

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/45/UE**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep
oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE****(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 swojej 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 zdatności 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 zdatności 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 zdatności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych.
- (4) Państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy.
- (5) Wdrażanie środków służących zapewnieniu zdatności pojazdów do ruchu drogowego może obejmować kampanie uświadamiające skierowane do właścicieli pojazdów i mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków wynikających z podstawowych kontroli ich pojazdów.
- (6) Pojazdy z niesprawnymi układami technicznymi mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków na drogach, powodując obrażenia lub śmierć ofiar. Wpływ ten mógłby zostać zmniejszony, gdyby wprowadzono odpowiednie zmiany do systemu badań zdatności do ruchu drogowego. Wczesne wykrycie usterki mającej wpływ na zdatność do ruchu drogowego pojazdu przyczyniłoby się do usunięcia tej usterki, a tym samym do zapobiegania wypadkom.

⁽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.

- (7) Pojazdy z niesprawnymi układami kontroli emisji mają większy wpływ na środowisko niż pojazdy właściwie utrzymywane. Dlatego też system okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przyczyniłby się do poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenie średniego poziomu emisji z pojazdów.
- (8) Państwa członkowskie powinny rozważyć odpowiednie środki w celu zapobiegania manipulacjom lub ingerencjom w części lub elementy pojazdu, które mogłyby mieć negatywny wpływ na właściwość pojazdu pod względem wymogów dotyczących bezpieczeństwa i środowiska, w szczególności poprzez okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego, w tym proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące sankcje.
- (9) W ciągu ostatnich dwudziestu lat wymogi dotyczące emisji z pojazdów określone w homologacji typu są stale zaostrzane. Jakość powietrza nie poprawiła się jednak w takim stopniu, jaki przewidywano dzięki zaostrzeniu norm emisji z pojazdów, zwłaszcza w odniesieniu do tlenków azotu (NOx) i cząstek stałych. Należy dokładnie przeanalizować możliwość usprawnienia cykli badań, aby dostosować je do warunków na drodze, w celu opracowania rozwiązań na przyszłość, w tym również określić metody badania w zakresie pomiaru poziomów NOx i wartości dopuszczalnych emisji NOx.
- (10) W przypadku pojazdów klas emisji Euro 6 i Euro VI pokładowe układy diagnostyczne (OBD) są coraz skuteczniejsze w ocenie emisji, co uzasadnia ich stosowanie jako równoważnika standardowego badania emisji do celów badań zdatności do ruchu drogowego. Aby przewidzieć stosowanie OBD w badaniach zdatności do ruchu drogowego pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dopuszczenia tej metody badania takich pojazdów zgodnie z zaleceniami producenta i innymi wymogami, w przypadku gdy równoważność, z uwzględnieniem wszelkich odpowiednich przepisów dotyczących homologacji typu została, w stosownych przypadkach, niezależnie sprawdzona.
- (11) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Należy zapewnić, za pomocą systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, aby pojazdy w dalszym ciągu spełniały normy bezpieczeństwa. System ten powinien mieć zastosowanie do niektórych kategorii pojazdów określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE⁽¹⁾, 2003/37/WE⁽²⁾ i 2007/46/WE⁽³⁾.
- (12) Ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości projektowej ponad 40 km/h coraz częściej wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do zadań transportowych o lokalnym zasięgu oraz do celów komercyjnego drogowego transportu towarów. Zagrożenie związane z ich użytkowaniem jest zbliżone do zagrożenia występującego w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego pojazdy tej kategorii, wykorzystywane głównie na drogach publicznych, powinny być poddawane badaniom zdatności do ruchu drogowego.
- (13) Pojazdy mające wartość historyczną mają służyć zachowaniu dziedzictwa epoki, w której zostały zbudowane, i uznaje się, że są one rzadko wykorzystywane na drogach publicznych. Decyzję o określeniu częstotliwości okresowych badań zdatności do ruchu drogowego dla takich pojazdów należy pozostawić w gestii państw członkowskich. Także w przypadku innych rodzajów pojazdów specjalistycznych regulację kwestii badań zdatności do ruchu drogowego należy pozostawić w gestii państw członkowskich.
- (14) Pojazdy użytkowane wyłącznie na odległych terytoriach państw członkowskich, w szczególności na małych wyspach liczących mniej niż 5 000 mieszkańców, lub na obszarach słabo zaludnionych o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy, są użytkowane na warunkach, jakie mogą wymagać szczególnego systemu badań zdatności do ruchu drogowego. Dlatego państwa członkowskie powinny być upoważnione do zwolnienia takich pojazdów ze stosowania niniejszej dyrektywy.
- (15) Kwestia badań zdatności do ruchu drogowego jest przedmiotem suwerennych działań państw członkowskich, a zatem powinna ona być rozstrzygana przez państwa członkowskie lub przez nadzorowane przez nie podmioty publiczne lub prywatne, którym powierzono prowadzenie takich badań. Państwa członkowskie powinny niezmiennie pozostawać odpowiedzialne za badania zdatności do ruchu drogowego nawet w przypadku gdy w ramach systemu krajowego dopuszcza się przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego przez podmioty prywatne, w tym podmioty wykonujące również naprawy pojazdów.

(1) Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1).

(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).

(3) 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).

