

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/47/UE**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Komisja przedstawiła cel „wizji zero” zakładający, że Unia powinna do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. Aby osiągnąć ten cel, technologia motoryzacyjna powinna w znacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.
- (2) W swoim komunikacie zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” Komisja zaproponowała dalsze obniżenie o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, Komisja określiła siedem celów strategicznych oraz określiła działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów, strategię na rzecz ograniczenia liczby osób rannych w wypadkach oraz środki służące zwiększeniu bezpieczeństwa użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, zwłaszcza motocyklistów.
- (3) Badania zdolności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, a także przewidywać procedurę rejestracji pojazdów pozwalającą na zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, w przypadku gdy pojazd stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdolności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych.
- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów oraz ich właściwości związanych z ochroną środowiska. Należy zapewnić – stosując system nieoczekiwanych drogowych kontroli technicznych – aby pojazdy były zgodne do ruchu drogowego.
- (5) Drogowe kontrole techniczne są kluczowym elementem niezbędnym do osiągnięcia trwałego wysokiego poziomu zdolności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania. Kontrole te przyczyniają się nie tylko do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, ale również do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnymi poziomami kontroli stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 marca 2014 r.

- (6) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁾ ustanowiono europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). ERRU umożliwia wzajemne połączenie krajowych elektronicznych rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego w całej Unii, zgodnie z unijnymi zasadami dotyczącymi ochrony danych osobowych. Korzystanie z tego systemu, obsługiwanego przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego, ułatwia współpracę między państwami członkowskimi.
- (7) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do określonych pojazdów użytkowych osiągających maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h, zgodnie z kategoriami określonymi w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾. Niniejsza dyrektywa nie powinna jednak uniemożliwiać państwom członkowskim przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów nieobjętych niniejszą dyrektywą ani sprawdzania innych aspektów transportu drogowego, w szczególności tych, które są związane z czasem prowadzenia pojazdu i okresami odpoczynku lub z transportem towarów niebezpiecznych.
- (8) Ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej ponad 40 km/h coraz częściej wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do zadań transportowych o lokalnym zasięgu oraz do komercyjnego drogowego transportu towarów. Zagrożenie związane z ich użytkowaniem jest zbliżone do zagrożenia występującego w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego w zakresie drogowych kontroli technicznych pojazdy tej kategorii, użytkowne głównie na drogach publicznych, należy traktować tak samo jak samochody ciężarowe.
- (9) W sprawozdaniach dotyczących wdrażania dyrektywy 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ wyraźnie wykazano znaczenie przeprowadzania drogowych kontroli technicznych. W okresie 2009–2010 ponad 350 000 pojazdów poddanych drogowym kontrolom technicznym w całej Unii uznano za pojazdy będące w stanie, który oznaczał konieczność ich unieruchomienia. Sprawozdania te pokazują również bardzo istotne różnice między wynikami kontroli przeprowadzonych w różnych państwach członkowskich. W okresie 2009–2010 wskaźnik wykrywania niektórych usterek we wszystkich pojazdach poddanych kontroli wahał się od 2,1 % do 48,3 % w zależności od państwa członkowskiego. W sprawozdaniach ukazano znaczące różnice między państwami członkowskimi, jeśli chodzi o liczbę przeprowadzanych drogowych kontroli technicznych. W celu osiągnięcia bardziej zrównoważonego podejścia państwa członkowskie powinny zobowiązać się do przeprowadzenia odpowiedniej liczby kontroli, proporcjonalnej do liczby samochodów użytkowych zarejestrowanych lub funkcjonujących na ich terytorium.
- (10) Samochody dostawcze, takie jak pojazdy kategorii N₁, oraz ich przyczepy nie podlegają takim samym wymogom bezpieczeństwa obowiązującym na poziomie Unii, jak pojazdy ciężarowe, między innymi wymogom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu, szkoleń dla kierowców zawodowych lub montowania urządzeń ograniczenia prędkości. Chociaż pojazdy kategorii N₁ nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie powinny uwzględnić takie pojazdy w swoich ogólnych strategiach bezpieczeństwa drogowego i kontroli drogowych.
- (11) Aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych oraz kosztów, a także w celu poprawy skuteczności kontroli, właściwe organy krajowe powinny mieć możliwość wybierania, na zasadzie priorytetu, pojazdów eksploatowanych przez przedsiębiorców, którzy nie spełniają norm bezpieczeństwa drogowego i norm środowiskowych, natomiast pojazdy eksploatowane przez odpowiedzialne podmioty gospodarcze, które zwracają uwagę na bezpieczeństwo i właściwie utrzymują swoje pojazdy, powinny być rzadziej poddawane kontrolom. Dokonywanie wyboru pojazdów do kontroli drogowych w oparciu o profil ryzyka podmiotu gospodarczego może okazać się użytecznym środkiem do celów ściślejszej i częstszej kontroli przedsiębiorców wysokiego ryzyka.
- (12) Kontrole drogowe powinny być wspomagane stosowaniem systemu oceny ryzyka. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 wymaga, by państwa członkowskie rozszerzyły system oceny ryzyka ustanowiony na mocy dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ w odniesieniu do wdrażania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, tak aby objął on inne konkretne dziedziny związane z transportem

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylające dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

drogowym, w tym zdatność pojazdów użytkowych do ruchu drogowego. W konsekwencji do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE należy włączyć informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o odpowiednich uzgodnieniach technicznych i administracyjnych w odniesieniu do działania systemów oceny ryzyka. Należy głębiej zbadać skuteczność i harmonizację systemów oceny ryzyka w całej Unii.

- (13) Posiadacz dowodu rejestracyjnego lub – w stosownych przypadkach – podmiot gospodarczy jest odpowiedzialny za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.
- (14) Przeprowadzając techniczne kontrole drogowe, funkcjonariusze służb kontrolnych powinni działać niezależnie, a wydawana przez nich ocena powinna być wolna od wpływu konfliktów interesów, w tym konfliktów o charakterze gospodarczym lub osobistym, zwłaszcza w odniesieniu do kierowcy, podmiotu gospodarczego lub posiadacza dowodu rejestracyjnego – wpływu, który mógłby mieć konsekwencje dla bezstronności i obiektywności decyzji funkcjonariusza służb kontrolnych. Wynagrodzenie funkcjonariuszy służb kontrolnych nie powinno zatem być bezpośrednio powiązane z wynikami drogowych kontroli technicznych. Nie powinno to stanowić przeszkody dla państw członkowskich w upoważnianiu podmiotów prywatnych do przeprowadzania zarówno bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, jak i dokonywania napraw pojazdów, nawet w odniesieniu do tego samego pojazdu.
- (15) Drogowe kontrole techniczne powinny obejmować kontrole wstępne oraz, tam gdzie jest to konieczne, bardziej szczegółowe kontrole. W obu przypadkach powinny one obejmować istotne części i układy pojazdów. Aby osiągnąć harmonizację bardziej szczegółowych kontroli na poziomie Unii, w odniesieniu do każdego z badanych elementów należy wprowadzić zalecane metody przeprowadzania badań i przykłady usterek oraz kategoryzację usterek uzależnioną od ich wagi.
- (16) Zabezpieczenie ładunku ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego. Należy zatem zabezpieczyć ładunek w sposób umożliwiający sprostanie przyspieszeniom podczas eksploatacji pojazdu na drodze. Ze względów praktycznych siły wynikające z takich przyspieszeń powinny być wykorzystywane jako wartości dopuszczalne oparte na normach europejskich. Personel biorący udział w sprawdzaniu, czy ładunek jest odpowiednio zabezpieczony powinien być odpowiednio wyszkolony.
- (17) Wszystkie strony zaangażowane w proces logistyczny, w tym pakujący, załadownicy, firmy transportowe, podmioty gospodarcze i kierowcy, mają do odegrania rolę polegającą na zapewnieniu, aby ładunek został odpowiednio zapakowany i załadowany na właściwy pojazd.
- (18) W szeregu państwach członkowskich protokoły drogowych kontroli technicznych sporządzane są za pomocą środków elektronicznych. W takich przypadkach kierowcy należy przekazać kopię protokołu kontroli. Wszystkie dane i informacje zgromadzone podczas drogowych kontroli technicznych powinny być przekazywane do wspólnej bazy danych danego państwa członkowskiego, tak aby dane mogły być w łatwy sposób przetwarzane i aby odpowiednie informacje mogły być przekazywane bez jakichkolwiek dodatkowych obciążeń administracyjnych.
- (19) W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego spoczywającego na organach przeprowadzających kontrole protokoły wstępnych drogowych kontroli technicznych, w tym kontroli pojazdów zarejestrowanych w państwach trzecich, powinny zawierać jedynie podstawowe informacje stwierdzające, że dany pojazd został poddany kontroli oraz jakie były wyniki tej kontroli. Szczegółowy protokół powinien być wymagany jedynie w przypadku przeprowadzenia bardziej szczegółowej kontroli w następstwie kontroli wstępnej.
- (20) Komisja powinna zbadać możliwość połączenia formularza protokołu zawartego w załączniku IV z innymi protokołami.
- (21) Wykorzystanie mobilnych stacji kontroli drogowej zmniejsza opóźnienia i koszty dla podmiotów gospodarczych, ponieważ bardziej szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane bezpośrednio w pasie drogi. Bardziej szczegółowe kontrole mogą być również przeprowadzane w najbliższych dostępnych stacjach kontroli pojazdów i wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowych.

