



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

**Bruksela, 18 stycznia 2013 r. (23.01)
(OR. en)**

5018/13

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 1
CODEC 3**

WYNIK PRAC

Od: Sekretariat Generalny

Do: Delegacje

Nr poprz. dok.: 17720/12 TRANS 464 CODEC 3038 + ADD 1

Nr wniosku Kom.: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów
silnikowych i ich przyczep i uchylającego dyrektywę 2009/40/WE
– *Podejście ogólne*

Na posiedzeniu w dniu 20 grudnia 2012 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii
wypracowała podejście ogólne do wyżej wymienionego wniosku, zawarte w załączniku I.

ROZDZIAŁ I
PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymagania dla systemu okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych użytkowanych na drogach publicznych.

Artykuł 2

Zakres stosowania¹

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o maksymalnej prędkości projektowej powyżej 25 km/h i należących do następujących kategorii, o których mowa w dyrektywie 2007/46/WE i dyrektywie 2003/37/WE:
 - pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategoria pojazdów M1,
 - pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3,

¹ Następujący tekst zostanie dodany jako motyw: „Badania stanu technicznego pojazdów w trakcie ich cyklu życiowego* powinny być stosunkowo proste, szybkie i tanie”.

- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu drogowego towarów mające masę maksymalną nieprzekraczającą 3,5 tony – kategoria pojazdów N1,
 - pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu drogowego towarów mające masę maksymalną przekraczającą 3,5 tony – kategorie pojazdów N2 i N3,
 - [...]
 - przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do bycia zamieszkanymi przez osoby i mające masę maksymalną przekraczającą 3,5 tony – kategorie pojazdów O3 i O4,
 - [...]
 - ciągniki kołowe kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości projektowej powyżej 40 km/h.
2. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium:
- pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe,
 - pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, siły odpowiedzialne za utrzymanie ładu i porządku, służby pożarnicze, ochronę cywilną lub służby awaryjno-ratownicze,

- pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym,
 - pojazdy użytkowane do celów rolnych, ogrodniczych, leśnych, związanych z gospodarką rolną i rybackich, eksploatowane wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego,
 - pojazdy specjalistyczne przewożące wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowane jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego,
 - pojazdy użytkowane jedynie na małych wyspach i w obszarach słabo zaludnionych².
3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, lub pojazdów wyszczególnionych w ust. 2.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy mają zastosowanie następujące definicje:

- (1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę;
- (2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 25 km/h;

² Następujący tekst zostanie dodany jako motyw: „Pojazdy użytkowane wyłącznie na odległych terytoriach państw członkowskich, w szczególności na małych wyspach liczących mniej niż 5 000 mieszkańców lub na obszarach słabo zaludnionych o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy, są użytkowane na warunkach, jakie mogą wymagać szczególnego systemu badań przydatności do ruchu drogowego. Dlatego państwa członkowskie powinny być upoważnione do zwolnienia tych pojazdów ze stosowania niniejszej dyrektywy”.

- (3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;
- (4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do sprzęgnięcia z pojazdem silnikowym w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym a istotna część jej masy oraz masy jej ładunku jest unoszona przez pojazd silnikowy;
- (5) [...]
- (6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- (7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki:
- został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu,
 - ten konkretny model nie jest już produkowany,
 - jest w stanie oryginalnym i nie został poddany istotnym zmianom w odniesieniu do charakterystyki technicznej jego zasadniczych elementów składowych, takich jak: silnik, hamulce, układ kierowniczy, zawieszenie lub karoseria;
- (8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany;
- (9) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę, której celem jest zapewnienie, że pojazd może być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i jest zgodny z wymogami środowiskowymi;

- (10) „homologacja” oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie potwierdza, że pojazd spełnia odnośne przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE;
- (11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne niezgodności wykryte podczas badania przydatności do ruchu drogowego;
- (12) „świadcstwo przydatności do ruchu drogowego” oznacza protokół badania przydatności do ruchu drogowego wydany przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierający wyniki badania przydatności do ruchu drogowego;
- (13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – w imieniu właściwego organu;
- (14) „właściwy organ” oznacza organ lub instytucję publiczną, której państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie krajowym systemem badań przydatności do ruchu drogowego, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań przydatności do ruchu drogowego;
- (15) „stacja kontroli pojazdów ” oznacza podmioty lub instytucje³ publiczne lub prywatne upoważnione przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego;
- (16) „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowiony/-e przez państwo członkowskie i odpowiedzialny/-e za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Organ nadzoru lub organy nadzoru mogą stanowić część właściwego organu lub właściwych organów;
- (16a) „mała wyspa” oznacza wyspę liczącą mniej niż 5 000 mieszkańców i niepołączoną z innymi częściami terytorium za pomocą mostów lub tuneli drogowych,⁴

³ Zostanie dodany motyw dotyczący kwestii krajowego punktu kontaktowego.

⁴ Pojęcie „małych wysp” zaczerpnięto z wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13).

16aa) „obszar słabo zaludniony” oznacza określony obszar o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy,⁵

16aaa) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada.

⁵ Pojęcie „obszarów słabo zaludnionych” zaczerpnięto z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 odnoszącego się do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 4

Zakres odpowiedzialności

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, by pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą w stacjach kontroli pojazdów autoryzowanych przez państwa członkowskie, w których pojazdy te są zarejestrowane.
2. Badania zdolności do ruchu drogowego przeprowadzane są przez państwo członkowskie, organizację publiczną, której państwo powierzyło to zadanie lub przez organizacje lub instytucje w tym celu wyznaczone i nadzorowane przez państwo, w tym upoważnione podmioty prywatne⁶.
3. W odniesieniu do zasad ustanowionych w rozporządzeniach (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do dostępu do informacji Komisja dostosuje, przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy, wymogi dotyczące informacji technicznych, których mają dostarczyć po rozsądnej cenie producenci, koniecznych do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego, zgodnie z załącznikiem II pkt 3, oraz szczegółowe przepisy dotyczące procedur dostępu do odnośnych informacji technicznych. Wyżej wymienione akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.
4. [...] ⁷

⁶ Zostanie dodany następujący motyw (10a): „Udzielając stacjom kontroli pojazdów upoważnień na własnym terytorium, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę, że dyrektywa 2006/123/WE dotycząca usług na rynku wewnętrznym wyłącza ze swojego zakresu stosowania usługi świadczone w interesie ogólnym w dziedzinie transportu”.

