



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 19 maja 2018 r.

Poz. 948

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI<sup>1)</sup>

z dnia 11 maja 2018 r.

#### zmieniające rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.<sup>4)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 2 otrzymuje brzmienie:

„<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014).”;

2) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. 1. Pojazd wytypowany przez kontrolującego do drogowej kontroli stanu technicznego podlega wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej.

2. Drogową kontrolą stanu technicznego obejmuje identyfikację pojazdu oraz badanie techniczne co najmniej jednej pozycji z następujących obszarów:

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) urządzenia oświetlenia 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 emisję spalin oraz wycieki paliwa lub oleju;
- 9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 97 i 225).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. poz. 153, 1518 i 1836, z 2012 r. poz. 247, z 2013 r. poz. 730, z 2015 r. poz. 2357, z 2016 r. poz. 834 oraz z 2017 r. poz. 436 i 2076.

3. W przypadku pojazdu kategorii  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  lub  $N_3$ , przyczepy kategorii  $O_3$  lub  $O_4$  oraz ciągnika kołowego kategorii  $T_5$  użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, jeżeli dokumentacja dotycząca dopuszczenia pojazdu do ruchu lub protokół, o którym mowa w ust. 10, potwierdzają, że kontrola jednej lub kilku pozycji z obszaru określonego w ust. 2 została przeprowadzona w okresie poprzednich trzech miesięcy, kontroli w tym zakresie można nie przeprowadzać, chyba że nieprawidłowości są oczywiste dla kontrolującego.

4. Sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody badania jego stanu technicznego oraz kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania są określone w załączniku nr 1a do rozporządzenia. Usterki niewymienione w tym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5. Badanie stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu, bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji pojazdu. W celu przeprowadzenia badania kontrolujący może korzystać z dodatkowego sprzętu, w szczególności podnośnika lub kanału przeglądowego.

6. Usterki stwierdzone podczas badania stanu technicznego 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 dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszające wymagania ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, które powodują niedopuszczenie do dalszego używania pojazdu.

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

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

9. Drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje również kontrolę zabezpieczenia ładunku. Metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikację i kryteria oceny usterek stwierdzonych w jej trakcie są określone w załączniku nr 1b do rozporządzenia.

10. Z przeprowadzonej drogowej kontroli stanu technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 3, kontrolujący sporządza protokół zawierający wykaz kontrolny. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach. Pierwszy egzemplarz protokołu pozostaje w archiwum organu przeprowadzającego kontrolę, natomiast drugi egzemplarz kontrolujący niezwłocznie przekazuje kierowcy kontrolowanego pojazdu.

11. Wzór protokołu drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny jest określony w załączniku nr 1c do rozporządzenia.”;

- 3) po § 6 dodaje się § 6a i 6b w brzmieniu:

„§ 6a. 1. Podczas wstępnej drogowej kontroli technicznej kontrolujący:

- 1) sprawdza wymaganą dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, a w szczególności dowód poddania pojazdu wymaganemu badaniu okresowemu, oraz ostatni protokół kontroli drogowej, o którym mowa w § 6 ust. 10, jeżeli kierujący pojazdem posiada go przy sobie;
- 2) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- 3) może przeprowadzić wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku;
- 4) może przeprowadzić badanie techniczne za pomocą właściwych metod, w tym z użyciem przyrządu kontrolno-pomiarowego będącego w jego dyspozycji, służące ocenie konieczności poddania pojazdu szczegółowej kontroli technicznej lub zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek;
- 5) w przypadku pojazdu, o którym mowa w § 6 ust. 3, jeżeli w trakcie poprzedniej drogowej kontroli technicznej ujawniono usterki, sprawdza, czy zostały one usunięte.

2. Na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący decyduje, czy pojazd poddać szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się w szczególności, w przypadku gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.

3. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się:

- 1) przy użyciu przenośnego lub zainstalowanego na pojeździe systemu przyrządów, niezbędnego do przeprowadzenia takiej kontroli, zwanego dalej „mobilną stacją kontroli drogowej”;
- 2) w miejscu wyposażonym w przyrządy pomiarowo-kontrolne do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, w tym przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości, zwanym dalej „wyznaczonym punktem przeprowadzania kontroli drogowej”;
- 3) w stacji kontroli pojazdów.

4. W przypadku skierowania pojazdu do poddania go szczegółowej drogowej kontroli technicznej w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, kontrola ta jest przeprowadzana w możliwie najkrótszym czasie i w najbliższej stacji kontroli pojazdów lub w najbliższym wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej.

5. Jeżeli mobilna stacja kontroli drogowej lub wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej nie są wyposażone w odpowiednie przyrządy kontrolno-pomiarowe do sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w zakresie wskazanym we wstępnej drogowej kontroli technicznej, pojazd kieruje się do stacji kontroli pojazdów lub punktu przeprowadzania kontroli drogowej, w którym jest możliwe to sprawdzenie.

6. Zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej, która ma być przeprowadzona w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, określa się w części „10. Różne/uwagi” protokołu, o którym mowa w § 6 ust. 10.

§ 6b. 1. Wstępną drogową kontrolę techniczną pojazdu może przeprowadzić każdy kontrolujący.

2. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który spełnia wymagania w zakresie wykształcenia, praktyki i szkolenia dla diagnostów określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz co dwa lata uczestniczy w warsztatach doskonalenia zawodowego.”;

- 4) uchyla się § 7;
- 5) po załączniku nr 1 do rozporządzenia dodaje się załączniki nr 1a–1c w brzmieniu określonym w załącznikach nr 1–3 do niniejszego rozporządzenia;
- 6) uchyla się załączniki nr 2 i 3 do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji: wz. *K. Kozłowski*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych  
i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. (poz. 948)

**Załącznik nr 1**

**SPOSÓB IDENTYFIKOWANIA POJAZDU, ZAKRES I METODY BADANIA JEGO STANU TECHNICZNEGO ORAZ KRYTERIA OCENY USTEREK  
STWIERDZONYCH PODCZAS TEGO BADANIA**

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu pojazdu za niezadawalający	Kategoria usterki	
			drobna	poważna / niebezpieczna
<b>0. IDENTYFIKACJA POJAZDU</b>				
0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są wymagane)	kontrola organoleptyczna* <sup>1)</sup>	a) brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem b) brak elementów numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna c) numer rejestracyjny niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu d) brak nalepki kontrolnej – o ile jest wymagana e) niezgodność numeru rejestracyjnego na nalepce kontrolnej z numerem rejestracyjnym na tablicach rejestracyjnych f) nalepka kontrolna nieczytelna	X X X X X	X X X X X
0.2. Numer VIN/numer nadwozia/podwozia/ramy	kontrola organoleptyczna* <sup>1)</sup>	a) brak numeru VIN lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać b) numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfalszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu c) nieczytelne dokumenty pojazdu lub dane nie odpowiadają stanowi faktycznemu	X	X X
<b>1. UKŁAD HAMULCOWY</b>				
1.1. Stan techniczny i działanie				

1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego uwaga: pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) zbyt ciasne pasowanie sworznia b) nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia	X		
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego uwaga: pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) nadmierny lub zbyt mały skok jałowy nie można uruchomić hamulca lub jest on zablokowany b) pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo jeżeli wpływa na działanie c) brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta	X  X X	X	X
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	kontrola organoleptyczna*) elementów pod normalnym 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 niską wartość ciśnienia) co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość b) czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców c) wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa d) wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza e) uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo	X  X X X X	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 organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte b) niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu c) luźne połączenia lub nieszczelność układu d) niepoprawne działanie		X	X
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) mechanizm zapadkowy nie blokuje b) zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego nadmiernie zużycie c) nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację d) brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa e) nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię	X	X	X
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza jeżeli wpływa na funkcjonalność b) nadmierny ubytek oleju ze sprężarki c) niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu d) ubytek lub wyciek płynu hamulcowego jeżeli wpływa na funkcjonalność	X	X	X
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i	należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy	a) uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze jeżeli wpływa na funkcjonalność	X	X	X

pneumatyczne)	pojazdem ciągnącym a przyczepą	b) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu jeżeli wpływa na funkcjonalność	X	X	
		c) nieszczelność jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	X
		d) nieprawidłowe działanie wpływ na działanie hamulca		X	X
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	kontrola organoleptyczna*)	a) zbiornik nieznacznie uszkodzony lub skorodowany	X	X	
		zbiornik znacznie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny		X	
		b) urządzenie osuszające nie działa		X	
		c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika		X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie		X	X
		urządzenie wspomagające nie działa			
		b) pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąży działła		X	X
		pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna			
		c) niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąży działła		X	X
		niepewne mocowanie pompy hamulcowej			
		d) poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum	X	X	
		poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum		X	X
		brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej			
		e) brak zamknięcia (pokrywk) zbiornika płynu hamulcowego	X		
		f) wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest uszkodzony	X		







			grozi pęknięciem				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 lub nadmierne jej uszkodzenie		X	X	
			a) uszkodzone połączenie			X	
			b) nieprawidłowe ustawienie połączenia			X	
			c) zawór zatarty lub nie działa (działa ABS) zawór zatarty lub nie działa			X	X
			d) brak korektora, jeżeli jest wymagany				X
			e) brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne		X		
			a) korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie			X	
			b) nieprawidłowa praca korektora			X	
			c) nieprawidłowy montaż lub wymiana			X	
			a) niepewne połączenia lub mocowanie negatywny wpływ na działanie		X	X	
			b) brak układu lub wyraźne nieprawidłowe działanie			X	
			hamulec przyczepy nie złącza się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego				X
			kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości				
1.1.17. Korektor siły hamowania			kontrola organoleptyczna*)				
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu			kontrola organoleptyczna*)				
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)			kontrola organoleptyczna*)				
1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy			należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą				

1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	kontrola organoleptyczna*)	<p>a) inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego wpływ na działanie hamulca X</p> <p>b) wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu wpływ na działanie układu X</p> <p>c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu X</p> <p>d) niebezpieczna przeróbka**) dowolnego elementu układu hamulcowego wpływ na działanie hamulca X</p>	X		X
1.1.22. Połączenia kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	kontrola organoleptyczna*)	brak połączenia	X		
1.1.23. Hamulec najazdowy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia”	X		
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność (P)	w trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej	<p>a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania co najmniej na jednym kole</p> <p>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</p>	X	X	X



			podczas badania osiągnięto mniej niż 50% wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu			X
1.4.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców; jeżeli jest to niemożliwe, wówczas przeprowadzić badanie drogowe z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu lub ze wskazaniem		osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	kontrola organoleptyczna*) 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 organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontroli 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 (np. czujnika, sterownika, modulatora)		X	
			f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontroli 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	
			d) nieodpowiednie złącze między pojazdem ciągniętym a przyczepą lub brak złącza			X
1.8. Płyn hamulcowy	kontrola organoleptyczna*)		płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami bezpośrednie ryzyko awarii		X	X

