

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... r.

**w sprawie przedmiotu, zakresu, sposobu, warunków dla infrastruktury, wyposażenia kontrolno-pomiarowego do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, warunków i trybu ich wydawania oraz wzorów pieczętek stosowanych przy tych badaniach<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 82 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

§ 1. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów polegają na sprawdzeniu, czy pojazdy te odpowiadają warunkom technicznym określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

2. Badania techniczne trolejbusów wykonuje się w dwóch częściach. Badania techniczne trolejbusu w części elektrycznej dotyczą wyposażenia trakcyjnego elektrycznego wraz z jego układem sterowania, obwodów pomocniczych zasilanych napięciem sieciowym, badania skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego oraz badania poziomu dźwięku dla określenia emisji hałasu przez pojazd oraz skuteczności jego sygnału dźwiękowego. Badania techniczne trolejbusu w części mechanicznej dotyczą stanu technicznego i prawidłowości działania pozostałych zespołów i układów trolejbusu.

---

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

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

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

§ 2. 1. Okresowe badanie techniczne tramwaju obejmuje sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów tramwaju, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, i polega na sprawdzeniu:

- 1) zgodności rzeczywistych danych tramwaju z zapisami u jego właściciela dotyczącymi jego identyfikacji i danych technicznych;
- 2) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych;
- 3) stanu technicznego i skuteczności działania hamulców;
- 4) prawidłowości działania urządzeń sygnalizacyjnych;
- 5) stanu technicznego nadwozia, wózków i ich osprzętu oraz niezbędnego wyposażenia;
- 6) stanu technicznego obręczy i zestawów kołowych;
- 7) w uzasadnionych przypadkach - poziomu dźwięku na zewnątrz podczas postoju i podczas jazdy.

2. Zakres rozszerzonego badania technicznego tramwaju obejmuje sprawdzenie parametrów technicznych tramwaju z warunkami technicznymi określonymi w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

3. Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego tramwajów, z zastrzeżeniem ust. 4, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Sposób badania skuteczności hamulców tramwaju określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

5. Sposób i warunki przeprowadzenia pomiaru poziomu dźwięku emitowanego na zewnątrz tramwaju na postoju i podczas jazdy, a także poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego tramwaju określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

6. Badania techniczne tramwaju wykonuje się przy użyciu przyrządów i narzędzi określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Po przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wykonujący to badanie, wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju, przy czym, jeżeli wynik badania jest:

- 1) pozytywny - w zaświadczeniu wypełnia rubrykę „tramwaj dopuszczony do ruchu” oraz wpisuje się datę następnego badania;
- 2) negatywny - w zaświadczeniu wpisuje stwierdzone usterki, z tym że jeżeli:
  - a) nie stwarzają one bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub środowiska - w zaświadczeniu wypełnia rubrykę „dopuszczony do ruchu warunkowo”, wpisując niezbędne ograniczenia takie, jak zakaz: przewozu pasażerów, ciągnięcia innych pojazdów szynowych, jazdy w okresie od zmierzchu do świtu oraz okres warunkowego dopuszczenia, niezbędny do usunięcia usterek, jednak nie dłuższy niż 14 dni,
  - b) stwarzają one bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub środowiska - w zaświadczeniu wypełnia rubrykę: „niedopuszczony do ruchu”.

2. Badanie techniczne tramwaju polegające na ponownym sprawdzeniu układów i zespołów, w których stwierdzono usterki, może być dokonane tylko w zakresie ich usunięcia, jeżeli okres od dnia wystawienia zaświadczenia z wynikiem negatywnym do dnia zgłoszenia gotowości tramwaju do ponownego sprawdzenia nie przekroczył 30 dni. Po upływie tego terminu przeprowadza się badanie w pełnym zakresie.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Wpisy dotyczące badań technicznych tramwaju w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju powinny być potwierdzone odpowiednio pieczętą stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, datą, podpisem upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego dokonującego badania technicznego oraz jego pieczętą.

2. Wzór pieczętki upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego do badań technicznych tramwajów określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Okresowe badanie techniczne trolejbusu w części elektrycznej polega na sprawdzeniu:

- 1) zgodności rzeczywistych danych trolejbusu z zapisami w dowodzie rejestracyjnym dotyczącymi identyfikacji i danych technicznych, a także prawidłowości i stanu tablic rejestracyjnych;
- 2) stanu technicznego instalacji elektrycznej, zwłaszcza pod kątem zabezpieczenia przed przebieciem wysokiego napięcia oraz porażeniem kierowcy i pasażerów;
- 3) odbieraków prądu pod względem elektrycznym i mechanicznym oraz mechanizmu ściągającego;
- 4) stanu izolacji podłogi, stopni i poręczy;
- 5) skuteczności działania hamulca roboczego-elektrodynamicznego;
- 6) w uzasadnionych przypadkach - pomiarze poziomu dźwięku na zewnątrz podczas postoju.

2. Okresowe badanie techniczne trolejbusu w części mechanicznej polega na sprawdzeniu stanu technicznego i prawidłowości działania pozostałych zespołów i układów trolejbusu, i mają do niego zastosowanie odpowiednio przepisy dotyczące przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania..

3. Zakres rozszerzonego badania technicznego trolejbusu obejmuje sprawdzenie parametrów technicznych trolejbusu z warunkami technicznymi określonymi w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

4. Wykaz czynności kontrolnych wykonywanych w trakcie badań technicznych trolejbusów w części elektrycznej oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego trolejbusu i jego instalacji elektrycznej, odbieraków prądu, hamulca roboczego-elektrodynamicznego oraz hałasu zewnętrznego określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

5. Sposób badania skuteczności działania hamulca roboczego-elektrodynamicznego trolejbusu określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

6. Sposób i warunki przeprowadzenia pomiaru poziomu dźwięku emitowanego na zewnątrz trolejbusu podczas postoju określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

7. Badania techniczne trolejbusu w części elektrycznej wykonuje się przy użyciu przyrządów i narzędzi określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

8. Wykaz czynności kontrolnych wykonywanych w trakcie badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego trolejbusu określają przepisy dotyczące przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

§ 6. 1. Po przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu w części elektrycznej, upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wykonujący to badanie, wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu, przy czym, jeżeli wynik badania jest:

- 1) pozytywny - wypełnia w zaświadczeniu rubrykę "trolejbus dopuszczony do ruchu" oraz wpisuje termin następnego badania;
- 2) negatywny - w zaświadczeniu wpisuje stwierdzone usterki, z tym że jeżeli:
  - a) nie stwarzają one bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub środowiska - w zaświadczeniu wypełnia rubrykę „dopuszczony do ruchu warunkowo”, wpisując niezbędne ograniczenia, takie jak zakaz: przewozu pasażerów, jazdy w okresie od zmierzchu do świtu oraz okres warunkowego dopuszczenia, niezbędny do usunięcia usterek, jednak nie dłuższy niż 7 dni,
  - b) stwarzają one bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub środowiska - w zaświadczeniu wypełnia rubrykę "nie dopuszczony do ruchu".

2. Upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wykonujący badanie techniczne trolejbusu w części mechanicznej wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badań technicznych trolejbusu w części elektrycznej.

3. Badanie techniczne trolejbusu polegające na ponownym sprawdzeniu układów i zespołów, w których stwierdzono usterki, może być dokonane tylko w zakresie ich usunięcia, jeżeli okres od dnia wystawienia zaświadczenia z wynikiem negatywnym do dnia zgłoszenia gotowości trolejbusu do ponownego sprawdzenia nie przekroczył 30 dni. Po upływie tego terminu przeprowadza się badanie w pełnym zakresie.

4. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu w części elektrycznej określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

5. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu w części mechanicznej – zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu – określają przepisy dotyczące przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

§ 7. 1. Wpisy dotyczące badań technicznych trolejbusu w części elektrycznej w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu powinny być potwierdzone datą, podpisem i pieczętą upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Wpisy dotyczące badań technicznych trolejbusu w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu powinny być potwierdzone odpowiednio pieczętą stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, datą, podpisem upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego dokonującego badania technicznego oraz jego pieczętą.

3. Wzór pieczętki upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego do badań technicznych trolejbusów w części elektrycznej określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

4. Wzór pieczętki stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego określają przepisy dotyczące wzoru wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, zmianę danych zawartych w tym rejestrze, wykreślenie z tego rejestru, wzoru zaświadczenia potwierdzającego wpis do tego rejestru, sposobu nadawania kodu rozpoznawczego i wzoru pieczętek stacji kontroli pojazdów.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r.<sup>4)</sup>

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I BUDOWNICTWA**

---

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. z 2011 r. poz. 343), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. ... ustawy z dnia ..... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i  
Budownictwa  
z dnia ..... (poz.  
.....)

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU  
TECHNICZNEGO TRAMWAJÓW<sup>\*)</sup>

Przedmiot i zakres badań	Sposób prowadzenia badania	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
1	2	3
1. Identyfikacja		
1.1. Identyfikacja tramwaju	Oględziny zewnętrzne	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brak zgodności numeru rozpoznawczego tramwaju ze stanem faktycznym.</li> <li>2. Brak numeru rozpoznawczego albo numer nieczytelny, jeśli jest wymagany.</li> <li>3. Brak numerów taborowych.</li> <li>4. Numery taborowe uszkodzone lub nieczytelne.</li> <li>5. Brak tabliczki znamionowej albo tabliczka nieczytelna, jeśli jest wymagana.</li> </ol>
1.2. Dodatkowe wyposażenie	Oględziny	Brak gaśnicy lub nieodpowiedni jej rodzaj lub brak potwierdzenia czynności konserwacyjnych zgodnie z instrukcją producenta, nie rzadziej niż raz na rok.
2. Światła		
2.1. Światła drogowe i mijania	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Niejednakowa barwa lub barwa inna niż biała bądź żółta selektywna.</li> <li>3. Brak lub niedziałanie świateł drogowych.</li> <li>4. Brak lub niedziałanie świateł mijania.</li> <li>5. Włączenie świateł mijania lub świateł drogowych nie włącza równocześnie świateł pozycyjnych.</li> <li>6. Przełączenie świateł drogowych na światła mijania nie powoduje wyłączenia wszystkich świateł drogowych.</li> <li>7. Brak wyraźnej granicy światła i cienia przy światłach wykonanych jako asymetryczne.</li> <li>8. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału świateł drogowych.</li> <li>9. Pęknięte szkło lampy.</li> </ol>
2.1.1. Stan i działanie		

2.1.2. Rozmieszczenie	Oględziny	10. Niewłaściwe rozmieszczenie świateł na tramwaju.
2.1.3. Ustawienie świateł drogowych i mijania w płaszczyźnie poziomej i pionowej	Pomiar ustawienia za pomocą ekranu lub przyrządów specjalnych.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Odchylenie strumienia światła mijania w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 10 cm na 10 m (w lewo i w prawo).</li> <li>2. Odchylenie światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo i w prawo).</li> <li>3. Wartość ustawienia światła mijania w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż: 3 cm na 10 m w górę lub 5 cm na 10 m w dół.</li> <li>4. Wartość ustawienia światła drogowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.</li> </ol>
2.1.4. Światłość świateł drogowych	<p>Pomiar światłości poszczególnych równocześnie włączonych świateł drogowych i obliczenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sumy światłości świateł,</li> <li>- różnicy światłości między lewym i prawym światłem.</li> </ul> <p>Uwaga: pomiaru światłości dokonuje się przy włączonej przetwornicy.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suma światłości poszczególnych świateł nie osiąga wymaganego minimum.</li> <li>2. Suma światłości przekracza dopuszczalne maksimum 225000 cd.</li> <li>3. Różnica światłości w którejkolwiek parze świateł przekracza: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 30% światłości większej - w przypadku gdy światłość większa przekracza 40000 cd,</li> <li>b) 50% światłości większej - w przypadku gdy światłość większa nie przekracza 40000 cd.</li> </ol> </li> </ol>
2.2. Światła kierunkowskazów	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż żółta samochodowa.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie.</li> <li>5. Włączenie kierunkowskazów uzależnione od włączonych świateł.</li> <li>6. Uszkodzone klosze lamp.</li> <li>7. Działanie nie w jednej fazie.</li> <li>8. Częstotliwość błysków mniejsza niż 60 cykli na minutę lub większa niż 120 cykli na minutę.</li> <li>9. Włączenie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów</li> </ol>
2.2.1. Stan i działanie		

2.3. Światła hamowania "stop"  2.3.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż czerwona.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Nie włącza się przy uruchomieniu któregośkolwiek hamulca; nie dotyczy hamulca postojowego.</li> <li>5. Natężenie świateł nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych.</li> <li>6. Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności świateł).</li> <li>7. Uszkodzone lub zanieczyszczone klosze lamp.</li> </ol>
2.4. Światła pozycyjne przednie  2.4.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż biała (dopuszcza się barwę żółtą selektywną, jeżeli światła te są połączone ze światłem mijania lub światłem drogowym barwy żółtej selektywnej).</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia.</li> <li>5. Uszkodzone lub zanieczyszczone klosze lamp.</li> </ol>
2.5. Światła pozycyjne tylne 2.5.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż czerwona.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia.</li> <li>5. Uszkodzone lub zanieczyszczone klosze lamp.</li> </ol>
2.6. Światła odblaskowe tylne inne niż trójkątne 2.6.1. Stan	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż czerwona.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Mają kształt trójkąta.</li> </ol>
2.7. Światła odblaskowe boczne. 2.7.1. Stan	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż żółta samochodowa.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Mają kształt trójkąta.</li> </ol>