- (22) Personel prowadzący drogowe kontrole techniczne powinien być odpowiednio wyszkolony lub posiadać odpowiednie kwalifikacje, w tym w celu skutecznego dokonywania kontroli wzrokowej. Funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne powinni mieć co najmniej takie same kwalifikacje i spełniać takie same wymagania, jak diagnosty przeprowadzający badania zdadności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾. Państwa członkowskie powinny wymagać, by funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej spełniali te lub równoważne wymogi zatwierdzone przez właściwy organ.
- (23) Aby zmniejszyć koszty wynikające z wykorzystania sprzętu technicznego przy bardziej szczegółowych kontrolach drogowych, państwa członkowskie powinny móc wymagać płatności w przypadku wykrycia usterek. Wysokość tej opłaty powinna być uzasadniona i proporcjonalna.
- (24) Współpraca i wymiana najlepszych praktyk między państwami członkowskimi są niezbędne, aby osiągnąć bardziej zharmonizowany system drogowych kontroli technicznych w całej Unii. Państwa członkowskie powinny zatem, w miarę możliwości, prowadzić ściślejszą współpracę również podczas działań operacyjnych. Współpraca taka powinna obejmować organizację regularnych wspólnych drogowych kontroli technicznych.
- (25) W celu zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi w każdym państwie członkowskim powinien istnieć punkt kontaktowy do celów współpracy z innymi właściwymi organami. Ten punkt kontaktowy powinien także opracowywać odpowiednie dane statystyczne. Ponadto państwa członkowskie powinny stosować spójną krajową strategię egzekwowania przepisów na swoim terytorium oraz powinny mieć możliwość wyznaczenia organu koordynującego jej wdrażanie. Właściwe organy w każdym z państw członkowskich powinny wyznaczyć procedury określające terminy i treść informacji, które mają być przekazywane.
- (26) Podczas wyznaczania punktów kontaktowych przestrzega się przepisów konstytucyjnych oraz uwzględni odpowiedni szczebel kompetencji.
- (27) W celu umożliwienia monitorowania systemu kontroli drogowej stosowanego w Unii państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji, przed dniem 31 marca 2021 r., a następnie przed dniem 31 marca co dwa lata, wyniki przeprowadzonych drogowych kontroli technicznych. Komisja powinna przekazywać zebrane dane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (28) Aby przedsiębiorcy i kierowcy tracili jak najmniej czasu oraz aby zwiększyć ogólną skuteczność drogowych kontroli technicznych, należy zachęcać do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych wraz z kontrolami zgodności z przepisami socjalnymi w dziedzinie transportu drogowego, a zwłaszcza z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, dyrektywą 2006/22/WE oraz rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz zapewnić ich wdrażanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. Państwa członkowskie powinny w szczególności włączyć do nich odpowiednie środki mające na celu reakcję na sytuację, w której kierowca lub podmiot gospodarczy nie podejmuje współpracy z funkcjonariuszem służb kontrolnych oraz przypadki nieuprawnionego użytkowania pojazdu z niebezpiecznymi usterkami.
- (30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (zob. s. 51 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (31) W przypadku gdy komitet ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy nie wyda żadnej opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję, Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych dotyczących procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktom kontaktowym w państwie członkowskim, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, ani ustanawiających format danych, w jakim zebrane przez państwa członkowskie informacje dotyczące skontrolowanych pojazdów mają być przekazywane Komisji.
- (32) W celu odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 oraz załącznika IV pkt 6 bez zmiany zakresu niniejszej dyrektywy, aktualizacji załącznika II pkt 2 w odniesieniu do metod oraz dostosowania załącznika II pkt 2 w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (33) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów poruszających się w Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (34) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o której mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (35) Niniejsza dyrektywa rozwija istniejący system drogowych kontroli technicznych, aktualizuje wymagania techniczne dyrektywy 2000/30/WE oraz włącza w swój zakres zasady zawarte w zaleceniu Komisji 2010/379/UE⁽¹⁾. W związku z powyższym dyrektywa 2000/30/WE powinna zostać uchylona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

Przedmiot

W celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów użytkowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ i dyrektywie 2007/46/WE:

- a) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M₂ i M₃;

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2010/379/UE z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny ryzyka związanego z usterekami stwierdzonymi podczas kontroli drogowych (pojazdów użytkowych) zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 97).

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1).

- b) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N₂ i N₃;
- c) przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów O₃ i O₄;
- d) ciągniki kołowe kategorii T5, użytkowane głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.

2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów nieobjętych niniejszą dyrektywą, takich jak lekkie pojazdy użytkowe kategorii N₁ o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, a także do kontrolowania innych aspektów związanych z bezpieczeństwem w ramach transportu drogowego lub przeprowadzania kontroli w miejscach innych niż drogi publiczne. Żaden przepis niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu ograniczenia możliwości użytkowania konkretnego typu pojazdu do określonych części jego sieci drogowej z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę;
- 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h;
- 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;
- 4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy;
- 5) „ładunek” oznacza wszystkie towary, które zwykle umieszcza się w tej części lub na tej części pojazdu, która przeznaczona jest do przewozu ładunku, i które nie są na stałe zamocowane do pojazdu, w tym przedmioty umieszczone w nośnikach ładunku, na przykład w skrzyniach, nadwoziach wymiennych lub w kontenerach umieszczonych na pojazdach;
- 6) „pojazd użytkowy” oznacza pojazd silnikowy i jego przyczepę lub naczepę, wykorzystywane głównie do transportu towarów lub pasażerów do celów działalności gospodarczej, na przykład transportu zarobkowego lub transportu na użytek własny, lub w innych celach zawodowych;
- 7) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;
- 9) „przedsiębiorca” oznacza przedsiębiorcę zdefiniowanego w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 10) „drogowa kontrola techniczna” oznacza nieoczekiwaną kontrolę techniczną zdolności do ruchu drogowego pojazdu użytkowego przeprowadzoną przez właściwe organy państwa członkowskiego lub pod ich bezpośrednim nadzorem;

- 11) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada;
- 12) „badanie zdatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z art. 3 pkt 9 dyrektywy 2014/45/UE;
- 13) „świadczenie zdatności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wyniki badania zdatności do ruchu drogowego;
- 14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem drogowych kontroli technicznych, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie takich kontroli;
- 15) „funkcjonariusz służb kontrolnych” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych;
- 16) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas drogowej kontroli technicznej;
- 17) „wspólna kontrola drogowa” oznacza drogową kontrolę techniczną przeprowadzoną wspólnie przez właściwe organy co najmniej dwóch państw członkowskich;
- 18) „podmiot gospodarczy” oznacza osobę prawną lub fizyczną, która użytkuje pojazd i jednocześnie jest jego właścicielem, lub osobę, którą właściciel pojazdu upoważnił do jego użytkowania;
- 19) „mobilna stacja kontroli” oznacza przenośny system przyrządów niezbędny do przeprowadzania bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, obsługiwany przez pracowników będących funkcjonariuszami służb kontrolnych posiadającymi kompetencje do przeprowadzania bardziej szczegółowych kontroli drogowych;
- 20) „wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej” oznacza określony obszar przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, na którym mogą być zainstalowane w sposób trwały przyrządy do przeprowadzania badań.

ROZDZIAŁ II

SYSTEM DROGOWYCH KONTROLI TECHNICZNYCH I OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 4

System kontroli drogowych

System drogowych kontroli technicznych obejmuje wstępne drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 1, oraz bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 2.

Artykuł 5

Odsetek pojazdów, które należy poddać kontroli

1. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) i c), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych w Unii w każdym roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na terytorium państw członkowskich.
2. Każde państwo członkowskie dokłada starań, aby przeprowadzić odpowiednią liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych, proporcjonalną do łącznej liczby takich pojazdów, które są zarejestrowane na jego terytorium.
3. Informacje dotyczące poddanych kontroli pojazdów są przekazywane Komisji zgodnie z art. 20 ust. 1.

Artykuł 6

System oceny ryzyka

W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) i c), państwa członkowskie zapewniają, aby określone w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców zostały wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE. Do celów przypisania profilu ryzyka przedsiębiorcom państwa członkowskie mogą stosować kryteria określone w załączniku I. Informacje te są wykorzystywane w celu ściślejszego i częstszego kontrolowania przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Systemem oceny ryzyka zarządzają właściwe organy państw członkowskich.

Do celów wdrożenia akapitu pierwszego państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, korzysta z informacji otrzymanych od innych państw członkowskich zgodnie z art. 18 ust. 1.

Państwa członkowskie mogą umożliwić przeprowadzanie dodatkowych dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego. Uzyskane w ramach dobrowolnych badań informacje o zgodności z wymogami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego mogą być uwzględniane w celu poprawy profilu ryzyka przedsiębiorcy.

Artykuł 7

Obowiązki

1. Państwa członkowskie wymagają, aby świadectwo zdatności do ruchu drogowego odpowiadające najbardziej aktualnemu badaniu zdatności do ruchu drogowego lub jego kopia lub – w przypadku wydania elektronicznego świadectwa zdatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony lub oryginalny wydruk takiego świadectwa oraz protokół najbardziej aktualnej drogowej kontroli technicznej były przechowywane w pojeździe, jeżeli są one dostępne. Państwa członkowskie mogą zezwolić swoim organom na akceptowanie elektronicznych materiałów dowodowych takich kontroli, jeżeli informacje na ten temat są dostępne.
2. Państwa członkowskie wymagają, aby przedsiębiorcy i kierowcy pojazdu podlegającego drogowej kontroli technicznej współpracowali z funkcjonariuszami służb kontrolnych oraz zapewniali dostęp do pojazdu, jego części i wszelkiej właściwej dokumentacji do celów kontroli.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby odpowiedzialność przedsiębiorców za utrzymywanie wykorzystywanych przez nich pojazdów w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdatności do ruchu drogowego została określona, bez uszczerbku dla odpowiedzialności kierowców tych pojazdów.

Artykuł 8

Funkcjonariusze służb kontrolnych

1. Wybierając pojazd do drogowej kontroli technicznej oraz przeprowadzając tę kontrolę, funkcjonariusze służb kontrolnych powstrzymują się od jakiegokolwiek dyskryminacji ze względu na obywatelstwo kierowcy, kraj rejestracji pojazdu lub kraj, w którym dopuszczono pojazd do użytku.
2. Przeprowadzający drogowe kontrole techniczne funkcjonariusz służb kontrolnych musi być wolny od wszelkich konfliktów interesów, które mogłyby mieć wpływ na bezstronność i obiektywność jego decyzji.
3. Wynagrodzenie funkcjonariuszy służb kontrolnych nie może zależeć bezpośrednio od wyników wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych.
4. Bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne przeprowadzają funkcjonariusze służb kontrolnych spełniający minimalne wymagania dotyczące kompetencji i szkoleń, określone w art. 13 dyrektywy 2014/45/UE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, że funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej muszą spełniać te wymogi lub równoważne wymogi zatwierdzone przez właściwy organ.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY KONTROLNE

Artykuł 9

Wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Identyfikując pojazdy, które mają zostać poddane wstępnej drogowej kontroli technicznej, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą wybrać, jako priorytet, pojazdy użytkowane przez przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy mogą również zostać wybrane do kontroli losowo lub gdy zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub środowiska.