⁷ Następujący tekst zostanie dodany jako motyw: „Posiadacz dowodu rejestracyjnego lub – w odpowiednich przypadkach – podmiot eksploatujący pojazd jest odpowiedzialny za utrzymywanie pojazdu w stanie przydatności do ruchu drogowego”.

ROZDZIAŁ III

WYMOGI DOTYCZĄCE BADAŃ PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

Artykuł 5

Terminy i częstotliwość badań

1. Pojazdy są poddawane badaniom przydatności do ruchu drogowego co najmniej z następującą częstotliwością:
 - a)
 - b) pojazdy kategorii M1 i N1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;
 - c) pojazdy kategorii M1 użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, O3 i O4: jeden rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;
 - d) pojazdy kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie co dwa lata;
2. [...]
3. Państwo członkowskie lub właściwy organ może ustalić okres, w którym ma być przeprowadzone badanie przydatności do ruchu drogowego zgodnie z częstotliwościami zdefiniowanymi w ust. 1.
4. Niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania przydatności do ruchu drogowego, państwo członkowskie lub właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu przydatności do ruchu drogowego przed terminem, o którym mowa w ust. 1 i 2, w następujących przypadkach:
 - po wypadku, w którym ucierpiały główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub hamulce,

- w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska,
- w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- w przypadku gdy przebieg pojazdu kategorii M1 lub N1 przekracza 160 000 km,
- w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie narażone na szwank.

Artykuł 6

Treść i metody badań

1. Państwa członkowskie zapewniają, by badania przydatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku II pkt 2.
2. Właściwy organ państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadza badanie przydatności do ruchu drogowego w odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając przynajmniej te elementy, które zostały określone w załączniku II pkt 3, oraz stosując zalecaną metodę mającą zastosowanie do badań tych elementów tam wymienione. Badanie może również obejmować sprawdzenie, czy odnośne części i elementy składowe danego pojazdu odpowiadają wymaganiom w dziedzinie bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji oraz – w odpowiednich przypadkach – w momencie modernizacji.

Artykuł 7

Ocena usterek

1. W odniesieniu do każdego elementu poddawanego badaniu, w załączniku II przedstawiono minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.
2. Usterki stwierdzone podczas badań okresowych pojazdów są podzielone na następujące kategorie:

- drobne usterki bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływanie na środowisko i inne drobne niezgodności,
 - poważne usterki, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności,
 - niebezpieczne usterki, które stanowią bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziałują na środowisko, uzasadniające nałożenie na dany pojazd przez państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu poruszania się po drogach publicznych.
3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterki. Pojazd wykazujący różne usterki w obrębie tych samych elementów podlegających kontroli, zdefiniowanych w zakresie badania w załączniku II, może zostać zaklasyfikowany do poważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 8

Świadectwo przydatności do ruchu drogowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, by stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ, który przeprowadził badanie przydatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydały dla tego pojazdu świadectwo przydatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej informacje określone w załączniku IV.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ udostępniły osobie, która przekazała pojazd do badania, świadectwo przydatności do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego systemu świadectw przydatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.

- 2a. Bez uszczerbku dla art. 5 w przypadku przerejestrowania pojazdu pochodzącego z innego państwa członkowskiego państwo członkowskie uznaje świadectwo przydatności do ruchu drogowego wydane przez dowolne inne państwo członkowskie, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo przydatności do ruchu drogowego, pod warunkiem że świadectwo to jest ważne w granicach częstotliwości państwa członkowskiego, w którym dokonuje się przerejestrowania⁸. W przypadkach wątpliwych państwa członkowskie mogą zweryfikować świadectwo przydatności do ruchu drogowego przed uznaniem go.

Państwa członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa przydatności do ruchu drogowego przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy. Komisja bezzwłocznie powiadamia komitet, o którym mowa w art. 16.

3. Od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy, a najpóźniej 3 lata po tej dacie, stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi państwa członkowskiego informacje z wystawionych przez nie świadectw przydatności do ruchu drogowego. Informacje te są przekazywane w rozsądnym terminie od wydania przedmiotowych świadectw przydatności do ruchu drogowego. Do chwili upływu tego terminu stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać przedmiotowe informacje właściwym organom w dowolny inny sposób. Państwa członkowskie określają, przez jaki okres właściwy organ przechowuje te informacje. Okres ten jest nie krótszy niż 36 miesięcy, bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.
4. Państwa członkowskie zapewniają, by – do celów kontroli licznika kilometrów, tam gdzie jest on normalnie zainstalowany – informacje dotyczące poprzedniego badania przydatności do ruchu drogowego były dostępne diagnostom niezwłocznie po ich udostępnieniu drogą elektroniczną. Manipulowanie licznikiem kilometrów w celu zmniejszenia lub zniekształcenia przebiegu pojazdu jest w potwierdzonych przypadkach karane skutecznymi, proporcjonalnymi, odstrasżającymi i niedyskryminującymi karami.
5. Państwa członkowskie zapewniają, by o wynikach badania przydatności do ruchu drogowego powiadamiany był organ rejestracji pojazdu. W ramach tego powiadomienia przekazuje się informacje wymienione w świadectwie przydatności do ruchu drogowego.

⁸ Następujący tekst zostanie dodany jako motyw: „Niniejsza dyrektywa nie powinna wpływać na prawo państw członkowskich do poddania tego pojazdu procedurze identyfikacji pojazdu”.

Artykuł 9

Działania następce w przypadku usterek

1. W przypadku wyłącznie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone ze skutkiem pomyślnym, usterki są usuwane i pojazd nie jest poddawany ponownemu badaniu.
2. W przypadku poważnych usterek uznaje się, że badanie dało wynik niepomyślny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decydują, przez jaki okres pojazd taki może być użytkowany, zanim zostanie poddany ponownemu badaniu.
3. W przypadku niebezpiecznych usterek uznaje się, że badanie dało wynik niepomyślny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że taki pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych i że zawiesza się dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji⁹, do momentu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa przydatności do ruchu drogowego potwierdzającego, że pojazd jest w stanie przydatności do ruchu drogowego.

Artykuł 10

Potwierdzenie badania

1. Stacja kontroli pojazdów lub – w odpowiednich przypadkach – właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie przydatności do ruchu drogowego na pojeździe zarejestrowanym na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pomyślnie przeszedł takie badanie, potwierdzenie – takie jak naklejka, świadectwo lub inna łatwo dostępna informacja. Potwierdzenie wskazuje termin, w jakim musi nastąpić następne badanie przydatności do ruchu drogowego.