2.8. Światła awaryjne 2.8.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jak w poz. 2.2. pkt 1 - 4 i 7.</li> <li>2. Nie działają przy wyłączonych urządzeniach tramwaju i opuszczonym pantografie.</li> </ol>
2.9. Światła przeciwmgłowe tylne  2.9.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż czerwona.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia.</li> <li>5. Może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgłowych przednich.</li> <li>6. Nie ma możliwości włączenia światła przeciwmgłowego tylnego niezależnie od światła przeciwmgłowego przedniego.</li> <li>7. Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych.</li> </ol>
2.10. Światła cofania  2.10.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż biała.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Włączenie możliwe przy innym położeniu nawrotnika niż jazda do tyłu.</li> <li>5. Możliwość ich włączania przy wyłączonych obwodach sterowniczych tramwaju.</li> <li>6. Oślepiają innych użytkowników drogi.</li> </ol>
2.11. Światła przeciwmgłowe przednie  2.11.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą.</li> <li>2. Barwa inna niż biała lub żółta selektywna.</li> <li>3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie.</li> <li>4. Włączają się bez włączania świateł pozycyjnych.</li> <li>5. Oślepiają innych użytkowników drogi.</li> <li>6. Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia niezależnie od świateł drogowych i mijania.</li> </ol>
2.11.2. Ustawienie świateł przeciwmgłowych przednich	Pomiar ustawienia za pomocą ekranu lub specjalistycznych przyrządów.	Wartość ustawienia światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.

2.12. Światła odblaskowe przednie		1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż biała. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Mają kształt trójkąta.
2.12.1 Stan	Oględziny	
2.13. Światła jazdy dziennej		1. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 2. Niewłaściwe połączenie elektryczne. 3. Nieodpowiednia powierzchnia świetlna. 4. Barwa inna niż biała.
2.13.1. Stan i działanie	Oględziny	
3. Układ hamulcowy		
3.1. Hamulec roboczy		1. Pęknięcia, odkształcenia lub silne skorodowanie elementów układu. 2. Tarcie ruchomych części tramwaju o przewody elektryczne układu hamulcowego. 3. Obluzowanie mocowania jakiejkolwiek części układu hamulcowego. 4. Wyciek lub uszkodzenie hydraulicznych lub pneumatycznych przewodów rurowych zbiorników lub innych elementów roboczych, jeśli takie w układzie hamulcowym tramwaju występują.
3.1.1. Stan techniczny	Oględziny części zewnętrznych układu hamulcowego tramwaju ustawionego na kanale.	
3.1.2. Skuteczność	Pomiar skuteczności hamulców dokonuje się zgodnie z instrukcją (załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia) na torze próbnym.	
3.2. Hamulec awaryjny		
3.2.1. Stan techniczny	Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1	Jak w poz. 3.1.1
3.2.2. Skuteczność	Pomiar skuteczności hamowania dokonuje się jak w poz. 3.1.2	Jak w poz. 3.1.2
3.3. Hamowanie nagłe		
3.3.1. Skuteczność	Pomiar skuteczności hamowania wykonuje się tak jak w poz. 3.1.2	Jak w poz. 3.1.2
3.4. Hamulec postojowy		
3.4.1. Stan techniczny	Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1	Jak w poz. 3.1.1.
3.4.2. Skuteczność	Pomiar skuteczności wykonuje się jak w poz. 3.1.2	Jak w poz. 3.1.2.
3.5. Hamulec bezpieczeństwa		Jak w poz. 3.1.2.
3.5.1. Skuteczność	Pomiar skuteczności wykonuje się jak w poz. 3.1.2.	
3.5.2. Sprawdzenie działania czuwaka	Sprawdzenie działania	Brak włączenia hamowania.
3.5.3. Urządzenie włączające hamulec bezpieczeństwa	Oględziny i sprawdzenie działania	1. Zbyt duża siła potrzebna do uruchomienia. 2. Użycie urządzenia nie powoduje włączenia hamulców.
4. Urządzenia sygnalizacyjne		

4.1. Sygnał dźwiękowy zewnętrzny		1. Pęknięcia, odkształcenia lub silna korozja elementów konstrukcyjnych urządzenia sygnalizacyjnego.
4.1.1. Stan techniczny urządzenia	Oględziny zewnętrzne	2. Zły stan lub ocieranie przewodów elektrycznych zasilających urządzenie sygnalizacyjne.
4.1.2. Pomiar skuteczności sygnału dźwiękowego	Pomiar poziomu dźwięku wykonuje się wg zasad podanych w załączniku nr 3	3. Obluzowanie mocowania którejkolwiek części układu. Wynik pomiaru poziomu dźwięku A jest mniejszy od 90 dB w wagonach wyprodukowanych po dniu 31 grudnia 1999 r., lub mniejszy od 85 dB w wagonach wyprodukowanych po dniu 31 grudnia 1974 r. do dnia 31 grudnia 1999 r.
4.2. Urządzenie sygnalizacyjne służące pasażerom do informowania motorniczego o niebezpieczeństwie		
4.2.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak sygnalizacji świetlnej lub akustycznej w kabinie motorniczego.
4.2.2. Ocena skuteczności informowania motorniczego	Oględziny i sprawdzenie działania	2. Brak przycisków lub linki wzdłuż wagonu do uruchomienia tej sygnalizacji.
4.3. Sygnalizacja o stanie otwarcia drzwi	Oględziny	3. Brak oznaczeń elementów sygnalizacji.
5. Podwozie		
5.1. Wózki	Oględziny tramwaju ustawionego na kanale przeglądowym.	1. Pęknięcia lub odkształcenia ramy.
		2. Nadmierna korozja mająca wpływ na wytrzymałość całej konstrukcji.
		3. Obluzowanie lub brak śrub mocujących.
		4. Nadmierne zużycie lub pęknięcie części.
		5. Nadmierne wycieki oleju z przekładni.
		6. Zły stan szczotek osiowych.
		7. Brak połączeń lub zły stan połączeń uziemiających.
		8. Niewłaściwe wymiary obręczy i zestawu kołowego.
		9. Brak lub zły stan połączeń elektrycznych mostków obejściowych wkładek elastycznych kół (jeśli dotyczy).