- (16) Państwa członkowskie powinny być uprawnione do wyznaczenia stacji kontroli pojazdów znajdujących się poza ich terytorium do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, jeżeli te stacje kontroli pojazdów zostały już upoważnione do przeprowadzania badań pojazdów przez państwo członkowskie, w którym się znajdują.
- (17) Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, kluczowe znaczenie ma posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. W związku z tym producenci pojazdów powinni udostępnić dane potrzebne do sprawdzenia sprawności elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Podobnie w tym samym celu należy stosować przepisy dotyczące dostępu do informacji o naprawach i konserwacji, zapewniając stacjom kontroli pojazdów dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do badań zdatności do ruchu drogowego. Dane te powinny obejmować szczegółowe informacje umożliwiające monitorowanie sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo pojazdów w sposób pozwalający na badanie tych systemów w środowisku okresowych kontroli technicznych. Ma to kluczowe znaczenie, w szczególności w obszarze układów sterowanych elektronicznie i powinno dotyczyć wszystkich części zamontowanych przez producenta.
- (18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdatne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.
- (19) Dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego wpływu na społeczeństwo ważny jest prawidłowy stan techniczny pojazdów użytkowanych na drogach. W związku z tym nie należy uniemożliwiać państwom członkowskim dopuszczania, na zasadzie dobrowolności, dodatkowych badań zdatności do ruchu drogowego.
- (20) Aby zapewnić posiadaczom dowodu rejestracyjnego i użytkownikom pojazdów określony margines elastyczności, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia kilkutygodniowego terminu, w ramach którego przeprowadzane mają być badania zdatności do ruchu drogowego.
- (21) Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedrogie, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągania celów niniejszej dyrektywy.
- (22) Badania zdatności do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy istotne z punktu widzenia projektu, konstrukcji i wyposażenia właściwych dla badanego pojazdu. Kompatybilność między częściami i elementami, na przykład między kołami a piastami, należy traktować jako kwestię o zasadniczym znaczeniu dla bezpieczeństwa, i należy ją sprawdzać podczas badania zdatności do ruchu drogowego. Uwzględniając te elementy oraz bieżący stan zaawansowania technologicznego pojazdów, do wykazu badanych elementów należy włączyć nowoczesne układy elektroniczne. Z myślą o harmonizacji badań zdatności do ruchu drogowego, dla każdego z badanych elementów należy ustalić zalecane metody badań. Elementy te należy uaktualniać, aby uwzględnić rozwój badań naukowych oraz postęp techniczny w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów.
- (23) Aby ułatwić harmonizację i zapewnić spójność standardów, należy stworzyć otwarty wykaz podstawowych kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowolający w odniesieniu do wszystkich badanych elementów. Aby wypracować spójne podejście w zakresie oceny stanu badanego pojazdu, wykryte nieprawidłowości powinny być oceniane według wspólnego standardu.
- (24) W celu lepszego stosowania zasady swobodnego przepływu w Unii państwa członkowskie powinny uznawać, do celów przerejestrowania pojazdu, świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydane w innych państwach członkowskich. Nie powinno to mieć wpływu na prawo państwa członkowskiego do sprawdzenia świadectwa zdatności do ruchu drogowego oraz numeru identyfikacyjnego pojazdu przy przerejestrowaniu oraz do wymagania przeprowadzenia nowego badania zdatności do ruchu drogowego na warunkach określonych w niniejszej dyrektywie.
- (25) Oszustwo polegające na fałszowaniu przebiegu powinno być traktowane jako przestępstwo podlegające sankcji, ponieważ manipulacja przebiegiem może prowadzić do błędnej oceny stanu zdatności do ruchu drogowego pojazdu. Wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan licznika powinno być łatwiejsze dzięki rejestrowaniu przebiegu w świadectwie zdatności do ruchu drogowego oraz dostępowi diagnostów do tych informacji. Komisja powinna przeanalizować kwestię wymiany informacji o wskazaniach drogomierza między właściwymi organami państw członkowskich.

- (26) Świadczenie zdatości do ruchu drogowego powinno być wydawane po każdym badaniu. Powinno zawierać między innymi informacje dotyczące identyfikacji pojazdu oraz o wynikach badania. Wyniki badania powinny być udostępniane drogą elektroniczną. Z myślą o zapewnieniu właściwych działań następczych po badaniach zdatości do ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny gromadzić i przechowywać takie informacje w bazie danych, w szczególności do celów analizy wyników okresowych badań zdatości do ruchu drogowego.
- (27) Posiadacz dowodu rejestracyjnego, a w stosownych przypadkach użytkownik pojazdu przechodzącego badanie zdatości do ruchu drogowego, w trakcie którego wykryto usterki, w szczególności usterki stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinien niezwłocznie usunąć te usterki. W przypadku niebezpiecznych usterek może być konieczne ograniczenie eksploatacji pojazdu do czasu ich całkowitego usunięcia.
- (28) W przypadku gdy badany pojazd należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, państwo to powinno mieć możliwość wymagania, aby poświadczenie przeprowadzenia badania był umieszczony w widocznym miejscu na pojeździe.
- (29) Aby osiągnąć wysoką jakość badań w całej Unii, wyposażenie kontrolno-pomiarowe wykorzystywane podczas badań, ich konserwacja i kalibracja powinny być sprawdzane w odniesieniu do specyfikacji przewidzianych przez państwa członkowskie lub producentów.
- (30) Powinna istnieć możliwość stosowania alternatywnych przyrządów odzwierciedlających postęp technologiczny i innowacje pod warunkiem że zapewniona jest równoważna wysoka jakość badania.
- (31) Upoważniając stacje kontroli pojazdów na swoich terytoriach, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę fakt, że dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ wyłącza ze swojego zakresu stosowania usługi świadczone w interesie ogólnym w dziedzinie transportu.
- (32) Stacje kontroli pojazdów powinny zapewniać obiektywność i wysoką jakość badań technicznych pojazdów. Aby spełnić minimalne wymagania dotyczące zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów powinny zatem spełniać wymagania określone przez upoważniające państwo członkowskie.
- (33) Wysokie standardy badań zdatości do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego. Należy ustanowić system szkolenia obejmujący szkolenie wstępne i okresowe szkolenia przypominające lub odpowiedni egzamin. Należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu okresowych szkoleń lub egzaminów. Aby zapewnić wysoki standard szkolenia, kompetencji i kontroli, państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia dodatkowych wymogów dotyczących kompetencji i odpowiedniego szkolenia.
- (34) Przeprowadzając badania zdatości do ruchu drogowego, diagnosty powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wynagrodzenie diagnostów nie powinno być zatem bezpośrednio związane z wynikami badań zdatości do ruchu drogowego. Państwo członkowskie powinno mieć możliwość określenia wymogów dotyczących rozdziału działalności lub upoważniania podmiotu prywatnego do wykonywania zarówno badań zdatości do ruchu drogowego, jak i napraw pojazdów, nawet w odniesieniu do tego samego pojazdu, w przypadkach gdy organ nadzorczy ustalił w sposób zadowalający, że utrzymano wysoki poziom obiektywności.
- (35) Wyników badań zdatości do ruchu drogowego nie należy zmieniać do celów komercyjnych. Jedynie w przypadku gdy ustalenia z przeprowadzonego przez diagnostę badania zdatości do ruchu drogowego okażą się wyraźnie nieprawidłowe, organ nadzoru powinien mieć możliwość zmiany wyników tego badania.
- (36) Aby zapewnić trwałe utrzymanie wysokiej jakości badań, państwa członkowskie powinny ustanowić system zapewnienia jakości, który obejmuje proces wydawania zezwoleń na prowadzenie badań zdatości do ruchu drogowego, ich nadzoru oraz cofania, zawieszania lub anulowania.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz.U. L 376 z 27.12.2006, s. 36).