Państwa członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa przydatności do ruchu drogowego przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy. Komisja powiadamia komitet, o którym mowa w art. 16.

2. Do celów swobodnego przemieszczania się każde państwo członkowskie uznaje potwierdzenie wydane zgodnie z ust. 1.

⁹ Dz.U. L XXX z XX.XX.XXXX, s. XX.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

Artykuł 11

Wypożyczenie i przyrządy do przeprowadzania badań

1. Państwa członkowskie zapewniają, by wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi ustanowionymi w załączniku V.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by stacje kontroli pojazdów lub – w stosownym przypadku – właściwe organy utrzymywały wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami przedstawionymi przez producenta tych przyrządów.
3. Przyrządy wykorzystywane do pomiarów są okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem V i legalizowane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez państwo członkowskie lub wytwórcę przyrządów.

Artykuł 11a

Stacje kontroli pojazdów

1. Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania przydatności do ruchu drogowego, są autoryzowane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.
2. Aby spełnić minimalne wymagania zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów są zgodne z wymogami autoryzującego państwa członkowskiego. Stacje kontroli pojazdów¹⁰ zapewniają obiektywność i wysoką jakość badań technicznych.

¹⁰ Motyw 10 otrzymuje następujące brzmienie: „Kwestia badań przydatności do ruchu drogowego jest przedmiotem suwerennych działań, a zatem powinna ona być rozstrzygana przez państwa członkowskie lub przez nadzorowane przez nie organy publiczne lub prywatne, którym powierzono to zadanie. Państwa członkowskie powinny nadal być odpowiedzialne za badania przydatności do ruchu drogowego we wszystkich przypadkach, nawet jeżeli w ramach systemu krajowego dopuszcza się zatwierdzanie organów prywatnych, w tym organów wykonujących także naprawy pojazdów”.

Artykuł 12

Diagności

1. Państwa członkowskie zapewniają, by badania przydatności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykszolenia ustanowione w załączniku VI.
2. Właściwe organy lub, w odpowiednich przypadkach, zatwierdzone ośrodki szkoleniowe wydają świadectwo diagnostom, którzy spełniają minimalne wymogi w zakresie kompetencji i szkolenia. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku VI pkt 3.
3. Diagnosty, którzy w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia są zatrudnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów lub mają ich autoryzację, są zwolnieni z wymogów ustanowionych w załączniku VI pkt 1.
4. Przeprowadzając badania przydatności do ruchu drogowego, diagnosta jest wolny od wszelkich konfliktów interesów¹¹.
5. Osoba poddająca pojazd badaniu jest informowana o wszelkich usterkach, które należy usunąć.
6. Wyniki badania przydatności do ruchu drogowego mogą być zmieniane wyłącznie – w stosownych przypadkach – przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ, jeżeli wyniki badania przydatności do ruchu drogowego zawierają błąd oczywisty.

¹¹ Zostanie dodany motyw wyjaśniający pojęcie konfliktu interesów.

Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów

0. Państwa członkowskie zapewniają, by stacje kontroli pojazdów były poddane nadzorowi¹².
1. Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku VII pkt 1, oraz spełnia wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymogi – w tym warunki dotyczące niezależności – obowiązujące w odniesieniu do pracowników organów nadzoru.

2. Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących autoryzacji i nadzoru, w przypadkach gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.
3. Zakłada się, że wymogi zawarte w ust. 0–2 są spełnione przez państwa członkowskie, które wymagają, by stacje kontroli pojazdów były akredytowane na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008 ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu¹³.

¹² Następujący tekst zostanie dodany jako motyw: „Państwa członkowskie powinny być uprawnione do autoryzowania stacji kontroli pojazdów niepołożonych na ich terytorium do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, jeżeli te stacje kontroli pojazdów zostały już autoryzowane do przeprowadzania badań zagranicznych pojazdów przez państwo członkowskie, w którym są położone”.

¹³ Następujący tekst zostanie dodany jako motyw: „Akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia 765/2008 ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu nie może być obowiązkiem państw członkowskich”.

ROZDZIAŁ V

WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

Artykuł 14

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w zakresie stosowania niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie przekazują do wiadomości Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych najpóźniej w terminie *[jednego roku od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]* oraz powiadamiają ją bezzwłocznie o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich zaktualizowanych punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

Artykuł 15

Elektroniczna platforma wymiany informacji o pojazdach

Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach z wykorzystaniem istniejących i wdrożonych już rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych, tak by zminimalizować koszty i uniknąć powielania. Analiza ta rozważy najwłaściwsze sposoby powiązania istniejących systemów krajowych w celu wymiany informacji na temat danych dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego i odczytów liczników kilometrów między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów i producentami pojazdów.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY DOTYCZĄCE UPRAWNIENÍ WYKONAWCZYCH I DELEGOWANYCH

Artykuł 16

Komitet ds. przydatności do ruchu drogowego

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 17

Akty delegowane

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

- aktualizacji jedynie kategorii pojazdów w, odpowiednio, art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2 w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1 bez zmiany zakresu i częstotliwości badań.
- [...]

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [*daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Parlament Europejski lub Rada mogą w dowolnym czasie odwołać przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 17. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna w dniu następującym po opublikowaniu decyzji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub z późniejszą datą, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja notyfikuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 17 wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, lub pod warunkiem że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Sprawozdawczość

W terminie [*pięciu lat od daty publikacji niniejszej dyrektywy*] Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do skuteczności jej przepisów dotyczących zakresu stosowania, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw przydatności do ruchu drogowego oraz wyników analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, o której mowa w art. 15. W sprawozdaniu zawarta zostanie również analiza celowości aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk. Sprawozdanie zostanie przekazane po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 16. W odpowiednich przypadkach sprawozdaniu będą towarzyszyć wnioski ustawodawcze.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 19

Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące.
2. [...].
3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej *[[trzy lata] od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy]* i bezzwłocznie powiadamiają ją o każdej następnej zmianie dotyczącej tych przepisów.

Artykuł 20

Przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić na wykorzystywanie wyposażenia i przyrządów, o których mowa w art. 11 i które nie spełniają minimalnych wymogów określonych w załączniku V, do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego przez okres nieprzekraczający [pięciu] lat od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie stosują wymogi ustanowione w załącznikach VI i VII najpóźniej od [piątego] roku od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 21

Uchylenie

Dyrektywa 2009/40/WE traci moc ze skutkiem od [data rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy].