Artykuł 10

Przebieg i metody drogowych kontroli technicznych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy wybrane zgodnie z art. 9 były poddawane wstępnej drogowej kontroli technicznej.

Podczas każdej wstępnej drogowej kontroli technicznej pojazdu funkcjonariusz służb kontrolnych:

- a) sprawdza ostatnie świadectwo zdatności do ruchu drogowego i protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, przechowywane w pojeździe, lub elektroniczne materiały dowodowe tych kontroli, zgodnie z art. 7 ust. 1;
- b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- c) może przeprowadzać wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku pojazdu zgodnie z art. 13;
- d) może przeprowadzać badania techniczne za pomocą każdej metody uznanej za właściwą. Takie badania techniczne można przeprowadzać w celu uzasadnienia decyzji o poddaniu pojazdu bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej lub w celu zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek zgodnie z art. 14 ust. 1.

Funkcjonariusz służb kontrolnych sprawdza, czy wszelkie usterki wskazane w ramach poprzedniej drogowej kontroli technicznej zostały usunięte.

2. Na podstawie wyników wstępnej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych decyduje, czy pojazd lub jego przyczepę należy poddać bardziej szczegółowej kontroli drogowej.

3. Bardziej szczegółowa drogowa kontrola techniczna obejmuje te pozycje wymienione w załączniku II, które uznano za niezbędne i istotne, w szczególności z uwzględnieniem bezpieczeństwa hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu, oraz zalecane metody badania tych pozycji.

4. W przypadku gdy świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub protokół kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie poprzednich trzech miesięcy przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, funkcjonariusz służb kontrolnych nie sprawdza tej pozycji, chyba że jest to uzasadnione istnieniem oczywistej usterki.

Artykuł 11

Punkty przeprowadzania kontroli

1. Bardziej szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się przy użyciu mobilnej stacji kontroli drogowej lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej bądź w stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w dyrektywie 2014/45/UE.

2. W przypadku gdy bardziej szczegółowa kontrola ma być przeprowadzona w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, przeprowadza się ją w najkrótszym możliwym terminie w najbliższej dostępnej stacji lub punkcie.

3. Mobilne stacje kontroli drogowej i wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej posiadają odpowiednie przyrządy do przeprowadzania bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w tym przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu, zgodnie z wymogami. W przypadku gdy mobilne stacje kontroli drogowej lub wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej nie posiadają odpowiednich przyrządów do sprawdzenia pozycji wskazanej we wstępnej kontroli, pojazd skierowuje się do stacji kontroli pojazdów lub do punktu, w którym możliwe jest przeprowadzenie szczegółowej kontroli tej pozycji.

Artykuł 12

Ocena usterek

1. W odniesieniu do każdej kontrolowanej pozycji załącznik II przewiduje wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi, którym należy się posługiwać w czasie drogowych kontroli technicznych.

2. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii:

- a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności;
- b) usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności;
- c) usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziaływające na środowisko.

3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterek. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie kontroli, o której mowa w załączniku II pkt 1, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli uznano, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 13

Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Podczas kontroli drogowej pojazd może zostać poddany kontroli pod względem zabezpieczenia jego ładunku zgodnie z załącznikiem III w celu zapewnienia, aby ładunek został zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu jazdy ani nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska. Może zostać przeprowadzona kontrola w celu zweryfikowania, czy we wszystkich warunkach ruchu pojazdu, w tym podczas sytuacji nadzwyczajnych lub ruszania pod górę:

— ładunki mogą tylko nieznacznie zmienić swoje położenie względem siebie, względem ścian lub innych powierzchni pojazdu, oraz

— ładunek nie może się przemieścić poza przestrzeń ładunkową lub przesunąć poza powierzchnię załadunkową.

2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak objęte europejską umową dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) ⁽¹⁾, zabezpieczenie ładunku i kontrola zabezpieczenia ładunku mogą być przeprowadzane zgodnie z zasadami i – w stosownych przypadkach – normami określonymi w załączniku III sekcja I. Można korzystać z najnowszej wersji tych norm zawartej w załączniku III, sekcja I pkt 5.

⁽¹⁾ Przetransponowana dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13), zmienioną między innymi dyrektywą Komisji 2012/45/UE (Dz.U. L 332 z 4.12.2012, s. 18).

3. Działania następcze, o których mowa w art. 14, można stosować również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.

4. Państwa członkowskie przewidują, aby personel zaangażowany w kontrole zabezpieczenia ładunku był do tego celu odpowiednio przeszkolony.

Artykuł 14

Działania następcze w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek

1. Bez uszczerbku dla art. 14 ust. 3 państwa członkowskie zapewniają, aby każda poważna lub niebezpieczna usterka wykryta w trakcie kontroli wstępnej lub bardziej szczegółowej była usuwana przed ponownym użytkowaniem pojazdu na drogach publicznych.

2. Funkcjonariusz służb kontrolnych może podjąć decyzję, zgodnie z którą pojazd ma zostać poddany pełnemu badaniu zdolności do ruchu drogowego w określonym terminie, jeżeli jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w którym przeprowadzono drogową kontrolę techniczną. Jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, właściwy organ może zwrócić się do właściwego organu tego innego państwa członkowskiego za pośrednictwem punktów kontaktowych, o których mowa w art. 17, o przeprowadzenie nowego badania zdolności do ruchu tego pojazdu zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu zarejestrowanego poza Unią, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o poinformowaniu właściwego organu kraju rejestracji tego pojazdu.

3. W przypadku wszelkich usterek, które wymagają szybkiego lub niezwłocznego usunięcia ze względu na bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, państwo członkowskie lub właściwy organ zapewniają, aby do momentu usunięcia tych usterek użytkowanie tego pojazdu zostało ograniczone lub zabronione. Można zezwolić na użytkowanie takiego pojazdu w celu umożliwienia doprowadzenia go do jednego z najbliższych warsztatów, w którym usterki te mogą zostać usunięte, pod warunkiem że odnośne niebezpieczne usterki zostały naprawione w sposób umożliwiający pojazdowi dojazd do warsztatu i że nie zachodzi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa jego pasażerów lub innych użytkowników dróg. W przypadku usterek, które nie wymagają niezwłocznego usunięcia, państwa członkowskie lub właściwy organ mogą zdecydować na jakich warunkach i w jakim rozsądnym okresie dany pojazd może być użytkowany do momentu usunięcia usterek.

W przypadku gdy pojazdu nie można naprawić w sposób umożliwiający mu dojazd do warsztatu, można go przetransportować do dostępnego miejsca, w którym może on zostać naprawiony.

Artykuł 15

Opłaty za kontrole

W przypadku stwierdzenia usterek po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej kontroli, państwa członkowskie mogą wymagać wniesienia uzasadnionej i proporcjonalnej opłaty, której wysokość powinna być uzależniona od kosztów przeprowadzenia tej kontroli.

Artykuł 16

Protokół kontroli i bazy danych z drogowych kontroli technicznych

1. W odniesieniu do każdej przeprowadzonej wstępnej drogowej kontroli technicznej właściwemu organowi przekazuje się następujące informacje:

- a) kraj rejestracji pojazdu;
- b) kategoria pojazdu;
- c) wynik wstępnej drogowej kontroli technicznej.

2. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych sporządza protokół zgodnie z załącznikiem IV. Państwa członkowskie zapewniają, aby kierowca pojazdu otrzymał kopię protokołu kontroli.

3. Funkcjonariusz służb kontrolnych przekazuje właściwemu organowi wyniki bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej w rozsądnym terminie po przeprowadzeniu tych kontroli. Właściwy organ przechowuje te informacje zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi ochrony danych przez okres co najmniej 36 miesięcy od daty ich otrzymania.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI*Artykuł 17***Wyznaczenie punktu kontaktowego**

1. Państwa członkowskie wyznaczają punkt kontaktowy, który:
 - zapewnia koordynację z punktami kontaktowymi wyznaczonymi przez inne państwa członkowskie w odniesieniu do działań podejmowanych na podstawie art. 18,
 - przekazuje Komisji dane, o których mowa w art. 20,
 - zapewnia, w stosownych przypadkach, wszelką inną wymianę informacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich oraz udzielanie im pomocy.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

*Artykuł 18***Współpraca między państwami członkowskimi**

1. W przypadku stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgłoszenie to obejmuje elementy protokołu kontroli drogowej określone w załączniku IV i może zostać przekazane za pośrednictwem krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktowi kontaktowemu państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.
2. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu punkt kontaktowy w państwie członkowskim, w którym pojazd został poddany kontroli, może zwrócić się do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany – za pośrednictwem punktu kontaktowego tego państwa członkowskiego – o podjęcie odpowiednich działań następczych, takich jak nakaz poddania pojazdu dalszym badaniom zdatności do ruchu drogowego przewidzianym w art. 14.

*Artykuł 19***Wspólne drogowe kontrole techniczne**

Co roku państwa członkowskie regularnie przeprowadzają wspólne działania obejmujące kontrole drogowe. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE.

*Artykuł 20***Przekazywanie informacji Komisji**

1. Przed dniem 31 marca 2021 r., a następnie do dnia 31 marca co dwa lata państwa członkowskie przekazują Komisji w formie elektronicznej dane dotyczące skontrolowanych na ich terytorium pojazdów zgromadzone w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych. Dane te zawierają:
 - a) liczbę skontrolowanych pojazdów;
 - b) kategorie skontrolowanych pojazdów;
 - c) kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;

- d) w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10.

Pierwsze sprawozdanie obejmuje okres dwuletni rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2019 r.

2. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2, szczegółowe przepisy dotyczące formatu, w jakim dane, o których mowa w ust. 1, mają być przekazywane za pośrednictwem środków elektronicznych. Do czasu ustanowienia takich przepisów stosuje się standardowy formularz sprawozdania zamieszczony w załączniku V.

Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zebranych danych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

ROZDZIAŁ V

AKTY DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 21

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 22 w celu:

- odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 oraz załącznika V pkt 6 w celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do kategorii pojazdów wynikających z wprowadzenia zmian w przepisach, o których mowa w tym artykule, bez zmiany zakresu niniejszej dyrektywy;
- aktualizacji załącznika II pkt 2 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu;
- dostosowania załącznika II pkt 2, w następstwie pozytywnej oceny kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.

Artykuł 22

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 21, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 21 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosły sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 23***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zdatości do Ruchu Drogowego, o którym mowa w dyrektywie 2014/45/UE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 24***Składanie sprawozdań**

1. Do dnia 20 maja 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu poddane zostaną analizie zwłaszcza jej skutki w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego, a także koszty i korzyści wynikające z ewentualnego włączenia pojazdów kategorii N₁ i O₂ do zakresu niniejszej dyrektywy.
2. Najpóźniej do dnia 20 maja 2022 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do skuteczności i harmonizacji systemów oceny ryzyka, zwłaszcza w ramach określenia wzajemnie porównywalnych profili ryzyka różnych przedsiębiorców. Sprawozdaniu temu towarzyszyć będzie szczegółowa ocena wpływu analizująca koszty i korzyści w całej Unii. Ocena wpływu zostanie udostępniona Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej w terminie sześciu miesięcy przed przedstawieniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, mającego na celu – w stosownych przypadkach – włączenie nowych kategorii pojazdów do zakresu niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 25***Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące.

*Artykuł 26***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r.

W odniesieniu do systemu oceny ryzyka, o którym mowa w art. 6 niniejszej dyrektywy, stosują te przepisy od dnia 20 maja 2019 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 27

Uchylenie

Dyrektywa 2000/30/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.

Artykuł 28

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 29

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

—

ZAŁĄCZNIK I

ELEMENTY SYSTEMU OCENY RYZYKA

System oceny ryzyka stanowi podstawę ukierunkowanej selekcji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorców, którzy wykazują słabe wyniki w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi konserwacji pojazdów i zdolności do ruchu drogowego. System ten uwzględnia wyniki zarówno okresowych badań zdolności do ruchu drogowego, jak i drogowych kontroli technicznych.

W systemie oceny ryzyka uwzględnia się następujące parametry służące do określenia ryzyka w odniesieniu do danego przedsiębiorcy:

- liczbę usterek,
- wagę usterek,
- liczbę drogowych kontroli technicznych lub okresowych i dobrowolnych badań zdolności do ruchu drogowego,
- współczynnik czasu.

1. Usterki ocenia się według ich wagi, z zastosowaniem następujących współczynników wagi:

- Usterka niebezpieczna = 40
- Usterka poważna = 10
- Usterka drobna = 1

2. Zmiany w sytuacji przedsiębiorcy (pojazdu) odzwierciedla się poprzez zastosowanie do „starszych” wyników kontroli (usterki) mniejszej wagi niż do wyników „nowszych”, stosując następujące współczynniki:

- Rok 1 = ostatnie 12 miesięcy = współczynnik 3
- Rok 2 = miesiące 13–24 = współczynnik 2
- Rok 3 = miesiące 25–36 = współczynnik 1

Dotyczy to jedynie obliczania ogólnego stopnia ryzyka.

3. Ocena ryzyka oblicza się przy użyciu następujących wzorów:

a) Wzór na ogólną ocenę ryzyka

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Gdzie

RR = ogólna ocena ryzyka

D_{Yi} = całkowita liczba defektów w latach 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ w roku 1

#... = liczba...

DD = niebezpiecznych usterek

MaD = poważnych usterek

MiD = drobnych usterek

C = weryfikacji (drogowych kontroli technicznych lub okresowych i dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego) w latach 1, 2, 3

b) Wzór na ocenę ryzyka w skali roku

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

Gdzie

AR = stopień ryzyka w skali roku

#... = liczba...

DD = niebezpiecznych usterek

MaD = poważnych usterek

MiD = drobnych usterek

C = weryfikacji (drogowych kontroli technicznych lub okresowych i dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego)

Stopień ryzyka w skali roku służy do oceny zmian obserwowanych u przedsiębiorcy na przestrzeni lat.

Klasyfikację przedsiębiorców (pojazdów) na podstawie ogólnej oceny ryzyka przeprowadza się w taki sposób, aby osiągnąć następujący rozkład w zakresie zgłoszonych przedsiębiorców (pojazdów):

— < 30 % niski stopień ryzyka

— 30–80 % średni stopień ryzyka

— > 80 % wysoki stopień ryzyka.

—

ZAŁĄCZNIK II

ZAKRES DROGOWYCH KONTROLI TECHNICZNYCH

1. OBSZARY KONTROLI

0. Identyfikacja pojazdu.
1. Układ hamulcowy.
2. Układ kierowniczy.
3. Widoczność.
4. Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego.
5. Osie, koła, opony, zawieszenie.
6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia.
7. Inne wyposażenie.
8. Uciążliwość.
9. Badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M₂ i M₃ przeznaczonych do przewozu osób.

2. WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI

Pozycje, których sprawdzenie wymaga użycia przyrządów, zostały oznaczone literą P.

Pozycje, które bez użycia przyrządów można sprawdzić tylko w ograniczonym stopniu, zostały oznaczone znakiem +P.

W przypadku gdy dla danej pozycji przewidziano kontrolę wzrokową, oznacza to, że funkcjonariusz służb kontrolnych w miarę możliwości nie tylko ogląda dany element, ale również, w stosownych przypadkach, sprawdza go dotykowo, ocenia wydawany przez niego dźwięk lub używa jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

Drogowe kontrole techniczne mogą obejmować pozycje wymienione w tabeli 1, co obejmuje zalecane metody badania, które powinny być wykorzystywane. Żadne z postanowień niniejszego załącznika nie stanowi przeszkody w korzystaniu przez funkcjonariusza służb kontrolnych w stosownych przypadkach z dodatkowego sprzętu, takiego jak podnośnik lub kanał przeglądowy.

Badania przeprowadza się z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu, bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

W przypadku gdy konstrukcja pojazdu nie pozwala na stosowanie metod badania określonych w niniejszym załączniku, badanie jest prowadzone zgodnie z zalecanymi metodami badania zaakceptowanymi przez właściwe organy.

„Kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający” nie stosuje się w przypadku gdy odnoszą się do wymogów, które nie były obowiązujące na mocy odpowiednich przepisów homologacyjnych w chwili pierwszej rejestracji, dopuszczenia pojazdu do ruchu po raz pierwszy bądź wymogów dotyczących modernizacji.

3. ZAKRES I METODY BADANIA, OCENA USTEREK POJAZDU

Badanie obejmuje te elementy, które uznane są za niezbędne i istotne przy uwzględnieniu w szczególności bezpieczeństwa hamulców, opon, kół, podwozia oraz uciążliwości, oraz zalecanych metod wymienionych w poniższej tabeli.

Dla każdego układu i elementu poddanego badaniu ocenę usterek przeprowadza się zgodnie z kryteriami określonymi w tej tabeli, stosownie do poszczególnych przypadków.

Usterki niewymienione w niniejszym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU					
0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są obowiązkowe na podstawie wymogów ¹⁾)	Kontrola wzrokowa	a) Brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem.		X	
		b) Brakujące elementy numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna.		X	
		c) Numer niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu.		X	
0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu/numer podwozia/numer seryjny	Kontrola wzrokowa	a) Brak numeru lub nie można go odszukać.		X	
		b) Numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfałszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu.		X	
		c) Nieczytelne dokumenty pojazdu lub nieścisłości formalne.	X		
1. UKŁAD HAMULCOWY					
1.1. Stan techniczny i działanie					
1.1.1. Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie sworznia.		X	
		b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy. Nie można w pełni uruchomić hamulca lub jest on zablokowany.		X	X
		b) Urządzenie uruchamiające hamulec nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X	X	
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.		X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). Co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość).		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego jest zbyt długi w stosunku do wymogów ¹ .		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.		X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika.	X		
		Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.		X	
		c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu.		X	
		d) Niepoprawne działanie.		X	
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje.		X	
		b) Zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. Nadmierne zużycie.	X		
				X	
		c) Nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację.		X	
		d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa.		X	
	e) Nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.		X		
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, obciążeniowe, regulujące)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki.	X		
		c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu.		X	
		d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłaczce. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X		
		c) Nieszczelność. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	
		d) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola wzrokowa	a) Zbiornik nieznacznie uszkodzony lub skorodowany. Zbiornik znacznie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny.	X		
		b) Urządzenie osuszające nie działa.		X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.		X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub nie działa. Jeżeli urządzenie wspomagające nie działa.		X	X
		b) Pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa. Pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna.		X	X
		c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż działa. Niepewne mocowanie pompy hamulcowej.		X	X
		d) Zbyt niski poziom płynu hamulcowego, poniżej znaku minimum. Poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum. Brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej.	X		
				X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		e) Brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego.	X		
		f) Świeci się wskaźnik ostrzegawczy poziomu płynu hamulcowego lub wskaźnik jest uszkodzony.	X		
		g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X		
1.1.11. Szttywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Nieszczelności przewodów lub połączeń (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. Wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.		X	X
		d) Przewody przemieszczone. Ryzyko uszkodzenia.	X	X	
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Przewody są uszkodzone, ocierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. Przewody są uszkodzone lub się ocierają.	X	X	
		c) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		d) Przewody pęcznieją pod ciśnieniem. Osłabione zbrojenie.		X	X
		e) Przewody porowate.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia).		X	X
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itp.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Zużycie bębna lub tarczy. Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub pęknięcia.		X	X
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.) Poważny wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak bębna lub tarczy.			X
		d) Niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca.		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Linka uszkodzona lub splątana. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	
		d) Uszkodzona prowadnica linki.		X	
		e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	
		a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nieszczelność urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego. Grozi pęknięciem.		X	X
		e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego. Wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego).		X	X
		f) Uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem. Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.	X	X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Uszkodzone połączenie.		X	
		b) Nieprawidłowe ustawienie połączenia.		X	
		c) Zawór zatarty lub nie działa (ABS działa). Zawór zatarty lub nie działa.		X	X
		d) Brak zaworu (jeżeli jest wymagany).			X
		e) Brak tabliczki znamionowej.	X		