2. UKŁAD KIEROWNICZY			
2.1. Stan techniczny			
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy	a) skrecony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu wpływ na działanie	X
		b) nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego wpływ na działanie	X
		c) zbyt duży luz na wielowypuscie wału kierowniczego wpływ na działanie	X
		d) wyciek tworzenie się kropeł	X
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej mocowania niebezpiecznie obluźowane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia lub nadwozia	X
		b) deformacja otworów do mocowania w podwoziu znaczący wpływ na skuteczność mocowań	X
		c) brak śrub mocujących lub śruby ułamane znaczący wpływ na skuteczność mocowań	X
		d) pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy	X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) ruch elementów względem siebie wymagający naprawy nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia	X
		b) nadmierne zużycie przegubów bardzo poważne ryzyko rozłączenia	X
		c) pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu wpływ na działanie	X



2.2. Kierownica i kolumna kierownicy					
2.2.1. Stan kierownicy	ustawić pojazd na podłożu, naprzemiennie pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz bardzo poważne ryzyko rozłączenia b) brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia c) pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub na ramionach kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia d) niebezpieczna przeróbka**)		X	X
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy	naprzemiennie ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) nadmierny ruch piasty koła kierownicy w górę lub w dół b) nadmierny luz promieniowy kolumny kierownicy c) zużyty przegub elastyczny d) uszkodzone mocowanie bardzo poważne ryzyko rozłączenia e) niebezpieczna przeróbka**)		X	X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	włączyć silnik w pojeździe ze wspomaganiem układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost; delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych kontrola organoleptyczna*) luzu	zbyt duży ruch jałowy kierownicy (np. dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) wpływ na bezpieczne kierowanie		X	X
2.4. Ustawienie kół	kontrola organoleptyczna*)	wyraźnie nieprawidłowe ustawienie wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy	X	X	
2.5. Obrtnica osi kierowanej przyczepy	kontrola organoleptyczna*) lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami	a) element uszkodzony w niewielkim stopniu poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu b) zbyt duży luz		X	X



			wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy				X
			c) uszkodzone mocowanie poważny wpływ na skuteczność mocowania			X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie zgodności między skrzętem koła kierownicy a skrzętem kół przy włączaniu i wyłączeniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu		a) wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie b) wspomaganie nie działa c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu			X	
<b>3. WIDOCZNOŚĆ</b>							
3.1. Pole widzenia	kontrola organoleptyczna*) 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 niewidoczne lustierka zewnętrzne	X		X	
3.2. Stan szyb	kontrola organoleptyczna*)		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 niewidoczne lustierka zewnętrzne b) szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej) ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lustierka	X		X	
3.3. Lustierka wsteczne lub inne	kontrola organoleptyczna*)		c) niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa znacząco ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej			X	X
			a) brak lustierka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z	X			

urządzenia o funkcji urządzenia widzenia pośredniego		wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem) mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X			
			b) lustro lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obluzowane	X		
			c) brak zapewnienia wymaganej widoczności	X		
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) wycieraczki nie działają lub ich brak b) uszkodzenie pióra wycieraczki brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie	X			
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskiującego) spryskiwacze nie działają	X			
3.6. Instalacja odmgławiająca	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania.	układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony	X			
<b>4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE</b>						
4.1. Światła drogowe i mijania						
4.1.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność	X			
		b) niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i soczewka) poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka)	X			
		c) niepewne mocowanie światła			X	

4.1.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania b) nieprawidłowe mocowanie źródła światła		X	
4.1.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej światłości świateł świecących do przodu b) nieprawidłowe działanie przełącznika	X	X	
4.1.4. Zgodność z wymaganiami o warunkach technicznych	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia b) elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę c) brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	a) urządzenie nie działa b) obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	urządzenie nie działa w przypadku świateł wylądowczych	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 organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła b) uszkodzenie klosza		X	
				X	

			c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.2.2. Przelączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		a) przelącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X	
			b) nieprawidłowe działanie przelącznika		X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła	X		
			b) elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła	X		X
4.3. Światła hamowania „stop”						
4.3.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3) pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3 żadne źródło światła nie działa	X	X	X
			b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X		
			c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X		X
4.3.2. Przelączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		a) przelącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi	X		

	działania	w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia opóźnione działanie przelącznika przelącznik nie działa w ogóle	X	X
		b) nieprawidłowe działanie przelącznika	X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła	X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne				
4.4.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3) pojedyncze źródła 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. Przelączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przelącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przelącznik nie działa w ogóle	X	X
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia	X	X