Artykuł 22¹⁴

Transpozycja

1. Państwa członkowskie najpóźniej do dnia [36 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do osiągnięcia zgodności z niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [48 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

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

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

¹⁴ Następujący tekst dotyczący tabel korelacji zostanie dodany jako motyw: „Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających z dnia 28 września 2011 r. państwa członkowskie zobowiązały się do dołączania, w uzasadnionych przypadkach, do powiadomienia o środkach transpozycji jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów służących transpozycji. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że wymóg złożenia tych dokumentów jest uzasadniony”.

Artykuł 22a

Wejście w życie

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

Artykuł 22b

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK
do wniosku dotyczącego

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich
przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE

ZAŁĄCZNIK I

[...]

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE BADANEGO WYPOSAŻENIA I ZALECANYCH
METOD BADANIA

1. INFORMACJE OGÓLNE

Niniejszy załącznik określa układy i podzespoły pojazdu, które podlegają badaniu, oraz opisuje zalecane metody badania ww. elementów i kryteria uznania stanu technicznego pojazdu za niezadowalający.

Badanie obejmuje co najmniej elementy wymienione w pkt 3 poniżej, o ile dotyczą one wyposażenia zamontowanego w pojeździe podlegającym badaniu w danym państwie członkowskim. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie doposażania.

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

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

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

„Kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający” nie stosuje się w przypadku wymogów, które w chwili rejestracji lub dopuszczenia pojazdu do ruchu po raz pierwszy nie były obowiązujące na mocy właściwych przepisów homologacyjnych, lub wymogów dotyczących doposażania.

Jeżeli dla danego elementu przewidziano kontrolę w postaci kontroli wzrokowej, diagnosta powinien w stosownych przypadkach nie tylko obejrzeć dany element, ale również sprawdzić go dotykowo, ocenić wydawany dźwięk lub użyć innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

2. ZAKRES BADANIA

Badanie obejmuje co najmniej następujące elementy:

- 0) identyfikacja pojazdu;
- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego;
- 5) osie, koła, opony, zawieszenie;
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 7) inne wyposażenie;
- 8) uciążliwość;
- 9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M2 i M3 przeznaczonych do przewozu osób.

3. BADANE WYPOSAŻENIE I METODY BADANIA, OCENA USTEREK POJAZDU

Badanie obejmuje co najmniej wymienione poniżej elementy i wykonywane jest zgodnie z minimalnymi wymogami i zalecanymi metodami określonymi w tabeli poniżej.

Dla każdego układu i elementu poddanego badaniu ocena usterek jest przeprowadzana zgodnie z kryteriami określonymi w tabeli, stosownie do poszczególnych przypadków.

Usterki niewymienione w niniejszym załączniku są oceniane względem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU					
0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są obowiązkowe na podstawie wymogów) (1)	Kontrola wzrokowa	a) Brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem.		X	
		b) Brakujące elementy numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna		X	
		c) Numer niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu.		X	
0.2. Numer podwozia/ numer seryjny służący do identyfikacji pojazdu	Kontrola wzrokowa	a) Brak numeru lub nie można go odszukać.		X	
		b) Numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfalszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu.		X	
		c) Nieczytelne dokumenty pojazdu lub urzędnicze nieścisłości.	X		

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1. UKŁAD HAMULCOWY					
1.1. Stan techniczny i działanie					
1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca nożnego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie sworznia.		X	
		b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz.		X	
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy.		X	
		b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli występuje pogorszenie działania.	X	X	
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta do gładkości.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa 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 upustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość)		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego jest zbyt długi według wymogów ⁽¹⁾ .		X	
		c) Zawór wieloobwodowy zabezpieczający lub zawór upustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo		X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika. Brak identyfikacji niskiego ciśnienia	X	X	
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Zawór sterujący pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.		X	
		c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu.		X	
		d) Niezadowalające działanie.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje.		X	
		b) zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. nadmierne zużycie.	X	X	
		c) Nadmierny skok dźwigni oznaczający niewłaściwe ustawienie.		X	
		d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa.		X	
		e) Nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.		X	
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. Jeżeli występuje pogorszenie działania.		X	X
		b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki.	X		
		c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu.		X	
		d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego. Jeżeli występuje pogorszenie działania.		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłączce. Jeżeli występuje pogorszenie działania.	X	X	
		b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu. Jeżeli występuje pogorszenie działania.	X	X	
		c) Nadmierne wycieki. Jeżeli występuje pogorszenie działania.		X	X
		d) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na działanie hamulca		X	X
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola wzrokowa.	a) Zbiornik uszkodzony lub skorodowany w stopniu lekkim Zbiornik znacznie uszkodzony. Skorodowany lub przeciekający.	X	X	
		b) Urządzenie osuszające nie działa. Urządzenie osuszające nie działa.	X	X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	(a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub niesprawne. (b) Jeżeli nie działa.		X	X
		b) Uszkodzenie pompy hamulcowej, ale hamulec działa. Uszkodzenie pompy hamulcowej lub wyciek.		X	X
		c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec działa. Niepewne mocowanie pompy hamulcowej.		X	X
		d) Zbyt niski poziom płynu hamulcowego, poniżej znaku minimum. Poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum. Brak widocznego płynu hamulcowego	X	X	X
		e) Brakująca nasadka zbiornika pompy hamulcowej.	X		
		f) Świeci się wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego lub wskaźnik jest uszkodzony.	X		
		g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X		
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Wycieki z przewodów lub połączeń (pneumatyczny układ hamulcowy) Wycieki z przewodów lub połączeń (hydrauliczne układy hamulcowe)		X	X
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. Negatywny wpływ na działanie hamulców poprzez blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.		X	X
		d) Przewody przemieszczone. Ryzyko uszkodzenia.	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Przewody są uszkodzone, przecierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. Przewody uszkodzone lub przecierają się	X	X	
		c) Nieszczelności przewodów lub połączeń (pneumatyczne układy hamulcowe). Wycieki z przewodów lub połączeń (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		d) Przewody pęcznią pod ciśnieniem. Uszkodzone zbrojenie.		X	X
		e) Przewody porowate.		X	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin. (znak minimum osiągnięty) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin. (znak minimum niewidoczny)		X	X
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itp.). Negatywny wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub widoczne pęknięcia.		X	
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.).			X
		c) Brak bębna lub tarczy.			X
		d) Niepewne mocowanie tylnej płyty hamulca.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Linka uszkodzona lub splątana. Negatywny wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. Negatywny wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	
		d) Uszkodzenie koryta linki.		X	
		e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	
		f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. Negatywny wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) Wyciek z urządzenia uruchamiającego.		X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. Negatywny wpływ na działanie hamulca		X	X
		d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego. Grozi pęknięciem.		X	X
		e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego. Negatywny wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego)		X	X
		f) Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie. Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Uszkodzone połączenie.		X	
		b) Nieprawidłowe ustawienia połączenia.		X	
		c) Zawór zatarty lub nie działa. (ABS działa)		X	
		Zawór zatarty lub nie działa.			X
		d) Brak zaworu. (Jeżeli wymagany)			X
		e) Brak tabliczki znamionowej.	X		
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa.	f) Dane na tabliczce nieczytelne lub niezgodne z wymogami ⁽¹⁾	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	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne połączenia lub mocowanie.	X		
		Jeżeli występuje pogorszenie działania.		X	
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.	b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
		Hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu sprzęgu.			X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola wzrokowa	a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego. Negatywny wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) Wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu. Nieprawidłowe działanie systemu.	X	X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu.		X	
		d) Niebezpieczna przeróbka dowolnego elementu ⁽³⁾ Negatywny wpływ na działanie hamulca		X	X
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola wzrokowa	a) Brak.		X	
1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	Niewystarczająca skuteczność		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną; jeżeli takie urządzenie jest niedostępne podczas kontroli drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku kontroli drogowej: podczas hamowania pojazd ściąga nadmiernie w bok. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Nietypowe opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.		X	
		e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.2.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu w celu ustalenia wskaźnika skuteczności hamowania w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku osi. Badanie pojazdów lub przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3500 kg należy wykonać zgodnie z normą ISO 21069 lub z użyciem metod równoważnych. Badania drogowe wykonuje się na płaskim i prostym odcinku drogi przy suchej nawierzchni.	Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne ¹: 1. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po 1 stycznia 2012 r.: – Kategoria N1: 50% – Kategoria M1: 58% – Kategoria M2 i M3: 50% – Kategoria N2 i N3: 50% – Kategoria O2, O3 i O4: • naczepy: 45% ² • przyczepy z dyszlem: 50% 2. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed 1 stycznia 2012 r.: Kategoria N1: 45% Kategoria M1, M2 i M3: 50% ³ Kategoria N2 i N3: 43% ⁴ kategoria O2, O3 i O4: 40% ⁵		X	
				X	
				X	

