej
 - 2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego
 - 2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego
 - 2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego
- 2.2. Kierownica i kolumna kierownicy
 - 2.2.1. Stan kierownicy
 - 2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce

- 2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy
- 2.4. Ustawienie kół
- 2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy

3. WIDOCZNOŚĆ

- 3.1. Pole widzenia
- 3.2. Stan szyby
- 3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o takiej funkcji (urządzenia pośredniego widzenia)
- 3.4. Wycieraczki przedniej szyby
- 3.5. Spryskiwacze przedniej szyby
- 3.6. Instalacja odmgławiająca

4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

- 4.1. Światła drogowe i mijania
 - 4.1.1. Stan i działanie
 - 4.1.2. Ustawienie
 - 4.1.3. Przełączniki
 - 4.1.4. Zgodność z wymaganiami
 - 4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)
 - 4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)
- 4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i górne
 - 4.2.1. Stan i działanie
 - 4.2.2. Przełączniki
 - 4.2.3. Zgodność z wymaganiami
- 4.3. Światła stopu
 - 4.3.1. Stan i działanie
 - 4.3.2. Przełączniki
 - 4.3.3. Zgodność z wymaganiami
- 4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne
 - 4.4.1. Stan i działanie
 - 4.4.2. Przełączniki
 - 4.4.3. Zgodność z wymaganiami
 - 4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów

4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgielne
4.5.1. Stan i działanie
4.5.2. Ustawienie
4.5.3. Przelączniki
4.5.4. Zgodność z wymaganiami
4.6. Światła cofania
4.6.1. Stan i działanie
4.6.2. Przelączniki
4.6.3. Zgodność z wymaganiami
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną
4.7.1. Stan i działanie
4.7.2. Zgodność z wymaganiami
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe
4.8.1. Stan
4.8.2. Zgodność z wymaganiami
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia
4.9.1. Stan i działanie
4.9.2. Zgodność z wymaganiami
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą
4.11. Złącza i przewody elektryczne
4.12. Dodatkowe światła (np. światła do jazdy dziennej) i światła odblaskowe
4.13. Akumulator(-y)

5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE

5.1. Osie
5.1.1. Osie
5.1.2. Zwrotnice
5.1.3. Łożyska kół
5.2. Koła i opony
5.2.1. Piasta koła
5.2.2. Koła
5.2.3. Opony
5.3. Zawieszenie
5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory
5.3.2. Amortyzatory
5.3.3. Rury oporowe, drążki reakcyjne, wahacze trójkątne, wahacze poprzeczne

5.3.4. Sworznie wahaczy
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne

6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA

6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane
6.1.1. Stan ogólny
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów)
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia
6.1.7. Przeniesienie napędu
6.1.8. Mocowanie silnika
6.1.9. Praca silnika
6.2. Kabina i nadwozie
6.2.1. Stan ogólny
6.2.2. Mocowania
6.2.3. Drzwi i zamki
6.2.4. Podłoga
6.2.5. Siedzenie kierowcy
6.2.6. Pozostałe siedzenia
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy
6.2.8. Stopnie kabiny
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwblotne
6.2.11. Wyjście bezpieczeństwa

7. INNE WYPOSAŻENIE

7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć

7.1.3. Ograniczniki obciążenia pasów bezpieczeństwa
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa
7.1.5. Poduszki powietrzne
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS
7.2. Gaśnica
7.3. Zamki i urządzenia przeciw włamaniom
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli jest wymagany)
7.5. Apteczka doraźnej pomocy (jeżeli jest wymagana)
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli są wymagane)
7.7. Sygnał dźwiękowy
7.8. Prędkościomierz
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)
7.11. Licznik przebiegu (jeżeli występuje)
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany

8. UCIAŹLIWOŚĆ

8.1. Hałas
8.1.1. Układ tłumienia hałasu
8.2. Emisja spalin
8.2.1. Emisja spalin z silników o zapłonie iskrowym
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych
8.2.2. Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
8.2.2.2. Zadymienie spalin
8.3. Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska
8.4.1. Widoczny dym
8.4.2. Wycieki płynów

8. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WYKROCZENIA DOTYCZĄCE STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w dużej mierze zależy od prawidłowego stanu technicznego pojazdów. Kierujący autobusami jako uczestnicy ruchu, a zarazem osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów, powinni być świadomi konsekwencji, jakie im grożą za nieprawidłowy stan techniczny pojazdów, którymi kierują. Muszą zdawać sobie sprawę z zagrożenia powodowanego przez poruszanie się autobusem, który np. nie posiada wymaganego wyposażenia lub którego stan techniczny jest niezgodny z wymaganym. Policjanci ruchu drogowego w trakcie kontroli mogą wykryć wiele nieprawidłowości. Ujawniając naruszenia, spotykają się najczęściej z takimi wykroczeniami, jak:

- 1) brak aktualnych badań technicznych pojazdu, co stanowi naruszenie przepisów prawa sankcjonowane przez art. 97 Kodeksu wykroczeń w związku z art. 81 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym; za powyższe naruszenie przewidziany jest mandat karny w wysokości 20–500 zł, w przypadku gdy jednocześnie kierujący jest właścicielem pojazdu; kod Z01 – brak punktów karnych;
- 2) kierowanie pojazdem pomimo braku dopuszczenia do ruchu stanowi wykroczenie sankcjonowane przez art. 94 § 2 Kodeksu wykroczeń w związku z art. 71 ustawy Prawo o ruchu drogowym; za powyższe naruszenie przewidziany jest mandat karny w wysokości 20–500 zł; kod czynu H05, jeden punkt karny;
- 3) dopuszczenie przez właściciela pojazdu, posiadacza, użytkownika lub prowadzącego pojazd, pojazdu do jazdy po drodze publicznej nienależycie zaopatrzonego w wymagane urządzenia lub przyrządy albo pomimo że nie nadają się one do spełnienia swojego przeznaczenia – art. 96 §1 pkt 4 Kodeksu wykroczeń w związku z art. 66 ustawy Prawo o ruchu drogowym; za powyższe naruszenie przewidziany jest mandat karny w wysokości 50–200 zł, kod czynu Z01, brak punktów karnych.

Policjant zgodnie z art. 132 ustawy Prawo o ruchu drogowym zatrzymuje dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe za pokwitowaniem w przypadku:

- 1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:
 - a) zagraża bezpieczeństwu, w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, np.:
 - rozbity reflektor przedni w stopniu uniemożliwiającym jego prawidłowe działanie,

- nadmierna korozja elementów nadwozia o konstrukcji samonośnej mająca wpływ na sztywność konstrukcji w sposób powodujący zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W takim przypadku policjant wydaje pokwitowanie bez możliwości dalszego użytkowania pojazdu.

b) zagraża porządkowi ruchu, np.;

- nie posiada tablicy rejestracyjnej przedniej,
- nie posiada nalepki kontrolnej na szybie czołowej.

W powyższym przypadku policjant wydaje pokwitowanie, może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni.

c) narusza wymagania ochrony środowiska, np.:

- z autobusu wyciekają płyny eksploatacyjne,
- autobus nadmiernie emituje spaliny.

W przypadku naruszenia wymagań ochrony środowiska policjant wydaje pokwitowanie bez możliwości dalszego użytkowania pojazdu.

- 2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo; w takim przypadku policjant wydaje pokwitowanie, może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni;
- 3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność; policjant wydaje wówczas pokwitowanie, może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni;
- 4) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego); wówczas policjant wydaje pokwitowanie, może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni;
- 5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną; w tym przypadku policjant wydaje pokwitowanie, może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni;
- 6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju niebędącym państwem członkowskim (Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym); w przypadku braku wyżej wymienionego dokumentu policjant wydaje pokwitowanie bez możliwości dalszego użytkowania pojazdu;
- 7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane zawarte w dowodzenie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym nie odpowiadają stanowi faktycznemu; wówczas policjant wydaje pokwitowanie, może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni¹⁵.

Odpowiedzialność za wykroczenia dotyczące stanu technicznego autobusu

Po stwierdzeniu nieprawidłowego stanu technicznego pojazdu policjant zatrzymuje dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, wydając pokwitowanie, którego wzór przedstawiono poniżej.

