



**ZIELIŃSKA** Edyta Dr inż.  
Politechnika Rzeszowska  
Katedra Silników Spalinowych i Transportu

## WYMAGANIA DOTYCZĄCE OKRĘGOWEJ STACJI DIAGNOSTYCZNEJ

*W artykule przedstawiono charakterystykę Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów. Określono wymagany zakres usług w nich realizowany. Wymieniono wytyczne związane z ich funkcjonowaniem, tj. wymagane pozwolenia na prowadzenie działalności oraz obowiązujące wyposażenie. Podano także tendencje rozwojowe w zakresie funkcjonowania stacji diagnostycznych w Polsce.*

### 1. WPROWADZENIE

Rozwój motoryzacji na przełomie XX i XXI wieku przyczynił się do zwiększenia ilości eksploatowanych pojazdów samochodowych. Wzrastająca ilość pojazdów i zmniejszająca się przepustowość polskich dróg przyczynia się do powstawania kolizji i wypadków, co skutkuje zwiększonym zapotrzebowaniem na obiekty motoryzacyjne, np. stacje diagnostyczne (SKP) [2,3]. Ich działalność jest istotna w zapewnieniu prawidłowej eksploatacji pojazdów. Badania wykonywane w stacjach diagnostycznych umożliwiają sprawdzenie stanu technicznego pojazdu w zakresie bezpieczeństwa jazdy, pozwalają na rozpoznanie wszystkich wadliwych podzespołów, części, mechanizmów i elementów samochodu oraz zezwalają na jego dopuszczenie do ruchu po drogach publicznych. Bieżąca oraz systematyczna kontrola stanu technicznego wszystkich pojazdów przyczynia się także do zmniejszenia ilości wypadków komunikacyjnych, które mogą być spowodowane niesprawnością danego samochodu. Działalność stacji diagnostycznej jest ogromnie ważna również z punktu widzenia ekologii, ponieważ zmniejsza w pewnym stopniu negatywne oddziaływanie motoryzacji na środowisko (badania emitowanych spalin) i pozwala na ograniczenie ogólnego niebezpieczeństwa

związanego z eksploatacją pojazdu.

Na jakość przeprowadzanych badań diagnostycznych w SKP wpływa specjalistyczne wyposażenie stacji. Nowoczesne pod względem technologicznym urządzenia diagnostyczne stacji mają szczególne znaczenie w przypadku nowych samochodów, które są wyposażone w liczne układy elektroniczne wpływające na bezpieczeństwo i komfort jazdy oraz pozwalające na kontrolę działania większości zespołów pojazdu. Aby sprostać nowym rozwiązaniom technologicznym, jakie narzuca branża motoryzacyjna, stacje diagnostyczne powinny dokonywać ciągłej modernizacji swojego wyposażenia. Przy przeprowadzanych badaniach w SKP ważną rolę odgrywa również wykwalifikowany i doświadczony personel, który jest w stanie wykryć wszelkie nieprawidłowości. Wszystkie czynności, które wykonywane są na stacjach diagnostycznych, powinny być przeprowadzane zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie [1].

### 2. ZAKRES REALIZOWANYCH BADAŃ W OKRĘGOWEJ STACJI KONTROLI POJAZDÓW

Okręgowe Stacje Kontroli Pojazdów (O-SKP) zajmują się sprawdzaniem stanu technicznego pojazdu, a tym samym

wyeliminowaniem niesprawnych samochodów z ruchu drogowego za pomocą przeprowadzanych badań diagnostycznych. Muszą spełnić bardzo wiele warunków prawnych dotyczących ich funkcjonowania, wymagań budowlanych, a także wyposażenia diagnostycznego umożliwiającego prawidłową kontrolę pojazdów. Okręgowe Stacje Kontroli Pojazdów:

- realizują podstawowy zakres badań świadczonych na P-SKP, czyli oceniają stan techniczny pojazdów o d.m.c. 3,5 t, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa jazdy oraz ochrony środowiska, które obejmują:
  - identyfikację zgodności danych pojazdu wpisanych w dowodzie rejestracyjnym ze stanem faktycznym,
  - kontrolę ogumienia i ciśnienia powietrza w oponach,
  - sprawdzenie działania świateł oraz wysokości świecenia reflektorów przednich,
  - sprawdzenie skuteczności i sprawności układu hamulcowego i hamulca postojowego,
  - kontrolę ustawienia kół jezdnych oraz luzu na kierownicy,
  - badanie stanu technicznego zawieszenia,
  - sprawdzenie sprawności amortyzatorów (nieobowiązkowe na P-SKP),
  - kontrolę instalacji elektrycznej (głównie stanu akumulatora),
  - kontrolę nadwozia, zwłaszcza miejsca kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, konstrukcji nośnej, sygnału dźwiękowego, szyb itp.,
- kontrolują pojazdy w aspekcie ekologicznym, tj.:
  - emisję oraz skład spalin w silniku o zapłonie iskrowym,
  - zadymienie spalin w silniku o zapłonie samoczynnym,
  - poprawność działania systemu OBD,
  - hałas zewnętrzny,
  - wycieki płynów eksploatacyjnych,
- sprawdzają stan techniczny wszystkich pojazdów drogowych, a mianowicie:
  - pojazdy ciężarowe, które podlegają badaniom technicznym co roku,