¹ Kategorie pojazdów, które nie należą do zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy, są zawarte orientacyjnie.

² 43% w odniesieniu do naczep homologowanych przed 1 stycznia 2012 r.

³ 48% dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed 1 października 1991 r.

⁴ 45% dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w wymogach, w zależności która data przypada później.

⁵ 43% w przypadku naczep i przyczep z dyszlem zarejestrowanych po 1988 r. lub począwszy od daty określonej w wymogach, zależnie od tego, która z nich jest późniejsza.

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
		3. Pozostałe kategorie – Kategorie L (oba hamulce): Kategoria L1e: 42% Kategoria L2e, L6e: 40% Kategoria L3e: 50% Kategoria L4e: 46% Kategoria L5e, L7e: 44% – Kategorie L (hamulec tylnego koła): wszystkie kategorie: 25% całkowitej masy pojazdu Osiągnięte mniej niż 50% powyższych wartości			X
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku kontroli drogowej: podczas hamowania pojazd ściąga nadmiernie w bok. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.3.2. Skuteczność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Siła hamowania mniejsza niż 50% ⁶ sprawności hamulca roboczego określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy. Osiągnięte mniej niż 50% powyższych wartości		X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność	Uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną.	Hamulec nie działa po jednej stronie lub, w przypadku badania drogowego, pojazd ściąga nadmiernie w bok. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50% wartości dotyczących skuteczności w stosunku do masy pojazdu		X	X
1.4.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną. Jeżeli niemożliwe, wówczas badanie drogowe z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu lub wskazaniem, lub badanie zjazdu ze wzniesienia o znanym stopniu nachylenia.	Wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż 16% dla wszystkich pojazdów w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy lub, dla pojazdów silnikowych, mniej niż 12% w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu, w zależności od tego, która jest większa. Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).		X	
		b) Układ nie działa.		X	

⁶ 2,2m/s² dla pojazdów kategorii N1, N2 i N3.