MIEJSCE NA STEMPEL	POKWITOWANIE	Seria AA	Numer 000000
NAGŁÓWKOWY JEDNOSTKI		Ważny do dnia	20..... r.
wydane przez		w zamian za zatrzymany w dniu	20..... r.
(stopień, imię, nazwisko)			
o godz.		w miejscowości	— dowód rej. pojazdu marki ^{*)}
NUMER REJESTR.	NUMER VIN		
– dokument uprawniający do kierowania pojazdem / karta kierowcy ^{*)}			
(pr. jazdy, kat., pozwol. do kier. tramwajem, karta kierowcy)			
nr	wydany przez	(nazwa org. i ozn. kod)	
imię, nazwisko i adres posiadacza			
powód zatrzymania			
.....			
.....			
Data pierwszej rejestracji pojazdu:			
Uwagi o warunkach używania pojazdu:			
.....			
.....			
Skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne^{*)}			
Zarządzam skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne z powodu:			
.....			
.....			
.....			
.....		
(podpis wydającego pokwitowanie)		(podpis odbierającego)	
^{*) Niepotrzebne skreślić.}			

POUCZENIE

1. Podstawa prawna zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania: art. 129 ust. 2 pkt 6, art. 132 ust. 1 i 2, art. 135, art. 139 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą.
2. Termin ważności pokwitowania określa się:
 - 1) w odniesieniu do zatrzymanego dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdem — na 7 dni; terminu nie określa się, jeżeli dokument zatrzymano w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz e–h ustawy;
 - 2) w odniesieniu do zatrzymanego dokumentu uprawniającego do używania pojazdu — nie dłużej niż na 7 dni, z określeniem warunków jego używania; terminu nie określa się, jeżeli dokument zatrzymano w przypadkach określonych w art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6 ustawy.
3. Podstawa prawna skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne: art. 81 ust. 8 pkt 1 ustawy.

Wzór pokwitowania za zatrzymanie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania (strona 1 i 2). Źródło: Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).

Pokwitowanie stanowi druk ścisłego zarachowania. Kierujący otrzymuje oryginał pokwitowania, zaś w dokumentacji policjanta pozostaje sporządzona kopia (kopia z druku samokopiującego się). Czas, na jaki wydawane jest pokwitowanie, zależy od powodu zatrzymania. Z kolei ważność wydanego pokwitowania może wynosić do 7 dni, przy czym policjant może określić dokładne warunki używania pojazdu w okresie, na jaki wydano pokwitowanie.

- ¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).
- ² Art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).
- ³ Art. 2 pkt 41a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
- ⁴ Ust. 1 pkt 1 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
- ⁵ Ust. 1 pkt 2 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
- ⁶ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ⁷ Zob. § 11 ust. 7 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.).
- ⁸ Zob. § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- ⁹ Zob. § 22 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- ¹⁰ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).
- ¹¹ Zob. § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- ¹² Zob. § 22 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- ¹³ Zob. § 23 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- ¹⁴ Zob. § 23 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- ¹⁵ Art. 132 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

BIBLIOGRAFIA

Literatura

R. Burdzik, Ł. Konieczny, Jan Warczek, *Diagnostowanie zespołów i podzespołów pojazdów samochodowych*, Nowa Era, Warszawa 2015.

Akty prawne

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2015 r. poz. 355, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji pojazdów i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1522, z późn. zm.).

Rozporządzenie 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.).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 1064).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858).

Decyzja Rady z dnia 26 czerwca 2001 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do regulaminu nr 109 Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych dotyczącego homologacji produkcji bieżnikowanych opon pneumatycznych do pojazdów użytkowych i ich przyczep z dnia 26 czerwca 2001 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 183, z późn. zm.).

Regulamin nr 112 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji świateł głównych pojazdów silnikowych wyposażonych w żarówki i emitujących asymetryczne światło mijania i/lub światło drogowe z dnia 16 grudnia 2005 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 330).

Regulamin nr 54 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji opon pneumatycznych pojazdów użytkowych i ich przyczep z dnia 11 lipca 2008 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 183) .

Regulamin nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji świateł jazdy dziennej przeznaczonych dla pojazdów o napędzie silnikowym z dnia 30 czerwca 2010 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 164).

Regulamin nr 99 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji gazowo-wyładowczych źródeł światła używanych w homologowanych gazowo-wyładowczych reflektorach pojazdów samochodowych z dnia 30 czerwca 2010 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 164).

Regulamin nr 13 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M, N i O w zakresie hamowania z dnia 30 września 2010 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 257).

Regulamin nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej z dnia 6 grudnia 2011 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 323).

Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).

Wyciąg z załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz 776).

Przedmiot i zakres badania	Metoda	Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadawalający	Wytyczne dotyczące * oceny usterek		
			UD	UI	USZ
1	2	3		4	
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU					
0.1. Tablice rejestracyjne	Oględziny i pomiary.	a) Brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem.		X	
		b) Brakujące elementy numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna.	X	X	
		c) Tablica niezgodna z dokumentami lub danymi pojazdu.		X	
		d) Tablice rejestracyjne nielegalizowane.		X	
		e) Ozdobienie tablic rejestracyjnych.	X	X	
		f) Brak nalepki kontrolnej, o ile jest wymagana.		X	
		g) Nieprawidłowe oznaczenie znakiem PL lub umieszczone na pojeździe znaki określający inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany.		X	X
		h) Nieprawidłowe oznaczenie pojazdu przeznaczanego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych.		X	X
		i) Miejsce przewidziane do umieszczenia tablic rejestracyjnych nie spełnia wymagań określonych w załączniku nr 5 do rozporządzenia o warunkach technicznych.			X

O.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)/ numer nadwozia/podwozia/ramy	1. Oględziny i pomiary. 2. Porównanie zapisów w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. 4. Ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy – opinia rzeczoznawcy).	a) Brak numeru (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać. b) Numer niekompletny lub nieczytelny. c) Brak zgodności zapisów numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) oraz numeru rejestracyjnego ze stanem faktycznym. d) Oczywiste omyłki w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu. e) Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna lub dane na niej zawarte są niezgodne ze stanem faktycznym. f) Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego parametru zawartego w załączniku nr 4 do rozporządzenia. g) Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych lub z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi.	X	
1. UKŁAD HAMULCOWY				
1.1. Stan techniczny i działanie				
1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	Oględziny elementów układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie sworznia. b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia.	X	
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Oględziny elementów układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok łąkowy.	X	

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

		b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo.	X	X	
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.	X	X	
		d) Nadmierny opór.		X	
		e) Nadmierne zużycie lub luz.		X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola organoleptyczna elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, wieloobwodowego zaworu zabezpieczającego i zaworu upustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia).	X	X	
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/Nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców.		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór upustowy nie działa.		X	
		d) Słyszalny wpływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego.		X	X
		f) Brak wyraźnego spadku nacisku na pedał hamulca po uruchomieniu urządzenia wspomagającego (przez uruchomienie silnika lub napełnienie układu pneumatycznego).		X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika.	X	X	

1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Ogledziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Zawór sterujący pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty.</p> <p>b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.</p> <p>c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu.</p> <p>d) Niepoprawne działanie.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>			
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektryczny hamulec postojowy	Ogledziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje dźwigni.</p> <p>b) Nadmierne zużycie sworzni dźwigni lub mechanizmu zapadkowego.</p> <p>c) Nadmierny skok dźwigni.</p> <p>d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa.</p> <p>e) Nieprawidłowe działanie układu, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.</p> <p>f) W przypadku zastosowania elektronicznego hamulca postojowego (EPB) – możliwe zwolnienie hamulca bez włączonego „zapłonu”.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>		
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, sterujące, bezpieczeństwa)	Ogledziny elementów podczas pracy układu hamulcowego. Pomiary za pomocą manometru i stopera lub przyrządu do pomiaru zmian ciśnienia w funkcji czasu (pomiaru tylko w uzasadnionych wypadkach).	<p>a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza.</p> <p>b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki.</p> <p>c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu.</p> <p>d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego.</p> <p>e) Niesprawny zawór bezpieczeństwa.</p> <p>f) Zauważalny spadek ciśnienia w okresie 1 minuty, gdy pedał hamulca jest utrzymany w pozycji wciśniętej.</p> <p>g) Spadek ciśnienia na 1 pełne zahamowanie przekracza 0,06 MPa.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>		<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągniętym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze. b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub szybkozłącza. c) Uszkodzenie, nieszczelności przewodów lub szybkozłącza. d) Nieprawidłowe działanie. e) Przy rozłączeniu połączenia hamulec przyczepy nie działa automatycznie.	X	X	
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola organoleptyczna.	a) Zbiornik uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny. b) Urządzenie osuszające nie działa. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.	X	X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Oględziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub nie działa. b) Uszkodzona pompa hamulcowa lub wyciek z pompy. c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej. d) Zbyt niski poziom płynu hamulcowego. e) Brak zamknięcia (pokrywki) zbiorniczka płynu hamulcowego. f) Wskaźnik ostrzegawczy poziomu płynu hamulcowego wskazuje niski poziom płynu lub nie działa. g) Zapowietrzony układ hydrauliczny. h) Zbiorniczek płynu hamulcowego zasłonięty (nieodstępny do kontroli). i) Napętnienie układu innym płynem niż hamulcowy.	X	X	X