- (37) Akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽¹⁾ nie powinna stanowić obowiązku dla państw członkowskich.
- (38) W szeregu państw członkowskich istnieje duża liczba prywatnych upoważnionych stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania zdatności do ruchu drogowego. Aby zapewnić skuteczną wymianę informacji między państwami członkowskimi w tym zakresie, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe.
- (39) Badania zdatności do ruchu drogowego stanowią element szerszego systemu regulacyjnego regulującego kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestracje i kontrole aż do złomowania. Wymiana informacji zawartych w krajowych i producentkich elektronicznych bazach danych pojazdów powinna co do zasady przyczynić się do poprawy skuteczności całego łańcucha administrowania pojazdami oraz pomóc w obniżeniu kosztów i obciążeń administracyjnych. Komisja powinna przeanalizować wykonalność, koszty i korzyści związane z ustanowieniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach z wykorzystaniem istniejących i wdrożonych już rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych, tak aby zminimalizować koszty i uniknąć powielania. Analizując tę kwestię, Komisja powinna rozważyć najbardziej odpowiednie sposoby połączenia istniejących systemów krajowych w celu wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego i wskazaniach drogomicznych między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów. Komisja powinna także przeanalizować wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji dotyczących głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomicznych, w anonimowej formie.
- (40) 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 ⁽²⁾.
- (41) Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych dotyczących informacji udostępnianych przez producentów pojazdów do celów badań zdatności do ruchu drogowego w przypadku, gdy komitet ustanowiony zgodnie z niniejszą dyrektywą nie wyda żadnej opinii na temat przedstawionego przez Komisję projektu aktu wykonawczego.
- (42) W celu aktualizacji oznaczenia kategorii pojazdów w art. 2 ust. 1 i w art. 5 ust. 1 i 2, aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod oraz dostosowania załącznika I pkt 3, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod badania 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.
- (43) Zdatość do ruchu drogowego ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo na drodze, w związku z czym należy ją poddawać okresowym badaniom. Komisja powinna przedstawić sprawozdanie na temat skuteczności przepisów niniejszej dyrektywy, w tym przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, dalszego udoskonalenia systemu zdatności do ruchu drogowego w drodze elektronicznej wymiany informacji, a także na temat ewentualnego wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przeszłości.
- (44) Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do badań w stacjach kontroli pojazdów powinny spełniać wymogi określone dla przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego. Ponieważ wiąże się to z poważnymi inwestycjami i dostosowaniami, których nie da się przeprowadzić natychmiast, należy zapewnić okres pięciu lat na dostosowanie się do tych wymogów. Podobnie okres pięcioletni należy zapewnić organom nadzoru, aby umożliwić im spełnienie wszystkich kryteriów i wymogów dotyczących upoważniania stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

⁽²⁾ 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).

- (45) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów 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 o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (46) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o których mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (47) Niniejsza dyrektywa zawiera i aktualizuje zasady zawarte w zaleceniu Komisji 2010/378/UE ⁽¹⁾ w celu lepszego uregulowania wyników badań przydatności do ruchu drogowego.
- (48) Niniejsza dyrektywa aktualizuje wymogi techniczne określone w dyrektywie 2009/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ oraz rozszerza ich zakres, aby objąć nim w szczególności przepisy dotyczące ustanawiania stacji kontroli pojazdów i organów ich nadzoru, a także wyznaczanie diagnostów, którym powierza się przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego. Dyrektywę tę należy zatem uchylić.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymogi dotyczące systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE:

- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategoria pojazdów M₁,
- 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,
- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton – kategoria pojazdów N₁,
- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N₂ i N₃,
- 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,
- od dnia 1 stycznia 2022 r. pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³,
- ciągniki kołowe kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/h.

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2010/378/UE z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny usterek w trakcie badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 74).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12).

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium:

- pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe,
- pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym,
- pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, siły odpowiedzialne za utrzymanie ładu i porządku, służby pożarnicze, służby ochrony cywilnej lub służby pogotowia i ratownictwa,
- pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych,
- pojazdy użytkowane wyłącznie na małych wyspach lub w obszarach słabo zaludnionych,
- pojazdy specjalistyczne przewożące wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowane jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego,
- pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwa członkowskie wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.

3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2.

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) „pojazd dwu- lub trzykołowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez niej, oraz każdy pojazd trzykołowy lub czterokołowy;
- 6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- 7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki:
 - został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu,
 - jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany,
 - jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów;

- 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;
- 9) „badanie zdatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie, aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 10) „homologacja” oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE;
- 11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas badania zdatności do ruchu drogowego;
- 12) „świadczenie zdatności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wynik badania zdatności do ruchu drogowego;
- 13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, w imieniu właściwego organu;
- 14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego;
- 15) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego;
- 16) „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów;
- 17) „mała wyspa” oznacza wyspę liczącą mniej niż 5 000 mieszkańców, niepołączoną z pozostałymi częściami terytorium za pomocą mostów lub tuneli drogowych;
- 18) „obszar słabo zaludniony” oznacza określony obszar o gęstości zaludnienia mniejszej niż 5 osób na kilometr kwadratowy;
- 19) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 4

Obowiązki

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą w stacjach kontroli pojazdów upoważnionych przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te są zarejestrowane.
2. Badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty prywatne.
3. Zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009⁽²⁾ przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych:

(1) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

(2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

- a) zestaw informacji technicznych dotyczących układu hamulcowego, kierowniczego, widoczności, świateł, świateł odbłaskowych, elementów układu elektrycznego, osi, kół, opon, zawieszenia, podwozia, elementów przymocowanych do podwozia, innych elementów i uciążliwości, niezbędne do badania zdatności do ruchu drogowego podzespołów podlegających badaniu, oraz wykorzystania zalecanych metod badania, zgodnie z załącznikiem I pkt 3; oraz
- b) szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Producenci udostępniają informacje techniczne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), bezpłatnie lub po uzasadnionej cenie stacjom kontroli pojazdów i odnośnym właściwym organom w sposób niedyskryminujący.

Komisja zbada możliwość ustanowienia jednego punktu dostępu do tych informacji technicznych.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdatność do ruchu drogowego.

ROZDZIAŁ III

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE BADAŃ ZDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

Artykuł 5

Terminy i częstotliwość badań

1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 3:

- a) pojazdy kategorii M₁ i N₁: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;
- b) pojazdy kategorii M₁ użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;
- c) pojazdy kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.

2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.

3. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1.

4. Niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania zdatności pojazdu do ruchu drogowego państwo członkowskie lub odnośny właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 i 2, w następujących przypadkach:

- po wypadku mającym wpływ na główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub hamulce,
- w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska,
- w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km,
- w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone.

Artykuł 6

Treść i metody badań

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.

2. W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdatności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganiom charakterystyki dotyczącej bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

Badania są wykonywane z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi.

3. Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³.