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola wzrokowa i kontrola wskaźnika ostrzegawczego lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Awaria wskaźnika ostrzegawczego.		X	
		b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		e) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.7 Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola wzrokowa i kontrola wskaźnika ostrzegawczego lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Awaria wskaźnika ostrzegawczego.		X	
		b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.8 Płyn hamulcowy	Kontrola wzrokowa	Płyn hamulcowy skażony lub z osadami. Bezpośrednie ryzyko awarii		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia do skrajnego położenia. Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej.	a) Oporna praca przekładni.		X	
		b) Skręcenie wału z sektorem lub zużycie wielowypustu. Nieprawidłowe działanie.		X	X
		c) Nadmierne zużycie wału z sektorem. Nieprawidłowe działanie.		X	X
		d) Zbyt duży luz na wale z sektorem.		X	
		Nieprawidłowe działanie.			X
		e) Wyciek. Tworzenie się kropli	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia.	a) Nieprawidłowe mocowanie osłony przekładni kierowniczej. Mocowania niebezpiecznie obluzowane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia/nadwozia		X	X
		b) Wydłużenie otworów do mocowania w podwoziu. Poważne pogorszenie działania mocowań		X	X
		c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane. Poważne pogorszenie działania mocowań		X	X
		d) Pęknięcie osłony przekładni kierowniczej. Negatywny wpływ na stabilność lub mocowanie osłony		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa elementów mechanizmu pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. Nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia		X	X
		b) Nadmierne zużycie przegubów. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu. Nieprawidłowe działanie.		X	X
		d) Brak urządzeń blokujących.		X	
		e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego).		X	
		f) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ Nieprawidłowe działanie.		X	X
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony. Brak lub znaczące zużycie osłony.	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa elementów mechanizmu pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	a) Poruszające się części połączeń kolidują z nieruchomą częścią podwozia.		X	
		b) Brak ograniczników składu lub ograniczniki nie działają.		X	
	f) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ Wpływ na układ kierowniczy	a) Wyciek płynu lub nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niewystarczający zbiornik.	X	X	
		c) Mechanizm nie działa. Wpływ na układ kierowniczy		X	X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu. Wpływ na układ kierowniczy		X	X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. Wpływ na układ kierowniczy		X	X
		(f) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ Wpływ na układ kierowniczy		X	X
		(g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja przewodów. Wpływ na układ kierowniczy		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy					
2.2.1. Stan kierownicy	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, ciężar pojazdu opiera się na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny; pchać kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	(a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		c) Pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2.2.2 Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz tłumik drgań układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, ciężar pojazdu opiera się na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny; pchać kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Zbyt duży ruch środka koła kierownicy w górę lub w dół.		X	
		b) Zbyt duży ruch górnej części kolumny na zewnątrz okręgu w stosunku do osi kolumny.		X	
		c) Zużyty przegub elastyczny.		X	
		d) Uszkodzone mocowanie		X	
		Bardzo poważne ryzyko rozłączenia			X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kołach na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, masa pojazdu na kołach jezdnych, włączyć, w miarę możliwości, silnik dla pojazdów ze wspomaganiem układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost, delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo aż do poruszenia kół jezdnych. Kontrola wzrokowa luzu.	e) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾			X
		Zbyt duży luz kierownicy (na przykład, dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy lub niezgodnie z wymogami) ⁽¹⁾ . Wpływ na bezpieczne kierowanie		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
2.4. Ustawienie kół (X)(2)	Sprawdzić ustawienie kół kierowanych za pomocą odpowiednich przyrządów.	Ustawienie niezgodne z danymi producenta pojazdu lub wymogami ⁽¹⁾ . Negatywny wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunkowej	X	X	
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego wykrywacza luzu na kole.	a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.		X	X
		b) Zbyt duży luz. Negatywny wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunkowej		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie Poważne pogorszenie działania mocowania		X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) Niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół. Wpływ na układ kierowniczy		X	X
		c) Wspomaganie nie działa.		X	
		d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1. Pole widzenia	Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy.	Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki. (poza obszarem wycieranym przez wycieraczki) Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		
3.2. Stan szyb	Kontrola wzrokowa.	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub płyty przezroczystej (o ile jest dozwolona). (poza obszarem wycieranym przez wycieraczki) Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		
		b) Szyba szklana lub płyta przezroczysta (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymogach ⁽¹⁾ , (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub płyty przezroczystej. Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.		X	
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o takiej funkcji	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . (dostępne co najmniej dwa urządzenia do widzenia wstecznego) Dostępne mniej niż dwa urządzenia do widzenia wstecznego		X	
		b) Lusterko lub urządzenie nieznacznie uszkodzone lub luźne Lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.	X		
		c) Nieobjęte niezbędne pole widzenia.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Wycieraczki nie działają, brak wycieraczek lub są niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.	X		

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
3.5 Spryskiwacze przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia wody). Spryskiwacze nie działają.	X	X	
3.6 Instalacja odmgławiająca (X) ⁽²⁾	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 1/3) Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Brak układu projektorowego (odbłyśnik i klosz) lub jego poważne uszkodzenie.	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome strumienia świetlnego każdego reflektora światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł lub ekranu.	Ustawienie świateł drogowych i mijania niezgodne z zakresem wskazanym w wymogach ⁽¹⁾ .		X	
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). Przekroczono maksymalną dopuszczalną jasność światła do przodu	X	X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.1.4. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ⁽¹⁾ .		X	
		b) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności światła (urządzenia) ze źródłem światła.		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia ręcznego niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie nie działa.	X		
		W przypadku świateł wyładowczych		X	
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.2.2 Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.2.3. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ⁽¹⁾ . Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła	X	X	
		b) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła	X	X	
		4.3. Światła stopu			
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED działa ponad 1/3) Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3) Żadne źródło światła nie działa	X	X	X
		b) nieznaczne uszkodzenie klosza (bez wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Opóźnione działanie Przełącznik nie działa w ogóle	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.3.3. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła ⁷ , barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ⁽¹⁾ . Białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED działa ponad 1/3) Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3)	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	
		Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Przełącznik nie działa w ogóle	X	X	
4.4.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła ¹ , barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ⁽¹⁾ .		X	
4.4.3. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ (odchylenie o ponad 25%).	X		
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.				
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmglowe					
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła. (złożone źródła światła; w przypadku LED działa ponad 1/3) Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3)	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 lub oślepią pojazdy nadjeżdżające z przeciwka.	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.5.2 Ustawienie (X)(2)	Kontrola poprzez włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko). Granica powyżej granicy dla świateł mijania	X	X	
4.5.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Nie działa	X	X	
4.5.4. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła ⁷ , barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ⁽¹⁾ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾		X	
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.	X		
		b) Uszkodzenie klosza.	X		
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.6.2. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła ⁷ , barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ⁽¹⁾ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest bieg inny niż wsteczny	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie wysyła światło skierowane bezpośrednio – lub białe światło – do tyłu.	X		
		b) Uszkodzone źródło światła. Złożone źródło światła Uszkodzenie źródła światła. Pojedyncze źródło światła	X	X	
		Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.7.2 Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	Kontrola wzrokowa.	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych. Negatywny wpływ na funkcję odblaskową	X	X	
		b) Niepewne mocowanie odblasków. grozi odpadnięciem	X	X	
4.8.2. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa.	Urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła z przodu lub białego światła z tyłu		X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają.	X		
		Nie działają wskaźniki włączenia światła drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego		X	
4.9.2. Zgodność z wymogami(1).	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .	X		