1.1.1.1. Szttywne przewody hamulcowe	Oględziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.</p> <p>b) Wycieki z przewodów lub ich połączeń.</p> <p>c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane.</p> <p>d) Przewody przemieszczone.</p>			X	X	X
1.1.1.2. Elastyczne przewody hamulcowe	Oględziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.</p> <p>b) Przewody są uszkodzone, ocierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie.</p> <p>c) Wycieki z przewodów lub ich połączeń.</p> <p>d) Przewody pęcznieją pod ciśnieniem.</p> <p>e) Porowatość przewodów.</p>	X		X	X	X
1.1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola organoleptyczna.	<p>a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin.</p> <p>b) Zanieczyszczenia (olej, smar itp.).</p> <p>c) Brak okładziny lub klocka.</p>			X	X	X
1.1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	<p>a) Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; korozja, rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie.</p> <p>b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.).</p> <p>c) Brak bębna lub tarczy.</p> <p>d) Uszkodzone, niepewnie zamocowane osłony bębna hamulcowego bądź tyłnej tarczy hamulca lub ich brak.</p>			X	X	X
1.1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Oględziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<p>a) Linka uszkodzona lub splątana.</p> <p>b) Nadmierne zużycie lub korozja elementów.</p>			X	X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

			c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	
			d) Uszkodzona prowadnica linki.		X	
			e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	
			f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	
			a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego.	Oględziny elementów podczas pracy układu hamulcowego.	X	X
			b) Wyciek z urządzenia uruchamiającego.		X	X
			c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego.		X	X
			d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego.		X	X
			e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego.		X	X
			f) Brak osłon chroniących przed brudem lub ich uszkodzenie.		X	
			a) Uszkodzone podłączenie.	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	X	
			b) Nieprawidłowe ustawienia połączenia.		X	
			c) Zawór zatarty lub nie działa.		X	X
			d) Brak korektora (jeśli jest przewidziany).			X
			e) Brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce nieczytelne.		X	
			f) Wycieki płynu.		X	
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym sprężynowe, pneumatyczne lub hydrauliczne)						
1.1.17. Korektor siły hamowania						

1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Oględziny.	<p>a) Korektor uszkodzony, zarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie.</p> <p>b) Nieprawidłowa praca korektora.</p> <p>c) Nieprawidłowy montaż.</p>	X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (zwalniacz) (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Oględziny.	<p>a) Niepewne połączenia lub mocowanie.</p> <p>b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.</p>	X	
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczyepe	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczyepą.	Hamulec przyczyepe nie łączy się automatycznie po rozłączeniu sprzęgu.	X	
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy oraz konstrukcja	Oględziny.	<p>a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. układ zapobiegający zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu mającym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego.</p> <p>b) Wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu.</p> <p>c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie każdego elementu.</p> <p>d) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka dowolnego elementu.</p> <p>e) Konstrukcja niezgodna z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.</p>	X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

					X	X
		f) Samodzielne zmiany konstrukcyjne jakiegokolwiek części układu hamulcowego, z wyłączeniem pojazdów przystosowanych do kierowania przez osoby niepełnosprawne oraz pojazdów modernizowanych przez uprawnione jednostki.			X	X
		g) Niekompletność układu hamulcowego.			X	X
		h) Brak obwodowości układu roboczego (o ile jest wymagana).			X	X
		i) Nieuczelną instalacją układu hamulcowego (szczególnie na połączeniach).			X	
		j) Wadliwie poprowadzone cięgiła lub przewody hamulcowe.			X	X
		a) Brak.			X	
		b) Uszkodzenie, wyciek lub niesprawność.			X	
				X		
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola organoleptyczna.					
(...)						
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego (zwalniacza)	Kontrola organoleptyczna oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.				X	
		a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).			X	
		b) Układ nie działa.				
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola organoleptyczna.				X	
		a) Wskaźnik układu samodiagnostyki układu ABS nie działa.			X	
		b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu.			X	
		c) Uszkodzenie lub brak czujników prędkości obrotowej kół.			X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne.			X	
		e) Uszkodzenie lub brak innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora).			X	

1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola organoleptyczna wskaźnika ostrzegawczego.	a) Wskaźnik układu samodiagnostyki układu EBS nie działa.	X		
		b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu.	X		
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Obracanie koła kierownicy w obie strony od oporu do oporu i ocena organoleptyczna działania.	a) Mechanizm obraca się ciężko lub z zacięciami. b) Uszkodzenie wału przekładni kierowniczej lub zużycie wielowypustu. c) Nadmierne zużycie wału z sektorem. d) Nadmierny luz na wale przekładni kierowniczej. e) Wyciek.	X		X
2.1.2. Mocowanie przekładni kierowniczej	Pojazd ustawiony kołami na twardej nawierzchni. Oględziny obudowy przekładni podczas energicznego obracania kołem kierownicy w lewo i w prawo.	a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej. b) Deformacja otworów do mocowania w podwoziu. c) Brak lub uszkodzone śruby mocujące. d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej.	X		X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo. Kontrola organoleptyczna elementów mechanizmu pod względem zużycia, pęknięć, nadmiernego luzu i pewności mocowania.	a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. b) Nadmierne zużycie przegubów. c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu. d) Brak elementów ograniczających skręt. e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drażnika poprzecznego lub drażnika wzdłużnego).	X		X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

			f) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka. g) Brak, uszkodzenie lub znaczące zużycie osłon gumowych.		X	X	X
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu i przy włączonym silniku (działające wspomaganie układu kierowniczego) i skrócić kierownicę od skrajnego położenia w lewo do skrajnego położenia w prawo. Kontrola organoleptyczna ruchu połączeń.		a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia. b) Elementy ograniczające skręt nie działają.		X		
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.		a) Wyciek płynu. b) Za niski poziom płynu. c) Mechanizm wspomagania nie działa. d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu wspomagania. e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. f) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka. g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja przewodów.		X	X	X
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy							
2.2.1. Stan kierownicy	Ustawić pojazd kołami na twardym podłożu i energicznie nacisnąć na koło kierownicy w kierunku poosiowym i promieniowym, jak również obracać koło w obie strony dookoła osi kolumny.		a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz. b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. c) Luźne mocowanie koła kierownicy na kolumnie kierowniczej. d) Brak elementu ustalającego koło kierownicy na kolumnie kierowniczej. e) Pęknięcie obręczy lub ramion kierownicy.		X	X	X

2.2.2. Kolumna kierownicy, koło kierownicy i kierownica	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, z kołami na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny; pchać kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kierowniczej. Kontrola organoleptyczna luzu poosiowego i promieniowego oraz stanu przegubów.	<p>a) Zużyte przeguby.</p> <p>b) Uszkodzone mocowanie kolumny.</p> <p>c) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.</p> <p>d) Kierownica umieszczona z prawej strony w pojazdach o liczbie kół większej niż trzy, których prędkość jest większa niż 40 km/h, innych niż pojazdy zabytkowe.</p> <p>e) Wyraźny luz promieniowy lub poosiowy kolumny kierownicy.</p> <p>f) Koło kierownicy bez certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kołach na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, włączyć silnik (dla pojazdów ze wspomaganiem układu kierowniczego) i ustawić koła do jazdy na wprost. Delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna luzu.	<p>a) Zbyt duży luz kierownicy (na przykład dany punkt na obręczy koła przesuwa się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy).</p> <p>b) Ruch jatowy przekracza wartość dopuszczalną dla danego typu pojazdu.</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Pojazd ustawiony kołami na twardym podłożu. Obracać koło kierownicy w obie strony o kąt potrzebny do poruszenia kół jezdnych, równocześnie uruchamiać i zatrzymywać silnik – sprawdzić działanie mechanizmu.	<p>a) Wskaźnik układu samodiagnostyki układu EPS wskazuje usterkę.</p> <p>b) Niezgodność między kątem skrętu koła kierownicy a kątami skrętu kół.</p> <p>c) Wspomaganie nie działa.</p> <p>d) Pęknięcie mechanizmu lub wycieki oleju.</p> <p>e) Ruchome części układu kolidują ze stałymi elementami podwozia.</p> <p>f) Brak mechanizmu wspomagającego w pojeździe (jeżeli jest wymagany).</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