- autobusy, które podlegają badaniom technicznym co pół roku,
- pojazdy do przewozu materiałów niebezpiecznych, które podlegają badaniu co roku,
- pojazdy zabytkowe (wiek przekracza co najmniej 25 lat i posiadają co najmniej 75% oryginalnych części), które podlegają tylko jednemu badaniu obejmującemu:
  - \* kontrolę działania poszczególnych mechanizmów pojazdu, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa jazdy,
  - \* sprawdzenie zgodności z określonymi warunkami technicznymi,
  - \* porównanie stanu faktycznego samochodu z warunkami zgłoszonymi we wniosku przez właściciela pojazdu,
- pojazdy typu „SAM” (zbudowane przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy własnej konstrukcji, do których zaadaptowano układy napędowe, kierownicze, hamulcowe itp. z innych pojazdów), które podlegają badaniu:
  - \* prawidłowości konstrukcji i poprawności montażu,
  - \* czy pojazd odpowiada warunkom technicznym,
  - \* czy przedmioty wyposażenia i części badanego pojazdu są oznaczone znakami homologacji lub znakiem bezpieczeństwa,
  - \* czy stan faktyczny pojazdu odpowiada warunkom technicznym zgłoszonym przez właściciela pojazdu we wniosku.

### 3. OKRĘGOWA STACJA DIAGNOSTYCZNA - WYTYCZNE

Stacja diagnostyczna jest jedynym obiektem zaplecza technicznego motoryzacji, dla którego określono wymagania odnośnie wielkości stanowiska, wyposażenia w instalacje techniczne i technologiczne. Stworzenie Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów jest kosztowną i skomplikowaną inwestycją, która wymaga wielu przygotowań, uzyskania stosownych pozwoleń i decyzji (tabela 1).

Tabela 1. Wybrane wymagania dotyczące stworzenia SKP

Lp.	Wymagania	Warunki wydania decyzji
1.	<i>Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dostęp do drogi publicznej,</li> <li>istniejące lub projektowane uzbrojenie terenu jest wystarczające dla zamierzenia inwestycyjnego,</li> <li>określenie zapotrzebowania na wodę, energię oraz sposobu odprowadzania lub oczyszczania ścieków, a także innych potrzeb w zakresie infrastruktury technicznej, a w razie potrzeby również sposobu unieszkodliwiania odpadów,</li> <li>określenie planowanego sposobu zagospodarowania terenu oraz jego charakterystyki, w tym przeznaczenia i gabarytów projektowych obiektów budowlanych, przedstawione w formie opisowej i graficznej,</li> <li>określenie charakterystycznych parametrów technicznych inwestycji oraz danych charakteryzujących jej wpływ na środowisko.</li> </ul>
2.	<i>Wniosek o pozwolenie na budowę:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>nowowznoszonego budynku,</li> <li>budynku, w którym następuje zmiana funkcji użytkowania</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dostarczenie projektu budowlanego wraz z wymaganymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami,</li> <li>dostarczenie dowodu stwierdzającego prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane,</li> <li>dostarczenie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu.</li> </ul> <p>Decyzja o warunkach zabudowy musi być zgodna z planem zagospodarowania przestrzennego, który uwzględnia wymagania ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego, urbanistyki, walory architektoniczne i krajobrazowe.</p>
3.	<i>Wniosek do TDT o sprawdzenie zgodności wyposażenia</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>złożenie wniosku o sprawdzenie zgodności wyposażenia, który spełnia wymagania formalne,</li> <li>zatwierdzenie wniosku i poinformowanie w formie pisemnej wnioskodawcy o terminie sprawdzenia zgodności wyposażenia SKP,</li> <li>sprawdzenie wyposażenia SKP i sporządzenie protokołu przez przedstawiciela TDT.</li> </ul> <p>Na podstawie protokołu wydawana jest decyzja przez dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p>

Zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006r. stacja diagnostyczna powinna być oznaczona na zewnątrz, w miejscu widocznym, szyldem barwy niebieskiej z białymi napisami, który zawiera co najmniej: kod rozpoznawczy, określenie rodzaju i godziny jej otwarcia [5]. Jeżeli stacja stanowi część podmiotu prowadzącego także inną działalność i nie znajduje się w odrębnym pomieszczeniu, to powinna być na całej długości stanowiska kontrolnego oddzielona do sufitu stałą

przegrodą budowlaną lub trwałą ścianą działową.