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola wzrokowa: w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji.	a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych. brak kontaktu	X	X	
		b) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. Może spowodować zwarcie	X	X	
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego. Światła stopu przyczepy nie działają		X	X
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową.	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów. Obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)	X	X	X
		b) Niewielkie zużycie instalacji. Poważne zużycie instalacji. Skrajne zużycie instalacji (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)	X	X	X
		c) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. Może spowodować zwarcie Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe (X)(2)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Wysyła/odbija czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu;	X	X	
		b) Światło działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Liczba światel przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła; Emitowane czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie. Niewłaściwe mocowanie; Może spowodować zwarcie	X	X	
		b) Wyciek. Wyciek substancji niebezpiecznych	X	X	
		c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany).		X	
		d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).		X	
		e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.			X
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu. Pogorszona stabilność, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem jej mocowań.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³⁾ Negatywny wpływ na stabilność, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża		X	X
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku pionowym lub poziomym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	a) Pęknięcie zwrotnicy.			X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności kierunkowej		X	X
		c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności kierunkowej		X	X
		Sworzeń zwrotnicy luźny w osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności kierunkowej		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz nałożysku koła. pogorszenie stabilności kierunkowej; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa.	a) Brakujące lub obłuzowane śruby lub nakrętki mocujące koła. Brak umocowania lub obłuzowanie w takim stopniu, że bardzo poważnie pogarsza bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		b) Zużycie lub uszkodzenie piasty. Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający negatywny wpływ na bezpieczne mocowanie kół		X	X
5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku.	a) Pęknięcie lub wada spawalnicza.			X
		b) Niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających. Prawdopodobieństwo wypadnięcia		X	X
		c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. Negatywny wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; negatywny wpływ na bezpieczne mocowanie opony		X	X
		d) Rozmiar lub typ koła niezgodny z wymogami ⁽¹⁾ i zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót koła w powietrzu przy pojeździe na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, lub poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale diagnostycznym.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony		X	X
		e) Wskaźnik zużycia bieżnika widoczny. Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .		X	X
		f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne) Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczeństwo jazdy)	X	X	
		g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ Uszkodzenie warstwy ochronnej kordu		X	X
		h) System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona wyraźnie niedopompowana. Wyraźnie nie działa.	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
5.3. Zawieszenie					
5.3.1 Resory sprężynowe i stabilizatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. Widoczne względne przemieszczanie się; Umocowania bardzo poważnie obluźowane		X	X
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych bardzo poważnie pogorszone.		X	X
		c) Brak resoru. Działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych bardzo poważnie pogorszone.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa		X	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, lub przy użyciu specjalnych przyrządów, o ile są dostępne.	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluźowany amortyzator	X	X	
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub awarię.		X	
5.3.2.1 Badanie skuteczności tłumienia (X)(2)	Użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy między prawą a lewą stroną,	a) Znacząca różnica między prawą a lewą stroną.		X	
		b) Minimalne wartości tłumienia nie zostały osiągnięte.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
5.3.3. Rury oporowe, drążki reakcyjne, wahacze trójkątne, wahacze poprzeczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności kierunkowej		X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu. Pogorszenie stabilności elementu lub jego pęknięcie		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa		X	X
5.3.4. Sworznie wahaczy	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności kierunkowej		X	X
		b) Znaczące zużycie osłony Brak lub pęknięcie osłony	X	X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola wzrokowa	a) Układ nie działa.			X
		b) Uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć negatywny wpływ na działanie układu. Poważne pogorszenie działania układu		X	X
		c) Słyszalny wpływ powietrza z układu.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA					
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan ogólny	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	a) Niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek. Poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek.		X	X
		b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń. Większość mocowań obluzowana; niewystarczająca wytrzymałość części		X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji. niewystarczająca wytrzymałość części		X	X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	a) Nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego.		X	
		b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów)	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować wykrywacz nieszczelności.	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne ryzyko pożaru			X
		b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny. Ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych		X	X
		c) Przetarte przewody Uszkodzenie przewodów	X	X	
		d) Nieprawidłowe działanie kraniku paliwa (jeżeli jest wymagany).		X	
		e) Zagrożenie pożarowe z powodu wycieku paliwa niewłaściwego odgródzenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego stanu komory silnikowej			X
		f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG lub napęd wodorowy niezgodny z wymogami, część systemu nie działa prawidłowo ⁽¹⁾ .			X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia. Części grożące odpadnięciem; znaczne pogorszenie działania		X	X
		b) Urządzenie wyraźnie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola wzrokowa.	a) Uchwyt koła w złym stanie.	X		
		b) Pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu.		X	
		c) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia	Kontrola wzrokowa pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych.	a) Element zniszczony, uszkodzony lub pęknięty (jeżeli nie jest stosowany) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli jest używany)		X	X
		b) Nadmierne zużycie elementu. Poniżej zużycia granicznego		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie Obluzowane mocowanie z bardzo poważnym ryzykiem odpadnięcia.		X	X
		d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego.		X	
		e) Co najmniej jeden wskaźnik urządzeń sprzęgających nie działa.		X	
		f) Elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). Nieczytelna tablica rejestracyjna (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany)	X	X	
		g) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ (części drugorzędne) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ (części główne)		X	X
		h) Urządzenie sprzęgające zbyt słabe		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego		X	X
		b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		c) Nadmierne zużycie przegubów pędnych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		d) Zły stan przegubów elastycznych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		e) Uszkodzony lub wygięty wałek lub pólóś.		X	
		f) Pęknięcie lub zły stan oprawy łożyska. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		g) Znaczące zużycie osłony Brak lub pęknięcie osłony	X	X	
		h) Niezgodna z prawem przeróbka układu napędowego.		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola wzrokowa bez konieczności stosowania kanału diagnostycznego lub dźwignika.	zużyte, wyraźnie i znacząco uszkodzone obluzowane lub pęknięte zawieszenia silnika		X	X
6.1.9 Osiągi silnika (X) ⁽²⁾	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Przeróbka jednostki sterującej wpływająca negatywnie na bezpieczeństwo lub środowisko		X	
		b) Przeróbka silnika wpływająca negatywnie na bezpieczeństwo lub środowisko			X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6.2. Kabina i nadwozie					
6.2.1. Stan	Kontrola wzrokowa	a) Obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała. grozi odpadnięciem		X	X
		b) Niepewny słupek nadwozia. Pogorszona stabilność		X	X
		c) Do wnętrza przedostają się spaliny z wydechu lub z silnika. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ⁽³⁾ Za mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub od nawierzchni drogi		X	X
6.2.2. Mocowanie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	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 jeżeli są symetryczne Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		d) Nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego. Pogorszona stabilność		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola wzrokowa.	a) Drzwi źle się otwierają lub zamykają.		X	
		b) Drzwi grożą samoistnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi przesuwne). Drzwi grożą samoistnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi obrotowe).		X	X
		c) Uszkodzone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi Brakujące lub obluzowane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.	X	X	
6.2.4. Podłoga	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	Nieprawidłowe mocowanie lub zły stan techniczny podłogi.		X	
		Niewystarczająca stabilność			X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	Kontrola wzrokowa.	a) Konstrukcja siedzenia uszkodzona.		X	
		Siedzenie obluzowane			X
		b) Nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia. Siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia		X	X
6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola wzrokowa.	a) Siedzenia uszkodzone lub nieprawidłowe mocowanie siedzeń.(części drugorzędne). Siedzenia uszkodzone lub nieprawidłowe mocowanie siedzeń (części główne).	X	X	
		b) Siedzenia zamontowane niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Przekroczona dozwolona liczba siedzeń; położenie niezgodne z homologacją	X	X	
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu.		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie			X
6.2.8. Stopnie kabiny	Kontrola wzrokowa.	a) Nieprawidłowe mocowanie stopnia lub obręczy.	X		
		Niewystarczająca stabilność		X	
		b) Stopień lub obręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
6.2.9. Inne akcesoria i wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; pogorszenie bezpieczeństwa użytkowania	X	X	
		c) Wycieki z układów hydraulicznych.	X		
		Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych		X	
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem	X	X	
		b) Element za blisko koła (fartuchy przeciwbłotne). Element za blisko koła (błotniki)	X	X	
		c) Niezgodność z wymogami ⁽¹⁾ . Niewystarczające zakrycie szerokości opony	X	X	
		a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
6.2.11 Stopka	Kontrola wzrokowa.	b) Niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
		c) Ryzyko rozłożenia, podczas gdy pojazd jest w ruchu			X
6.2.12 Uchwyty i podnóżki	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność		X	X
		b) Obluzowane punkty kotwiczenia.		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany.		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa. Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia	X	X	
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.		X	
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie związka pasa bezpieczeństwa.		X	
7.1.3. Ogranicznik obciążenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.		X	
		System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu. System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		b) Poduszka wyraźnie nie działa.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
7.1.6. Systemy poduszki powietrznej SRS	Kontrola wzrokowa wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	Wskaźnik awarii układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie. System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X X	
7.2. Gaśnica (X)(2)	Kontrola wzrokowa.	a) Brak.		X	
		b) Niezgoda z wymogami ⁽¹⁾ . Jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary)	X	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa.	X		
		b) Uszkodzone Samoistne zamykanie lub blokowanie drzwi		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany) (X) ⁽²⁾	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Niezgoda z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana) (X)(2)	Kontrola wzrokowa.	Brak apteczki, apteczka niekompletna lub niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Klipy (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane) (X)(2)	Kontrola wzrokowa.	Brak lub w złym stanie technicznym, niewystarczająca stabilność lub wymiary.		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	a) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle	X	X	
		b) Niepewne działanie przycisku sygnału.	X		
		c) Niezgodny z wymogami ⁽¹⁾ . Emitowany dźwięk można pomylić z syrenami pojazdów uprzywilejowanych	X	X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
7.8. Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ . Brak, jeżeli wymagany	X		
		b) nie działa prawidłowo Brak działania	X	X	
		c) Brak wystarczającego podświetlenia Całkowity brak podświetlenia	X	X	
		a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
		b) Nie działa.		X	
		c) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa.	d) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.		X	
		e) Wyrażnie oznaki manipulacji przez osoby niepowołane lub ingerencji.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
		a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
		b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.		X	
		c) Ustawiono za dużą prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana).		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli diagnosta dysponuje odpowiednim sprzętem.	d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		e) Brak tablicy lub tablica nieczytelna.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
		a) Wyrażnie oznaki manipulacji (oszustwo), aby zmniejszyć zapis odległości lub przedstawić niewłaściwy zapis odległości w pojeździe		X	
		b) Wyrażnie nie działa.		X	
7.11 Licznik przebiegu, jeżeli występuje (X)(2)	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Wyrażnie oznaki manipulacji (oszustwo), aby zmniejszyć zapis odległości lub przedstawić niewłaściwy zapis odległości w pojeździe		X	
		b) Wyrażnie nie działa.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
7.12 Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół. System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		b) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik awarii układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
8. UCIAŻLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1 Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnosty hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	a) Poziom hałasu przekracza wartości dozwolone w wymogach ⁽¹⁾ .		X	
		b) Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu.		X	
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia			X
8.2. Emisje spalin					
8.2.1 Emisja spalin z silników benzynowych					
8.2.1.1 Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźne nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Wycieki mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
8.2.1.2 Emisja zanieczyszczeń gazowych	Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami ⁽¹⁾ lub odczyt OBD. Pomiary nie mają zastosowanie do silników dwusuwowych.	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;		X	
		b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza: (i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin, – 4,5%, lub – 3,5% w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach ⁽¹⁾ . (ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin: – pomiar na biegu jałowym 0,5% – pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3% lub – pomiar na biegu jałowym 0,3% ⁷ – pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2% w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach ⁽¹⁾ .		X	
		c) Współczynnik lambda poza zakresem 1±0,03 lub brak zgodności ze specyfikacją producenta		X	