Artykuł 7

Ocena usterek

1. W odniesieniu do każdego elementu objętego badaniem w załączniku I zawarto minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.
2. Usterki stwierdzone podczas badań okresowych 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 oddziaływujące na środowisko, które uzasadniają możliwość wydania przez państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania pojazdu na drogach publicznych.
3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterki. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie badania, o którym mowa w załączniku I pkt 2, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 8

Świadectwo zdatności do ruchu drogowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydał dla tego pojazdu świadectwo zdatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy udostępniły osobie, która przedstawiła pojazd do badania, świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego systemu świadectw zdatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.
3. Bez uszczerbku dla art. 5, w przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. W przypadku wątpliwości państwo członkowskie dokonujące przerejestrowania może sprawdzić ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed jego uznaniem. Państwa członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje komitet, o którym mowa w art. 19. Niniejszy ustęp ten nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e i L7e.
4. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4 oraz ust. 3 niniejszego artykułu państwa członkowskie uznają, co do zasady, ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.

5. Od dnia 20 maja 2018 r., a najpóźniej do dnia 20 maja 2021 r., stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wystawionych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się w rozsądnym terminie po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Do chwili upływu późniejszego z tych terminów stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać odnośne informacje właściwemu organowi w dowolny inny sposób. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby – do celów kontroli drogomierza, w przypadku gdy jest on standardowo zainstalowany – informacje dotyczące poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego były dostępne diagnostom niezwłocznie po ich udostępnieniu drogą elektroniczną. Stwierdzone manipulacje mechanizmem drogomierza w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstrasżającym i niedyskryminującym sankcjom.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.

Artykuł 9

Działania następcze w przypadku usterek

1. W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.

2. W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdatności do ruchu drogowego. Ponowne badanie odbywa się w okresie określonym przez państwa członkowskie lub właściwy organ, lecz nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania.

3. W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji, do czasu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego potwierdzającego zdatność pojazdu do ruchu drogowego.

Artykuł 10

Poświadczenie przeprowadzenia badania

1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.

Państwa członkowskie przekazują Komisji opis tego poświadczenia przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje następnie komitet, o którym mowa w art. 19.

2. W przypadku gdy pojazd objęty badaniem należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, to państwo członkowskie może wymagać umieszczenia poświadczenia przeprowadzenia badania w widocznym miejscu na tym pojeździe.

3. Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

Artykuł 11

Wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi określonymi w załączniku III.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ utrzymywały wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami dostarczonymi przez producentów.
3. Przyrządy wykorzystywane do pomiarów muszą być okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem III i sprawdzane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez dane państwo członkowskie lub producenta przyrządów.

Artykuł 12

Stacje kontroli pojazdów

1. Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania zdatności do ruchu drogowego, są upoważniane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.
2. Aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymogi określone przez upoważniające państwo członkowskie. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywizm i wysoką jakość badań zdatności do ruchu drogowego.

Artykuł 13

Diagności

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby badania zdatności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykszolenia określone w załączniku IV. Państwa członkowskie mogą określić dodatkowe wymogi w odniesieniu do kompetencji i odpowiedniego wykszolenia.
2. Właściwe organy lub, w stosownych przypadkach, zatwierdzone ośrodki szkoleniowe wystawiają świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykszolenia. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku IV pkt 3.
3. Diagnosty, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów, są zwolnieni z wymogów określonych w załączniku IV pkt 1.
4. Prowadząc badanie zdatności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.
5. Osobę, która przedstawiła pojazd do badania, informuje się o wszelkich stwierdzonych w pojeździe usterkach wymagających naprawy.
6. Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd.

Artykuł 14

Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi.
2. Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku V pkt 1 oraz musi spełniać wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymogi, w tym wymogi dotyczące niezależności, mające zastosowanie do pracowników organu nadzoru.

3. Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.
4. Można uznać, że wymogi określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu są spełnione przez państwa członkowskie, które wymagają akredytacji stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

ROZDZIAŁ V

WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

Artykuł 15

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w odniesieniu do stosowania niniejszej dyrektywy.
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 16

Elektroniczna platforma wymiany informacji o pojazdach

Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach przy wykorzystaniu istniejących i już wdrożonych rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych z myślą o zminimalizowaniu kosztów i uniknięciu powielania. W ramach analizy tej kwestii Komisja rozważy najbardziej odpowiednie sposoby powiązania istniejących systemów krajowych w celu ułatwienia wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdadności do ruchu drogowego i wskazań drogomierzy między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów.

Komisja przeanalizuje także wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji odnoszących się do głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomierza, w anonimowej formie.

ROZDZIAŁ VI

AKTY DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 17

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu:

- aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań,
- aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu,
- dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.

Artykuł 18

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. 17, 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. 17, 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. 17 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 wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 19

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet („Komitet ds. Zdatności do Ruchu Drogowego”). 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 stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 20

Składanie sprawozdań

1. Do dnia 30 kwietnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do poziomu harmonizacji okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz wyników analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, o której mowa w art. 16. W sprawozdaniu tym zawarta zostanie również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk. Sprawozdanie zostanie przedłożone po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 19; w stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.

2. Nie później niż w dniu 30 kwietnia 2019 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone w oparciu o niezależne badania dotyczące skuteczności włączenia w zakres niniejszej dyrektywy lekkich przyczep i pojazdów dwu- lub trzykołowych. W sprawozdaniu tym zostanie zawarta ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz porównanie wyników krajowych pomiarów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla każdej z podkategorii pojazdów typu L, z uwzględnieniem średniej odległości pokonywanej przez te pojazdy. W szczególności Komisja oceni, czy normy i koszty okresowych badań każdej kategorii pojazdów są współmierne do wyznaczonych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sprawozdaniu będzie towarzyszyć szczegółowa ocena wpływu wraz z analizą kosztów i korzyści w całej Unii, z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, w stosownych przypadkach, mającego na celu włączenie w zakres niniejszej dyrektywy nowych kategorii.

Artykuł 21

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, odstraszające i niedyskryminujące.

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić na wykorzystywanie przez okres nie dłuższy niż pięć lat po dniu 20 maja 2018 r. wyposażenia i przyrządów do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 11, które nie spełniają minimalnych wymogów określonych w załączniku III, do prowadzenia badań zdatności do ruchu drogowego.

2. Państwa członkowskie stosują wymogi określone w załączniku V najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r.

Artykuł 23

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.

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

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

Artykuł 24

Uchylenie

Dyrektywa 2009/40/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.

Artykuł 25

Wejście w życie

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

Artykuł 26

Adresaci

Niniejsza dyrektywa jest skierowana 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

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAKRESU I ZALECANYCH METOD BADANIA

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejszy załącznik określa układy i podzespoły pojazdu, które podlegają badaniu, oraz zawiera szczegółowy opis zalecanych metod ich badania oraz kryteria, jakie powinny być zastosowane do określenia, czy stan techniczny pojazdu jest zadowalający.

Badanie obejmuje co najmniej elementy wymienione w pkt 3 poniżej, o ile dotyczą one wyposażenia zamontowanego w pojeździe objętym badaniem w danym państwie członkowskim. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym 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. Właściwy organ musi mieć pewność, że normy bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostaną utrzymane.