5.2. Skrzynie aparatowe	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pęknięcia, uszkodzenia lub odkształcenia skrzyń lub ich klap.</li> <li>2. Widoczne uszkodzenia poszczególnych aparatów znajdujących się w skrzyniach lub ślady ich nadpaleń.</li> <li>3. Obluzowane lub niezabezpieczone przewody elektryczne.</li> <li>4. Przewody niezabezpieczone na ostrych krawędziach.</li> <li>5. Zły stan izolatorów.</li> </ol>
5.3. Resory, elementy gumowe, zawieszenia, amortyzatory	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uszkodzone amortyzatory, elementy gumowe, rozwulkanizowana guma.</li> <li>2. Guma elementów zawieszenia uszkodzona mechanicznie i zagrażająca bezpieczeństwu jazdy.</li> <li>3. Zły stan elementów resorujących</li> </ol>
5.4. Urządzenia sprzęgowe	Oględziny	Pęknięcia, odkształcenia, obluzowania elementów.
6. Nadwozie		
6.1. Kabina motorniczego	Oględziny zewnętrzne	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uszkodzone urządzenia sterujące lub sygnalizujące mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy.</li> <li>2. Wystające ostre krawędzie.</li> </ol>
6.2. Pudło	Oględziny zewnętrzne	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stopień korozji osłabiający w istotny sposób konstrukcję nośną.</li> <li>2. Pęknięcia kratownicy.</li> </ol>
6.3. Drzwi	Oględziny i sprawdzanie działania	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Złe otwieranie i zamykanie lub samoczynne bądź niezamierzone otwieranie się.</li> <li>2. Brak lub uszkodzenie urządzenia do otwierania awaryjnego.</li> <li>3. Złe funkcjonowanie blokady ruszania przy niezamkniętych drzwiach (o ile jest wymagana).</li> <li>4. Złe funkcjonowanie układu zabezpieczającego przed przytrzaśnięciem pasażera (o ile jest wymagany).</li> <li>5. Zbyt duża siła nacisku płatów drzwi przy napotkaniu przeszkody w trakcie zamykania (o ile jest określona).</li> </ol>
6.4. Podłoga i stopnie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poodrywana lub podarta wykładzina podłogowa.</li> <li>2. Nadmiernie skorodowana lub popękana podłoga.</li> <li>3. Złe przymocowane, nadmiernie wystające lub ruszające się kłapy podłogowe.</li> <li>4. Nieprzykryta szczelina lub różnica wysokości między sąsiednimi</li> </ol>

		<p>elementami podłogi tramwaju wieloczołowego większa niż 10 mm</p> <p>5. Brak wyróżnienia lub podświetlenia krawędzi stopni.</p>
6.5. Odbierak prądu	Oględziny	<p>1. Pęknięcia, odkształcenia, obłuzowanie elementów.</p> <p>2. Zły stan izolatorów i połączeń elektrycznych.</p>
6.6. Siedzenia	Oględziny	<p>1. Pęknięcia, rozdarcia albo inne uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu.</p> <p>2. Złe przymocowanie siedzeń do konstrukcji wagonu.</p>
6.7. Lusterka	Oględziny	<p>1. Brak wymaganych lusterek wstecznych.</p> <p>2. Pęknięcia lub zmatowienie powierzchni lusterka.</p>
6.8. Szyby	Oględziny	<p>1. Pęknięcia lub zmatowienia szyb ograniczające widoczność z kabiny motorniczego.</p> <p>2. Brak ocechowania szyb.</p>
6.9. Wycieraczki i spryskiwacze	Oględziny i kontrola działania	<p>1. Brak lub niesprawność wycieraczek.</p> <p>2. Brak lub niesprawność spryskiwaczy, o ile są wymagane.</p>
6.10. Prędkościomierz	Oględziny	<p>1. Niesprawność prędkościomierza.</p> <p>2. Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia motorniczego.</p>
6.11. Wyjścia awaryjne	Oględziny	<p>1. Brak wyjść awaryjnych, niewłaściwie urządzone lub za mała ich liczba.</p> <p>2. Brak oznaczeń wyjścia awaryjnego.</p> <p>3. Brak opisu sposobu korzystania z wyjścia awaryjnego.</p>
6.12. Ogrzewanie i wentylacja	Oględziny i sprawdzenie działania	<p>1. Brak lub niedziałanie urządzeń grzewczych w kabinie motorniczego lub w przedziale dla pasażerów.</p> <p>2. Brak lub niedziałanie urządzeń wentylacyjnych w kabinie motorniczego lub w przedziale dla pasażerów.</p>
6.13. Urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane	Oględziny i sprawdzenie działania	Niekompletność lub niedziałanie urządzenia.
6.14. Oświetlenie wnętrza	Oględziny i sprawdzenia działania	<p>1. Niedziałanie punktów świetlnych.</p> <p>2. Uszkodzone klosze.</p> <p>3. Brak lub niedziałanie punktów świetlnych oświetlenia awaryjnego (o ile jest wymagane).</p> <p>4. Oświetlenie awaryjne nie włącza się samoczynnie przy zaniku oświetlenia zasadniczego (o ile jest to wymagane).</p>

	Pomiar natężenia oświetlenia	5. Natężenie oświetlenia zasadniczego mniejsze od wymaganego (o ile jest określone). 6. Natężenie oświetlenia w rejonie drzwi wejściowych mniejsze od wymaganego (o ile jest określone).
6.15. Poręcze i uchwyty	Oględziny	Złe przymocowanie do konstrukcji wagonu (ruszające się lub luźne).
7. Poziom dźwięku A na zewnątrz pojazdu podczas postoju		
7.1. Hałas zewnętrzny na postoju	Pomiar poziomu dźwięku A zewnętrznego na postoju zgodnie z instrukcją (załącznik nr 3 do rozporządzenia)	Poziom dźwięku A przekracza 64 dB lub 80 dB w przypadku załączonego układu jazdy autonomicznej z agregatem spalinowym.
8. Inne wyposażenie		
8.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana	Oględziny	1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej. 2. Widoczne uszkodzenia połączeń elektrycznych. 3. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej. 4. Możliwość przygotowania układu pojazdu do jazdy bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.

\*) Stosowane w różnych przypadkach określenia „wymagany”, „wymagane minimum” odnoszą się do przepisów o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

## SPOSÓB BADANIA SKUTECZNOŚCI HAMULCÓW TRAMWAJU

## 1. Przepisy ogólne

- 1.1. Załącznik określa sposób badania skuteczności hamowania tramwaju pojedynczego oraz zespołu tramwajowego złożonego z wagonu silnikowego oraz wagonów doczepnych czynnych lub biernych.
- 1.2. Wymagania określone w załączniku stosuje się do badania skuteczności hamowania:
  - 1) roboczego;
  - 2) awaryjnego;
  - 3) nagłego;
  - 4) bezpieczeństwa.
- 1.3. Badania skuteczności hamowania dokonuje się poprzez pomiar drogi hamowania nieobciążonego tramwaju z ustalonej prędkości 30 km/h, na wyznaczonym odcinku toru.
- 1.4. Wartość opóźnień hamowania wylicza się, wychodząc z prędkości rozpoczęcia hamowania i drogi hamowania przy założeniu ruchu jednostajnie opóźnionego.
- 1.5. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania w drodze pomiaru opóźnienia hamowania.