4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	kontrola działania	organoleptyczna*) i sprawdzenie	częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę	X	
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe					
4.5.1. Stan i działanie	kontrola działania	organoleptyczna*) i sprawdzenie	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3) pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X	X
			b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X	X
			c) niepełne mocowanie światła	X	X
4.5.2. Ustawienie	kontrola działania	organoleptyczna*) i sprawdzenie	niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko)	X	X
4.5.3. Przełączniki	kontrola działania	organoleptyczna*) i sprawdzenie	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	X
4.5.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola działania	organoleptyczna*) i sprawdzenie	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia	X	X
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	kontrola działania	organoleptyczna*) i sprawdzenie	a) uszkodzenie źródła światła	X	
			b) uszkodzenie klosza	X	

			c) nie pewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.6.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
4.6.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną						
4.7.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		a) źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu b) uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła) uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła) c) nie pewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.7.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe						
4.8.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)		a) nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych wpływ na funkcję odblaskową	X		X

			b) niepewne mocowanie odbłasków ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.8.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*)		urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu i białego do tyłu	X	X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia						
4.9.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		wskaźniki nie działają nie działają wskaźniki włączenia świateł drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego	X	X	
4.9.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania		brak zgodności z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	kontrola organoleptyczna*), w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji		a) niepewne mocowanie elementów nieruchomych luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym b) uszkodzenie lub zużycie izolacji możliwość spowodowania zwarcia c) nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego światła hamowania „stop” przyczepy nie działają	X	X	
4.11. Złącza i przewody elektryczne	kontrola organoleptyczna*) pojazdu, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową		a) niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń ryzyko dotykania przez przewody gorących części, elementów	X	X	X



				obracających się lub podłóża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)					
				b) niewielkie zużycie instalacji znaczny stopień zużycia instalacji skrajne zużycie instalacji. w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego	X		X		X
				c) uszkodzona lub zużyta izolacja ryzyko zwarcia bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem	X		X		X
				a) światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wysyłanie/odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X		X		
				b) światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną światłość światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X		X		
				c) niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X		X		
				a) niepewne mocowanie niewłaściwe mocowanie, możliwość spowodowania zwarcia	X		X		
				b) wyciek wyciek substancji niebezpiecznych	X		X		
				c) uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany)			X		
				d) uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane)			X		
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania								
4.13. Akumulator (-y)	kontrola organoleptyczna*)								



		brak elementów mocujących koła lub obluźwanie ich w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego			X
		b) zużycie lub uszkodzenie piasty		X	X
		zużycie lub uszkodzenie mające wpływ na bezpieczne mocowanie kół			
5.2.2. Koła	kontrola organoleptyczna*) obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub podnośniku	a) pęknięcie lub wada spawalnicza		X	X
		b) niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających			
		prawdopodobieństwo wypadnięcia		X	X
		c) znaczące odkształcenie lub zużycie koła		X	X
		wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony			
		d) rozmiar, komplectacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	
5.2.3. Opony	kontrola organoleptyczna*) całej opony przez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu	a) rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli ma to wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	
		niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania; opona dotyka nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy			X
		b) różne rozmiary opon na tej samej osi lub kołach bliźniaczych		X	
		c) opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi		X	
		d) znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony		X	
		widoczny lub uszkodzony kord opony		X	X

		<p>e) widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony</p> <p>głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>f) opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartychy przeciwbłotne)</p> <p>opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu, bez wpływu na bezpieczną jazdę</p> <p>g) opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>bieżnikowanie wpływa na warstwę ochronną kordu</p>		X	X	
<b>5.3. Zawieszenie</b>						
<b>5.3.1. Resory i stabilizatory (+P)</b>	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu	a) niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi widoczne względne przemieszczanie się; mocowania bardzo poważnie obluzowane		X	X	
		b) uszkodzenie lub pęknięcie części resoru		X	X	
		c) brak resoru		X	X	
		d) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup>		X	X	
		niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa				
<b>5.3.2. Amortyzatory</b>	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup>	a) niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi; obluzowany amortyzator	X	X		
		b) amortyzator uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie		X		

			c) brak amortyzatora			X	
5.3.3. Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu		a) niepewne mocowanie części do podwozia lub osi prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy b) uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie c) niebezpieczna przeróbka**) niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa			X	X
5.3.4. Sworznie wahaczy (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu		a) nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy b) poważne zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej		X	X	X
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup>		a) układ nie działa b) uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu poważny wpływ na działanie układu c) słyszalny wpływ powietrza z układu d) niebezpieczna przeróbka**)			X	X
<b>6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA</b>							
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane							
6.1.1. Stan	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup>		a) niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek			X	X

			<p>b) niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń obluzowana większość mocowań; niewystarczająca wytrzymałość części</p> <p>c) nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji niewystarczająca wytrzymałość części</p>		X	X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> ; pojazdów na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku		<p>a) nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego</p> <p>b) spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub do przedziału dla pasażerów</p> <p>zagrożenie dla zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>		X	X
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> ; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu		<p>a) niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe</p> <p>b) wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny</p> <p>ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych</p> <p>c) przetarcie przewodów</p> <p>uszkodzenie przewodów</p> <p>d) nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany)</p> <p>e) zagrożenie pożarowe z powodu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wycieku paliwa</li> <li>- niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego</li> <li>- stanu komory silnikowej</li> </ul> <p>f) układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, napęd wodnorodny niezgodny z wymaganiami; część systemu działa nieprawidłowo</p>		X	X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>		<p>a) obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem</p>		X	

boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd		ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia części grożą odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełniania funkcji		X
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony)	kontrola organoleptyczna*)	<p>a) uchwyt koła w złym stanie</p> <p>b) pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu</p> <p>c) koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie</p> <p>wysokie ryzyko odpadnięcia</p>	X	X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczane do ciągnięcia (+P)	kontrola organoleptyczna*) pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych	<p>a) uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli nie jest używany)</p> <p>uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli jest używany)</p> <p>b) nadmierne zużycie elementu</p> <p>zużycie elementu poniżej granicznego</p> <p>c) uszkodzone mocowanie</p> <p>obluzowane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia</p> <p>d) brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego</p> <p>e) co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa</p> <p>f) elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany</p> <p>nieczytelna tablica rejestracyjna, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany</p> <p>g) niebezpieczna przeróbka**) (części drugorzędne)</p> <p>niebezpieczna przeróbka**) (części główne)</p> <p>h) urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości,</p>	X	X





	uszkodzeniem ciała obluzowana lub uszkodzona część grożąca odpadnięciem				X
	b) niepewne mocowanie słupka nadwozia pogorszona stabilność			X	X
	c) do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika			X	X
	zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe				
	d) niebezpieczna przeróbka**) zbyt mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi			X	X
6.2.2. Mocowania	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 poprzeczek ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego			X	X
	d) nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego pogorszona stabilność			X	X
6.2.3. Drzwi i zamki	a) drzwi źle się otwierają lub zamykają			X	
	b) stan drzwi przesuwnych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pозwala na ich domknięcie stan drzwi obrotowych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pозwala na ich domknięcie			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 organoleptyczna*)	niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi niewystarczająca stabilność		X	X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	kontrola organoleptyczna*)	a) uszkodzona konstrukcja siedzenia mocowanie siedzenia obluźwane b) nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia		X	X
6.2.6. Pozostałe siedzenia	kontrola organoleptyczna*)	a) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne) b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu	X	X	X
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu wpływ na bezpieczne działanie		X	X
6.2.8. Stopnie kabiny	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowanie stopnia lub poręczy niewystarczająca stabilność b) stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników	X	X	X
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	kontrola organoleptyczna*)	a) uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia b) dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli jest wymagane zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała;	X	X	X

		wplyw na bezpieczenstwo uzytkowania			
		c) wycieki z ukladow hydraulicznych nadmierne wycieki materialow niebezpiecznych	X		X
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup>	a) brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części prawodopodbiensstwo spowodowania obrażeń, zagrożenie odpadnięciem	X		X
		b) fartuchy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła błotnik zbyt blisko opony/koła	X		X
		c) niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		niewystarczająca osłona całej szerokości opony			X
<b>7. INNE WYPOSAŻENIE</b>					
7.1. Pasy bezpieczenstwa, zapięcia pasów i inne urzadzenia bezpieczenstwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup>	a) znacznie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczenstwa wplyw na stabilność		X	X
		b) obluzowane punkty kotwiczenia pasów bezpieczenstwa		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna <sup>a)</sup> i sprawdzenie działania	a) brak obowiązkowego pasa bezpieczenstwa lub pas niezamontowany		X	
		b) uszkodzenie pasów bezpieczenstwa przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa	X		X
		c) pas bezpieczenstwa niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczenstwa		X	
		e) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwiacza pasa bezpieczenstwa		X	

7.1.3. Ograniczniki napięcia pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X		
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna*)	a) brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X		
7.1.5. Poduszki powietrzne	kontrola organoleptyczna*)	a) brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu c) poduszka w sposób oczywisty nie działa	X		
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	kontrola organoleptyczna*) wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu	X		
7.2. Gaśnica (jeżeli wymagana)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak gaśnicy b) gaśnica niezgodna z wymaganiami jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp.)	X	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwłamantowe	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa b) urządzenie jest uszkodzone samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi	X	X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy, jeżeli jest wymagany	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lub trójkąt niekompletny b) brak znaku homologacji		X	
7.5. Apteczka pierwszej pomocy, jeżeli jest wymagana	kontrola organoleptyczna*)	brak apteczki		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie	a) nie działa prawidłowo		X	

	działania	nie działa w ogóle		X	
		b) niepewne działanie przycisku sygnału	X		
		c) sygnał niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia emitowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych	X		X
7.8. Prędkościomierz	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych	a) zamontowany nieprawidłowo 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 organoleptyczna*)	a) zamontowany niezgodnie z wymaganiami			X
		b) nie działa			X
		c) brak plomb lub plomby uszkodzone			X
		d) brak tabliczki kalibracyjnej (legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) 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 organoleptyczna*) i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli dysponuje odpowiednim sprzętem	a) ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym			X
(+P)		b) ogranicznik w oczywisty sposób nie działa			X
		c) ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana)			X