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		f) Dane na tabliczce nieczytelne lub niezgodne z wymogami ¹ .	X		
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa	a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nieprawidłowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie.		X	
		b) Nieprawidłowa praca korektora.		X	
		c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.		X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne połączenia lub mocowanie. Negatywny wpływ na działanie.	X	X	
		b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.	Hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu sprzęgu.			X
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola wzrokowa	a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym niekorzystny wpływ na działanie układu hamulcowego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu. Wpływ na działanie układu.	X	X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu.		X	
		d) Niebezpieczna przeróbka dowolnego elementu ³ . Wpływ na działanie hamulca.		X	X
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola wzrokowa	Brak.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niewystarczająca skuteczność.		X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność (P)	W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania na co najmniej jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.		X	
		e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie jednego pełnego obrotu koła.		X	
		1.2.2. Skuteczność (P)	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców przy zadanej masie pojazdu lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnieniomierza ⁽¹⁾ .	Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne ⁽²⁾ : Kategorie M ₁ , M ₂ i M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Kategoria N ₁ : 45 % Kategorie N ₂ i N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Kategorie O ₃ i O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości.	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność (P)	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania na co najmniej jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
1.3.2. Skuteczność (P)	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Siła hamowania mniejsza niż 50 % ⁽⁶⁾ sprawności hamulca roboczego określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy. Osiągnięcie mniej niż 50 % powyższych wartości siły hamowania w odniesieniu do masy pojazdu w czasie badań.		X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność (P)	Uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców.	Hamulec nie działa co najmniej na jednej stronie lub w przypadku badań na drodze pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.4.2. Skuteczność (P)	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli niemożliwe, wówczas badanie drogowe z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu lub wskazaniami.	Osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż 16 % dla wszystkich pojazdów w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub, dla pojazdów silnikowych, mniej niż 12 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, w zależności od tego, która jest większa. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu.		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).		X	
		b) Układ nie działa.		X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola wzrokowa oraz sprawdzenie kontrolki sytemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		e) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola wzrokowa oraz sprawdzenie kontrolki systemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Kontrolka systemu autodiagnostyki nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		d) Nieodpowiednie złącze między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub brak złącza.			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola wzrokowa	Płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami. Bezpośrednie ryzyko awarii.		X	X
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy.	a) Skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu. Wpływ na działanie.		X	X
		b) Nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		c) Zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Wyciek. Tworzenie się kropeł.		X	X
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo.	a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej. Mocowania niebezpiecznie obluźwane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia/nadwozia.		X	X
		b) Deformacja otworów do mocowania w podwoziu. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej. Wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. Nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia.		X	X
		b) Nadmierne zużycie przegubów. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Brak elementów ograniczających skręt.		X	
		e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego).		X	
		f) Niebezpieczna przeróbka ³ Wpływ na działanie.		X	X
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej. Brak lub znaczące zużycie osłony gumowej.	X	X	
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kołami pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego).	a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X	
		b) Brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają.		X	
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomaganie (czy poziom płynu jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	a) Wyciek płynu.		X	
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		f) Niebezpieczna przeróbka ³ Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja przewodów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
2.2.	Kierownica i kolumna kierownicy				
2.2.1.	Stan kierownicy	Ustawić pojazd na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicze w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.	X	X
			b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.	X	X
			c) Pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.	X	X
			d) Niebezpieczna przeróbka ³ .	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicze	Ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicze w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.		X	
		b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.		X	
		c) Zużyty przegub elastyczny.		X	
		d) Uszkodzone mocowanie. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		e) Niebezpieczna przeróbka ³			X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Włączyć silnik w pojazdach ze wspomaganem układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost. Delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola wzrokowa luzu.	Zbyt duży ruch jałowy kierownicy (na przykład, dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) lub niezgodnie z wymogami ¹ . Wpływ na bezpieczne kierowanie.		X	X
2.4. Ustawienie kół (X) ²	Kontrola wzrokowa	Wyraźnie nieprawidłowe ustawienie Wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunku jazdy.	X	X	
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.	a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu. Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.		X	X
		b) Zbyt duży luz. Wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunku jazdy.		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie. Poważny wpływ na skuteczność mocowania.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.6.	Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrzętem koła kierownicy a skrzętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) Wspomaganie nie działa.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1.	Pole widzenia	Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy.	Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki. (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej).	X	
			Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X
3.2.	Stan szyb	Kontrola wzrokowa	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona) (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej).	X	
			Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymogach ¹ (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej).		X	
			Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa.		X	
			Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ¹ (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem). Mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X		
		b) Lusterko lub urządzenie nieznacznie uszkodzone lub obluzowane. Lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.	X		
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Wycieraczki nie działają lub brak wycieraczek.		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki. Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.	X		
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego). Spryskiwacze nie działają.	X		
				X	
3.6. Instalacja odmgławiająca (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła, źródła światła lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widzialność.	X		
				X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
4.1.2. Ustawienie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania.		X	
		b) Nieprawidłowe mocowanie źródła światła.			
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami ¹ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). Przekroczono maksymalną dopuszczalną jasność świateł świecących do przodu.	X	X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.1.4. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie nie działa. W przypadku lamp wyładowczych.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.2.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X		X
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X		X
4.3. Światła stopu					
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3. Żadne źródło światła nie działa.	X		
				X	
					X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza. (brak wpływu na emitowane wysyłane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Opóźnione działanie. Przełącznik nie działa w ogóle.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.3.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Białe światło do tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa mniej niż 1/3). Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza. (brak wpływu na emitowane wysyłane światło). Poważne uszkodzenie klosza (mające wpływ na emitowane wysyłane światło).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.4.2. Przelączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przelącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przelącznik nie działa w ogóle	X		X
4.4.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów niezgodna z wymogami ¹ (odchylenie o ponad 25 %).	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe					
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa mniej niż 1/3). Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X		X
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane wysyłane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X		X
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepienia pojazdy nadjeżdżające z przeciwka.	X		X
4.5.2. Ustawienie (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko). Granica powyżej granicy dla świateł mijania.	X		X
4.5.3. Przelączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przelącznik nie działa zgodnie z wymogami ¹ . Przelącznik nie działa.	X		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.5.4. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .	X		
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.	X		
		b) Uszkodzenie klosza.	X		
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X
4.6.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami ¹ .	X		
		Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest bieg inny niż wsteczny.		X	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Białe światło skierowane bezpośrednio do tyłu.	X		
		b) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła). Uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła).	X		X
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.7.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	Kontrola wzrokowa	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych. Wpływ na funkcję odblaskową.	X		
		b) Niepewne mocowanie odblasków. Grozi odpadnięciem.		X	
4.8.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa	Urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymogami ¹ .		X	
		Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu.			X
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają. Nie działają wskaźniki włączenia światła drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.	X		X
4.9.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niezgodna z wymogami ¹ .	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola wzrokowa: w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji.	a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych. Luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym.	X		X
		b) Uszkodzona lub zużyta izolacja. Może spowodować zwarcie.	X		X
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego. Światła stopu przyczepy nie działają w ogóle.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu, obejmująca także komorę silnikową (jeśli ma to zastosowanie).	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów. Obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń. Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		b) Niewielkie zużycie instalacji. Poważne zużycie instalacji. Skrajne zużycie instalacji (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		c) Uszkodzona lub zużyta izolacja. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem.	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami ¹ . Wysyła/odbija czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.	X	X	
		b) Światło działa niezgodnie z wymogami ¹ . Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła. Emitowane czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne mocowanie. Niewłaściwe mocowanie; może spowodować zwarcie.	X	X	
		b) Wyciek. Wyciek substancji niebezpiecznych.	X	X	
		c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany).		X	
		d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).		X	
		e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).		X	
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.			X
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu. Pogorszona stabilność, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³ . Wpływ na stabilność, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża.		X	X
5.1.2. Zwrotnice (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku poziomym lub pionowym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	a) Pęknięcie zwrotnicy.			X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia. Prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. Prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		d) Sworzeń zwrotnicy luźny w osi. Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
5.1.3. Łożyska kół (+ P)	Kontrola wzrokowa z użyciem urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa.	a) Brakujące lub obłuzowane śruby lub nakrętki mocujące koła. Brak elementów mocujących koła lub obłuzowanie w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		b) Zużycie lub uszkodzenie piasty. Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający wpływ na bezpieczne mocowanie kół.		X	X
5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub podnośniku.	a) Pęknięcie lub wada spawalnicza.			X
		b) Niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających. Prawdopodobieństwo wypadnięcia.		X	X
		c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. Wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony.		X	X
		d) Rozmiar, komplectacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny z wymogami ¹ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami ¹ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyczy innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		e) Widoczny wskaźnik zużycia bieżnika opony. Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami ¹ .		X	X
		f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne). Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczną jazdę).	X	X	
		g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ¹ . Wpływ na warstwę ochronną kordu.		X	X
5.3. Zawieszenie					
5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. Widoczne względne przemieszczanie się. Umocowania bardzo poważnie obłuzowane.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X
		c) Brak resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ³ . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa.		X	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X	X	
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
		c) Brak amortyzatora.		X	
5.3.3. Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne.	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu. Wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³ . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.3.4. Sworznie wahaczy (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy. Prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Znaczące zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola wzrokowa	a) Układ nie działa.			X
		b) Uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu. Poważny wpływ na działanie układu.		X	X
		c) Słyszalny wypływ powietrza z układu.		X	
		d) Niebezpieczna przeróbka.		X	
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA					
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan	Kontrola wzrokowa	a) Niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic. Poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic.		X	X
		b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń. Większość mocowań obluźowana. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	Kontrola wzrokowa	a) Nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego.		X	
		b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	Kontrola wzrokowa; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu.	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe.			X
		b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny. Ryzyko pożaru. Nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych		X	X
		c) Przetarcie przewodów. Uszkodzenie przewodów.	X		
		d) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany).		X	
		e) Zagrożenie pożarowe z powodu: — wycieku paliwa, — niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego, — stanu komory silnikowej.			X
		f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG lub napęd wodorowy niezgodny z wymogami, część systemu nie działa prawidłowo ¹ .			X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne oraz urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia. Części grożące odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji.		X	X
		b) Urządzenie wyraźnie niezgodne z wymogami ¹ .		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.1.5. Uchwyt koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola wzrokowa.	a) Uchwyt koła w złym stanie.	X		
		b) Pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu.		X	
		c) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia (+ P)	Kontrola wzrokowa pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych.	a) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli nie jest używany). Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli jest używany).		X	X
		b) Nadmierne zużycie elementu. Poniżej zużycia granicznego.		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie. Obluzowane mocowanie z bardzo poważnym ryzykiem odpadnięcia.		X	X
		d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego.		X	
		e) Co najmniej jeden wskaźnik urządzeń sprzęgających nie działa.		X	
		f) Elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). Nieczytelna tablica rejestracyjna (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany).	X		X
		g) Niebezpieczna przeróbka ³ (części drugorzędne). Niebezpieczna przeróbka ³ (części główne).		X	X
		h) Urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości, nieodpowiednie lub niezgodne z wymogami.			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	X
		c) Nadmierne zużycie przegubów napędowych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	X
		d) Zły stan przegubów elastycznych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	X
		e) Uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś.		X	
		f) Pęknięcie lub niepewne mocowanie obudowy łożyska. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	X
		g) Znaczące zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej.	X	X	
		h) Niezgodna z prawem przeróbka układu napędowego.		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola wzrokowa.	Mocowanie zużyte, wyraźnie i znacząco uszkodzone. Mocowanie obluzowane lub pęknięte.		X	X
6.1.9. Praca silnika (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko.		X	
		b) Przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko.			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2. Kabina i nadwozie					
6.2.1. Stan	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała. Grozi odpadnięciem.		X	X
		b) Niepewne mocowanie słupka nadwozia. Pogorszona stabilność.		X	X
		c) Do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ³ . Za mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi.		X	X
6.2.2. Mocowania	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne mocowania nadwozia lub kabiny. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia.		X	
		c) Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne. Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzecznic ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		d) Nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego. Pogorszona stabilność.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola wzrokowa	a) Drzwi źle się otwierają lub zamykają.		X	
		b) Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi przesuwne). Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi obrotowe).		X	X
		c) Zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi. Brakujące lub obluzowane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.	X	X	
6.2.4. Podłoga	Kontrola wzrokowa	Niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi. Niewystarczająca stabilność.		X	X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	Kontrola wzrokowa	a) Konstrukcja siedzenia uszkodzona. Mocowanie siedzenia obluzowane.		X	X
		b) Nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia. Siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia.		X	X
6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola wzrokowa	a) Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne). Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne).	X	X	
		b) Siedzenia nie są zamontowane zgodnie z wymogami ¹ . Przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych z homologacją.	X	X	
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu. Wpływ na bezpieczne działanie.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.8. Stopnie kabiny	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie stopnia lub poręczy. Niewystarczająca stabilność.	X		
		b) Stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymogami ¹ . Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkownika.	X		X
		c) Wycieki z układów hydraulicznych. Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych.	X		X
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	Kontrola wzrokowa	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem.	X		X
		b) Element za blisko opony/koła (fartuchy przeciwbłotne). Element za blisko opony/koła (błotniki).	X		X
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca osłona całej szerokości opony.	X		X
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapieć	Kontrola wzrokowa.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Obłuzowane punkty kotwiczenia.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.1.2. Stan pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany.		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa. Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia.	X	X	
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymogami ¹ .		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.		X	
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwiacza pasa bezpieczeństwa.		X	
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		c) Poduszka wyraźnie nie działa.		X	
7.1.6. Systemy poduszki powietrznej SRS	Kontrola wzrokowa wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.2. Gaśnica (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak.		X	
		b) Niezgodna z wymogami ¹ . Jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary itp.)	X	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa.	X		
		b) Uszkodzone. Samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi.		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Niezgodna z wymogami ¹ .	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	Brak apteczki, apteczka niekompletna lub niezgodna z wymogami ¹ .	X		
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane) (X) ²	Kontrola wzrokowa	Brak lub w złym stanie technicznym, niewystarczająca stabilność lub wymiary.		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
		b) Niepewne działanie przycisku sygnału.	X		
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Emitowany dźwięk można pomylić z syrenami pojazdów uprzywilejowanych.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.8. Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie działania w czasie jazdy bądź za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ . Brak (jeżeli jest wymagany).	X		
		b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X		
		c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X		
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Nie działa.		X	
		c) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		d) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.		X	
		e) Wyraźnie oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany) (+ P)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli dostępny jest odpowiedni sprzęt.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.		X	
		c) Ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana).		X	
		d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		e) Brak tabliczki lub tabliczka nieczytelna.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.11. Drogomierz, jeżeli występuje (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo), w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu.		X	
		b) Wyraźnie nie działa.		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		b) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik awarii układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
8. UCIAŹLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+ P)	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie funkcjonariusza służb kontrolnych hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	a) Poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne określone w wymogach ¹ .		X	
		b) Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym					
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją.		X	
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych (P)	<p>— W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V (7):</p> <p> pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami¹ lub odczyt zapisów systemu OBD. Badanie emisji z rury wydechowej jest domyślną metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin. W oparciu o ocenę równoważności oraz z uwzględnieniem odnośnych przepisów dotyczących homologacji typu państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie odczytów zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami.</p> <p>— W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI (8):</p> <p> pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami¹ lub odczyt zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz innymi wymogami¹</p> <p> Pomiary nie mają zastosowanie do silników dwusuwowych.</p> <p> Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych.</p>	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;		X	
		b) albo, jeżeli informacje te nie są dostępne, emisja CO przekracza:		X	
		(i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin,			
		— 4,5 %, lub			
		— 3,5 %			
		w zależności od daty pierwszej rejestracji bądź pierwszego dopuszczenia do ruchu i obowiązujących wymogów ¹ ;			
(ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin:					
— pomiar na biegu jałowym: 0,5 %,					
— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 %,					
lub					
— pomiar na biegu jałowym: 0,3 % (7),					
— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 %,					
w zależności od daty pierwszej rejestracji bądź pierwszego dopuszczenia do ruchu i obowiązujących wymogów ¹ .					
		c) Współczynnik lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta.		X	
		d) Odczyt z OBD wskazuje poważną awarię.		X	
		e) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.2. Emisja z silników o zapłonie samoczynnym					
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
		c) Wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją.		X	
		d) Niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli ma zastosowanie.		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.	<p>— W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt zapisów systemu OBD. Badanie emisji z rury wydechowej jest domysłą metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin. W oparciu o ocenę równoważności państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie odczytów zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami.</p> <p>— W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami ¹.</p>	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ¹		X	
		poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;			