## 2. Pomiar drogi hamowania tramwaju

2. Pomiar drogi hamowania powinien być dokonany przy zachowaniu następujących warunków:
  - 1) badanie można przeprowadzić tylko na takim odcinku torów, na którym nie wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;
  - 2) odcinek toru, na którym prowadzone są pomiary, powinien być prosty i poziomy, a szyny czyste i suche;
  - 3) tramwaj jest nieobciążony.

## 3. Pomiar opóźnienia hamowania tramwaju

- 3.1. Pomiaru opóźnienia hamowania należy dokonać w warunkach określonych w pkt. 2.
- 3.2. Pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej ok. 30 km/h według wskazań prędkościomierza wagonu.

## 4. Ocena skuteczności hamowania tramwaju

Skuteczność hamowania uznaje się za wystarczającą, jeżeli:

- 1) zmierzona długość drogi hamowania jest mniejsza lub co najmniej równa wartościom podanym w tabeli poniżej, przy czym droga hamowania zespołu tramwajowego złożonego z wagonu silnikowego i wagonów doczepnych biernych może być dłuższa nie więcej niż o 20 % w stosunku do wartości podanych w tabeli, a przypadku zespołu tramwajowego złożonego z wagonów wyprodukowanych w różnych przedziałach czasowych z poniższej tabeli dopuszcza się, aby wagon nowszy w takim zespole posiadał parametry hamowania takie, jakich wymaga się w wyżej wspomnianej tabeli dla wagonu starszego;
- 2) obliczona na podstawie pomiaru drogi lub zmierzona wartość opóźnienia hamowania jest większa lub co najmniej równa wartościom podanym w tabeli poniżej.

Lp.	Wagon wyprodukowany	Rodzaj hamowania	Droga hamowania (m)	Opóźnienie hamowania (m/s <sup>2</sup> )
1	2	3	4	5
1	do dnia 31 grudnia 1963	nagłe	17,3	2,0
r.		robocze lub awaryjne	43,4	0,8

2	r. po dniu 31 grudnia 1963	nagle	17,3	2,0
		robocze lub awaryjne	31,5	1,1
		bezpieczeństwa	34,7	1,0
3	r. po dniu 1 stycznia 2000	nagle	13,3	2,6
		robocze lub awaryjne	28,9	1,2
		bezpieczeństwa	23,1	1,5
4	r. po dniu 1 stycznia 2002	nagle	12,4	2,8
		robocze lub awaryjne	26,7	1,3
		bezpieczeństwa	23,1	1,5
5	r. po dniu 1 stycznia 2005	nagle	11,5	3,0
		robocze lub awaryjne	24,8	1,4
		bezpieczeństwa	19,3	1,8

### ZAŁĄCZNIK Nr 3

## SPOSÓB I WARUNKI PRZEPROWADZENIA POMIARU POZIOMU DŹWIĘKU EMITOWANEGO NA ZEWNĄTRZ TRAMWAJU NA POSTOJU I PODCZAS JAZDY ORAZ PRZEZ TROLEJBUS PODCZAS POSTOJU, A TAKŻE POZIOMU DŹWIĘKU SYGNAŁU DŹWIĘKOWEGO TRAMWAJU

### 1. Założenia podstawowe, wielkości mierzone i wyposażenie pomiarowe

- 1.1. Kontrola polega na pomiarze poziomu dźwięku zewnętrznego i sygnału dźwiękowego tramwaju miernikiem poziomu dźwięku przy włączonej korekcji częstotliwościowej według krzywej A. Wielkością mierzoną przy pomiarach hałasu zewnętrznego jest równoważny poziom dźwięku A ( $L_{Aeq}$ ) zdefiniowany w normie PN-EN ISO 3095:2005, odpowiednio w p. 3.11 w odniesieniu do pomiarów na postoju oraz w p. 3.12 w odniesieniu do pomiarów hałasu zewnętrznego w ruchu. Wielkością mierzoną przy pomiarach poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego tramwaju jest maksymalny poziom dźwięku zmierzony dla stałej czasowej miernika F-fast ( $L_{AFmax}$ ) zdefiniowany w p. 3.10 normy PN-EN ISO 3095:2005.
- 1.2. Pomiary powinny być wykonywane dla wagonu nieobciążonego.
- 1.3. Podczas pomiarów wszystkie okna i klapy dachowe powinny być zamknięte.
- 1.4. Wokół mikrofonu, w promieniu równym trzykrotnej wartości dystansu pomiarowego, nie powinny znajdować się żadne duże obiekty mogące powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia).
- 1.5. Wykorzystywany w pomiarach zestaw miernika poziomu dźwięku, rejestratora, mikrofonów i przewodów powinien spełniać wymagania dla mierników poziomu dźwięku klasy 1 (zgodnie z PN-EN 61672-1:2005). Stosowany w pomiarach kalibrator akustyczny powinien być klasy 1 (zgodnie z PN-EN 60942:2005).
- 1.6. Kalibrację zestawu pomiarowego należy przeprowadzać zawsze przed rozpoczęciem i po zakończeniu pomiarów. Jeżeli wyniki tych kalibracji różnią się od siebie o więcej niż 0,5 dB wyniki tej serii pomiarów powinny być odrzucone.
- 1.7. W celu ograniczenia wpływu wiatru i ochrony przed kurzem powinna być stosowana osłona przeciwwietrzna mikrofonu.

### 2. Warunki atmosferyczne

- 2.1. Pomiaru hałasu zewnętrznego nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych mogących wpływać istotnie na wynik pomiaru (np. w trakcie opadów deszczu, śniegu lub przy



leżącej warstwie śniegu). Należy także sprawdzić czy temperatura otoczenia i wilgotność powietrza mieści się w zakresach pozwalających na prawidłową pracę mikrofonów.

2.2. Pomiarów nie należy wykonywać, gdy prędkość wiatru mierzona na wysokości mikrofonu przekracza 5 m/s.

### 3. Pomiar tła akustycznego (poziomu dźwięku w otoczeniu)

3.1. Poziom dźwięku A w otoczeniu, przy uwzględnieniu wpływu wiatru i innych zakłóceń akustycznych na mikrofon, powinien być mniejszy co najmniej o 10 dB od zmierzonego poziomu dźwięku A zewnętrznego lub poziomu dźwięku A sygnału dźwiękowego emitowanego przez tramwaj lub trolejbus.

3.2. Poziom dźwięku otoczenia powinien być zmierzony po ustawieniu mikrofonu w pozycji pomiarowej przed rozpoczęciem pomiarów i sprawdzony w czasie ich wykonywania przy wyłączonych urządzeniach pomocniczych pojazdu.