2.7. Drażki kierownicze 2.7.1. Stan techniczny	Samochód stoi na twardej nawierzchni (na dźwigni lub na stanowisku kanałowym). Podczas energicznego obracania kołem kierownicy w obie strony należy obserwować działanie drażków i ich połączeń.	a) Nadmierne luzy w połączeniach (przegubach).		X
		b) Pęknięcie lub deformacja jakiegokolwiek części.		X
		c) Czynności naprawcze wykonane spawaniem, zgrzewaniem lub lutowaniem.		X
		d) Nieprawidłowy montaż drażków kierowniczych i końcówek drażków.		X
		e) Brak wymaganych zabezpieczeń połączeń śrubowych.		X
		f) Brak lub uszkodzone osłony gumowe elementów układu kierowniczego.		X
2.7.2. Działanie	Obracając koła w obie strony od oporu do oporu, sprawdzić działanie drażków w całym zakresie.	a) Ocieranie drażków lub dźwigni o sąsiednie elementy podwozia.		X
		b) Brak lub niedziałanie ograniczników skrętu.		X
3. WIDOCZNOŚĆ				
3.1. Pole widzenia	Kontrola ergonoleptyczna z siedzenia kierowcy.	a) Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki.	X	X
		b) Wartość współczynnika przepuszczania światła dla szyb przednich i przednich bocznych mniejsza niż 70%.		X
3.2. Stan szyb	Kontrola ergonoleptyczna oraz w uzasadnionych przypadkach pomiar współczynnika przepuszczania światła za pomocą przyrządu do pomiaru przepuszczalności światła.	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub przezroczystej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona).	X	X
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w warunkach technicznych.	X	X

			c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa.		X	X	
			d) Brak ocechowania szyb.		X		
			a) Brak lusterka lub urządzenia widzenia pośredniego lub mocowanie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X		
			b) Lusterko lub urządzenie widzenia pośredniego nie działa, jest uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.		X		
			c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X		
			d) Ograniczenie pola widzenia w lusterkach zewnętrznych.		X		
			a) Brak wycieraczek lub wycieraczki nie działają.		X		
			b) Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.		X		
			Spryskiwacze nie działają prawidłowo.		X		
			Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.		X		
			4. ŚWIATŁA I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE				
			4.1. Światła drogowe i mijania				
			Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.				
			a) Brak światła, źródła światła lub jego uszkodzenie.		X	X	
			b) Uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz).		X	X	
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia funkcji widzenia pośredniego	Kontrola organoleptyczna. Uwaga: W odniesieniu do samochodu ciężarowego i pojazdu specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2000 r., który powinien być wyposażony po stronie pasażera w lusterka klasy IV i V, sprawdzenia wymagań nie przeprowadza się w przypadku przedstawienia przez właściciela pojazdu dokumentu od producenta pojazdu, lub jednostki upoważnionej do prowadzenia badań homologacyjnych pojazdów, potwierdzającego spełnienie tych wymagań.						
3.4. Wycieraczki szyby przedniej	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.						
3.5. Spryskiwacze szyby przedniej	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.						
3.6. Instalacja odmgławiająca	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.						
4. ŚWIATŁA I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE							
4.1. Światła drogowe i mijania							
Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.							
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.						
			a) Brak światła, źródła światła lub jego uszkodzenie.		X	X	
			b) Uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz).		X	X	

4.1.3. Przelączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przelącznik działa niezgodnie z wymogami (dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie). b) Nieprawidłowe działanie przelącznika.	X	X	
4.1.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia. b) Elementy na klochu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę. c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.	X	X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	a) Urządzenie nie działa. b) Obsługa urządzenia ręcznego niemożliwa z siedzenia kierowcy. c) Brak urządzenia samopoziomującego w przypadku reflektora z wyładowczym źródłem światła (ksenonowe).	X	X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/ mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Brak urządzenia lub nie działa.	X	X	
(...)					
4.2. Przednie, tylne i boczne światła pozycyjne, światła obrysowe					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klocha. c) Niepewne mocowanie światła. d) Barwa inna niż biała (światła pozycyjne przednie).	X	X	X
					X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

		e) Barwa inna niż czerwona (światła pozycyjne tylne).			X	
		f) Umieszczone na innym pojeździe niż pojazd samochodowy i przyczepa, których szerokość przekracza 1,8 m (światła obrysowe).			X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przełącznik niesprawny.			X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.	X		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.	X		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.			X	
4.3. Światła stopu						
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła.	X		X	X
		b) Uszkodzenie klosza.	X		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		X	
		d) Nie włącza się przy uruchomieniu hamulca roboczego.			X	X
		e) Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych.			X	X
		f) Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności świateł).			X	
		g) Barwa inna niż czerwona.			X	

4.3.2. Przelączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie przelącznika.	X	X
4.3.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia. b) Akcesoria na klochu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę. c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.	X	X
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne				
4.4.1. Stan i działanie	Oględziny i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klocha. c) Niepewne mocowanie światła. d) Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie. e) Właczanie kierunkowskazów uzależnione jest od włączenia innych świateł. f) Nie działają w jednej fazie. g) Nie działają, gdy urządzenie znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę. h) Właczanie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1 s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1.5 s od uruchomienia przelącznika kierunkowskazów.	X X X X X X X X	X X X X X X X X
4.4.2. Przelączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przelącznik nie działa lub nie działa prawidłowo.	X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu świateł, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.	X	X
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym. Częstotliwość błysków mniejsza niż 60 cykli na minutę lub większa niż 120 cykli na minutę.	X	X
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe	4.5.1. Stan i działanie	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klosza. c) Niepewne mocowanie światła. d) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. e) Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia. f) Światło przeciwmgłowe tylne może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgłowych przedniego. g) Nie ma możliwości wyłączenia światła przeciwmgłowego tylnego niezależnie od światła przeciwmgłowego przedniego. h) Umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od światła hamowania „stop”. i) Światła przeciwmgłowe przednie włączają się bez włączenia świateł pozycyjnych.	X X X	X X X X X X X X X

			j) Oślepiają innych użytkowników drogi.			X
			k) Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia świateł przeciwmgielowych przednich niezależnie od świateł drogowych i mijania.			X
(...)						
4.5.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		Przełącznik nie działa.	X		X
4.5.4. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.		X	
			b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.	X		X
4.6. Światła cofania						
4.6.1. Stan i działanie	Ogledziny i sprawdzenie działania.		a) Uszkodzenie źródła światła.	X		
			b) Uszkodzenie klosza.	X		
			c) Niepewne mocowanie światła.			X
			d) Włączenie na biegu innym niż wsteczny.			X
			e) Możliwość włączenia, gdy urządzenie włączające silnik jest w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.			X
			f) Oślepiają innych użytkowników drogi.	X		X
4.6.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.	X		X
			b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.	X		X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

4.6.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie.	X	X
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną				
4.7.1. Stan i działanie	Oględziny i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie wysyła światło skierowane bezpośrednio do tyłu. b) Uszkodzenie źródła światła. c) Barwa inna niż biała. d) Obudowa świateł oświetlających tylną tablicę rejestracyjną nieprawidłowo/niepewnie zamocowana do pojazdu. e) Strumień światła nie pada na powierzchnię tablicy rejestracyjnej.	X X X X X	X X X X X
4.7.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.	X	
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i odblaskowe konturowe, tylne tablice odblaskowe				
4.8.1. Stan ogólny	Oględziny.	a) Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie świateł odblaskowych. b) Niepewne mocowanie świateł odblaskowych. c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych. d) Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu. e) Kształt trójkąta inny niż równoboczny (dot. świateł odblaskowych tylnych trójkątnych).	X X X X X	X X X X X

			f) Umieszczone na innym pojeździe niż przyczepa (dot. świateł odblaskowych tylnych trójkątnych).		X	
			g) Mają kształt trójkąta (dot. świateł odblaskowych przednich i bocznych).		X	
4.8.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna.		Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu świateł, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła.	X	X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia						
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		a) Wskaźniki nie działają.	X	X	
			b) Uszkodzenie urządzeń kontrolnych sygnalizujących działanie świateł pojazdu.		X	
			c) Urządzenia kontrolne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
4.9.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.		Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
(...)						
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Ogłędziny pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, obejmujące w niektórych przypadkach także komorę silnikową.		a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie instalacji elektrycznej.	X	X	X
			b) Instalacja w złym stanie.	X	X	X
			c) Uszkodzona lub zużyta izolacja.	X	X	X
			d) Brak połączenia elektrycznego silnika z nadwoziem, tzw. „masa”.		X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	Oględziny i sprawdzenie działania.	a) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego.	X	X
		b) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X
4.13. Akumulator(y)	Oględziny.	a) Niepewne mocowanie.	X	X
		b) Wyciek, pęknięcie obudowy.	X	X
		c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora lub jego brak (jeżeli jest wymagany).		X
		d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).		X
		e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).		X
		f) Brak możliwości uruchomienia pojazdu.		X
4.14. Światła do jazdy dziennej Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Oględziny i sprawdzenie działania.	a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X
		b) Barwa inna niż biała.		X
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X
		d) Podłączenie elektryczne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X
		e) Nieodpowiednia powierzchnia świetlna.		X
		f) Obudowa świateł jazdy dziennej nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X
		g) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X

(...)								
4.17. Światła postojowe 4.17.1. Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Ogledziny.							
		a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X			X	
		b) Barwa inna niż: – biała z przodu, – czerwona z tyłu, – żółta samochodowa z boku, jeśli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym.		X				
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X				
		d) Zamontowane na pojeździe samochodowym o długości przekraczającej 6,0 m i szerokości przekraczającej 2,0 m.		X				
		e) Obudowa świateł postojowych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X				
		f) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X				
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE								
5.1. Osie								
5.1.1. Osie	Ogledziny pojazdu na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest zalecane, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.							
		a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.					X	
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu.		X			X	
		c) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.		X			X	
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest zalecane,							
		a) Pęknięcie zwrotnicy.					X	
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia.		X			X	

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

	a) dozwolone w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku poziomym i poprzecznym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem osi. d) Luz sworznia zwrotnicy w osi.	X	X
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest zalecane, a dozwolone w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. b) Łożysko koła zbyt ciasne lub za kleszczone. c) Głośnie praca łożyska.	X	X
5.2. Koła i opony				
5.2.1. Piastra koła	Oględziny.	a) Brakujące lub obluźnione śruby lub nakrętki mocujące koła. b) Zużycie lub uszkodzenie piasty.	X	X
5.2.2. Koła	Kontrola organoleptyczna obu stron każdego koła pojazdu na kanale przegładowym lub dźwigniku.	a) Pęknięcie, wada spawalnicza lub deformacje tarcz kół. b) Niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających. c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. d) Rozmiar lub typ koła niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych w stosob zagrożający bezpieczeństwu na drodze. e) Brak śrub mocujących lub niedokręcenie.	X	X
5.2.2.1. Zawieszenie kół, zwrotnice, wahacze, łożyska	Oględziny kół, zwrotnic i wahaczy podczas energicznego szarpania kołem w kierunku pionowym oraz dookoła zwrotnicy.	a) Pęknięcia lub odkształcenia osi. b) Pęknięcia lub widoczne odkształcenie zwrotnic lub wahaczy. c) Nadmierny luz: na sworzniu zwrotnicy, na sworzniach wahaczy, w łożyskach kół.	X	X

		d) Naprawy osi zwrotnic lub wahaczy wykonane techniką spawania lub zgrzewania.		X	
5.2.3. Opony	Oględziny. Pojazd uniesiony za pomocą dźwignika lub ustawiony na kanale. Pomiar i regulacja ciśnienia w oponach.	e) Zgrzyty w łożysku wskazujące na uszkodzenie łożyska.		X	
		a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Na pojeździe samochodowym o dwóch osiach są zamontowane opony: - diagonalne lub diagonalne z opasaniem na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony radialne, - diagonalne na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony diagonalne z opasaniem.		X	
		d) Głębokość bieżnika niezgodna z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	X
		e) Opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu.	X	X	
		f) Opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	X
		g) Układ kontroli ciśnienia w ogumieniu jest uszkodzony lub wyraźnie nie działa.	X	X	
		h) Opony różnej konstrukcji na osiach wchodzących w skład osi wielokrotnej, z zastrzeżeniem, że na kołach jednej osi pojazd nie może być wyposażony w opony różnej konstrukcji, w tym o różnej rzeźbie bieżnika.		X	

	Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	b) Uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu.		X	X
		c) Niewłaściwa przeróbka lub naprawa.		X	X
5.3.4. Sworznie wahaczy	Ogłędziny pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy.		X	X
		b) Brak lub znaczące uszkodzenie osłon gumowych.	X		
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola organoleptyczna.	a) Układ nie działa.			X
		b) Uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć negatywny wpływ na działanie układu.		X	X
		c) Słyszalny wpływ powietrza z układu.		X	
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA					
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan ogólny	Ogłędziny pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Pęknięcie lub odkształcenie podłużnie lub poprzecznie.		X	X
		b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń.		X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji.		X	X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	Ogłędziny pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego.		X	
		b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów.		X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki paliwa służącego do celów grzewczych)	Ogłędziny pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu do kontroli nieszczelności instalacji gazowej.	<p>a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych.</p> <p>b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny.</p> <p>c) Uszkodzenie lub przetarcie przewodów.</p> <p>d) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany).</p> <p>e) Zagrożenie pożarowe z powodu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wycieku paliwa, - niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa od układu wydechowego, - stanu komory silnika. <p>f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.</p> <p>g) Nadmierna korozja zbiornika.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne, urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	Ogłędziny.	<p>a) Obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia.</p> <p>b) Urządzenie wyraźnie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych (jeżeli są wymagane; zderzak tylny lub boczne urządzenia ochronne).</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Ogłędziny.	<p>a) Brak koła zapasowego (jeżeli wymagane).</p> <p>b) Elementy mocowania koła w złym stanie.</p> <p>c) Pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu.</p> <p>d) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie i grozi wypadnięciem.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczane do holowania ciągnięcia	Kontrola organoleptyczna pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników.	<p>a) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu. X X</p> <p>b) Nadmierne zużycie elementu. X X</p> <p>c) Uszkodzone mocowanie elementu sprzęgającego do ramy. X X</p> <p>d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego. X</p> <p>e) Co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa. X</p> <p>f) Elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany)¹⁾. X</p> <p>g) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka. X X</p> <p>h) Brak zaczepów do holowania (o ile są wymagane). X</p>	
6.1.7. Przeniesienie napędu	Ogłędziny.	<p>a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. X X</p> <p>b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. X X</p> <p>c) Nadmierne zużycie przegubów wału napędowego. X X</p> <p>d) Zły stan przegubów elastycznych. X X</p> <p>e) Uszkodzony, zgjęty wał lub półoś. X</p> <p>f) Pęknięcie lub zły stan obudowy łożyska. X X</p> <p>g) Brak lub znaczące zużycie osłony gumowej. X</p> <p>h) Niedozwolona przeróbka układu napędowego. X</p>	
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola organoleptyczna bez konieczności stosowania kanału przeglądowego lub dźwignika.	Zawieszenia silnika zużyte, wyraźnie i znacząco uszkodzone, obluźwane lub pęknięte. X X	

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

6.1.9. Praca silnika	Kontrola organoleptyczna.	a) Niezgodna z prawem przeróbka jednostki sterującej.	X	
		b) Niezgodna z prawem przeróbka silnika.	X	
6.1.10. Zaczep pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, autobusu, kolejki turystycznej	Oględziny.	a) Niepewne mocowanie do pojazdu.	X	
		b) Brak tabliczki znamionowej.	X	
		c) Brak certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.	X	
		d) Nieprawidłowe działanie połączenia elektrycznego.		X
		e) Brak adnotacji „HAK” w dowodzie rejestracyjnym.		X
6.2. Kabina i nadwozie				
6.2.1. Stan ogólny	Oględziny zewnętrzne pojazdu umieszczonego na kanale przegładowym lub na dźwigniku.	a) Obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała.	X	X
		b) Słupki nadwozia pęknięte, skorodowane, uszkodzone.	X	X
		c) Przedostawanie się spalin do wnętrza z układu wydechowego lub z silnika.	X	X
		d) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.	X	X
6.2.2. Mocowania	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przegładowym lub na dźwigniku.	a) Niepewne mocowania nadwozia lub kabiny.	X	X
		b) Wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia.	X	
		c) Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia.	X	X
		d) Nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego.	X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola organoleptyczna.	a) Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń.	X	X	
		b) Mocowanie siedzeń w miejscach nieprzewidzianych do tego konstrukcyjnie dla danego typu pojazdu.	X	X	
		c) Nieprawidłowe działanie elementów regulacji i ustawienia siedzenia.		X	X
		d) Złe zamocowanie grożące samoczynnym przemieszczeniem.		X	X
		e) Brak zagłówków siedzeń (jeżeli są wymagane).		X	X
		f) Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	X
6.2.7. Urządzenia sterujące kierowcy	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie co najmniej jednego urządzenia sterującego lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu.		X	X
6.2.8. Stopnie kabiny i poręcze	Ogłędziny.	a) Brak stopnia/stopni.		X	
		b) Niepewne mocowanie stopnia/stopni lub poręczy.	X	X	
		c) Stopień/stopnie lub poręcz/poręcze w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Ogłędziny.	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	
		c) Wycieki z układów hydraulicznych.	X	X	

6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwblotne	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obluźowanie lub znaczące skorodowanie części.	X	X	
		b) Niewłaściwe położenie względem koła jezdneho.	X	X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	
6.2.11. Wyjście bezpieczeństwa	Oględziny.	Brak wyjść bezpieczeństwa, niewłaściwie urządzone, za mała ich liczba lub brak oznakowania.		X	
(...)					
6.5. Urządzenia techniczne podlegające organom dozoru technicznego stanowiące wyposażenie pojazdu	Sprawdzenie dokumentów wykonywane jest przed przystąpieniem do badania technicznego pojazdu.	Brak ważnego w dniu badania technicznego dokumentu stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego.		X	
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne bezpieczeństwa systemy zabezpieczenia pasażerów pojazdu					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola organoleptyczna.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie.		X	X
		b) Obluzowane punkty kotwiczenia.		X	X
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany (o ile są wymagane).		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa.	X	X	
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	

7.1.6. Systemy poduszki powietrznej SRS	Kontrola organoleptyczna wskaźnika awarii układu.	Wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.	X	
7.2. Gaśnica (jeśli wymagana)	Kontrola organoleptyczna	a) Brak gaśnicy. b) Gaśnica niezgodna z wymaganiami.	X	X
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa. b) Samoistne zamykanie, blokowanie drzwi lub uszkodzenie blokad.	X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany)	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak lub trójkąt niekompletny. b) Trójkąt niezgodny z wymaganiami regulaminu nr 27 EKG ONZ.	X	X
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna.	Brak apteczki.	X	
7.6. Klipy (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane)	Kontrola organoleptyczna.	Brak lub w złym stanie technicznym.	X	X
7.7. Sygnał dźwiękowy	Sprawdzenia działania, oceny tonu i poziomu dźwięku sygnału dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale III załącznika.	a) Nie działa. b) Niepewne działanie przycisku sygnału. c) Ton przeraźliwy lub nieciągły, za niski poziom dźwięku.	X	X
7.8. Prędkościomierz	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Zamontowany nieprawidłowo. b) Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia kierowcy. c) Brak lub nie działa. d) Brak podświetlenia.	X	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

7.9. Tachograf cyfrowy albo samochodowy (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	1. Sprawdzenie, czy jest zainstalowany tachograf – o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie, czy nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją – o ile jest to możliwe.	a) Brak tachografu – o ile jest wymagany. b) Niezamontowany zgodnie z wymaganiami. c) Nie działa. d) Brak plomb lub plomby uszkodzone. e) Brak tabliczki kalibracyjnej (lub legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna. f) Wyraźne oznaki manipulacji przez osoby niepowołane.	X X X X X X	X X X X
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	1. Sprawdzenie, czy zainstalowany jest ogranicznik prędkości – o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie ważności tabliczki ogranicznika prędkości ¹⁾ – o ile występuje. 3. Sprawdzenie, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości prędkości – o ile jest to możliwe. 4. Sprawdzenie, czy na ograniczniku prędkości nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją – o ile jest to możliwe.	a) Ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami ustawy – Prawo o ruchu drogowym. b) Ogranicznik wyraźnie nie działa. c) Złe ustawienie prędkości granicznej (jeżeli jest sprawdzane). d) Brak plomb lub plomby uszkodzone. e) Brak ważnej tabliczki kalibracyjnej ¹⁾ , dane nieczytelne lub kalibracja nieważna. f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji. g) Brak ogranicznika prędkości – o ile jest wymagany.	X X X X X X X X	X X X X X X X X
7.11. Licznik przebiegu, jeżeli występuje	Kontrola organoleptyczna.	a) Wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo). b) Wyraźnie nie działa.	X X	X X
7.12. Elektroniczny system stabilizacji toru jazdy (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół. b) Uszkodzone połączenia elektryczne. c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.	X X X	X X X

		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
8. UCIAŹLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnostyki hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu dźwięku) lub oceny i pomiaru hałasu zewnętrznego na postoiu dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale III załącznika.	a) Poziom hałas przekracza wartości dozwolone w wymaganiach rozporządzenia o warunkach technicznych. b) Obluzowanie, ryzyko odpadnięcia, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu. c) Wyraźnie nieszczylny układ wydechowy. d) Niekompletny układ wydechowy.		X X X	
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników benzynowych					
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak zamontowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźne nieprawidłowe działanie. b) Nieszczelności mające wpływ na pomiary emisji spalin.	X	X	
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	Pomiar z użyciem analizatora spalin, a w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD),	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości maksymalne określone w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

	zamiast pomiaru emisji, prawidłowe działanie urządzenia redukującego emisję spalin można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania. Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	b) System OBD wykazuje kody usterek związane z emisją.	X	
8.2.2. Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)				
Kontrola organoleptyczna.				
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin		a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźne nieprawidłowe działanie urządzenia.	X	
		b) Wycieki mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.	X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin	Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymaganiach rozporządzenia o warunkach technicznych poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe.	X	
Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.		b) Przekroczenie wartości emisji zanieczyszczeń gazowych, o których mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	X	
8.3. Inne pozycje związane z ochroną środowiska				
Kontrola organoleptyczna.				
8.3.1. Wycieki płynów		Nadmierny wyciek dowolnego płynu, który może zagrażać środowisku lub bezpieczeństwu innych użytkowników drogi.	X	X

9. WARUNKI DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ , M ₃ DO PRZEWOZU OSÓB ORAZ TROLEJBUSU			
9.1. Drzwi			
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.	X
		b) Zły stan techniczny.	X
		c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi.	X
		d) Uszkodzenie zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.	X
		e) Brak gaśnicy.	X
		f) Rozwiązanie techniczne niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X
		g) Brak co najmniej dwójga drzwi w autobusie regularnej komunikacji miejskiej lub publicznej.	X
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Brak wyjść awaryjnych, niewłaściwie urządzone, za małą ich liczbą.	X
		b) Nieprawidłowe działanie.	X
		c) Brak oznakowania wyjść awaryjnych lub oznakowanie nieczytelne.	X
		d) Brak młotka do wybicia szyby lub ekwiwalentnej metody jej usunięcia.	X
		e) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X
9.2. Odmrażanie i odmrażanie szyb	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.	X
		b) Emisja toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego.	X
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest obowiązkowy).	X

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

9.3. Wentylacja i ogrzewanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak lub nieprawidłowe działanie.	X	X	
		b) Emisja toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego.		X	X
		c) Brak zabezpieczenia rozgrzanych elementów przed bezpośrednim kontaktem z pasażerem pojazdu.		X	
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Ogłędziny.	a) Niepewne mocowanie lub uszkodzenie siedzeń.	X	X	
		b) Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają prawidłowo.	X	X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymagania)	Ogłędziny.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwstonieczna lub ekran chroniący przed oślepieniem.	X	X	
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane lub niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenie do oświetlania tablic kierunkowych (cel podróży)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie.		X	
		a) Niepewne zamocowanie podłogi.		X	X
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty.	X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Ogłędziny.	c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	

9.7. Schody i stopnie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny lub uszkodzenia.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.		X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	
9.8. System komunikacji z pasażerami	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	System uszkodzony.	X	X	
9.9. Wyposażenie dodatkowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regularnej komunikacji publicznej), tablice błędne lub nieczytelne.	X	X	
		b) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	
		c) Brak gaśnic, zasłony za miejscem kierowcy, apteczki, koła zapasowego.		X	
		d) Brak napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania albo napis jest nieczytelny.		X	
		e) Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		f) Brak pasów bezpieczeństwa na siedzeniach skierowanych do przodu – o ile dotyczy.		X	
		g) Brak miejsc do umieszczenia tablic kierunkowych w autobusie regularnej komunikacji publicznej.		X	
9.10. Warunki dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)					
9.10.1. Drzwi	Kontrola organoleptyczna.	Drzwi nie spełniają szczegółowych wymagań rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	X	

