

# STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation



## ODDZIAŁ W KROŚNIE

38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12

e-mail: [krosno@klubdiagnosty.pl](mailto:krosno@klubdiagnosty.pl) [www.klubdiagnosty.pl](http://www.klubdiagnosty.pl)

Konto Bankowe: PKO BP S.A. O/Krosno Nr 94 1020 2964 0000 6702 0065 9177

REGON: 370018453

NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 7 sierpnia 2015 r.

### **Porada techniczna w zakresie przeprowadzenia okresowego badania technicznego pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu w kontekście przepisów, które wejdą w życie dnia 15.08.2015 r.**

Dnia 31 lipca 2015 r. zostały ogłoszone w dziennikach ustaw dwa rozporządzenia zmieniające:

- rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. poz. 1076),
- rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 1077).

Rozporządzenia mają na celu wykonanie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (UE) z dnia 20 marca 2014 r. w sprawie C-639/11, w którym Trybunał orzekł o uchybieniu przez Rzeczpospolitą Polską ciężącym na niej zobowiązaniom wynikającym z art. 2a dyrektywy Rady 70/311/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 133 z 18.6.1970, str. 10), art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007, str. 1) oraz art. 34 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, ze względu na uzależnienie rejestracji w Polsce nowych oraz wcześniej zarejestrowanych w innych państwach członkowskich samochodów osobowych z kierownicą po prawej stronie od przełożenia koła kierownicy na lewą stronę pojazdu.



[www.flota.v10.pl](http://www.flota.v10.pl)

Po zmianach, które wejdą w życie, przepisy odnoszące się do omawianych kwestii, będą przedstawiały się w następujący sposób:

**Rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach:**

§ 2 ust. 2a. W odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, w przypadku badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wykonuje się jedynie zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w dziale Ia załącznika nr 1 do rozporządzenia, pod warunkiem, że pojazd ten jest pojazdem, o którym mowa w:

- 1) art. 81 ust. 4 pkt 1 i pkt 2 lit. a ustawy, albo
- 2) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b, jeżeli termin ważności badania technicznego określony w dokumentach, o których mowa w tym przepisie, nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalony na podstawie art. 81 ust. 5–10 ustawy.;

**Usterki w załączniku nr 1, na które należy zwrócić szczególną uwagę:**

0.2 h) Brak dokumentu potwierdzającego, że pojazd był zarejestrowany na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej (dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) – **usterka istotna**

2.2.2. 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 i pojazdy, o których mowa w § 9 ust. 2a i 3 rozporządzenia o warunkach technicznych. – **usterka istotna lub stwarzająca zagrożenie**

3.3 e) W pojeździe przystosowanym konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) brak zapewnienia minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym), określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, sprawdzonego zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w załączniku nr 10; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka zewnętrzne oznakowane w widoczny sposób zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 02 lub wyżej albo dyrektywą 2003/97/WE. – **usterka istotna (podkreślenie własne)**

4.1.1 p) Reflektor świateł mijania nieprzeznaczony do ruchu prawostronnego – w oznaczeniu homologacyjnym reflektora strzałka skierowana tylko w prawo od uprawnionego diagnosty znajdującego się na wprost światła; dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu). – **usterka istotna (podkreślenie własne)**

4.1.1 q) Brak asymetryczności świateł mijania i oświetlenia drogi po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1976 r. oraz motocykla wyposażonego w światła mijania z żarówkami halogenowymi, nie dotyczy motocykla zarejestrowanego po dniu 31 grudnia 2009 r. – **usterka istotna**

7.8 e) Brak wyskalowania prędkościomierza w km/h albo jednocześnie w km/h i mph. – **usterka istotna**

#### **W załączniku nr 1 po dziale I został dodany nowy dział Ia:**

Zakres okresowego badania technicznego pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, o którym mowa w § 2 ust. 2a rozporządzenia

§ 1. Okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, dla pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, obejmuje ocenę stanu technicznego tego pojazdu dokonaną zgodnie z tabelą działu I w zakresie:

- 1) identyfikacji pojazdu – należy wykonać zgodnie z pkt 0;
- 2) widoczności – należy wykonać zgodnie z pkt 3.1–3.3;
- 3) świateł drogowych i mijania – należy wykonać zgodnie z pkt 4.1;