Stacja Kontroli Pojazdów przeprowadzająca badania techniczne pojazdów o d.m.c. do 3,5 t i powyżej oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, powinna posiadać wyposażenie kontrolno-pomiarowe odpowiednie do zakresu wykonywanych badań technicznych oraz badanych pojazdów. Powinna zapewniać możliwość zaparkowania pojazdów oczekujących na badanie techniczne. Liczba miejsc do parkowania powinna wynosić co

najmniej cztery miejsca dla pojazdów o d.m.c. do 3,5 t oraz dwa miejsca dla pozostałych samochodów. Stacja diagnostyczna powinna także posiadać co najmniej jedno stanowisko kontrolne do wykonywania badań technicznych pojazdów oraz stanowisko zewnętrzne do pomiarów akustycznych.

Wiele wymagań musi spełnić także przedsiębiorca, który zamierza prowadzić stację diagnostyczną [6]:

- powinien posiadać siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Polski,
- nie może być przedsiębiorcą w stanie likwidacji lub upadłości,
- nie może być prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przeciwko dokumentom,
- musi zatrudniać uprawnionych diagnostów,
- powinien posiadać wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe, które gwarantują odpowiednie wykonywanie badań technicznych pojazdów,
- musi posiadać poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z obowiązującymi wymaganiami.

### 3.1. Wymagania dotyczące budowy stanowisk kontrolnych O-SKP

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. stanowisko kontrolne powinno:

- znajdować się w pomieszczeniu przelotowym zapewniającym jeden kierunek ruchu pojazdu:
  - którego wymiary bramy wjazdowej i wyjazdowej nie powinny być mniejsze niż 4,1 m w przypadku wysokości i 3,4 m w przypadku szerokości,
  - którego wymiary powinny być dostosowane do wielkości badanych pojazdów,
  - którego wysokość w obszarze wyznaczonym wzdłuż osi stanowiska kontrolnego na szerokości co najmniej 3 m, nie powinna

być mniejsza niż:

\* 4,2 m – w przypadku wyposażenia stanowiska w kanał przeglądowy,

\* 5,7 m – w przypadku wyposażenia stanowiska w urządzenie do podnoszenia całego

pojazdu,

- posiadać większą długość od kanału przeglądowego o co najmniej 2,0 m albo urządzenia do podnoszenia całego pojazdu o co najmniej 1,5 m (przy czym długość stanowiska kontrolnego lub kanału przeglądowego powinna wynosić co najmniej 12 m),
- posiadać szerokość (mierzoną na całej długości ławy pomiarowej bez powierzchni pomocniczych) nie mniejszą niż wymagana szerokość ławy pomiarowej powiększoną o szerokość powierzchni roboczych.

Stanowisko kontrolne powinno posiadać odpowiednie wyposażenia technologiczne, które powinno obejmować co najmniej:

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

- indywidualne wyciągi spalin z końcówkami na rury wydechowe, o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych pojazdów,
  - ogrzewanie pomieszczenia oraz alarmowy czujnik nadmiernego poziomu gazu płynnego i ziemnego,
  - urządzenie ważące, umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na podłoże,
- 2.
- zestaw przyrządów pomiarowych do wyznaczania wymiarów geometrycznych pojazdów oraz ich elementów,
  - urządzenie umożliwiające sporządzenie dokumentacji fotograficznej.
- Wybrane wymagania dotyczące składowych stanowiska kontrolnego zostały przedstawione w tabeli

Tabela 2. Wybrane wymagania dotyczące składowych stanowiska kontrolnego

Składowe stanowiska kontrolnego	Wymagania	Wymiary
Ława pomiarowa	jej szerokość mierzona między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza	niż 2,8 m
	jej długość nie powinna być mniejsza	niż 8 m
	jej nawierzchnia powinna być pozioma, a na szerokości czynnej rolek urządzenia rolkowego do kontroli działania hamulców powinna być odporna na ścieranie	-
Powierzchnia robocza	znajdująca się po obu stronach ławy pomiarowej lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu powinna posiadać szerokość	co najmniej 0,7 m
	na jej powierzchni nie mogą być zamontowane stałe urządzenia i przyrządy oraz nie mogą znajdować się elementy konstrukcji budowlanych	-
	dopuszcza się, aby na jej powierzchni znajdowały się dodatkowe kanały do wykonywania badań lub zamontowane były elementy składowe urządzeń i przyrządów, jeżeli jest to wymagane ze względu na ich konstrukcję lub technologię wykonywania badań	-
	w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu powinna mieć rozstaw krawędzi zewnętrznych	nie mniejszy niż 4,2 m
Powierzchnia pomocnicza	stanowi pozostałą część stanowiska kontrolnego, która powinna umożliwiać właściwe rozmieszczenie urządzeń i przyrządów, a jej łączna szerokość na całej długości kanału przeglądowego powinna wynosić	co najmniej 1 m
Kanał	jego długość mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, nie powinna być mniejsza	niż 18 m
	jego szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna wynosić	od 0,7 do 1 m

przeglądowy	jego głębokość powinna wynosić	od 1,3 do 1,8 m
	powinien posiadać odprowadzenie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej oraz mieć zapewnioną co najmniej wentylację nawiewną: - nawiew czołowy lub boczny przy kanale o dł. do 6 m, - nawiewy boczne przy kanale o dł. większej niż 6 m	-
	wewnątrz powinien posiadać przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające zajęcie pozycji podwyższonej.	-

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013r. wymiary stanowiska zewnętrznego do pomiarów akustycznych, znajdujące się na zewnątrz pomieszczenia stacji diagnostycznej, nie powinny być mniejsze niż 8,5 m x 16,5 m. Ponadto, stanowisko zewnętrzne powinno posiadać nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych [6].

### 3.2. Wymagania dotyczące wyposażenia O-SKP

Każda SKP musi być wyposażona w odpowiednie urządzenia oraz przyrządy diagnozujące i korygujące nieprawidłowości zaistniałe w samochodzie. W zależności od sposobu wykonywania czynności diagnostycznych stosuje się zintegrowane stanowiska, tzw. linie diagnostyczne, często posiadające centralną jednostkę sterującą. Charakterystyczną cechą linii diagnostycznej jest jej odpowiednie usytuowanie, a także rozmieszczenie narzędzi i urządzeń w celu ułatwienia doprowadzenia energii elektrycznej, sprężonego powietrza oraz wody. Nowoczesne linie mają także na celu zmniejszenie zużywanej energii podczas przeglądu w trosce o środowisko naturalne.

Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów, zgodnie z obowiązującymi przepisami, powinna posiadać następujące wyposażenie [5,6]:

- urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców,
- przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu,
- przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu,
- przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła,
- miernik poziomu dźwięku,
- dymomierz,
- przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy,
- wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym,
- opóźniomierz do kontroli działania hamulców.

Na wyposażeniu stacji diagnostycznej powinny znajdować się także zestawy: narzędzi monterskich i przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia oraz komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 Nm do 400 Nm.

Wszystkie urządzenia przeznaczone do badań pojazdów muszą być atestowane przez jednostki do tego upoważnione i mieć oznakowanie w postaci symbolu CE, jeżeli jest ono wymagane przepisami o systemie oceny zgodności. Deklaracje zgodności dla urządzeń

i przyrządów, w stosunku do których są one wymagane, powinny być sporządzone w języku polskim. Dopuszcza się korzystanie z deklaracji w innym języku, ale z jej pisemnym przekładem na język polski. Wyposażenie diagnostyczne podlega

odpowiednio okresowej kontroli eksploatacyjnej, metrologicznej i prowadzonej przez dozór techniczny.

#### 4. PODSUMOWANIE

Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przeprowadzania badań technicznych ma wiele zalet, przede wszystkim zapewnia stabilne przychody (posiadacz pojazdu jest zobowiązany przepisami wykonać co roku przegląd swojego auta) oraz dobrą płynność finansową (klienci płacą niemal wyłącznie gotówką). Wraz ze wzrostem liczby pojazdów poruszających się na polskich drogach (szczególnie w grupie aut starszych niż 5 lat) rośnie liczba potencjalnych klientów dla stacji kontroli. Stacja nie musi zatrudniać wielu pracowników, ponieważ wykonuje wyłącznie usługi kontrolne stanu pojazdów, nie podejmuje się napraw, nie generuje również odpadów i zanieczyszczeń. Kolejną zaletą

uruchomienia stacji diagnostycznej jest to, że taka inwestycja, przy sprzyjających okolicznościach, może zwrócić się już po 3 latach.

*Oczywiście, każdy obiekt dysponuje różnym potencjałem, dlatego samo założenie stacji nie gwarantuje sukcesu. Na rentowność przedsięwzięcia mają wpływ rozwiązania przyjęte już na etapie wstępnej koncepcji inwestycji, wyboru działki i lokalizacji, potem projektowania, technologii, prac budowlanych, doboru właściwych urządzeń, ich montażu i końcowego uruchomienia. Działalność stacji diagnostycznych to także problemy. Istotnym problemem dla właścicieli stacji diagnostycznych jest obowiązujący cennik badań technicznych, który od 2004r. pozostaje niezmienny (tabela 3). Obowiązujący cennik nie do końca jest przystosowany do obecnej sytuacji rynkowej oraz stałego wzrostu kosztów utrzymania działalności.*

Tabela 3. Porównanie cen obowiązujących i proponowanych za badanie okresowe wybranych pojazdów [7]

Lp	Rodzaj pojazdu	Cena aktualna (w zł)	Cena proponowana (w zł)
1.	Motocykl	62	100
2.	Samochód osobowy	98	150
3.	Autobus	199	300
4.	Ciężarowy do 3,5 t	98	150
5.	Ciężarowy od 3,5 do 12 t	153	200
6.	Pojazd specjalny	176	300
7.	Przyczepa/naczepa do 3,5 t	78	150

W celu wyeliminowania tych i innych nieprawidłowości powstała propozycja projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego oraz aktów wykonawczych do niej, które mają obowiązywać od 2013r. Po wprowadzeniu zmian, usterki w pojazdach będą się dzielić na: drobne, istotne i stwarzające zagrożenie. Diagnosta przeprowadzający badanie otrzyma większą swobodę w orzekaniu o stanie technicznym pojazdu, zamiast kierować się twardymi przepisami [7]:

- drobne usterki nie będą musiały być odnotowywane, a pojazdy będą dopuszczane do ruchu; kwestia decyzji o usunięciu takich mało znaczących uszkodzeń pozostanie w woli właściciela auta,
- istotne usterki wpłyną na negatywny wynik badań; pojazd nie otrzyma wpisu do dowodu rejestracyjnego, a kierowca dostanie zaświadczenie o negatywnym kontrolnym badaniu i terminie 14 dni na ich usunięcie;

ponowne badanie będzie musiało odbyć się w tej samej stacji,

- usterki stwarzające zagrożenie spowodują zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez diagnostę, a pojazd otrzyma bezwzględny zakaz poruszania się po drogach; po dokonaniu niezbędnych napraw, na powtórne badanie właściciel będzie musiał zgłosić się do tej samej stacji.

Ponadto, nowa ustawa ma wprowadzić możliwość kontroli SKP bezpośrednio przez TDT przy udziale przedstawiciela starosty. Ma rozszerzyć katalog przypadków, w których starosta cofnie uprawnienia diagnosty oraz wprowadzi poważne sankcje karne w odniesieniu do podmiotów prowadzących SKP za nieprawidłowe przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Planowane jest także przywrócenie obowiązku okresowych szkoleń diagnostów (poprzez warsztaty szkolenia zawodowego) oraz wprowadzenie obowiązku przekazywania staroście przez diagnostów informacji o niekaralności.

#### LITERATURA:

- [1] Gębiś P.: *Niezbędnik Diagnosty SKP*. Wyd. SIiTMP – AUTOMEX, Tarnów 2013.  
[2] Zielińska E.: *Zaplecze techniczne*

*transportu samochodowego w aspekcie obowiązujących wymagań*. Національний Транспортний Університет, Збірник наукових праць, ВІСНИК № 18, Київ 2009.

[3] Zielińska E., Lejda K.: *Analiza i modelowanie procesów logistycznych w zapleczu technicznym transportu samochodowego w aspekcie problemów ekologicznych*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2010.

[4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

[5] Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

[6] Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia z dnia 25 marca 2013r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego.

[7] Projekt ustawy z dnia 23 czerwca 2010r. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

## REQUIREMENTS FOR DISTRICT DIAGNOSTIC STATION

### Summary

*This paper presents the characteristics of the district diagnostic station. The range of services is performed. Lists the guidelines associated with their operation, ie. the required permits to operate the existing equipment. It also provides trends in the functioning of the diagnostic station in Poland.*