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

9.10.2. Oznakowanie, wyposażenie	1. Kontrola organoleptyczna. 2. Porównanie oznakowania i wyposażenia pojazdu z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	a) Brak wymaganego oznakowania.		X	
		b) Siedzenia nie spełniają dodatkowych wymagań.		X	
		c) Brak miejsca do umieszczenia tablicy informacyjnej.		X	
		d) Brak lub niedziałający sygnał akustyczny cofania.		X	
		e) Brak lub niedziałające urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami.		X	
		f) Okna umożliwiające wychylenie się na zewnątrz.		X	
9.11. Warunki dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych		g) Brak oznakowanej przestrzeni dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim.	X		
		9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki			
		a) Nieprawidłowe działanie.	X	X	
		b) Zły stan techniczny.	X	X	
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących.	X	X	
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych.	X	X	
		9.11.2. Mocowania do wózków inwalidzkich			
		a) Nieprawidłowe działanie.	X	X	
		b) Zły stan techniczny.	X	X	
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących.	X	X	
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne					
a) Nieprawidłowe działanie.	X	X			
Kontrola organoleptyczna.					
		X	X		

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

- ¹⁾ Za ważną tabliczkę urządzenia ograniczenia prędkości uznaje się tabliczkę zamieszczoną przez producenta pojazdu, zgodnie z dyrektywą Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych (Dz. Urz. WE L 129 z 14.05.1992, z późn. zm.)** lub równoważnym regulaminem EKG ONZ Nr 89.
- ** Utraciła moc z dniem 1 listopada 2014 r. na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.); odesłania do uchylonej dyrektywy należy traktować jako odesłania do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009.

UWAGI:

1. Ogłędziny/kontrolę wzrokową/kontrolę organoleptyczną przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu.
2. Wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności.

Wyciąg z załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858).

ŚWIATŁA DROGOWE

Liczba świateł: 2 lub 4, ponadto jeśli pojazd jest wyposażony w 4 światła chowane, dopuszcza się 2 dodatkowe światła drogowe do ostrzegawczej sygnalizacji świetlnej.

Barwa: biała.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: obowiązkowy – świetlny niemigający barwy niebieskiej.

Połączenia elektryczne:

- 1) powinny być włączane wszystkie równocześnie lub parami,
- 2) przełączenie świateł mijania na światła drogowe musi powodować włączenie co najmniej jednej pary świateł drogowych,
- 3) przełączenie świateł drogowych na światła mijania musi powodować równocześnie wyłączenie wszystkich świateł drogowych,
- 4) włączenie świateł drogowych nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne, z wyjątkiem krótkotrwałego włączania jako ostrzegawczego sygnału świetlnego.

ŚWIATŁA MIJANIA

Liczba świateł: 2.

Barwa: biała.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: dopuszcza się sygnał świetlny niemigający barwy zielonej.

Połączenia elektryczne:

- 1) wyłączenie świateł mijania musi powodować równoczesne wyłączenie wszystkich świateł drogowych,
- 2) światła mijania mogą pozostać włączone razem ze światłami drogowymi,
- 3) włączenie świateł mijania nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne, z wyjątkiem krótkotrwałego włączania światła jako ostrzegawczego sygnału świetlnego.

KIERUNKOWSKAZY PRZEDNIE

Liczba świateł: 2.

Barwa: żółta samochodowa.

Sygnał kontrolny:

- działania: obowiązkowy, może to być sygnał świetlny migający barwy zielonej lub akustyczny albo oba równocześnie; w przypadku niesprawności działania jakiegokolwiek kierunkowskazu, z wyjątkiem kierunkowskazów bocznych, sygnał optyczny powinien albo nie świecić albo świecić w sposób ciągły albo migać z wyraźnie zmienioną częstotliwością; sygnał akustyczny powinien być wyraźnie słyszalny i w wymienionych wyżej warunkach powinien znacznie zmienić częstotliwość; jeżeli pojazd jest przystosowany do ciągnięcia przyczepy, to powinien mieć sygnał działania kierunkowskazów przyczepy, chyba że sygnał kontrolny pojazdu ciągnącego pozwala na wykrycie uszkodzenia jednego ze świateł zespołu pojazdów.

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

Połączenia elektryczne:

- 1) włączanie kierunkowskazów powinno być niezależne od włączenia innych świateł,
- 2) wszystkie kierunkowskazy umieszczone z jednej strony pojazdu powinny być włączane i wyłączane jednym wyłącznikiem oraz powinny migać z jedną częstotliwością w fazie.

Inne warunki:

jeżeli pojazd ciągnie przyczepę, włączenie kierunkowskazów na pojeździe ciągnącym powinno powodować włączenie kierunkowskazów umieszczonych na przyczepie.

KIERUNKOWSKAZY TYLNE

Liczba świateł: 2¹⁾.

Barwa: żółta samochodowa.

KIERUNKOWSKAZY BOCZNE

Liczba świateł: 2²⁾.

Barwa: żółta samochodowa.

KIERUNKOWSKAZY PRZEDNIO-TYLNE

Barwa: żółta samochodowa.

ŚWIATŁA HAMOWANIA „STOP” KATEGORII S1 LUB S2

(zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym)

Liczba świateł: 2^{3) 4)}.

Barwa: czerwona.

Sygnal kontrolny:

- działania: dopuszcza się sygnał świetlny niemigający, zapalający się w razie niesprawności świateł hamowania „stop”.

Połączenia elektryczne:

powinno zapalać się w momencie uruchomienia hamulca roboczego.

Własności świetlne:

światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość świateł pozycyjnych tylnych.

ŚWIATŁA OŚWIETLAJĄCE TYLNA TABLICĘ REJESTRACYJNĄ

Liczba świateł: liczba taka, aby zapewniała dobre oświetlenie tablicy rejestracyjnej.

Barwa: biała.

Sygnal kontrolny:

- włączenia: dopuszcza się, z tym że funkcję tę powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych.

Własności świetlne:

powinno zapewniać możliwość odczytania znaków na tablicy rejestracyjnej w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 20 m.

Inne warunki:

nie może być bezpośrednio widoczne z tyłu pojazdu z odległości większej od 25 m.

ŚWIATŁA POZYCYJNE PRZEDNIE

Liczba świateł: 2.

Barwa: biała.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: obowiązkowy – świetlny niemigający barwy zielonej; sygnał ten nie jest wymagany, jeżeli oświetlenie tablicy rozdzielczej może włączać się i wyłączać tylko równocześnie ze światłami pozycyjnymi przednimi i tylnymi.

Własności świetlne:

powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m, jeżeli są jedynymi światłami włączonymi na pojeździe.

ŚWIATŁA POZYCYJNE TYLNE

Liczba świateł: 2⁵⁾.

Barwa: czerwona.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: obowiązkowy – jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych przednich.

Własności świetlne:

powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m.

ŚWIATŁA ODBŁASKOWE TYLNE INNE NIŻ TRÓJKĄTNE

Liczba świateł: 2.

Barwa: czerwona.

Własności świetlne:

powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu.

Inne warunki:

- 1) kształt – inny niż trójkąt,
- 2) powierzchnia świetlna może mieć wspólne części z powierzchnią świetlną innego światła tylnego.

ŚWIATŁA ODBŁASKOWE BOCZNE

Liczba świateł: 6⁶⁾.

Barwa: żółta samochodowa; dopuszcza się barwę czerwoną w przypadku światła umieszczonego z tyłu pojazdu we wspólnej obudowie z innym czerwonym światłem tylnym lub umieszczonym najbardziej z tyłu bocznym światłem pozycyjnym.

KONTROLA STANU TECHNICZNEGO AUTOBUSU. Czynności policjanta

Własności świetlne:

powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowymi innego pojazdu.

Inne warunki:

kształt – inny niż trójkąt.

ŚWIATŁA AWARYJNE

Liczba świateł: 2.

Barwa: żółta samochodowa.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: obowiązkowy – świetlny migający barwy czerwonej; może działać równocześnie z kontrolnym sygnałem, może to być sygnał świetlny migający barwy zielonej lub akustyczny albo oba równocześnie; w przypadku niesprawności działania jakiegokolwiek kierunkowskazu, z wyjątkiem kierunkowskazów bocznych, sygnał optyczny powinien albo nie świecić albo świecić w sposób ciągły albo migać z wyraźnie zmienioną częstotliwością; sygnał akustyczny powinien być wyraźnie słyszalny i w wymienionych wyżej warunkach powinien znacznie zmienić częstotliwość; jeżeli pojazd jest przystosowany do ciągnięcia przyczepy, to powinien mieć sygnał działania kierunkowskazów przyczepy, chyba że sygnał kontrolny pojazdu ciągnącego pozwala na wykrycie uszkodzenia jednego ze świateł zespołu pojazdów.