4) światła/eł przeciwmgłowego tylnego – należy wykonać zgodnie z pkt 4.5.1, 4.5.3–4.5.4;

5) prędkościomierza – należy wykonać zgodnie z pkt 7.8.;

**Po załączniku nr 9 do rozporządzenia został dodany załącznik nr 10:**

SZCZEGÓŁOWY SPOSÓB BADANIA MINIMALNEGO WYMAGANEGO POLA WIDZENIA W LUSTERKU ZEWNĘTRZNYM (LEWYM WSTECZNYM) POJAZDU KATEGORII M<sub>1</sub> O RODZAJU SAMOCHÓD OSOBOWY PRZYSTOSOWANEGO KONSTRUKCYJNIE DO RUCHU LEWOSTRONNEGO (Z KIEROWNICĄ UMIESZCZONĄ PO PRAWEJ STRONIE POJAZDU)

§ 1. Szczegółowy sposób badania minimalnego wymaganego pola widzenia, określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, dotyczy lusterka zewnętrznego (lewego wstecznego) oznakowanego znakiem homologacji zgodnym z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 00 lub 01 lub dyrektywą 71/127/EWG oraz lusterka, którego znak homologacji jest niewidoczny.

§ 2. Dla celów niniejszego załącznika:

1) „Pole widzenia” oznacza wycinek przestrzeni trójwymiarowej, który jest monitorowany za pomocą lusterka zewnętrznego po lewej stronie pojazdu;

2) „Lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne)” oznacza przedmiot wyposażenia lub część, z wyjątkiem peryskopu, zapewniające widoczność do tyłu po lewej stronie pojazdu przymocowane na zewnętrznej powierzchni pojazdu.

§ 3. 1. Podczas przeprowadzania badania powinny być spełnione wymagania określone w punkcie 3 działu I załącznika nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

2. Lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne) musi mieć możliwość regulacji.

3. Pomiaru pola widzenia nie powinno dokonywać się w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.

4. Pomiar pola widzenia wykonuje się zgodnie z rysunkiem nr 1.

5. Miejsce pomiarowe powinno być poziome, o nawierzchni twardej i równej.

6. Linie o szerokości 50 mm wyznaczające pole widoczności z lewej strony pojazdu odzwierciedlające poziomy fragment jezdni, muszą być zaznaczone wewnątrz obszaru (minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża) jak pokazano na rysunku nr 1.

7. W czasie pomiaru w miejscu pomiarowym może przebywać tylko właściciel (kierowca) pojazdu i uprawniony diagnosta prowadzący pomiar.

8. W pojeździe podczas badania powinien znajdować się tylko uprawniony diagnosta siedzący po prawej stronie na miejscu kierowcy.

9. Pojazd należy ustawić kołami przedniej i tylnej osi równoległe i stycznie do wewnętrznej linii pola widzenia.

10. Siedzenie kierowcy powinno być ustawione w środkowym zakresie regulacji wzdłużnej.

11. Oparcie siedzenia kierowcy powinno być pochylone do tyłu pod kątem 25 stopni od pionu mierzonym w osi symetrii siedzenia.

12. Uprawniony diagnosta powinien siedzieć na miejscu kierowcy oparty plecami o oparcie siedzenia, a jego głowa oraz wzrok powinny być skierowane na wprost równoległe do podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

13. Na prawej bocznej szybie należy zaznaczyć równoległe do podłoża położenie oczu kierowcy.

14. Pojazd podczas badania powinien być tak ustawiony, aby położenie oczu kierowcy, o którym mowa w ust. 13, znajdowało się na wysokości osi odniesienia prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu tak, jak to pokazano na rysunku nr 1.

15. Po zajęciu miejsca kierowcy uprawniony diagnosta powinien tak regulować lusterkiem zewnętrznym (lewym wstecznym), aby pole widzenia widoczne w lusterku umożliwiała kierowcy widzenie:

1) sprawdzianów o wysokości  $h$  ( $h = 50 \text{ mm} + \text{odległość oczu kierowcy od nawierzchni podłoża}$ ) umieszczonych na miejscu pomiarowym, jak pokazano na rysunku nr 1;