### 4. Sposób wykonania pomiaru

4.1. Mikrofon powinien być ustawiony tak, aby:

- 1) jego główna oś skuteczności była skierowana równolegle do powierzchni terenu oraz prostopadle do kierunku jazdy badanego tramwaju lub trolejbusu;
- 2) wysokość nad główką szyny w przypadku tramwajów i wysokość nad powierzchnią podłoża w przypadku trolejbusów wynosiła  $1,2 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$ ;
- 3) odległość dla pomiaru hałasu zewnętrznego tramwaju w ruchu wynosiła  $7,5 \pm 0,2 \text{ m}$  od osi toru;
- 4) odległość dla pomiaru hałasu zewnętrznego tramwaju lub trolejbusu na postoju wynosiła  $6,0 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$  od ściany nadwozia;
- 5) odległość dla pomiaru poziomu dźwięku A sygnału dźwiękowego tramwaju wynosiła  $3,0 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$  od najbardziej wysuniętego do przodu punktu ściany czołowej.

4.2. Pomiary hałasu dla tramwaju w ruchu powinny być wykonywane w terenie płaskim na prostym odcinku toru, na torowisku wydzielonym z podkładami żelbetowymi na tłuczniu z obu stron pojazdu, jednak nie muszą być wykonywane podczas jednego przejazdu. Pomiary hałasu na postoju powinny być wykonywane mikrofonem ustawianym po obu stronach oraz z przodu i z tyłu tramwaju lub trolejbusu. Mikrofony ustawiane po bokach nadwozia powinny znajdować się w połowie długości tramwaju lub trolejbusu. Jeśli długość tramwaju przekracza 20 m, to mikrofony należy ustawiać po obu stronach w trzech punktach: w połowie długości oraz licząc od połowy długości: 5 m w stronę przodu i 5 m w stronę tyłu pojazdu. Mikrofony ustawiane z przodu i z tyłu powinny znajdować się w osi podłużnej symetrii nadwozia tramwaju lub trolejbusu.

4.3. Prędkość tramwaju w czasie wykonywania pomiaru hałasu w ruchu powinna wynosić  $50 \text{ km/h} \pm 2 \text{ km/h}$ . Pomiar polega na rejestracji poziomu dźwięku A tramwaju przejeżdżającego przed mikrofonem pomiarowym w fazie jazdy z wybiegu. Na podstawie zarejestrowanego przebiegu wartości poziomu dźwięku A oblicza się równoważny poziom dźwięku A za czas przejazdu całego tramwaju przed mikrofonem pomiarowym zgodnie z definicją określoną w punkcie 3.12 w normie PN-EN ISO 3095:2005.4. Czas pomiaru dla pomiarów hałasu zewnętrznego tramwaju lub trolejbusu na postoju powinien wynosić co najmniej 20 s. W przypadku, gdy nie jest możliwe zapewnienie pracy danego źródła dźwięku w tramwaju lub trolejbusie przez tak długi czas z tą samą maksymalną intensywnością, czas pomiaru można skrócić do minimum 5 s. Pomiary należy wykonać we wszystkich wymaganych punktach pomiarowych, po czym jako wynik pomiaru należy przyjąć maksymalną zmierzoną wartość równoważnego poziomu dźwięku A ( $L_{Aeq}$ ).

4.4. Pomiar poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego tramwaju należy wykonać podczas postoju, na zewnątrz, od strony czoła wagonu i jako wartość końcową pomiaru należy przyjąć zmierzoną wartość maksymalną poziomu dźwięku A za czas pomiaru nie dłuższy niż  $t = 3 \text{ s}$ , liczony od początku włączenia sygnału.

4.5. Wszystkie pomiary powinny być wykonywane co najmniej trzykrotnie. Określona powinna być wartość średnia uzyskanych poziomów dźwięku zaokrąglona do liczby całkowitej. Jeżeli rozrzut otrzymanych wartości przekracza 3 dB, to pomiary należy powtórzyć.

## 5. Ocena wyniku

5.1. Uzyskana wartość poziomu dźwięku dla hałasu zewnętrznego nie może przekraczać maksymalnych wartości, podanych w przepisach dotyczących warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. 5.2. Uzyskana wartość poziomu sygnału dźwiękowego tramwaju nie może być mniejsza od wartości podanej w przepisach dotyczących warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

## WARUNKI ORAZ WYPOSAŻENIE KONTROLNO – POMIAROWE NIEZBĘDNE DO BADAŃ TECHNICZNYCH TRAMWAJÓW I TROLEJBUSÓW

### 1. Warunki niezbędne do badań technicznych tramwajów:

- kanał przeglądowy (wyposażonym w oświetlenie o bezpiecznym napięciu oraz w podesty umożliwiające zajęcie stanowiska podwyższonego);
- sieć zasilająca z możliwością odłączenia napięcia trakcji na czas przeprowadzania badania tramwajów;
- wydzielony tor próbny do przeprowadzenia prób drogowych tramwaju (badania hamulców oraz pomiar hałasu) w taki sposób, aby wykonywanie badania nie powodowało zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również zagrożenia dla innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania.

Odcinek toru, na którym prowadzone są pomiary, powinien być prosty i poziomy, a szyny czyste i suche z podkładami żelbetowymi na tłuczniu z obu stron pojazdu); Tor próbny nie powinien znajdować się w pobliżu żadnych dużych obiektów mogących powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia).

### 2. Warunki niezbędne do badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej:

- kanał przeglądowy (wyposażonym w oświetlenie o bezpiecznym napięciu oraz w podesty umożliwiające zajęcie stanowiska podwyższonego);
- sieć zasilająca z możliwością odłączenia napięcia trakcji na czas przeprowadzania badania tramwajów;
- wydzielony odcinek drogi w taki sposób, aby wykonywanie badania nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również zagrożenia dla innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania. Odcinek drogi powinien być poziomy o nawierzchni twardej, równej, suchej i czystej. Nie powinien znajdować się w pobliżu żadnych dużych obiektów mogących powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia).

### 2. Wyposażenie kontrolno – pomiarowe niezbędne do badań technicznych tramwajów

- 1) przyrządy do pomiaru ustawienia i światłości świateł;
- 2) przyrząd do pomiaru drogi lub opóźnienia hamowania;
- 3) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku z wzorcem (kalibratorem);
- 4) przyrząd do pomiaru natężenia oświetlenia wnętrza wagonu i stopni wejściowych;
- 5) przyrząd do pomiaru siły nacisku płatów drzwi i siły potrzebnej do uruchomienia hamulców bezpieczeństwa;
- 6) miernik uniwersalny do pomiaru wielkości elektrycznych;
- 7) przyrząd do pomiaru parametrów pogodowych;
- 8) przyrząd do pomiaru prędkości;
- 9) przyrząd do pomiaru wysokości i odległości;
- 10) podesty umożliwiające oględziny odbieraków prądu (z uziemieniem)

### 3. Wyposażenie kontrolno – pomiarowe niezbędne do badań technicznych trolejbusów w części elektrycznej:

- 1) przyrząd do pomiaru drogi lub opóźnienia hamowania hamulca elektrodynamicznego;
- 2) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku z wzorcem (kalibratorem);
- 3) przyrząd do pomiaru rezystancji izolacji dielektrycznej o napięciu testującym stałym 1 kV;
- 4) miernik uniwersalny do pomiaru wielkości elektrycznych;
- 5) przyrząd do przeprowadzenia prób wytrzymałości dielektrycznej izolacji o regulowanym napięciu przemiennym probierczym w zakresie do 5,0 kV;
- 6) podesty umożliwiające oględziny odbieraków prądu (z uziemieniem).

4. Wyposażenie kontrolno – pomiarowe niezbędne do badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej:

- 1) urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców;
- 2) urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu;
- 3) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 4) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;
- 5) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku z wzorcem (kalibratorem);
- 6) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu;
- 7) zestaw narzędzi monterskich (suwmiarka oraz głębokościomierz);
- 8) przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu;
- 9) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 do 400 Nm;
- 10) podnośnik kanałowy o udźwigu 115kN.



\*) Należy wpisywać stwierdzone usterki, ograniczenia przy dopuszczeniu warunkowym i jego termin lub inne uwagi. W przypadku pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową należy wpisywać nazwę podmiotu, który wykonał kalibrację blokady oraz datę wystawienia dokumentu.

## WZÓR

PIECZĄTKA UPOWAŻNIONEGO PRACOWNIKA TRANSPORTOWEGO DOZORU  
TECHNICZNEGO DO BADAŃ TECHNICZNYCH TRAMWAJÓW

Transportowy Dozór Techniczny	10 mm
UPOWAŻNIONY DO BADAŃ TRAMWAJÓW  <i>mgr inż. Marek Kowalski</i>	
30 mm	

WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH WYKONYWANYCH W TRAKCIE BADAŃ TECHNICZNYCH TROLEJBUSÓW W CZĘŚCI ELEKTRYCZNEJ ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO TROLEJBUSU I JEGO INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ, ODBIERAKÓW PRĄDU, HAMULCA ROBOCZEGO-ELEKTRODYNAMICZNEGO ORAZ HAŁASU ZEWNĘTRZNEGO

Przedmiot i zakres badań	Sposób prowadzenia badania	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
1	2	3
1. Instalacja elektryczna sieciowa		
1.1. Przewody i urządzenia elektryczne  1.1.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Istnieje możliwość dotknięcia urządzeń będących pod napięciem przez osoby przypadkowe. 2. Przetarcie izolacji lub jej całkowite uszkodzenie. 3. Korozja połączeń elektrycznych. 4. Pęknięcia izolatorów lub ślady przebiecia elektrycznego. 5. Uszkodzone połączenie elektryczne przewodów, luźne lub niepewne mocowanie przewodów w zaciskach. 6. Tarcie ruchomych części układu napędowego o przewody elektryczne. 7. Brak wyłączników sieciowych umożliwiających odłączenie instalacji 600 V od obwodu odbieraków prądu. 8. Brak ochrony nadmiarowej. 9. Pęknięcia lub ślady przebiecia elektrycznego odgromnika.
1.2. Rezystancja izolacji  1.2.1. Stan techniczny	Pomiar miernikiem rezystancji izolacji z napięciem testującym 1 kV prądu stałego.	Rezystancja wypadkowa izolacji całej instalacji zasilanej napięciem sieciowym (galwanicznie integralnej) mniejsza niż 1,3 MΩ.
1.3. Odbieraki prądu  1.3.1. Stan i działanie	Oględziny i sprawdzenie działania	1. Pęknięcia, deformacje lub zły stan techniczny ramion, podstawy z mechanizmem obrotowym, mechanizmu napinająco-tłumiącego, łyżki z wkładką ślizgową. 2. Uszkodzona linka ściąagająca. 3. Uszkodzony mechanizm zwijający linkę ściąagającą. 4. Uszkodzony mechanizm ściąagający (o ile jest wymagany). 5. Brak lub uszkodzona izolacja linki ściąagającej w przypadku metalowego drążka odbieraka. 6. Brak lub zły stan przewodu (mostka) zapewniającego obejście elektryczne mechanizmu obrotowego łyżki odbieraka.
2. Instalacja elektryczna niskiego napięcia		



2.1. Akumulator 2.1.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak wyłącznika baterii akumulatorów. 2. Brak mocowania baterii do nadwozia. 3. Pęknięcie obudowy, wycieki elektrolitu.
3. Wyizolowanie elektryczne w obszarze drzwi wejściowych		
3.1. Wykładzina podłogowa dielektryczna oraz poręcze i uchwyty zainstalowane w obszarze drzwi wejściowych  3.1.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak lub zły stan wykładzin dielektrycznych na stopniach schodów. 2. Brak lub zły stan izolatorów poręczy drzwi i uchwytów w obszarze drzwi wejściowych.
3.1.2. Rezystancja izolacji	Pomiar miernikiem rezystancji izolacji o napięciu testującym 1 kV prądu stałego	Rezystancja izolacji którejkolwiek poręczy lub uchwytu, mierzona względem masy pojazdu, mniejsza od 2 MΩ
4. Hamulec roboczy-elektrodynamiczny		
4.1. Hamulec roboczy-elektrodynamiczny  4.1.1. Skuteczność	Pomiaru skuteczności hamulca dokonuje się zgodnie z instrukcją przedstawioną w załączniku nr 8	Niewystarczająca skuteczność hamowania.
4.1.2. Pierwszeństwo hamowania nad rozruchem	Sprawdzenie działania	1. Przy równoczesnym wciśnięciu pedału rozruchu i hamulca następuje rozruch. 2. Przy równoczesnym wciśnięciu pedału rozruchu i hamulca w trakcie jazdy nie rozpoczyna się hamowanie elektrodynamiczne.
5. Hałas zewnętrzny na postoju		
5.1. Poziom dźwięku na zewnątrz podczas postoju	Pomiar hałasu zewnętrznego na postoju zgodnie z instrukcją (załącznik nr 3 do rozporządzenia)	1. Poziom dźwięku A przekracza 64 dB lub 80 dB w przypadku załączonego układu jazdy autonomicznej z agregatem spalinowym. 2. Przeniesienie drgań z silników pomocniczych na nadwozie pojazdu. 3. Luźne pokrywy komór silników.
6. Połączenie masowe w trolejbusach wieloczołowych		
6.1. Linki masowe 6.1.1. Stan techniczny	Oględziny	Brak lub zły stan techniczny linek połączenia masowego pomiędzy członami trolejbusu.
7. Inne wyposażenie		

<p>7.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.</li> <li>2. Widoczne uszkodzenia połączeń elektrycznych.</li> <li>3. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.</li> <li>4. Możliwość przygotowania układu pojazdu do jazdy bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.</li> </ol>
---	------------------	--

## SPOSÓB BADANIA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA HAMULCA ROBOCZEGO-ELEKTRODYNAMICZNEGO TROLEJBUSU

### 1. Przepisy ogólne

- 1.1. Załącznik określa sposób badania skuteczności hamowania trolejbusu za pomocą hamulca roboczego-elektrodynamicznego.
- 1.2. Badania skuteczności hamowania dokonuje się przez pomiar drogi hamowania nieobciążonego trolejbusu z ustalonej prędkości 30 km/h do prędkości co najmniej 5 km/h na wydzielonym odcinku drogi przeznaczonej do prób.
- 1.3. Wartość opóźnień hamowania wylicza się, wychodząc z prędkości rozpoczęcia hamowania i drogi hamowania przy założeniu ruchu jednostajnie opóźnionego.
- 1.4. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania w drodze pomiaru średniego opóźnienia hamowania, w przypadkach gdy warunki uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z pkt. 1.3.

### 2. Pomiar drogi hamowania

Pomiar drogi hamowania powinien być dokonany przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) ciśnienie w ogumieniu nie może różnić się od nominalnego więcej niż o  $\pm 0,02$  MPa;
- 2) badanie można przeprowadzić tylko na takim odcinku drogi, na którym nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu;
- 3) odcinek drogi, na którym prowadzone są pomiary, powinien być poziomy o nawierzchni twardej, równej, suchej i czystej;
- 4) po zmniejszeniu prędkości trolejbusu przy użyciu tylko hamulca elektrodynamicznego poniżej 5 km/h dopuszcza się zatrzymanie trolejbusu przy wykorzystaniu hamulców mechanicznych.

### 3. Pomiar opóźnienia hamowania

Pomiaru opóźnienia hamowania należy dokonać w warunkach określonych w pkt. 2, opóźnieniomierzem umocowanym w trolejbusie w sposób wskazany przez producenta przyrządu; przy czym pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej ok. 30 km/h według wskazań prędkościomierza trolejbusu.

### 4. Ocena skuteczności hamowania

Skuteczność hamowania uznaje się za odpowiadającą wymaganiom, jeżeli zmierzona długość drogi hamowania jest mniejsza lub co najwyżej równa wielkościom podanym w tabeli poniżej albo obliczona na podstawie pomiaru drogi lub zmierzona wielkość opóźnienia hamowania jest większa lub co najmniej równa wielkościom podanym w tabeli poniżej.

Lp.	Rodzaj układu hamowania	Droga hamowania (m)	Opóźnienie hamowania (m/s <sup>2</sup> )
1.	z klasycznym komutatorowym silnikiem prądu stałego	43,4	0,8
2.	inny	24,8	1,4

WZÓR

## ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM TROLEJBUSU

(Strona 1)

<b>ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM TROLEJBUSU</b>			
Nr			
Marka trolejbusu	Typ i model	Numer boczny	Nr rejestracyjny
Cecha identyfikacyjna			
Właściciel			
<b>ZGODNIE Z WYNIKIEM BADANIA TROLEJBUS MOŻE BYĆ:</b>	1. dopuszczony do ruchu (P)		
	2. dopuszczony do ruchu warunkowo (W)		
	3. niedopuszczony do ruchu (N)		
Data produkcji		podpis i pieczęć	
Data badania			
Następny termin badania do			

UWAGA:

Rubryki 1. 2. 3. wypełnia się przez dokonanie wpisu w rubryce właściwej oraz wyraźne skreślenie treści rubryk nie mających w danym wypadku zastosowania.

(Strona 2)

Uwagi *) ..... ..... ..... ..... ..... ..... .....  ..... (podpis i pieczęć )
--

\*) Należy wpisywać stwierdzone usterki, ograniczenia przy dopuszczeniu warunkowym i jego termin lub inne uwagi.

## WZÓR

PIECZĄTKA IMIENNA UPOWAŻNIONEGO PRACOWNIKA TRANSPORTOWEGO DOZORU  
TECHNICZNEGO DO BADAŃ TECHNICZNYCH TROLEJBUSU W CZĘŚCI ELEKTRYCZNEJ

Transportowy Dozór Techniczny	10 mm
UPOWAŻNIONY DO BADAŃ TROLEJBUSÓW  <i>mgr inż. Marek Kowalski</i>	
30 mm	

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie przedmiotu, zakresu, sposobu, warunków dla infrastruktury, wyposażenia kontrolno-pomiarowego do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, warunków i trybu ich wydawania oraz wzorów pieczętek stosowanych przy tych badaniach, stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 82 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 202 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Niniejszy projekt rozporządzenia był poprzedzony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. z 2011 r. poz. 343), które utraci moc z dniem wejścia w życie niniejszego projektu rozporządzenia.

Na skutek zmiany numeracji delegacji zawartej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia. Przedmiotowe rozporządzenie niweluje także zagrożenie dublowania się przepisów wskutek przeniesienia niektórych przepisów na poziom ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Są to przepisy: § 1 ust. 2-5, § 2, § 3 ust. 2-3, § 4 ust. 1 pkt 1-2, ust. 2, § 5, § 6, § 7 ust. 3 - 4, § 8 ust. 1 pkt 1-2, ust. 3 oraz § 9 ust. 1.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz nie wpłynie na rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, sytuację i rozwój regionalny.

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

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

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie przedmiotu, zakresu, sposobu, warunków dla infrastruktury, wyposażenia kontrolno-pomiarowego do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, warunków i trybu ich wydawania oraz wzorów pieczętek stosowanych przy tych badaniach.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Jerzy Szmit Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Tina Lewandowska <a href="mailto:tina.lewandowska@mib.gov.pl">tina.lewandowska@mib.gov.pl</a> Telefon 22-630-12-50</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 30,09,2016 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa</b> -----</p>
--	--

#### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

##### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia. W rozporządzeniu dokonuje się także korekt związanych z przeniesieniem części zapisów z poziomu rozporządzenia do aktu prawnego rangi ustawy, tj. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

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

W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się korekt związanych z przeniesieniem części zapisów do aktu prawnego rangi ustawy, tj. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

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

Nie dotyczy.

##### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie
Przedsiębiorcy zajmujących się komunikacją publiczną	Brak danych	-	Bezpośrednie
TDT	-	-	Przejęcie nowych obowiązków związanych z wykonywaniem badań technicznych trolejbusów.

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

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

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

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

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

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ...2016... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łączni e (0- 10)
<b>Dochody ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
ITS z tytułu nowych/podwyższonych opłat												
TDT z tytułu nowych/podwyższonych opłat												
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
wydatki ITS												
Wydatki TDT												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
ITS												



TDT												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
		Skutki										
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw właściciele stacji kontroli pojazdów											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw właściciele stacji kontroli pojazdów											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne	Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność i przedsiębiorczość z uwagi na to, że projekt określa zasady przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów natomiast wszelkie korzyści z tym związane są określone w rozporządzeniu dotyczącym opłat za badania techniczne pojazdów.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:						<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:						
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
Komentarz:												
9. Wpływ na rynek pracy												
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.												

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