Połączenia elektryczne:

sygnał powinien być podawany przez oddzielne urządzenie sterujące, umożliwiające miganie wszystkich kierunkowskazów umieszczonych na pojeździe, a jeżeli pojazd ciągnie przyczepę – również kierunkowskazów przyczepy.

Własności świetlne:

powinny zapalać się i gasnąć z równomierną częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę i działać w jednej fazie.

Inne warunki:

powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.

ŚWIATŁA PRZECIWMGŁOWE PRZEDNIE

Liczba świateł: 2.

Barwa: biała lub żółta selektywna.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: obowiązkowy niemigający sygnał barwy zielonej.

Połączenia elektryczne:

- 1) powinno być włączane i wyłączane niezależnie od świateł drogowych i świateł mijania,
- 2) włączenie świateł nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne.

Inne warunki:

nie może zmieniać ustawienia w zależności od kąta obrotu kierownicy (nie stosuje się tego do motocykli).

ŚWIATŁA PRZECIWMGŁOWE TYLNE

Liczba świateł: 1 lub 2.

Barwa: czerwona.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: obowiązkowy – świetlny niemigający barwy żółtej.

Połączenia elektryczne:

- 1) może włączać się tylko wówczas, gdy włączone są światła drogowe, mijania lub przeciwmgłowe przednie,
- 2) powinno dać się wyłączyć niezależnie od innych świateł.

Własności świetlne:

światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość świateł pozycyjnych tylnych.

ŚWIATŁA COFANIA

Liczba świateł: 1 lub 2⁷⁾.

Barwa: biała.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: dopuszcza się.

Połączenia elektryczne:

może włączać się tylko wówczas, gdy włączony jest wsteczny bieg, a urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym jego pracę.

ŚWIATŁA OBRYSOWE PRZEDNIE I TYLNE

Liczba świateł: 2 widoczne z przodu i 2 widoczne z tyłu⁸⁾.

Barwa: biała – z przodu, czerwona – z tyłu⁸⁾.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: dopuszcza się; jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych.

Inne warunki:

światło widoczne z przodu i światło widoczne z tyłu, umieszczone po tej samej stronie pojazdu, mogą być połączone w jednym urządzeniu, pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań.

ŚWIATŁA POSTOJOWE

Liczba świateł: 4 lub 2.

Barwa: biała – z przodu, czerwona – z tyłu, żółta samochodowa – jeżeli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym lub bocznym światłem pozycyjnym.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: dopuszcza się barwy zielonej; jeśli jest – powinien wyraźnie różnić się od sygnалу świateł pozycyjnych.

Połączenia elektryczne:

- 1) powinno być możliwe włączenie świateł po jednej stronie pojazdu bez włączenia jakiegokolwiek innego światła,
- 2) powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.

Inne warunki:

funkcja tego światła może być również spełniana przez równoczesne włączenie świateł pozycyjnych przednich i tylnych po jednej stronie pojazdu.

ŚWIATŁA DO JAZDY DZIENNEJ

Liczba świateł: 2.

Barwa: biała.

Sygnał kontrolny:

- włączenia: dopuszcza się.

Połączenia elektryczne:

- 1) powinny się automatycznie włączać, kiedy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym pracę silnika⁹⁾,
- 2) mogą być włączone, gdy:
 - automatyczna skrzynia biegów jest w pozycji P,
 - hamulec postojowy jest uruchomiony – przed ruszeniem pojazdu po raz pierwszy po każdym ręcznym uruchomieniu urządzenia zapłonowego,
- 3) mogą być wyłączone ręcznie, gdy prędkość pojazdu nie przekracza 10 km/h, pod warunkiem automatycznego włączenia po przekroczeniu prędkości 10 km/h lub gdy pojazd przejechał odległość większą niż 100 m i światła pozostają włączone do czasu ich ponownego rozmyślnego wyłączenia,
- 4) powinny wyłączać się automatycznie, gdy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym pracę silnika po włączeniu przednich świateł mijania, drogowych lub przeciwmgłowych, z wyjątkiem sytuacji, gdy światła te wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu,
- 5) jeżeli odległość od światła przedniego kierunku jazdy jest równa lub mniejsza od 40 mm, połączenie elektryczne na odpowiedniej stronie pojazdu powinno zapewniać albo wyłączenie światła do jazdy dziennej, albo obniżenie światłości przez cały okres działania światła kierunku jazdy,
- 6) jeżeli światło do jazdy dziennej jest wzajemnie połączone ze światłem kierunku jazdy, światło do jazdy dziennej powinno być wyłączone przez cały okres włączenia światła kierunku jazdy,
- 7) dopuszcza się, aby wraz ze światłami do jazdy dziennej włączały się:
 - przednie i tylne światła pozycyjne, górne światła obrysowe – jeżeli występują, boczne światła obrysowe – jeżeli występują oraz oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej,
 - lub tylko światła pozycyjne tylne.

ŚWIATŁA POZYCYJNE BOCZNE

Liczba świateł: ⁶⁾.

Barwa: żółta samochodowa; dopuszcza się barwę czerwoną w przypadku światła umieszczonego z tyłu pojazdu we wspólnej obudowie z innym czerwonym światłem tylnym lub umieszczonym najbardziej z tyłu bocznym światłem pozycyjnym.

Sygnał kontrolny

- włączenia: dopuszcza się; jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych przednich i tylnych.

Własności świetlne

- powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m.

¹⁾ Dopuszcza się dwa dodatkowe kierunkowskazy tylne na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄).

²⁾ Jeśli kierunkowskazy boczne mają wspólne źródło światła z kierunkowskazami przednimi, to dla zapewnienia dobrej widoczności mogą być zamocowane dwa dodatkowe kierunkowskazy boczne.

- 3) Co najmniej 2, jednak nie więcej niż 4 dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 30 czerwca 2003 r.
- 4) Jeśli nie ma zainstalowanych świateł kat. S3, dopuszcza się dwa dodatkowe światła stop kat. S1 lub S2 na autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄).
- 5) Jeśli nie ma zainstalowanych świateł obrysowych tylnych, dopuszcza się dwa dodatkowe światła pozycyjne tylne na autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄).
- 6) Liczba świateł powinna zapewniać spełnienie wymagań dotyczących rozmieszczenia na długości pojazdu.
- 7) Dwa światła obowiązkowe i dwa dodatkowe we wszystkich pojazdach o długości przekraczającej 6 m.
- 8) Światła obrysowe nie są wymagane dla pojazdów N₁ zabudowanych miękką zabudową. Dopuszcza się obecność dodatkowej pary świateł obrysowych tylnych i przednich, wystających poza obrys pojazdu, umieszczonych z tyłu pojazdu, jeśli obowiązkowe światła obrysowe nie wystają poza obrys pojazdu.
- 9) Dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2009 r. dopuszcza się stosowanie przełącznika aktywującego lub dezaktywującego tę funkcję.

DODATKI SPECJALNE



Dodatek specjalny do „Kwartalnika Policyjnego” nr 2/2015 zawiera zestawienie zmian w procedurze karnej, które zaczęły obowiązywać od 1 lipca 2015 r.



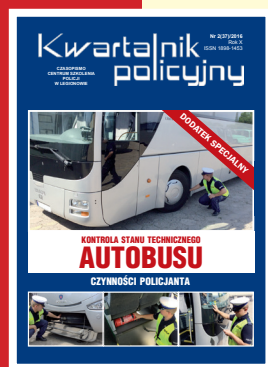
Dodatek specjalny do „Kwartalnika Policyjnego” nr 3/2015 zawiera porównanie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia obowiązujących w dniu 3 kwietnia 2015 r. ze stanem prawnym na 19 września 2015 r.



Dodatek specjalny do „Kwartalnika Policyjnego” nr 4/2015 zawiera porównanie wybranych instytucji z ustawy Kodeks postępowania karnego i Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (stan prawny na 1 października 2015 r.).



Dodatek specjalny do „Kwartalnika Policyjnego” nr 4/2015 zawiera porównanie wybranych instytucji z ustawy Kodeks postępowania karnego oraz ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (stan prawny na 1 października 2015 r.).



W dodatku specjalnym do „Kwartalnika Policyjnego” nr 2/2016 zostały przybliżone zagadnienia związane z kontrolą stanu technicznego autobusów (stan prawny na 20 lipca 2016 r.). Omówiono w nim poszczególne etapy kontroli oraz jej dokumentowanie.



**CENTRUM SZKOLENIA
POLICJI**

**05-119 Legionowo, ul. Zegrzyńska 121
www.csp.edu.pl**



**CENTRUM SZKOLENIA
ŻANDARMERII WOJSKOWEJ**

**05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Warszawska 267
www.zw.wp.mil.pl**