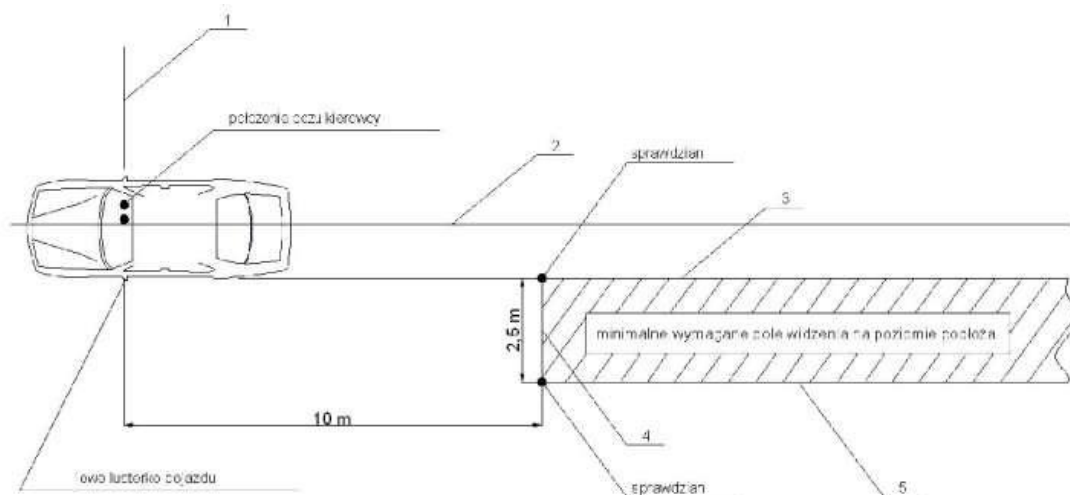
2) minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża, jak pokazano na rysunku nr 1.

16. Sprawdzianem może być dowolny przedmiot o wymaganej minimalnej wysokości.

17. W przypadku, kiedy uprawniony diagnosta obejmie wzrokiem w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym), nie odrywając przy tym pleców od oparcia fotela, pole widzenia, o którym mowa w ust. 15, to wynik badania uznaje się za pozytywny.

Rysunek nr 1

**Minimalne wymagane pole widzenia, które powinno być widoczne w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym)**



**Opis do rysunku**

1. oś odniesienia;
2. podłużna płaszczyzna symetrii pojazdu;
3. wewnętrzna linia pola widzenia;
4. przednia linia pola widzenia;
5. zewnętrzna linia pola widzenia.

**Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia:**

§ 9 ust. 2. Kierownica w pojeździe o liczbie kół większej niż trzy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 40 km/h, nie powinna być umieszczona po prawej stronie pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2a.,

§ 9 ust. 2a. Dopuszcza się umieszczenie kierownicy po prawej stronie pojazdu w pojeździe kategorii M<sub>1</sub> o rodzaju samochód osobowy, nowym objętym świadectwem homologacji typu WE pojazdu, albo uprzednio zarejestrowanym na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej, pod warunkiem, że pojazd jest wyposażony w:

1) reflektory świateł mijania przeznaczone do ruchu prawostronnego, odpowiadające warunkom określonym w rozdziale 3 działu III oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia;

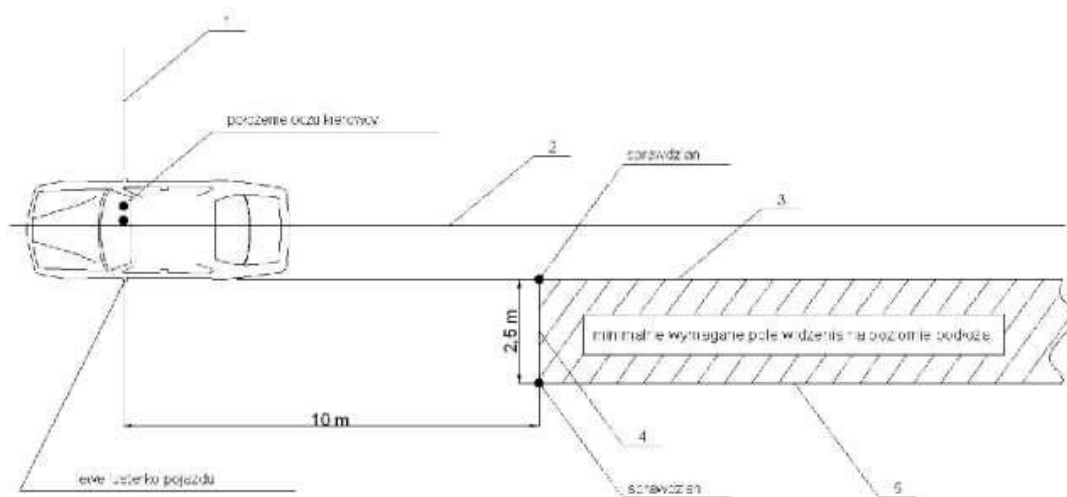
2) lusterka wsteczne, odpowiadające warunkom określonym w załączniku nr 12 do rozporządzenia, z tym, że lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne) musi umożliwić obserwację obszaru po lewej stronie pojazdu pod kątem zapewnienia kierowcy minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym) w sposób określony w załączniku nr 13 do rozporządzenia; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka oznakowane zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 02 lub wyżej albo dyrektywą 2003/97/WE.;