			d) brak plomb lub plomb uszkodzone		X	
			e) brak tabliczki kalibracyjnej***) lub tabliczka nieczytelna		X	
			f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji		X	
7.11. Licznik przebiegu pojazdu (drogomierz), jeżeli pojazd jest wyposażony	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu		a) wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo) w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu		X	
			b) w sposób oczywisty nie działa		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	kontrola organoleptyczna*)		a) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół		X	
			b) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej		X	
			c) brak lub uszkodzenie innych elementów		X	
			d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
			e) wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
			f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
<b>8. UCIAŻLIWOŚĆ</b>						
8.1. Hałas						
8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+P)	ocena subiektywna (jeżeli w ocenie kontrolującego hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu)		a) poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
			b) obluźowanie, 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 do redukcji emisji	kontrola organoleptyczna*)		X	
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych <b>(P)</b>	<p>pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić przez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania</p>	<p>a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin, lub wyraźnie nieprawidłowe działanie</p> <p>b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin</p> <p>c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją</p> <p>a) emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta</p> <p>b) jeżeli te informacje nie są dostępne – emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia albo poziom dopuszczalny</p> <p>c) odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię</p> <p>d) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności</p>	X X X X X X	
8.2.2. Emisja spalin z silników z zapłonem samoczynnym				
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	kontrola organoleptyczna*)		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin <b>(P)</b> Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub	<p>pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w przypadku pojazdów wyposażonych w</p>	<p>a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia</p> <p>b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin</p> <p>c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją</p> <p>d) niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli pojazd jest wyposażony</p> <p>a) poziom zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu</p> <p>b) w przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p>	X X X X X X	

dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.	odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić przez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	c) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności	X	
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska				
8.4.1. Wycieki płynów	kontrola organoleptyczna*)	każdy nadmierny wyciek płynu innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi	X	X
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M <sub>2</sub> I M <sub>3</sub> PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB				
9.1. Drzwi				
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie b) zły stan techniczny prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń c) uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi d) uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych	X	X
9.1.2. Wyjścia awaryjne	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	a) nieprawidłowe działanie b) nieczytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego brak oznakowania wyjścia awaryjnego c) brak młotka do wybicia szyby d) zablokowany dostęp	X	X
9.2. Odmgławianie i odmrażanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie	a) nieprawidłowe działanie	X	X



szyb	działania	wpływ na bezpieczeństwo jazdy			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 odmrężania szyb, jeżeli jest wymagany			X	
9.3. Wentylacja i ogrzewanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X	
		b) przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe			X	X
9.4. Siedzenia						
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci, jeśli obowiązują)	kontrola organoleptyczna*)	siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają prawidłowo siedzenia blokują wyjście awaryjne		X	X	
		a) uszkodzenie urządzeń specjalnych, np. osłon przeciwsłonecznych zakłócone pole widzenia		X	X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	kontrola organoleptyczna*)	b) urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń		X	X	
		urządzenie uszkodzone lub nieprawidłowe działanie nie działa w ogóle		X	X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenie do wyświetlania celu podróży	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) niepewne zamocowanie podłogi wpływ na stabilność			X	X
		b) uszkodzone poręcze lub uchwyty niepewne lub niemożliwe użycie poręczy lub uchwytów		X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	kontrola organoleptyczna*)				X	X
				X	X	

9.7. Schody i stopnie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	a) zły stan techniczny uszkodzone uszkodzone w stopniu wpływającym na stabilność	X	X	X
			b) nieprawidłowe działanie stopni chowanych		X
9.8. System komunikacji z pasażerami	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	system uszkodzony	X	X	
		system nie działa w ogóle			
9.9. Tablice informacyjne	kontrola organoleptyczna*)	brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regulamej komunikacji publicznej), tablice błędne lub nieczytelne nieprawdziwe informacje	X	X	
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)					
9.10.1. Drzwi	kontrola organoleptyczna*)	zabezpieczenie drzwi niezgodne z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego	X		
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	kontrola organoleptyczna*) 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	
		a) nieprawidłowe działanie	X	X	
9.11.2. Urządzenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie	a) nieprawidłowe działanie	X	X	

zabezpieczające dla wózków inwalidzkich	działania, w miarę możliwości	wpływ na bezpieczne działanie		
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	kontrola organoleptyczna*)	b) zły stan techniczny	X	X
		wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń		X
		c) uszkodzenie urządzeń sterujących	X	X
		wpływ na bezpieczne działanie		X
		brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego		X

**Objaśnienia:**

(P) – oznacza, że sprawdzenie (badanie) danej pozycji wymaga użycia przyrządów.

(+P) – oznacza, że bez użycia przyrządów dana pozycja może być sprawdzona tylko w ograniczonym zakresie.

\*) „kontrola organoleptyczna” oznacza, że kontrolujący w miarę możliwości nie tylko ogląda dany element, ale również, w stosownych przypadkach, sprawdza go dotykowo, ocenia wydawany przez niego dźwięk lub używa jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

\*\*) „niebezpieczna przeróbka” oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

\*\*\*) „Znak homologacji lub tabliczkę ogranicznika prędkości umieszcza producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel, zgodnie z regulaminem EKG ONZ Nr 89 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji:

I. Pojazdów w zakresie ogranicznika prędkości maksymalnej lub ich regulowanej funkcji ograniczania prędkości II. Pojazdów w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości (OP) lub homologowanego urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) III. Ograniczników prędkości (OP) lub urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) (Dz. Urz. UE z 19.06.2007 L 159 s. 1).

(1) procentową skuteczność hamulców oblicza się, dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepty – sumę nacisku osi, mnożąc ten wynik przez 100; kategorie pojazdów znajdujące się poza zakresem stosowania niniejszych przepisów mają charakter orientacyjny;

48% dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed dniem 1 października 1991 r.;

45% dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r.;

43% dla naczepty i przyczep z dyszlem zarejestrowanych po 1988 r.;

2,2 m/s<sup>2</sup> dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>.