Wszystkie wymienione poniżej elementy podlegają obowiązkowej kontroli podczas okresowego badania zdatności do ruchu drogowego, z wyjątkiem pozycji oznaczonych symbolem (X), które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdatności do ruchu drogowego, jednak ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania zdatności do ruchu drogowego.

„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.

W przypadku gdy wskazaną metodą badania jest metoda wzrokowa, dodatkowo oprócz obejrzenia danych elementów diagnosta w stosownych przypadkach musi również sprawdzić je dotykowo, ocenić wydawany dźwięk lub użyć jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów badania bez użycia przyrządów.

2. ZAKRES BADANIA

Badanie obejmuje co najmniej następujące obszary:

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.

3. ZAKRES I METODY BADANIA; OCENA USTEREK POJAZDU

Badanie obejmuje co najmniej wymienione poniżej elementy i przeprowadza się je zgodnie z minimalnymi wymogami i zalecanymi metodami wymienionymi w poniższej tabeli.

Dla każdego układu i elementu pojazdu 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 niezadowalający	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 podwozia	Kontrola wzrokowa	a) Brak numeru lub nie można go odszukać.		X	
		b) Numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfalszowany 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 wspomaganiami układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie sworznia.		X	
		b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz.		X	
1.1.2 Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiami układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy.		X	
		b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X		X
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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. Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.	X	X	
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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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 wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X	X	
		b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X	X	
		c) Nieszczelność. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		d) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola wzrokowa.	a) Zbiornik nieznacznie uszkodzony lub nieznacznie skorodowany. Zbiornik poważnie uszkodzony, skorodowany lub nieuszczelny.	X	X	
		b) Nieprawidłowe działanie urządzenia osuszającego. Urządzenie osuszające nie działa.	X	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 nieuszczelna.		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
		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		

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.11. Szytywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (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	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia). Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
11.1.14. 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.). 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	
		f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		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.	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 ustawienia 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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola wzrokowa	a) Brak.		X	
		b) Uszkodzenie. Niesprawność lub nieszczelność.	X	X	
1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	Niewystarczająca skuteczność.		X	

1.2 Skuteczność i sprawność hamulca roboczego

1.2.1 Sprawność	W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe, w trakcie próby drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na 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 każdego pełnego obrotu koła.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.2.2. Skuteczność	<p>Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu w celu ustalenia wskaźnika skuteczności hamowania w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku osi.</p> <p>Badanie pojazdów lub przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony należy wykonać zgodnie z normą ISO 21069 lub z użyciem metod równoważnych.</p> <p>Próbę drogową wykonuje się na płaskim i prostym odcinku drogi przy suchej nawierzchni.</p>	<p>Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne ⁽¹⁾:</p> <p>1. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2012 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategoria M₁: 58 % — Kategorie M₂ i M₃: 50 % — Kategoria N₁: 50 % — Kategorie N₂ i N₃: 50 % — Kategorie O₂, O₃ i O₄: <ul style="list-style-type: none"> — naczepy: 45 % ⁽²⁾ — przyczepy z dyszlem: 50 % 		X	X
		<p>2. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2012 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategorie M₁, M₂ i M₃: 50 % ⁽³⁾ — Kategoria N₁: 45 % — Kategorie N₂ i N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Kategorie O₂, O₃ i O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Pozostałe kategorie</p> <p>Kategorie L (obydwa hamulce razem):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategoria L1e: 42 % — Kategorie L2e, L6e: 40 % — Kategoria L3e: 50 % — Kategoria L4e: 46 % — Kategorie L5e, L7e: 44 % <p>Kategoria L (hamulec tylnego koła): wszystkie kategorie: 25 % całkowitej masy pojazdu.</p> <p>Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości.</p>		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na 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	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.		X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność	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 siły hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2., w odniesieniu do masy pojazdu..		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.4.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, podczas próby drogowej z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu lub wskazaniem, bądź badanie na zjeździe o znanym stopniu nachylenia.	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 systemu 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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola wzrokowa i oraz sprawdzenie kontrolki systemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
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	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia do skrajnego położenia. Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej.	a) Mechanizm obraca się ciężko lub z zacięciami.		X	
		b) Skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu. Wpływ na działanie.		X	X
		c) Nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		e) Wyciek. Tworzenie się kropel.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia.	a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej. Mocowania niebezpiecznie obluźzone 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
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej. Brak lub poważne zużycie osłony gumowej.	X	X	
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	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 wspomagania (czy poziom płynu jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	a) Wyciek płynu lub nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.	X	X	
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na układ kierowniczy.		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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		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 kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. 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
2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz amortyzatory kierownicze	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. 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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, włączyć, w miarę możliwości, silnik w pojazdach ze wspomaganie układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost, delikatnie skrócić 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	Sprawdzić ustawienie kół kierowanych za pomocą odpowiednich przyrządów.	Ustawienie niezgodne z danymi producenta pojazdu lub wymogami ¹ . 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 skuteczności mocowania.		X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) Niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Wspomaganie nie działa.		X	
		d) 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). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	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). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	X	
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymogach ¹ (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	X	
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa. Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.		X	X
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	
				X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Lusterko lub urządzenie nieznacznie uszkodzone lub luźne. Lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.	X	X	
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Wycieraczki nie działają, brak wycieraczek lub są niezgodne z wymogami ¹ .		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki. Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.	X	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).	X		
		Spryskiwacze nie działają.		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 powyżej 1/3). Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widzialność.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome strumienia świetlnego każdego reflektora światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł lub ekranu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Ustawienie świateł drogowych i mijania niezgodne z zakresem określonym w wymogach ¹ .		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). Przekroczono maksymalną dopuszczalną jasność świateł świecących do przodu.	X		
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		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 lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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 świateł wyładowczych.	X	X	
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 świateł. 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	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 wysłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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 źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3. Żadne źródło światła nie działa.	X	X	X
		b) Nieznaczne uszkodzenie klosza (bez wpływu na emitowane 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 lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ Opóźnione działanie. Przełącznik nie działa w ogóle	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		d) Funkcje światła hamulca awaryjnego nie działają lub działają nieprawidłowo.		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 z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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 najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza. (brak wpływu na emitowane światło) Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.4.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik 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 najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią pojazdy nadjeżdżające z przeciwka.	X	X	
4.5.2. Ustawienie (X) ²	Kontrola poprzez włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	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. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik nie działa.	X	X	
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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest bieg inny niż wsteczny.	X	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) Uszkodzone źródło światła (złożone źródło światła). Uszkodzone źródło światła (pojedyncze źródło światła).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
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	X	
		b) Niepewne mocowanie odblasków. Grozi odpadnięciem.	X	X	
4.8.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa.	Urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymogami ¹ . Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła z przodu lub białego światła z tyłu.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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 świateł drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.	X	X	
4.9.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niezgodność 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) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. Może spowodować zwarcie.	X	X	
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego. Światła stopu przyczepy nie działają w ogóle.		X	X
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku, 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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. 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 z przodu lub białe światło z 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	
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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	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	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. 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 obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		d) Sworzeń zwrotnicy luźny w osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa.	a) Brakujące lub obluzowane śruby lub nakrętki mocujące koła. Brak elementów mocujących koła lub obluzowanie w takim stopniu, że ma to 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 na 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, kompletacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny z wymogami ¹ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.		X	
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót uniesionego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale przeglądowym.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami ¹ i mające 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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		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. 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
		h) System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona wyraźnie niedopompowana. Wyraźnie nie działa.	X	X	

5.3. Zawieszenie

5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. Widoczne względne przemieszczanie się. Umocowania bardzo poważnie obluzowane.		X	X
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		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 pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź przy użyciu specjalnych urządzeń, o ile są dostępne.	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X	X	
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
5.3.2.1. Badanie skuteczności tłumienia (X) ²	Użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy między prawą a lewą stroną	a) Znacząca różnica między prawą a lewą stroną.		X	
		b) Minimalne wartości tłumienia nie zostały osiągnięte.		X	
5.3.3. Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	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 niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.3.4. Sworznie wahaczy	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia lub sworzni wahaczy. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Poważne 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 mogąym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu. Poważny wpływ na działanie układu.		X	X
		c) Słyszalny wypływ powietrza z układu.		X	

6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA

6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane

6.1.1. Stan ogólny	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	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 obluzowana. 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 pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	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 pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku; 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	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 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 niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.1.5. Zamocowanie 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 urządzenia przeznaczone do ciągnięcia	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.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	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 zły stan obudowy łożyska. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	X
		g) Poważne 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 bez konieczności stosowania kanału przeglądowego lub podnośnika.	Mocowanie zużyte, wyraźnie i poważnie 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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko.			X
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 i nawierzchni drogi.		X	X
6.2.2. Mocowanie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	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 poprzecznicy 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 pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	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 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	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	
6.2.11. Podpórka	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .		X	
		c) Ryzyko rozłożenia, podczas gdy pojazd jest w ruchu.			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .		X	
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Obłuzowane punkty kotwiczenia.		X	
7.1.2. Stan ogólny 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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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	
		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).	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) ³	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .	X		

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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	
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	X	
		b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
		c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X	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	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		d) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.		X	
		e) Wyraźne oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli dostępny jest odpowiedni sprzęt.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.		X	
		c) Ustawiono za dużą 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	
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	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	X
		b) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		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. UCIAŻLIWOŚĆ

8.1. Hałas

8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnosty hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu emitowanego przez stojący pojazd 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, przeróbka urządzenia 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
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	<p>— W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V ⁽⁷⁾: 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 innymi wymogami.</p> <p>— W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI ⁽⁸⁾: 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 zastosowania do silników dwusuwowych.</p>	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;		X	
		b) albo, jeżeli informacje te nie są dostępne, emisja CO przekracza: (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 .		X	
		c) Współczynnik lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta.		X	
		d) Odczyt z OBD wskazuje poważną awarię		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	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	
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(1) (7): 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 innymi wymogami.</p> <p>— W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI (8): 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 innymi wymogami¹.</p> <p>Wstępne przygotowanie pojazdu: 1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p>	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ¹ , poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<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 budowę 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 lub za pomocą innej równoważnej metody.</p>				
		<p>b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi¹ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,</p> <ul style="list-style-type: none"> — dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹, — dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹, lub — w przypadku pojazdów określonych w wymogach¹ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach¹: 1,5 m⁻¹ (⁹) lub 0,7 m⁻¹ (¹⁰) 		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>Procedura badania:</p> <p>1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania 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.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. 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.</p> <p>4. 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.</p>				

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	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.				
8.3. Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych					
Zakłócenia radiowe (X) ²		Niezgodność z jakimikolwiek wymogami ² .	X		
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.4.1. Wycieki płynów		Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi. Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.		X	X
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ I M ₃ DO PRZEWOZU OSÓB					
9.1. Drzwi					
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	
		c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi.		X	
		d) Uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.		X	
		e) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość drzwi.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	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) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość lub zablokowany dostęp.	X	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)	Kontrola wzrokowa.	Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają automatycznie. Siedzenia blokują wyjście awaryjne.	X	X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna. Zakłócone pole widzenia.	X	X	
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane lub niezgodne z wymogami ² . Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	Urządzenie uszkodzone lub niezgodne z wymogami ¹ . 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	
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość lub przestrzeń.	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	
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość lub przekroczona dozwolona wysokość.	X	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.	X		
		b) Niezgodne z wymogami ¹ . Nieprawdziwe informacje.	X	X	
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, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ¹ .	X		

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się (X) ² .					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	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	
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych. Nie działają w ogóle.	X	X	
		e) Niezgodność z wymogami ¹ .		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	
		d) Niezgodna z wymogami ¹ .		X	
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ¹ .		X	
9.12. Inne wyposażenie specjalne (X) ²					
9.12.1. Instalacje do przygotowywania posiłków	Kontrola wzrokowa.	a) Instalacja niezgodna z wymogami ¹ .		X	
		b) Instalacja uszkodzona w stopniu stwarzającym zagrożenie dla użytkowników.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9. 12.2. Instalacja sanitarna	Kontrola wzrokowa.	Instalacja niezgodna z wymogami ¹ . Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	
9.12.3. Inne urządzenia (np. systemy audiowizualne)	Kontrola wzrokowa.	Niezgodność z wymogami ¹ . Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X	X	

(¹) Kategorie pojazdów poza zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zostały uwzględnione w celach orientacyjnych.

(²) 43 % w odniesieniu do naczip homologowanych przed dniem 1 stycznia 2012 r.

(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 naczip i przyczep z dyszlem zarejestrowanych po 1988 r. lub począwszy od daty określonej w wymogach, zależnie od tego, która z nich jest późniejsza.

(⁶) Na przykład 2,5 m/s² dla pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃ zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2012 r.

(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 zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub późniejszą; 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 (Euro 6). Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).

UWAGI:

¹ „Wymogi” są określone 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 państwie rejestracji pojazdu. Te kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający mają zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy sprawdzono zgodność z wymogami.

² (X) oznacza pozycję, 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.

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNA ZAWARTOŚĆ ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

Świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane w wyniku badania zdatności do ruchu drogowego zawiera co najmniej następujące elementy poprzedzone odpowiadającymi zharmonizowanymi kodami unijnymi:

- 1) numer identyfikacyjny pojazdu (numer VIN lub numer podwozia);
 - 2) numer rejestracyjny pojazdu i oznaczenie kraju rejestracji pojazdu;
 - 3) miejsce i datę badania;
 - 4) odczyt licznika przebiegu w momencie badania, jeżeli dane są dostępne;
 - 5) kategorię pojazdu, jeżeli dane są dostępne;
 - 6) zidentyfikowane usterki i ich kategorie;
 - 7) wynik badania zdatności do ruchu drogowego;
 - 8) datę następnego badania zdatności do ruchu drogowego lub datę wygaśnięcia aktualnego świadectwa, jeżeli nie podano tej informacji w inny sposób;
 - 9) nazwę organu kontrolnego lub stacji kontroli pojazdów i podpis lub symbol identyfikacyjny diagnosty, który przeprowadził badanie;
 - 10) inne informacje.
-

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE WYMOGI W ZAKRESIE WYPOSAŻENIA I PRZYRZĄDÓW KONTROLNO-POMIAROWYCH

I. Wyposażenie i przyrządy

Badania zdatności do ruchu drogowego przeprowadzane zgodnie z zalecanymi metodami określonymi w załączniku I wykonuje się z wykorzystaniem odpowiedniego wyposażenia i przyrządów. Może to obejmować, w stosownych przypadkach, użycie mobilnych urządzeń do przeprowadzania badań. Niezbędne wyposażenie kontrolno-pomiarowe będzie odpowiednie do kategorii pojazdów objętych badaniem, zgodnie z tabelą I. Wyposażenie i przyrządy musi spełniać następujące minimalne wymagania:

- 1) pomieszczenie o odpowiedniej powierzchni umożliwiającej ocenę pojazdów, spełniające niezbędne wymagania w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 2) stanowisko kontrolne o rozmiarze wystarczającym do wykonania każdego badania, kanał przeglądowy lub podnośnik oraz w odniesieniu do pojazdów o całkowitej masie przekraczającej 3,5 tony urządzenie do podniesienia osi pojazdu, wyposażone w stosowne oświetlenie oraz, w stosownych przypadkach, urządzenia wentylacyjne;
- 3) w odniesieniu do badania wszelkich pojazdów – urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców dokonujące pomiaru, wyświetlenia i zapisu siły hamowania oraz ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 21069-1 dotyczącej wymogów technicznych dla urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców lub zgodnie z równoważnymi normami;
- 4) w odniesieniu do badania pojazdów o całkowitej masie nieprzekraczającej 3,5 tony – rolkowe urządzenie do kontroli hamulców zgodnie z pkt 3, które może nie obejmować zapisu i wyświetlenia siły hamowania, siły nacisku na pedał hamulca oraz ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych;

lub

urządzenie płytowe do kontroli działania hamulców równoważne z urządzeniem rolkowym zgodnie z pkt 3, które może nie obejmować funkcji zapisu siły hamowania i siły nacisku na pedał hamulca oraz wyświetlenia ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych;

- 5) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców, który w przypadku pomiaru nieciągniętego musi rejestrować/zapamiętywać pomiary co najmniej 10 razy na sekundę;
- 6) wyposażenie służące do badania pneumatycznych układów hamulcowych, takie jak manometry, złącza i przewody;
- 7) urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi do określania obciążenia osi (opcjonalne wyposażenie do pomiaru nacisku dwóch kół, takie jak wagi najazdowe);
- 8) urządzenie do kontroli zawieszenia (urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu bez podnoszenia osi, spełniające następujące wymagania:
 - a) urządzenie musi być wyposażone w co najmniej dwie napędzane płyty, wykonujące ruch posuwisto-zwrotny zarówno w kierunku podłużnym, jak i poprzecznym;
 - b) ruch płyt musi być sterowany przez operatora z miejsca przeprowadzania badania;
 - c) w odniesieniu do pojazdów o całkowitej masie przekraczającej 3,5 tony płyty muszą spełniać następujące wymagania:
 - skok w kierunku podłużnym i poprzecznym wynoszący co najmniej 95 mm,
 - prędkość przesuwu podłużnego i poprzecznego od 5 cm/s do 15 cm/s;

- 9) miernik poziomu dźwięku klasy II, jeżeli poziom dźwięku jest mierzony;
- 10) wieloskładnikowy analizator spalin zgodnie z dyrektywą 2004/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾;
- 11) urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności;
- 12) jedno urządzenie do sprawdzania ustawienia reflektorów umożliwiające badanie ustawienia reflektorów zgodnie z przepisami dotyczącymi ustawienia reflektorów w pojazdach silnikowych (dyrektywa 76/756/EWG); granica światła i cienia musi być rozpoznawalna przy świetle dziennym (ale nie przy bezpośrednim świetle słonecznym);
- 13) urządzenie do pomiaru głębokości bieżnika opon;
- 14) urządzenie do połączenia z elektronicznym interfejsem pojazdu, jak np. urządzenie skanujące OBD;
- 15) urządzenie do wykrywania nieszczelności LPG/CNG/LNG, jeżeli takie pojazdy są badane.

Każde z powyższych urządzeń można połączyć w jedno urządzenie złożone, pod warunkiem że nie ma to wpływu na dokładność każdego z tych urządzeń.

II. Kalibracja wyposażenia stosowanego do pomiarów

O ile odpowiednie przepisy unijne nie przewidują inaczej, okres między dwoma kolejnymi kalibracjami nie może przekroczyć:

- (i) 24 miesięcy dla pomiaru wagi, ciśnienia i poziomu dźwięku;
- (ii) 24 miesięcy dla pomiaru siły;
- (iii) 12 miesięcy dla pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2004/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie przyrządów pomiarowych (Dz.U. L 135 z 30.4.2004, s.1).

Tabela I⁽¹⁾

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdatności do ruchu drogowego																		
Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I														
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocykle			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Pojazdy do przewozu osób																		

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdatności do ruchu drogowego

Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I														
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Pojazdy do przewozu towarów																		
	do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Pojazdy specjalne z kategorii N, T5																		
	do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdatności do ruchu drogowego																		
Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I														
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Przyczepy	do 750 kg	O ₁		x													x	
	> 750 do 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) Kategorie pojazdów poza zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zostały uwzględnione do celów orientacyjnych.

¹ P ... benzyna (zapłon iskrowy); D... diesel (zapłon samoczynny).

ZAŁĄCZNIK IV

WYMOGI MINIMALNE DOTYCZĄCE KOMPETENCJI, WYSZKOLENIA I CERTYFIKACJI DIAGNOSTÓW

1. Kompetencje

Przed upoważnieniem osoby ubiegającej się o stanowisko diagnosty do przeprowadzania okresowych badań zdatności do ruchu drogowego państwa członkowskie lub właściwe organy sprawdzają, czy osoba ta:

a) ma poświadczoną wiedzę i zrozumienie kwestii związanych z pojazdami drogowymi w następujących obszarach:

- mechanika,
- dynamika,
- dynamika pojazdu,
- silniki spalinowe,
- technologia materiałów,
- elektronika,
- elektryka,
- elektroniczne układy pojazdu,
- aplikacje informatyczne;

b) posiada co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów, i przeszła odpowiednie szkolenie w wyżej wymienionej dziedzinie pojazdów drogowych.

2. Szkolenia wstępne i przypominające

Państwa członkowskie lub właściwe organy zapewniają, aby diagnosty przechodzili stosowne szkolenia wstępne i przypominające lub poddawali się odpowiedniemu egzaminowi, obejmującym elementy teoretyczne i praktyczne, w celu umożliwienia im uzyskania upoważnienia do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego.

Szkolenia wstępne i przypominające lub odpowiedni egzamin obejmują co najmniej następujące tematy:

a) Szkolenie wstępne lub odpowiedni egzamin

Szkolenie wstępne prowadzone przez państwo członkowskie lub upoważniony ośrodek szkoleniowy państwa członkowskiego obejmuje co najmniej następujące tematy:

(i) technologia pojazdu:

- układy hamulcowe,
- układy kierownicze,
- pola widzenia,
- instalacja świetlna, urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego,
- osie, koła i opony,
- podwozie i nadwozie,
- uciążliwość i emisje,
- dodatkowe wymogi w zakresie pojazdów specjalnych;

- (ii) metody badania;
- (iii) ocena usterek;
- (iv) obowiązujące wymogi prawne w zakresie stanu pojazdu podlegającego homologacji;
- (v) obowiązujące wymogi prawne w zakresie badań zdatności do ruchu drogowego;
- (vi) przepisy administracyjne dotyczące homologacji, rejestracji i badań zdatności pojazdu do ruchu drogowego;
- (vii) aplikacje informatyczne stosowane w badaniach pojazdów i procedurach administracyjnych.

b) Szkolenie przypominające lub odpowiedni egzamin

Państwa członkowskie zapewniają, aby diagnosty przechodzili regularnie szkolenia przypominające lub poddawali się odpowiednim egzaminom, organizowanym przez państwo członkowskie lub upoważniony ośrodek szkoleniowy państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie zapewniają, aby treść szkolenia przypominającego lub odpowiedniego egzaminu umożliwiała diagnostom zachowanie i utrwalenie niezbędnej wiedzy i umiejętności w zakresie, o którym mowa w lit. a) ppkt (i)–(vii) powyżej.

3. Świadectwo kompetencji

Świadectwo lub równoważny dokument wydawane diagnostce upoważnionemu do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego muszą zawierać co najmniej następujące informacje:

- identyfikacja diagnosty (imię, nazwisko),
 - kategorie pojazdów, w zakresie których diagnosta może prowadzić badania zdatności do ruchu drogowego,
 - nazwa organu wydającego świadectwo,
 - data wystawienia.
-

ZAŁĄCZNIK V

ORGANY NADZORU

Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymagania:

1. Zadania i działania organów nadzoru

Organy nadzoru wykonują co najmniej następujące zadania:

a) nadzór stacji kontroli pojazdów:

- weryfikacja spełnienia minimalnych wymagań dotyczących warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
- weryfikacja spełnienia obowiązkowych wymagań upoważnionego organu;

b) weryfikacja szkolenia i egzaminowania diagnostów:

- weryfikacja szkolenia wstępnego dla diagnostów,
- weryfikacja okresowego szkolenia przypominającego dla diagnostów,
- okresowe szkolenia przypominające dla egzaminatorów organów nadzoru,
- prowadzenie egzaminów lub nadzór nad nimi;

c) audyt:

- pierwszy audyt stacji kontroli pojazdów przed jej zatwierdzeniem,
- okresowy audyt stacji kontroli pojazdów,
- audyt specjalny w przypadku nieprawidłowości,
- audyt ośrodka szkoleniowego/egzaminacyjnego;

d) monitorowanie z zastosowaniem środków, takich jak:

- ponowne badanie statystycznie ważnej części badanych pojazdów,
- badania „tajemniczego klienta” (stosowanie uszkodzonego pojazdu nieobowiązkowe),
- analiza wyników badania zdatności do ruchu drogowego (metody statystyczne),
- badania sprawdzające,
- badanie skarg;

e) zatwierdzanie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania zdatności do ruchu;

f) proponowanie cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów:

- w przypadku gdy stacja lub diagnosta nie spełniają ważnego wymogu w zakresie upoważnienia,
- w przypadku wykrycia poważnych nieprawidłowości,
- w przypadku powtarzających się negatywnych wyników audytu,
- w przypadku utraty dobrej reputacji przez daną stację lub danego diagnostę.

2. Wymogi dotyczące organu nadzoru

Wymogi mające zastosowanie do personelu zatrudnionego przez organ nadzoru obejmują następujące obszary:

- kompetencje techniczne,
- bezstronność,
- normy w zakresie kwalifikacji i szkoleń.

3. Zakres przepisów i procedur

Każde państwo członkowskie lub jego właściwy organ ustanawia odpowiednie przepisy i procedury obejmujące co najmniej następujące pozycje:

a) wymogi dotyczące upoważnienia stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi:

- wniosek o upoważnienia stacji kontroli pojazdów,
- obowiązki stacji kontroli pojazdów,
- kontrole przed upoważnieniem w celu sprawdzenia, czy spełniono wszystkie wymogi,
- zatwierdzenie stacji kontroli pojazdów,
- okresowy audyt stacji kontroli pojazdów,
- okresowe kontrole stacji kontroli pojazdów pod względem zgodności z mającymi zastosowanie przepisami i procedurami,
- specjalne niezapowiedziane kontrole stacji kontroli pojazdów w oparciu o dowody,
- analiza wyników badań w celu sprawdzenia dowodów istnienia niezgodności z mającymi zastosowanie przepisami i procedurami,
- cofnięcie lub zawieszenie upoważnień stacji kontroli pojazdów;

b) diagności stacji kontroli pojazdów:

- wymogi, jakie muszą spełniać upoważnieni diagnosty,
- szkolenia wstępne, przypominające i egzaminy,
- cofnięcie lub zawieszenie upoważnienia diagnosty;

c) wyposażenie i pomieszczenia:

- wymogi w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
- wymogi w zakresie warunków lokalowych, w których przeprowadza się badania,
- wymogi w zakresie oznakowania,
- wymogi w zakresie konserwacji i kalibracji wyposażenia badawczego,
- wymogi w zakresie systemów komputerowych;

d) organy nadzoru:

- uprawnienia organów nadzoru,
 - wymogi mające zastosowanie do personelu organów nadzoru,
 - odwołania i skargi.
-