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <p>1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p>	<p>b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi ¹ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,</p> <p>— dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹, lub</p> <p>w przypadku pojazdów określonych w wymogach ¹ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾</p> <p>lub</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p>		X	
	<p>2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego:</p> <p>(i) silnik powinien być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika;</p> <p>(ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów silnika lub za pomocą innej równoważnej metody.</p>			X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>Procedura badania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wynosi co najmniej dwie sekundy. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań. 	c) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.</p> <p>Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych.</p>				
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.4.1. Wycieki płynów		<p>Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi.</p> <p>Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.</p>		X	X
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ I M ₃ PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB					
9.1. Drzwi					
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	<p>a) Nieprawidłowe działanie.</p> <p>b) Zły stan techniczny. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.</p> <p>c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi</p> <p>d) Uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.</p>		X	
			X		
				X	
				X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieczytelne znaki wyjścia awaryjnego. Brak znaków wyjścia awaryjnego.	X	X	
		c) Brak młotka do wybicia szyby.	X		
		d) Zablokowany dostęp.		X	
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X	X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest wymagany).		X	
9.3. Wentylacja i ogrzewanie (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.	X	X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci, jeśli obowiązują)	Kontrola wzrokowa.	Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają automatycznie. Siedzenia blokują wyjście awaryjne.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna. Zakłócone pole widzenia.	X		
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Urządzenie uszkodzone. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne zamocowanie podłogi. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. Niepewne lub niemożliwe użycie.	X	X	
9.7. Schody i stopnie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny. Uszkodzone. W stopniu wpływającym na stabilność.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.		X	
9.8. System komunikacji z pasażerami (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	System uszkodzony. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.9. Tablice informacyjne (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak tablic lub tablice błędne lub nieczytelne. Nieprawdziwe informacje	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (X) ²					
9.10.1. Drzwi	Kontrola wzrokowa.	Zabezpieczenie drzwi niezgodne z wymogami ¹ dotyczącymi tej formy transportu.		X	
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego.	X		
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się (X) ²					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola wzrokowa i kontrola działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność; prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		X
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych. Nie działają w ogóle.	X		X
9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		X
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego.		X	

- (1) Procentową skuteczność hamulców oblicza się dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepy sumę nacisku osi, a następnie mnożąc ten wynik przez 100.
- (2) Kategorie pojazdów poza zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zostały uwzględnione na potrzeby orientacji.
- (3) 48 % dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed dniem 1 października 1991 r.
- (4) 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w wymogach, w zależności która data przypada później.
- (5) 43 % dla naczep i przyczep z dyszlem zarejestrowanych po 1988 r. lub począwszy od daty określonej w wymogach, zależnie od tego, która z nich jest późniejsza.
- (6) 2,2 m/s² dla pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃.
- (7) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, załącznikiem I tabela 1 (Euro 5) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, dyrektywą 88/77/EWG i dyrektywą 2005/55/WE.
- (8) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).
- (9) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza B w pkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG; wiersza B1, B2 lub C w pkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.
- (10) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).