## Załącznik nr 2

## METODY KONTROLI ZABEZPIECZENIA ŁADUNKU ORAZ KLASYFIKACJA I KRYTERIA OCENY USTEREK STWIERDZONYCH PODCZAS TEJ KONTROLI

§ 1. 1. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej 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 zabezpieczony i jest możliwe znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części;
- 3) usterki niebezpieczne – w przypadku gdy dochodzi do:
  - a) bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części, lub
  - b) zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub
  - c) bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

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

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

§ 2. Kontrola zabezpieczenia ładunku polega w szczególności na wzrokowym sprawdzeniu zastosowania odpowiednich środków zabezpieczających, pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w uzasadnionych przypadkach sprawdzeniu świadectw środków zabezpieczających.

§ 3. Oceny usterek zabezpieczenia ładunku dokonuje się na podstawie nieprawidłowości zawartych w tabeli:

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 nie działające 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 nie działające 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 obłuzowane			X
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X

§ 4. 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 2017 r. poz. 1119), 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.



## WZÓR

(strona pierwsza)

## PROTOKÓŁ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCY WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce, data i godzina drogowej kontroli technicznej .....
2. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny .....
3. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) .....
4. Kategoria pojazdu

- 1)  N<sub>2</sub><sup>1)</sup>                      3)  O<sub>3</sub><sup>3)</sup>                      5)  M<sub>2</sub><sup>5)</sup>                      7)  T<sub>5</sub><sup>7)</sup>
- 2)  N<sub>3</sub><sup>2)</sup>                      4)  O<sub>4</sub><sup>4)</sup>                      6)  M<sub>3</sub><sup>6)</sup>                      8)  inna kategoria pojazdu<sup>8)</sup>

5. Wskazanie licznika przebiegu pojazdu w momencie badania .....
6. Przedsiębiorca wykonujący transport
- 1) nazwa i adres .....
- 2) numer licencji wspólnotowej<sup>9)</sup> .....
7. Imię i nazwisko kierowcy .....

**8. Wykaz kontrolny**Pozycje kontrolowane:<sup>10)</sup>

0) identyfikacja pojazdu

1) układ hamulcowy

2) układ kierowniczy

3) widoczność

4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne

5) osie, koła, opony, 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

9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>

10) zabezpieczenie ładunku

Sprawdzono<sup>11)</sup>Stwierdzono usterki poważne  
lub niebezpieczne<sup>12)</sup>**9. Wynik kontroli:**

Pozytywny

Wykryto usterki poważne lub niebezpieczne

Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu

10. Różne/uwagi<sup>13)</sup>: .....

11. Organ/przedstawiciel lub kontrolujący, który przeprowadził kontrolę .....

**Podpisy:**.....  
(Właściwy organ/przedstawiciel służb kontrolnych lub kontrolujący).....  
(Kierowca)**Objaśnienia:**<sup>1)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków, mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t.<sup>2)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków, mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t.<sup>3)</sup> Przyczepa o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 10 t.<sup>4)</sup> Przyczepa o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t.<sup>5)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu osób, mający więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 t.<sup>6)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu osób, mający więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 t.<sup>7)</sup> Ciągnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.<sup>8)</sup> Pojazd specjalny, pojazd używany do celów specjalnych lub maszyna samobieżna.<sup>9)</sup> Jeżeli dotyczy.<sup>10)</sup> Zgodnie ze sposobem identyfikowania pojazdu, zakresem i metodami badania jego stanu technicznego oraz kryteriami oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania, określonymi w załączniku nr 1a do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.).<sup>11)</sup> Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że w danej grupie sprawdzono co najmniej jedną z pozycji wymienionych na drugiej stronie i stwierdzono drobne usterki lub usterek nie stwierdzono.<sup>12)</sup> W przypadku stwierdzenia usterki poważnej lub niebezpiecznej, na stronie drugiej znakiem „X” zaznacza się pozycje, w zakresie której stwierdzono usterkę.<sup>13)</sup> Wpisać poszczególne pozycje wymienione drugostronnie, w zakresie których pojazd podlega szczegółowej technicznej kontroli przeprowadzanej w stacji kontroli pojazdów.

(Strona druga)

**0. IDENTYFIKACJA POJAZDU**

- 0.1. Tablice rejestracyjne
  - 0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) / numer podwozia/nadwozia/ramy
- 1. UKŁAD HAMULCOWY**
- 1.1. Stan techniczny i działanie
    - 1.1.1. Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego
    - 1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce
    - 1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki
    - 1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia
    - 1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego
    - 1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy
    - 1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)
    - 1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)
    - 1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza
    - 1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)
    - 1.1.11. Szytywne przewody hamulcowe
    - 1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe
    - 1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe
    - 1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe
    - 1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia
    - 1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)
    - 1.1.17. Korektor siły hamowania
    - 1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu
    - 1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)
    - 1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy
    - 1.1.21. Kompletny układ hamulcowy
    - 1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)
    - 1.1.23. Hamulec najazdowy
  - 1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego
    - 1.2.1. Sprawność
    - 1.2.2. Skuteczność
  - 1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego
    - 1.3.1. Sprawność
    - 1.3.2. Skuteczność
  - 1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego
    - 1.4.1. Sprawność
    - 1.4.2. Skuteczność
  - 1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego
  - 1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)
  - 1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)