§ 11 ust. 1. Pojazd samochodowy wyposaża się:

4) w prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph oraz w drogomierz;

#### Nowy załącznik nr 13 do rozporządzenia:

MINIMALNE WYMAGANE POLE WIDZENIA W LUSTERKU ZEWNĘTRZNYM (LEWYM WSTECZNYM) POJAZDU KATEGORII M<sub>1</sub> O RODZAJU SAMOCHÓD OSOBOWY PRZYSTOSOWANEGO KONSTRUKCYJNIE DO RUCHU LEWOSTRONNEGO (Z KIEROWNICĄ UMIESZCZONĄ PO PRAWEJ STRONIE POJAZDU)



Opis do rysunku

1. oś odniesienia;
2. podłużna płaszczyzna symetrii pojazdu;
3. wewnętrzna linia pola widzenia;

4. przednia linia pola widzenia;
5. zewnętrzna linia pola widzenia.

### **Komentarz własny odnoszący się do czynności kontrolnych**

#### **Pojazdy, o których mowa w znowelizowanych przepisach:**

*Kategoria homologacyjna M<sub>1</sub> o rodzaju samochód osobowy, lub pojazdy nowe objęte świadectwem homologacji typu WE pojazdu, albo uprzednio zarejestrowane na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej.*

**Po analizie przepisów krajowych dla pojazdów, o których mowa w znowelizowanych przepisach, nie spełniających podanych wymogów** diagnosta samochodowy powinien określić wynik badania technicznego jako negatywny.

*Do państw członkowskich UE z ruchem lewostronnym zaliczamy: Wielką Brytanię, Irlandię, Irlandię Północną, Szkocję, Walie, Malte i Cypr.*

#### **Identyfikacja pojazdu:**

W odniesieniu do sprowadzanych z zagranicy pojazdów używanych, diagnosta samochodowy winien stwierdzić, czy pojazd był zarejestrowany na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej (dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).

Diagnosta samochodowy powinien sprawdzić:

- a) Tablice rejestracyjne (diagnosta sprawdza tablice tylko wówczas, gdy pojazd jest doposażony w tablice tymczasowe, jednakże brak tablicy rejestracyjnej nie skutkuje negatywnym wynikiem badania) - usterka o kodzie 0.1
- b) Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)/numer nadwozia/podwozia/ ramy - usterka o kodzie 0.2



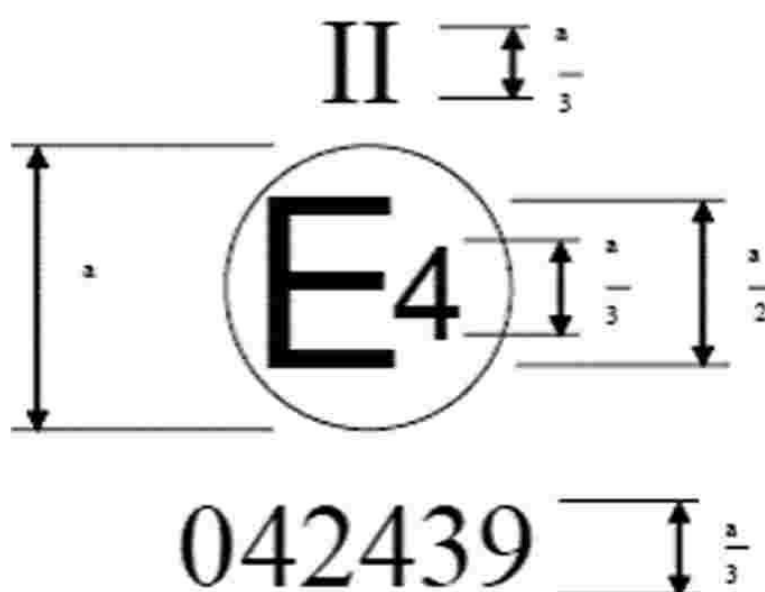
## Widoczność

Diagnosta samochodowy nie przeprowadza badania polegającego na widoczności pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym) w odniesieniu do pojazdów wyposażonych w lusterka oznakowane zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 02 lub wyżej albo dyrektywą 2003/97/WE.

Regulamin EKG ONZ nr 46

### ZAŁĄCZNIK 5

#### UKŁAD ZNAKU HOMOLOGACJI URZĄDZENIA WIDZENIA POŚREDNIEGO



Powyższy znak homologacji umieszczony na urządzeniu widzenia pośredniego oznacza, że lusterko jest lusterkiem wstecznym klasy II, które otrzymało homologację w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminu nr 46 i któremu przypisano numer homologacji 042439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że w momencie udzielania homologacji w regulaminie nr 46 uwzględniona już była seria poprawek 04.

*Uwaga: Numer homologacji i dodatkowy symbol umieszcza się blisko okręgu, nad albo pod literą „E” lub po lewej albo po prawej stronie tej litery. Cyfry numeru homologacji znajdują się po tej samej stronie litery „E” i są zwrócone w tym samym kierunku. Dodatkowy symbol umieszcza się dokładnie po przeciwnej stronie niż numer homologacji. Należy unikać stosowania cyfr rzymskich jako numerów homologacji, aby zapobiec pomyleniu ich z innymi symbolami.*

Diagnosta samochodowy powinien sprawdzić:

- a) Pole widzenia - usterka o kodzie 3.1.
- b) Stan szyb - usterka o kodzie 3.2.
- c) Lusterka wsteczne lub inne urządzenia funkcji widzenia pośredniego - usterka o kodzie 3.3.

### **Światła drogowe i mijania**

Należy zwrócić uwagę, aby reflektor świateł mijania był przeznaczony do ruchu prawostronnego. Z punktu widzenia diagnosty przeprowadzającego badanie techniczne ważne jest zatem oznaczenie homologacyjne – strzałka winna być skierowana w lewo lub w prawo od uprawnionego diagnosty znajdującego się na wprost światła. Strzałka może być także skierowana w lewą stronę. Strzałka skierowana w prawo oznacza, iż wynik badania zostanie określony jako negatywny. Podczas badania technicznego należy pamiętać, iż brak asymetryczności świateł mijania i oświetlenia drogi po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie skutkuje negatywnym wynikiem badania, jednak wyłącznie dla:

- pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1976 r.,
- motocykla wyposażonego w światła mijania z żarówkami halogenowymi (przepisu nie stosuje się względem motocykla zarejestrowanego po dniu 31 grudnia 2009 r.).

Diagnosta samochodowy powinien sprawdzić:

- a) Stan i działanie - usterka o kodzie 4.1.1
- b) Ustawienie - usterka o kodzie 4.1.2
- c) Przełączniki - usterka o kodzie 4.1.3
- d) Zgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych - usterka o kodzie 4.1.4
- e) Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe) - usterka o kodzie 4.1.5
- f) Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe) - usterka o kodzie 4.1.6
- g) Światłość świateł drogowych - usterka o kodzie 4.1.7

### **Tylne światła przeciwmglowe**

Diagnosta samochodowy powinien sprawdzić:

- a) Stan i działanie świateł - usterka o kodzie 4.5.1
- b) Przełączniki - usterka o kodzie 4.5.3
- c) Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych – usterka o kodzie 4.5.4

Warunki techniczne dotyczące świateł przeciwmgłowych tylnych:

- ✓ Barwa światła: czerwona,
- ✓ Jeżeli jest jedno światło, powinno być umieszczone po lewej stronie lub pośrodku pojazdu; jeżeli są dwa światła - po obu stronach pojazdu,
- ✓ Rozmieszczenie: nie bliżej niż 100 mm od światła hamowania „stop”,
- ✓ Sygnał kontrolny włączenia: obowiązkowy - świetlny niemigający barwy żółtej
- ✓ Połączenie elektryczne:
  - może włączać się tylko wówczas, gdy włączone są światła drogowe, mijania lub przeciwmgłowe przednie,
  - powinno dać się wyłączyć niezależnie od innych świateł
- ✓ Własności świetlne: światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość świateł pozycyjnych tylnych

### **Prędkościomierz**

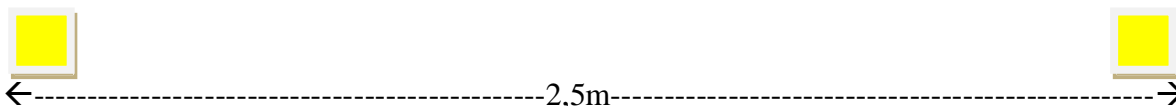
Nowością podczas badania technicznego jest sprawdzenie, czy prędkościomierz jest wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph. Jeżeli prędkościomierz wyskalowany jest wyłącznie w mph (mile), to diagnosta przeprowadzający badanie powinien określić wynik badania jako negatywny.

Nadmieniamy, iż w procesie konsultacji procedowanych projektów rozporządzeń zaproponowaliśmy dodanie usterki istotnej o następującej treści: *„Brak zamontowanego lusterka peryskopowego wewnętrznego lub zewnętrznego z lewej strony pojazdu, zapewniającego widoczność kierowcy do przodu w odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego z kierownicą zamocowaną po prawej stronie pojazdu”*. Naszym zdaniem dodanie usterki w takiej formie jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa podczas manewru wyprzedzania lub omijania. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wskazało jednak, iż, przepisy obowiązujące w procedurze homologacji typu pojazdu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 125 przewidują, iż widoczność do przodu może być realizowana tylko bezpośrednio wzrokiem kierującego, bez użycia lusterek peryskopowych lub innych urządzeń typu kamera.

Sam sposób przeprowadzenia badania omawiany był podczas seminariów szkoleniowych w maju i czerwcu 2015 r., w oparciu o ówczesny projekt procedowanych przepisów. Wskazywaliśmy wówczas, iż miejsce przeprowadzenia badania nie zostało wskazane wprost, co oznacza, że badanie techniczne można przeprowadzić w dowolnym miejscu, niekoniecznie bezpośrednio przed stacją kontroli pojazdów. Wskazywaliśmy również, iż równocześnie z procedowanymi przepisami związanymi z pracą diagnostów powinna pojawić się nowa cena za przeprowadzone czynności, niestety tak się nie stało. Teraz przeprowadzenie badania technicznego pojazdu z kierownicą po prawej stronie będzie powodować wyłącznie zwiększenie czynności, które obligatoryjnie musi wykonać diagnosta samochodowy. Podczas seminariów (w czerwcu 2015 r.) informowaliśmy także uczestników, iż ukazały się przepisy na których „pracują” urzędnicy rejestrujący pojazdy. Niemniej jednak, diagnosta samochodowy, który przeprowadzi badanie techniczne pojazdu z kierownicą po prawej stronie powinien w uwagach na zaświadczeniu wpisać: „Kierownica po prawej stronie” – będzie to wówczas informacja spójna z treścią, która pojawi się w dowodzie rejestracyjnym.

**Wyposażenie i pole pomiarowe do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu z kierownicą po prawej stronie każda stacja może przygotować we własnym zakresie, w skład, którego wejść mogą:**

1. Dwa drewniane lub metalowe sprawdziany o wysokości minimum 50 mm. Wskazane byłoby pokrycie sprawdzianów farbą odblaskową np. barwy żółtej.



2. Bezpośrednio wytyczona linia pola widzenia zgodnie z rysunkiem wyznaczona na stanowisku kontrolnym lub po za nim, o ile warunki na to pozwalają. Przepisy nie określają, gdzie ma być zlokalizowane pole pomiarowe, na zewnątrz, czy wewnątrz stacji kontroli pojazdów.
3. Dwa stojaki lub statywy z regulowaną wysokością, w których w górnych częściach będzie możliwość zamontowania sprawdzianów określonych w pkt. 1.

**Porada techniczna została opracowana przy współudziale „SUNRISE” P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki z Łodzi.**

Wiceprezes Zarządu  
Oddziału STK-RP w Krośnie  
*Inż. Artur Salata*  
Koordynator ds. SKP