UWAGI:

- ¹ „Wymogi” są określane w homologacji typu w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, a także zgodnie z obowiązkami w zakresie modernizacji lub przepisami krajowymi w kraju rejestracji pojazdu. Te kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający mają zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy sprawdzono zgodność z wymogami.
- ² (X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania zdolności do ruchu.
- ³ Niebezpieczna przeróbka oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.
- P Do badania tej pozycji wymagane jest użycie przyrządów.

ZAŁĄCZNIK III

I. Zasady zabezpieczenia ładunku

1. Zabezpieczenie ładunku musi oprzeć się następującym siłom wynikającym z przyspieszenia/zmniejszenia prędkości pojazdu:
 - w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz
 - w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz
 - w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku,
 - oraz ogólnie musi zapobiegać przechyleniu się lub wywróceniu ładunku.
2. Rozmieszczanie ładunku musi uwzględniać maksymalny dopuszczalny nacisk osi, a także niezbędny minimalny nacisk osi w granicach dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, zgodnie z przepisami dotyczącymi wagi i wymiarów pojazdów.
3. Podczas zabezpieczania ładunku uwzględnia się mające zastosowanie wymogi w odniesieniu do wytrzymałości niektórych części pojazdu, takich jak burty przednie, burty boczne, burty tylne, kłonicie lub punkty mocowania ładunku, gdy elementy te są wykorzystywane do zabezpieczania ładunku.
4. Do zabezpieczania ładunku można wykorzystać jedną, więcej niż jedną lub połączenie następujących metod mocowania ładunku:
 - zamykanie,
 - blokowanie (miejscowe/ogólne),
 - mocowanie za pomocą odciągów prostych,
 - mocowanie przepasaniem od góry.

5. Mające zastosowanie normy:

Norma	Dotyczy:
— EN 12195-1	Wyliczanie sił mocujących
— EN 12640	Punkty mocowania ładunku
— EN 12642	Wytrzymałość struktury nadwozia
— EN 12195-2	Pasy mocujące z włókien syntetycznych
— EN 12195-3	Łańcuchy mocujące
— EN 12195-4	Stalowe liny mocujące
— ISO 1161, ISO 1496	Kontener ISO
— EN 283	Nadwozia wymienne
— EN 12641	Plandeki
— EUMOS 40511	Żerdzie – Kłonicie
— EUMOS 40509	Opakowanie transportowe

II. Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Klasyfikacja usterek

Usterki klasyfikuje się do jednej z następujących grup usterek:

- Usterka drobna: drobna usterka ma miejsce, gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa.
- Usterka poważna: poważna usterka ma miejsce, gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku bądź jego części.
- Usterka niebezpieczna: niebezpieczna usterka ma miejsce, gdy dochodzi do bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części lub zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku bądź też bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

Przewóz, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej grupy, klasyfikuje się do grupy najpoważniejszych usterek. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek, klasyfikuje się do wyższej kategorii, ponieważ łączny efekt tych usterek będzie prawdopodobnie większy.

2. Metody kontroli

Metoda kontroli polega na wzrokowym sprawdzeniu właściwego zastosowania odpowiednich środków w stopniu wymaganym do zabezpieczenia ładunku lub pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w stosownych przypadkach sprawdzeniu świadectw.

3. Ocena usterek

W tabeli 1 znajdują się zasady, które można stosować podczas przeprowadzania kontroli zabezpieczenia ładunku w celu określenia, czy warunki transportu są dopuszczalne.

Kategoryzację usterek określa się na podstawie klasyfikacji zawartych w sekcji 1 niniejszego rozdziału, indywidualnie dla każdego przypadku.

Wartości podane w tabeli 1 mają charakter orientacyjny i należy je traktować jako wskazówki służące określeniu kategorii danych usterek w świetle konkretnych uwarunkowań – w szczególności w zależności od rodzaju ładunku – oraz w zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku przewozu objętego zakresem dyrektywy Rady 95/50/WE ⁽¹⁾ mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.

Tabela 1

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku.	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona.	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
10	Stosowność pojazdu			

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35).

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
10.1.	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.1.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego		x	x
10.1.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach) Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	x
10.2.	Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.2.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki		x	x
10.2.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach) Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	x
10.2.3.	Płyty burty w złym stanie Pęknięcie części		x	x
10.3.	Tylna ściana (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.3.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki		x	x
10.3.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach) Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	x
10.4.	Kłonicie (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.4.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne		x	x
10.4.2.	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	x
10.5.	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.5.1.	Zły stan lub nieodpowiednia budowa Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania		x	x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
10.5.2.	Zbyt mała liczba Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania		x	x
10.6.	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.6.1.	Zły stan, uszkodzenie Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących		x	x
10.6.2.	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku Brakujące		x	x
10.7.	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.7.1.	Zły stan, uszkodzenie Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki		x	x
10.7.2.	Zbyt małe obciążenie Ładunek zbyt ciężki		x	x
20	Metody mocowania ładunku			
20.1.	Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami			
20.1.1	Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)			
20.1.1.1	Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		x	x
20.1.1.2.	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		x	x
20.1.1.3.	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		x	x
20.1.2.	Urządzenia do mocowania ładunku takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu			
20.1.2.1.	Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu Zbyt słabe mocowanie do pojazdu Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, oblu-zowane	x	x	x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.1.2.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku Niewystarczające zabezpieczenie ładunku Całkowicie nieskuteczne	x	x	x
20.1.2.3.	Systemy mocujące nie są wystarczające Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące		x	x
20.1.2.4.	Nieoptymalna stosowność wybranej metody do zabezpieczenia ładunku Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia		x	x
20.1.3.	Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć			
20.1.3.1.	Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie) Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku	x	x	x
20.1.3.2.	Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		x	x
20.1.3.3.	Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		x	x
20.1.3.4.	Niewystarczająca stosowność siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku Sprzęt całkowicie nieodpowiedni		x	x
20.1.4.	Oddzielenie jednostek ładunku i wypełnienie przestrzeni między nimi lub odstępów od innych elementów			
20.1.4.1.	Stopień adekwatności oddzielenia jednostek i wypełnienia pustych przestrzeni Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępy od stałych elementów		x	x
20.1.5.	Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)			
20.1.5.1.	Zbyt małe siły mocujące Mniej niż 2/3 wymaganej siły		x	x
20.2.	Zabezpieczenie poprzez zwiększenie tarcia			
20.2.1.	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających			

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.2.1.1.	Zbyt małe siły mocujące. Mniej niż 2/3 wymaganej siły		x	x
20.3.	Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku			
20.3.1	Stosowność urządzeń do unieruchamiania ładunku Urządzenie całkowicie nieodpowiednie		x	x
20.3.2.	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie	x	x	
20.3.3.	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku		x	x
20.3.4.	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów Uszkodzone napinacze pasów		x	x
20.3.5.	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek) Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)		x	x
20.3.6.	Mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku nieodpowiednie. Mniej niż 2/3 wymaganej siły		x	x
20.4.	Wyposażenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)			
20.4.1.	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt	x	x	x
20.5.	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem			
20.5.1.	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu. Stwarza zagrożenie dla ruchu		x	x
20.5.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu		x	x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.5.3.	Brak przykrycia towarów lekkich		x	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			x
20.6.	Transport pni drzew			
20.6.1.	Przewożony materiał (pnie) są częściowo obluzowane			x
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		x	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			x
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X

ZAŁĄCZNIK IV

(strona pierwsza)

WZÓR PROTOKOŁU BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCEGO WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce drogowej kontroli technicznej
2. Data
3. Godzina
4. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny
5. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)
6. Kategoria pojazdu
 - (a) N₂^(a) (3,5 do 12 ton)
 - (b) N₃^(a) (ponad 12 ton)
 - (c) O₃^(a) (3,5 do 10 ton)
 - (d) O₄^(a) (ponad 10 ton)
 - (e) M₂^(a) (> 9 miejsc^(b) do 5 ton)
 - (f) M₃^(a) (> 9 miejsc^(b) ponad 5 ton)
 - (g) T5
 - (h) Inna kategoria pojazdu:
(proszę określić)
7. Odczyt licznika przebiegu kilometrów w chwili kontroli
8. Przedsiębiorca wykonujący transport
 - a) Nazwa i adres
 -
 - b) Numer licencji wspólnotowej^(c) (rozporządzenia (WE) nr 1072/2009) i nr 1073/2009)
9. Imię i nazwisko kierowcy

10. Wykaz kontrolny

	sprawdzono ^(d)	stwierdzono usterki ^(e)
(0) Identyfikacja pojazdu ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Układ hamulcowy ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Układ kierowniczy ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Widoczność ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Osie, koła, opony, zawieszenie ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Podwozie i elementy przymocowane do podwozia ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M ₂ i M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Zabezpieczenie ładunku ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Wynik kontroli:

Pozytywny	<input type="checkbox"/>
Wykryto usterki	<input type="checkbox"/>
Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu	<input type="checkbox"/>

12. Różne/uwagi:

13. Organ/przedstawiciel lub funkcjonariusz służb kontrolnych, który przeprowadził kontrolę

Podpisy:

Właściwy organ/przedstawiciel lub funkcjonariusz
służb kontrolnych

Kierowca

.....

Uwagi:

- (a) Kategoria pojazdu zgodnie z art. 2 dyrektywy 2014/47/UE.
- (b) Liczba miejsc włącznie z siedzeniem kierowcy (pozycja S.1 w dowodzie rejestracyjnym).
- (c) Jeżeli dotyczy.
- (d) Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że sprawdzono co najmniej jedną z kontrolowanych pozycji wymienionych w załączniku II lub III do dyrektywy 2014/47/UE i stwierdzono drobne usterki lub nie stwierdzono żadnych usterek.
- (e) Pozycje, w odniesieniu do których stwierdzono poważne lub niebezpieczne usterki, wskazane na odwrocie.
- (f) Metody badawcze i wytyczne dotyczące oceny nieprawidłowości zgodnie z załącznikami II lub III do dyrektywy 2014/47/UE.

(na odwrocie)

0.	IDENTYFIKACJA POJAZDU	1.1.17.	Korektor siły hamowania	2.2.	Kierownica i kolumna kierownicza	4.4.2.	Przełączniki
0.1.	Tablice rejestracyjne	1.1.18.	Korektory i wskaźniki luzu	2.2.1.	Stan kierownicy	4.4.3.	Zgodność z wymogami
0.2.	Numer identyfikacyjny pojazdu/ numer podwozia/numer seryjny	1.1.19.	Układ hamowania długotrwałego	2.2.2.	Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicze	4.4.4.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów
1.	UKŁAD HAMULCOWY	1.1.20.	Automatyczne działanie hamulców przyczepy	2.3.	Luz sumaryczny na kole kierownicy	4.5.	Przednie i tylne światła przeciwmgłowe
1.1.	Stan techniczny i działanie	1.1.21.	Kompletny układ hamulcowy	2.4.	Ustawienie kół	4.5.1.	Stan i działanie
1.1.1.	Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	1.1.22.	Połączenia testowe	2.5.	Obrotnica osi kierowanej przyczepy	4.5.1.	Stan i działanie
1.1.2.	Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	1.1.23.	Hamulec najazdowy	2.6.	Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	4.5.2.	Ustawienie
1.1.3.	Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	1.2.	Skuteczność i sprawność hamulca roboczego	3.	WIDOCZNOŚĆ	4.5.3.	Przełączniki
1.1.4.	Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	1.2.1.	Sprawność	3.1.	Pole widzenia	4.5.4.	Zgodność z wymogami
1.1.5.	Zawór sterujący hamulca postojowego	1.2.2.	Skuteczność	3.2.	Stan szyby	4.6.	Światła cofania
1.1.6.	Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	1.3.	Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego	3.3.	Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	4.6.	Światła cofania
1.1.7.	Zawory hamulcowe (nożne, obciążeniowe, regulujące)	1.3.1.	Sprawność	3.4.	Wycieraczki przedniej szyby	4.6.1.	Stan i działanie
1.1.8.	Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	1.3.2.	Skuteczność	3.5.	Spryskiwacze przedniej szyby	4.6.2.	Zgodność z wymogami
1.1.9.	Zbiornik sprężonego powietrza	1.4.	Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego	3.6.	Instalacja odmgławiająca	4.6.3.	Przełączniki
1.1.10.	Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	1.4.1.	Sprawność	4.	ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	4.7.	Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną
1.1.11.	Sztywne przewody hamulcowe	1.4.2.	Skuteczność	4.1.	Światła drogowe i mijania	4.7.1.	Stan i działanie
1.1.12.	Elastyczne przewody hamulcowe	1.5.	Sprawność układu hamowania długotrwałego	4.1.1.	Stan i działanie	4.7.2.	Zgodność z wymogami
1.1.13.	Okładziny i klocki hamulcowe	1.6.	Układ przeciwblokujący (ABS)	4.1.2.	Ustawienie	4.8.	Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe
1.1.14.	Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	1.7.	Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	4.1.3.	Przełączniki	4.8.1.	Stan
1.1.15.	Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	1.8.	Płyn hamulcowy	4.1.4.	Zgodność z wymogami	4.8.2.	Zgodność z wymogami
1.1.16.	Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	2.	UKŁAD KIEROWNICZY	4.1.5.	Urządzenia do regulacji ustawienia świateł	4.9.	Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia
		2.1.	Stan techniczny	4.1.6.	Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania	4.9.1.	Stan i działanie
		2.1.1.	Stan przekładni kierowniczej	4.2.	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej	4.9.2.	Zgodność z wymogami
		2.1.2.	Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	4.2.1.	Stan i działanie	4.10.	Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą
		2.1.3.	Stan połączeń układu kierowniczego	4.2.2.	Przełączniki	4.11.	Złącza i przewody elektryczne
		2.1.4.	Działanie połączeń układu kierowniczego	4.2.3.	Zgodność z wymogami	4.12.	Dodatkowe światła i światła odblaskowe
		2.1.5.	Wspomaganie układu kierowniczego	4.3.	Światła stopu	4.13.	Akumulator(-y)
				4.3.1.	Stan i działanie		
				4.3.2.	Przełączniki		
				4.3.3.	Zgodność z wymogami		
				4.4.	Światła kierunkowskazu i światła awaryjne		
				4.4.1.	Stan i działanie		

5.	OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE	6.1.7.	Przeniesienie napędu	7.5.	Apteczka pierwszej pomocy	9.1.	Drzwi
5.1.	Osie	6.1.8.	Mocowanie silnika	7.6.	Kliny (podpórki) zabezpieczające koła	9.1.1.	Drzwi wejściowe i wyjściowe
5.1.1.	Osie	6.1.9.	Praca silnika	7.7.	Sygnał dźwiękowy	9.1.2.	Wyjścia awaryjne
5.1.2.	Zwrotnice	6.2.	Kabina i nadwozie	7.8.	Prędkościomierz	9.2.	Odmgławianie i odmrażanie szyb
5.1.3.	Łożyska kół	6.2.1.	Stan	7.9.	Tachograf	9.3.	Wentylacja i ogrzewanie
5.2.	Koła i opony	6.2.2.	Mocowania	7.10.	Ogranicznik prędkości	9.4.	Siedzenia
5.2.1.	Piasta koła	6.2.3.	Drzwi i zamki	7.11.	Drogomierz	9.4.1.	Siedzenia pasażerów
5.2.2.	Koła	6.2.4.	Podłoga	7.12.	Elektroniczny system stabilizacji (ESC)	9.4.2.	Siedzenie kierowcy
5.2.3.	Opony	6.2.5.	Siedzenie kierowcy	8.	UCIĄŻLIWOŚĆ	9.5.	Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży
5.3.	Zawieszenie	6.2.6.	Pozostałe siedzenia	8.1.	Układ tłumienia hałasu	9.6.	Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących
5.3.1.	Resory sprężynowe i stabilizatory	6.2.7.	Wskaźniki i przyrządy kierowcy	8.2.	Emisja spalin	9.7.	Schody i stopnie
5.3.2.	Amortyzatory	6.2.8.	Stopnie kabiny	8.2.1.	Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym	9.8.	System komunikacji z pasażerami
5.3.3.	Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze	6.2.9.	Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	8.2.1.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin	9.9.	Tablice informacyjne
5.3.4.	Sworznie wahaczy	6.2.10.	Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	8.2.1.2.	Emisja zanieczyszczeń gazowych	9.10.	Wymogi dotyczące przewozu dzieci
5.3.5.	Zawieszenie pneumatyczne	7.	INNE WYPOSAŻENIE	8.2.2.	Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym	9.10.1.	Drzwi
6.	PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA	7.1.	Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa	8.2.2.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin	9.10.2.	Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
6.1.	Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane	7.1.1.	Pewność mocowania pasów i zapięć	8.2.2.2.	Zadymienie spalin	9.11.	Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się
6.1.1.	Stan	7.1.2.	Stan pasów i zapięć	8.4.	Inne pozycje związane z ochroną środowiska	9.11.1.	Drzwi, rampy i podnośniki
6.1.2.	Rury wydechowe i tłumiki	7.1.3.	Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa	8.4.1.	Wycieki płynów	9.11.2.	Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich
6.1.3.	Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	7.1.4.	Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	9.	BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M₂ I M₃ DO PRZEWOZU OSÓB	9.11.3.	Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
6.1.4.	Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne oraz urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	7.1.5.	Poduszki powietrzne				
6.1.5.	Uchwyt koła zapasowego	7.1.6.	System poduszki powietrznej SRS				
6.1.6.	Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia	7.2.	Gaśnica				
		7.3.	Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe				
		7.4.	Trójkąt ostrzegawczy				

ZAŁĄCZNIK V

WZÓR FORMULARZA SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI

Wzór formularza sporządza się w wersji elektronicznej i przesyła pocztą elektroniczną przy użyciu standardowego oprogramowania.

Każde państwo członkowskie sporządza:

- jedną tabelę zbiorczą, oraz
- dla każdego kraju rejestracji pojazdów sprawdzonych podczas bardziej szczegółowej kontroli: oddzielną szczegółową tabelę zawierającą informacje o sprawdzonych i wykrytych usterkach dla każdej kategorii pojazdu.

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (!)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
Łotwa																		
Litwa																		
Luksemburg																		
Węgry																		
Malta																		
Niderlandy																		
Austria																		
Polska																		
Portugalia																		
Rumunia																		
Słowenia																		
Słowacja																		
Finlandia																		
Szwecja																		
Zjednoczone Królestwo																		
Albania																		
Andora																		

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (!)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
Armenia																		
Azerbejdżan																		
Białoruś																		
Bośnia i Hercegowina																		
Gruzja																		
Kazachstan																		
Liechtenstein																		
Monako																		
Czarnogóra																		
Norwegia																		
Republika Mołdawii																		
Federacja Rosyjska																		
San Marino																		
Serbia																		
Szwajcaria																		
Tadżykistan																		
Turcja																		

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem		
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli ⁽¹⁾	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	
Turkmenistan																			
Ukraina																			
Uzbekistan																			
Była jugosłowiańska republika Macedonii																			
Inne kraje trzecie (należy je wymienić)																			

⁽¹⁾ Wykazujące poważne lub niebezpieczne usterki pojazdy, które nie zaliczyły kontroli zgodnie z załącznikiem IV.

Wyniki kontroli bardziej szczegółowych

Państwo członkowskie składające sprawozdanie: np. Belgia

Nazwa państwa członkowskiego składającego sprawozdanie

Kraj rejestracji: np. Bułgaria

OKRES: od 01/rok [X] do 12/rok [X+1]

Nazwa kraju rejestracji pojazdu

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem		
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (!)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	

Szczegóły usterek

	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	Sprawdzono	Wykryto ustերki	
(0) Identyfikacja pojazdu																			
(1) Układ hamulcowy																			
(2) Układ kierowniczy																			
(3) Widoczność																			
(4) Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego																			
(5) Osie, koła, opony, zawieszenie																			

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli ⁽¹⁾	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Ogólna liczba wykrytych usterek																		

(¹) Wykazujące poważne lub niebezpieczne usterki pojazdy, które nie zaliczyły kontroli zgodnie z załącznikiem IV.