**2. UKŁAD KIEROWNICZY**

- 2.1. Stan techniczny
    - 2.1.1. Stan przekładni kierowniczej
    - 2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej
    - 2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego
    - 2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego
    - 2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego
  - 2.2. Kierownica i kolumna kierownicy
    - 2.2.1. Stan kierownicy
    - 2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy
  - 2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy
  - 2.4. Ustawienie kół
  - 2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy
  - 2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)
- 3. WIDOCZNOŚĆ**
- 3.1. Pole widzenia
  - 3.2. Stan szyby
  - 3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia widzenia pośredniego
  - 3.4. Wycieraczki przedniej szyby
  - 3.5. Spryskiwacze przedniej szyby
  - 3.6. Instalacja odmgławiająca
- 4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE**
- 4.1. Światła drogowe i mijania
    - 4.1.1. Stan i działanie
    - 4.1.2. Ustawienie
    - 4.1.3. Przelączniki
    - 4.1.4. Zgodność z wymaganiami
    - 4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł
    - 4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania
  - 4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej
    - 4.2.1. Stan i działanie
    - 4.2.2. Przelączniki
    - 4.2.3. Zgodność z wymaganiami
  - 4.3. Światła stopu
    - 4.3.1. Stan i działanie
    - 4.3.2. Przelączniki
    - 4.3.3. Zgodność z wymaganiami
  - 4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne
    - 4.4.1. Stan i działanie
    - 4.4.2. Przelączniki
    - 4.4.3. Zgodność z wymaganiami
    - 4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów
  - 4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe
    - 4.5.1. Stan i działanie
    - 4.5.2. Ustawienie
    - 4.5.3. Przelączniki
    - 4.5.4. Zgodność z wymaganiami
  - 4.6. Światła cofania
    - 4.6.1. Stan i działanie
    - 4.6.2. Zgodność z wymaganiami
  - 4.6.3. Przelączniki
  - 4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną
    - 4.7.1. Stan i działanie

- 4.7.2. Zgodność z wymaganiami
  - 4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe
    - 4.8.1. Stan
    - 4.8.2. Zgodność z wymaganiami
  - 4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia
    - 4.9.1. Stan i działanie
    - 4.9.2. Zgodność z wymaganiami
  - 4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczeąą
  - 4.11. Złącza i przewody elektryczne
  - 4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe
  - 4.13. Akumulator (-y)
- 5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE**
- 5.1. Osie
    - 5.1.1. Osie
    - 5.1.2. Zwrotnice
    - 5.1.3. Łożyska kół
  - 5.2. Koła i opony
    - 5.2.1. Piasta koła
    - 5.2.2. Koła
    - 5.2.3. Opony
  - 5.3. Zawieszenie
    - 5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory
    - 5.3.2. Amortyzatory
    - 5.3.3. Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze
    - 5.3.4. Sworznie wahaczy
    - 5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne
- 6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA**
- 6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane
    - 6.1.1. Stan
    - 6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki
    - 6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiornik i przewody paliwowe do celów grzewczych)
    - 6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne oraz urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd
    - 6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego
    - 6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia
    - 6.1.7. Przeniesienie napędu
    - 6.1.8. Mocowanie silnika
    - 6.1.9. Praca silnika
  - 6.2. Kabina i nadwozie
    - 6.2.1. Stan
    - 6.2.2. Mocowania
    - 6.2.3. Drzwi i zamki
    - 6.2.4. Podłoga
    - 6.2.5. Siedzenie kierowcy
    - 6.2.6. Pozostałe siedzenia
    - 6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy
    - 6.2.8. Stopnie kabiny
    - 6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne
    - 6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne
- 7. INNE WYPOSAŻENIE**
- 7.1. Pasy bezpieczeństwa /zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa
    - 7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć

- 7.1.2. Stan pasów i zapięć
  - 7.1.3. Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa
    - 7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa
    - 7.1.5. Poduszki powietrzne
    - 7.1.6. System poduszki powietrznej SRS
  - 7.2. Gaśnica
  - 7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe
  - 7.4. Trójkąt ostrzegawczy
  - 7.5. Apteczka pierwszej pomocy
  - 7.6. Klipy zabezpieczające koła
  - 7.7. Sygnał dźwiękowy
  - 7.8. Prędkościomierz
  - 7.9. Tachograf
  - 7.10. Ogranicznik prędkości
  - 7.11. Licznik przebiegu pojazdu
  - 7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC)
- 8. UCIAŻLIWOŚĆ**
- 8.1. Układ tłumienia hałasu
  - 8.2. Emisja spalin
    - 8.2.1. Emisja spalin z silników o zapłonie iskrowym
      - 8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
      - 8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych
    - 8.2.2. Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym
      - 8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
      - 8.2.2.2. Zadymienienie spalin
  - 8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska
    - 8.4.1. Wycieki płynów
- 9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M<sub>2</sub> I M<sub>3</sub> PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB**
- 9.1. Drzwi
    - 9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe
    - 9.1.2. Wyjścia awaryjne
  - 9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb
  - 9.3. Wentylacja i ogrzewanie
  - 9.4. Siedzenia
    - 9.4.1. Siedzenia pasażerów
    - 9.4.2. Siedzenie kierowcy
  - 9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do oświetlania celu podróży
  - 9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących
  - 9.7. Schody i stopnie
  - 9.8. System komunikacji z pasażerami
  - 9.9. Tablice informacyjne
  - 9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci
    - 9.10.1. Drzwi
    - 9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
  - 9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się
    - 9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki
    - 9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich
    - 9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne