



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 marca 2021 r.

Poz. 517

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 2 marca 2021 r.

w sprawie kontroli ruchu drogowego, pilotowania pojazdów oraz kierowania ruchem drogowym przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych

Na podstawie art. 131 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (z 2021 r. poz. 450 i 463) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa organizację, warunki i sposób wykonywania przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych:

- 1) kontroli ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami;
- 2) pilotowania pojazdów, a także kierowania ruchem drogowym w związku z pilotowaniem pojazdów wojskowych.

§ 2. 1. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych w warunkach dostatecznej widoczności daje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

2. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych poruszający się pojazdem Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych może wydawać kierującemu polecenia określonego zachowania się za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych.

3. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych znajdujący się na statku wodnym albo powietrznym wydaje polecenie zatrzymania pojazdu za pomocą urządzeń nagłaśniających lub świetlnych albo przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych.

4. Jeżeli jest to konieczne do prowadzenia czynności kontrolnych, pojazd Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych może zostać unieruchomiony w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

5. Polecenie zatrzymania pojazdu wydaje się z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego oraz bezpieczne zatrzymanie w miejscu wskazanym przez żołnierza Żandarmerii Wojskowej albo żołnierza wojskowych organów porządkowych.

6. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogową”.

7. Dla zwrócenia uwagi na dawane sygnały lub wydawane polecenia żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych może używać sygnałów dźwiękowych.

§ 3. 1. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych zatrzymuje pojazd do kontroli w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu.

2. W celu dojazdu do miejsca, o którym mowa w ust. 1, żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych może wydać kontrolowanemu uczestnikowi ruchu polecenie jazdy za swoim pojazdem.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że może on zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na swój stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

4. Pojazd Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem, jeżeli polecenie do zatrzymania zostało wydane z poruszającego się pojazdu Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych.

5. W przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe.

§ 4. 1. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych po zatrzymaniu pojazdu wydaje kierującemu polecenia:

- 1) pozostania w pojeździe;
- 2) trzymania rąk na kierownicy;
- 3) wyłączenia silnika pojazdu;
- 4) włączenia świateł awaryjnych w uzasadnionych okolicznościach.

2. Podczas prowadzonych przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej albo żołnierzy wojskowych organów porządkowych zorganizowanych działań kontrolnych w celu poddania jak największej liczby kierujących badaniu zawartości alkoholu w organizmie, przeprowadzanemu przy użyciu urządzeń elektronicznych, lub badaniu obecności środka działającego podobnie do alkoholu, przeprowadzanemu przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego, żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych, który zatrzymał pojazd, może nie wydawać poleceń, o których mowa w ust. 1.

3. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub uwarunkowanych charakterem kontroli żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych może wydać kierującemu pojazdem lub pasażerowi pojazdu polecenie opuszczenia pojazdu.

4. Uczestnik ruchu może być wpuszczony do pojazdu Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych tylko w razie konieczności:

- 1) udzielenia pomocy choremu lub rannemu;
- 2) zatrzymania;
- 3) doprowadzenia do jednostki wojskowej, izby zatrzymań lub podmiotu leczniczego albo miejsca zamieszkania;
- 4) poddania badaniu zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli wykonanie tej czynności w innych warunkach byłoby niemożliwe lub mogłoby zakłócić porządek;
- 5) okazania przebiegu zarejestrowanego wykroczenia;
- 6) przeprowadzenia czynności w sprawie o przestępstwo, wykroczenie lub naruszenie o charakterze administracyjnym;
- 7) umożliwienia uiszczenia w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego, grzywny nałożonej mandatem karnym;
- 8) przeciwdziałania próbie ucieczki osoby podlegającej kontroli, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że taka próba może zostać podjęta;
- 9) sprowadzenia go w miejsce niezagrażające jego bezpieczeństwu, jeżeli znajduje się on w okolicznościach mogących zagrazić życiu lub zdrowiu jego lub innych osób.

§ 5. 1. Pojazd podlega drogowej kontroli technicznej, po wytypowaniu go przez żołnierza Żandarmerii Wojskowej albo żołnierza wojskowych organów porządkowych.

2. Drogowa kontrola techniczna obejmuje identyfikację pojazdu oraz sprawdzenie jego stanu technicznego w co najmniej jednym z następujących obszarów:

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) światła i wyposażenie elektryczne;
- 5) osie, koła, opony i zawieszenie;
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości;
- 8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju.

3. Kontrolę stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu. Kontrola ta może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

4. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu dzieli się na trzy kategorie:

- 1) usterki drobne – usterki bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub wymagania ochrony środowiska, które nie powodują ograniczenia w dalszym używaniu pojazdu;
- 2) usterki poważne – usterki mogące zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszać wymagania ochrony środowiska albo inne istotne nieprawidłowości, które dają podstawę do ograniczenia dalszego używania pojazdu oraz określenia warunków tego używania;
- 3) usterki niebezpieczne – usterki powodujące bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszające wymagania ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, które powodują niedopuszczenie do dalszego używania pojazdu.

5. W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu usterek zaliczanych do więcej niż jednej kategorii, wynik tej kontroli klasyfikuje się na podstawie najpoważniejszej kategorii usterek.

6. W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej kilku usterek w tych samych obszarach kontroli, o których mowa w ust. 2, wynik kontroli może być sklasyfikowany na podstawie poważniejszej kategorii usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzanego przez pojazd.

§ 6. Podczas drogowej kontroli technicznej żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych:

- 1) sprawdza dokumentację, o której mowa w art. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, wymaganą dla danego rodzaju pojazdu;
- 2) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- 3) może przeprowadzić wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku;
- 4) może sprawdzić stan techniczny za pomocą właściwych metod, w tym z użyciem przyrządu kontrolno-pomiarowego będącego w jego dyspozycji.

§ 7. 1. Drogowa kontrola techniczna może obejmować również zabezpieczenie ładunku.

2. Kontrola zabezpieczenia ładunku polega w szczególności na wzrokowej ocenie zastosowania odpowiednich środków zabezpieczających oraz w uzasadnionych przypadkach na sprawdzeniu świadectw środków zabezpieczających.

3. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej zabezpieczenia ładunku klasyfikuje się do jednej z kategorii:

- 1) usterki drobne – w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa;
- 2) usterki poważne – w przypadku gdy ładunek nie został wystarczająco dobrze zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części;

- 3) usterki niebezpieczne – w przypadku gdy dochodzi do:
- bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na możliwość utraty ładunku lub jego części lub
 - zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub
 - bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

4. Przewóz, w którym stwierdzone usterki zaliczono do więcej niż jednej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

5. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek w tej samej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

6. Klasyfikacji usterek zabezpieczenia ładunku dokonuje się na podstawie nieprawidłowości, które są określone w załączniku do rozporządzenia.

§ 8. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne do:

- sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, w szczególności skuteczności działania hamulców albo sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu;
- sprowadzenia pojazdu w miejsce, w którym nie utrudnia on ruchu ani nie zagraża jego bezpieczeństwu, jeżeli pojazd został zatrzymany do kontroli w okolicznościach, o których mowa w § 3 ust. 3, albo w związku z podejrzeniem, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

§ 9. 1. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych odczytuje wskazania drogomierza pojazdu zatrzymanego do kontroli także wówczas, gdy nie poddaje tego pojazdu sprawdzeniu stanu technicznego.

2. Przepisu ust. 1 można nie stosować w przypadku, o którym mowa w § 4 ust. 2, a także podczas wykonywania kontroli drogowej w toku równoczesnego wykonywania przez żołnierza Żandarmerii Wojskowej albo żołnierza wojskowych organów porządkowych innych zadań określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 431, 956 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 469).

3. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa osobistego, jeżeli istnieje taka możliwość, może odczytać wskazania drogomierza pojazdu holowanego lub przewożonego.

4. Razem z odczytem wskazania drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, ustala się także markę, model i typ pojazdu, numer VIN albo numer podwozia, nadwozia lub ramy pojazdu oraz dodatkowo co najmniej jedną pozycję z kategorii danych technicznych wskazaną w przepisach wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy.

5. Dane dotyczące odczytu wskazania drogomierza, z wyłączeniem danych z odczytu wskazań drogomierzy pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy oraz, w przypadku pojazdu niezarejestrowanego, dane, o których mowa w ust. 4, żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych przekazuje niezwłocznie do centralnej ewidencji pojazdów.

§ 10. 1. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych po zatrzymaniu dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania wydaje odrębne pokwitowanie dotyczące każdego zatrzymanego dokumentu. Oryginał pokwitowania otrzymuje osoba, której zatrzymano dokument, kopię pozostawia się w dyspozycji Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych.

2. W razie uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, pokwitowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badania techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy.

§ 11. Jeżeli żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych podczas kontroli kierującego, posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, że niezbędna jest ocena stanu zdrowia kierującego, występuje do starosty z wnioskiem o tę ocenę. Wniosek podpisuje dowódca jednostki wojskowej lub upoważniona przez niego osoba.

§ 12. Jeżeli żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych podczas kontroli kierującego, posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, że istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do kwalifikacji kierującego, występuje do starosty z wnioskiem o skierowanie tej osoby na egzamin sprawdzający kwalifikacje. Wniosek podpisuje dowódca jednostki wojskowej lub upoważniona przez niego osoba.

§ 13. Jeżeli w wyniku weryfikacji danych o pojeździe oraz danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów okaże się, że pojazd nie figuruje w tej ewidencji, żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych ustala, na podstawie rozmowy z kierującym, czy jest to pojazd zarejestrowany w trybie art. 73 ust. 3 ustawy, którego dane są zgromadzone w wyodrębnionym zbiorze, o którym mowa w art. 80a ust. 3 ustawy. W takim przypadku weryfikacja danych o pojeździe następuje na podstawie dokumentu stwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu, a weryfikacja danych o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu może nastąpić na podstawie dokumentów okazanych przez kierującego pojazdem lub po skontaktowaniu się za pośrednictwem środków łączności z organem, który pojazd zarejestrował.

§ 14. Żołnierze Żandarmerii Wojskowej albo żołnierze wojskowych organów porządkowych pilotują przejazd kolumny pojazdów niebędących pojazdami nienormatywnymi na podstawie zezwolenia wojskowego, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 64i ust. 4 ustawy.

§ 15. 1. Pojazdem pilotującym jest oznakowany pojazd Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych, z wyjątkiem motocykla, wysyłający błyskowe sygnały świetlne w kolorze niebieskim, a w przypadku pilotowania kolumn pojazdów – dodatkowo sygnały świetlne w kolorze czerwonym.

2. W przypadku pilotowania kolumn pojazdów uprzywilejowanych pojazd Żandarmerii Wojskowej albo wojskowych organów porządkowych wysyła dodatkowo sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie.

§ 16. 1. W razie wystąpienia istotnych utrudnień w ruchu drogowym lub zagrożenia jego bezpieczeństwa żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych może przerwać przejazd pilotowanej kolumny pojazdów.

2. Po ustaniu przyczyn, o których mowa w ust. 1, pilotowanie przejazdu pojazdów wznawia się.

§ 17. 1. Pojazd pilotujący nie wchodzi w skład kolumny pojazdów.

2. O konieczności pilotowania organ wydający zezwolenie wojskowe powiadamia w terminie nie krótszym niż 3 dni robocze przed planowanym rozpoczęciem przejazdu:

- 1) właściwych dowódców, którym podlegają pododdziały regulacji ruchu, w formie pisemnej lub za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, lub
- 2) komendanta oddziału Żandarmerii Wojskowej właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia pilotowania, gdy trasa przejazdu przebiega tylko przez obszar jego właściwości, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, lub
- 3) Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, gdy trasa przejazdu przebiega przez obszary właściwości co najmniej dwóch oddziałów Żandarmerii Wojskowej, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej.

§ 18. 1. Kierowanie ruchem drogowym w związku z pilotowaniem przejazdu pojazdów wojskowych, w tym podczas szkolenia, polega na wydawaniu poleceń i dawaniu sygnałów świetlnych lub dźwiękowych uczestnikom ruchu w celu krótkotrwałego zamknięcia lub otwarcia ruchu na drodze na czas przejazdu pojazdów wojskowych.

2. Żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych poruszający się pojazdem pilotującym wydaje polecenia chwilowego zatrzymania w warunkach dostatecznej widoczności tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odbłaskowym lub światłem czerwonym. Polecenia określonego zachowania można wydawać uczestnikom ruchu drogowego za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych.

3. Polecenia i sygnały, o których mowa w ust. 1, powinny być jednoznaczne i zrozumiałe dla osób, do których są skierowane.

4. Do kierowania ruchem drogowym w związku z pilotowaniem przejazdu pojazdów wojskowych odpowiednio stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy.

§ 19. 1. Przed przystąpieniem do kierowania ruchem drogowym żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych powiadamia właściwą miejscowo jednostkę organizacyjną Policji o miejscu wykonywania czynności.

2. W razie wystąpienia zagrożenia życia lub zdrowia uczestnika ruchu drogowego powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, następuje po ustaniu tego zagrożenia lub zapobieżeniu zagrożeniu.

3. W razie akcji związanej z ratowaniem życia lub zdrowia albo w razie przywrócenia zakłócanego porządku publicznego żołnierz Żandarmerii Wojskowej albo żołnierz wojskowych organów porządkowych kieruje ruchem drogowym do czasu zakończenia akcji albo przejścia tych czynności przez inny właściwy organ.

§ 20. W sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.¹⁾

Minister Obrony Narodowej: z up. *W. Skurkiewicz*

¹⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2230), które zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870) utraciło moc z dniem 1 kwietnia 2020 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Obrony
Narodowej z dnia 2 marca 2021 r. (poz. 517)

KLASYFIKACJA USTEREK ZABEZPIECZENIA ŁADUNKU DOKONYWANA NA PODSTAWIE
STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI*

Pozycja	Nieprawidłowości	Kategoria usterki		
		drobna	poważna	niebezpieczna
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku	w zależności od uznania kontrolującego		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona	w zależności od uznania kontrolującego		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
10	Dostosowanie pojazdu			
10.1	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.1.1	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części		X	
	Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego			X
10.1.2	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.2	Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.2.1	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		X	
	Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki			X
10.2.2	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.2.3	Płyty burty w złym stanie		X	
	Pęknięcie części			X
10.3	Tylne ściany (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.3.1	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		X	
	Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki			X
10.3.2	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.4	Kłonicie (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.4.1	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu		X	
	Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne			X

10.4.2	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.5	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.5.1	Zły stan lub nieodpowiednia budowa		X	
	Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania			X
10.5.2	Zbyt mała liczba		X	
	Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania			X
10.6	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.6.1	Zły stan, uszkodzenie		X	
	Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących			X
10.6.2	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku		X	
	Brakujące			X
10.7	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.7.1	Zły stan, uszkodzenie		X	
	Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki			X
10.7.2	Zbyt małe obciążenie		X	
	Ładunek zbyt ciężki			X
20	Metody mocowania ładunku			
20.1	Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami			
20.1.1	Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)			
20.1.1.1	Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.1.2	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.1.3	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.2	Urządzenia do mocowania ładunku, takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu			
20.1.2.1	Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu	X		
	Zbyt słabe mocowanie do pojazdu		X	
	Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, obłuzowane			X
20.1.2.2	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku	X		
	Niewystarczające zabezpieczenie ładunku		X	
	Całkowicie nieskuteczne			X
20.1.2.3	Systemy mocujące nie są wystarczające		X	
	Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące			X
20.1.2.4	Nieoptymalna metoda zabezpieczenia ładunku		X	
	Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia			X

20.1.3.	Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć		
20.1.3.1	Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie)	X	
	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku		X
20.1.3.2	Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć		X
	Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		X
20.1.3.3	Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć		X
	Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		X
20.1.3.4	Niewłaściwy dobór siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku		X
	Sprzęt całkowicie nieodpowiedni		X
20.1.4	Oddzielenie jednostek ładunku i wypełnienie przestrzeni między nimi lub odstępów od innych elementów		
20.1.4.1	Stopień adekwatności oddzielenia jednostek i wypełnienia pustych przestrzeni		X
	Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępów od stałych elementów		X
20.1.5	Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)		
20.1.5.1	Zbyt małe siły mocujące		X
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X
20.2	Zabezpieczenie przez zwiększenie tarcia		
20.2.1	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających		
20.2.1.1	Zbyt małe siły mocujące		X
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X
20.3	Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku		
20.3.1	Nieodpowiedni dobór urządzeń do unieruchamiania ładunku		X
	Urządzenie całkowicie nieodpowiednie		X
20.3.2	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie	X	
	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie		X
20.3.3	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku		X
20.3.4	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów		X
	Uszkodzone napinacze pasów		X
20.3.5	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek)		X
	Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)		X
20.3.6	Nieodpowiednie mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X

20.4	Wyposażenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)			
20.4.1	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt	X		
	Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt		X	
	Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt			X
20.5	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem			
20.5.1	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu		X	
	Stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.5.2	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem		X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.5.3	Brak przykrycia towarów lekkich		X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.6	Transport pni drzew			
20.6.1	Przewożony materiał (pnie) są częściowo obluzowane			X
20.6.2	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X

* W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 769 i 2471), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób, mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.