⁷ Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza A lub B w pkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po 1 lipca 2002 r.

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
		d) Odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię.		X	
8.2.2 Emisja spalin z silników Diesla					
8.2.2.1 Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.		X	
		b) Wycieki mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
8.2.2.2 Zadymienie spalin Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed 1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.	a) Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dzwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt OBD. b) Wstępne przygotowanie pojazdu 1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym. 2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: (i) silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika. (ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody. c) Procedura badania: 1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania silnik i każda zamontowana turbosprężarka muszą mieć obroty biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. 2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. 3. Podczas każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ⁽¹⁾ , poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;		X	
		b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi ⁽¹⁾ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia, dla silników wolnossących: 2,5 m ⁻¹ , dla silników turbodoładowanych: 3,0 m ⁻¹ , lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach ⁽¹⁾ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ⁽¹⁾ , 1,5 m ^{-1.8} .		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
	prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 wynosi co najmniej dwie sekundy. 4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego zwiększania obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań. 5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.				

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
8.3 Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych					
Zakłócenia radiowe (X) ⁽²⁾		Niezgodność z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
8.4 Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.4.1 Wycieki płynów		Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może mieć szkodliwy wpływ na środowisko lub zagrażać bezpieczeństwu innych użytkowników drogi. Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.		X	X

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M2 I M3 DO PRZEWOZU OSÓB					
9.1. Drzwi					
9.1.1 Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny. Prawdopodobieństwo obrażeń	X	X	
		c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi.		X	
		d) Uszkodzenie zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.		X	
		e) Niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
		Niewystarczająca szerokość drzwi		X	
9.1.2 Wyjścia awaryjne	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieczytelne znaki wyjścia awaryjnego Brak znaków wyjścia awaryjnego	X		
		c) Brak młotka do wybicia szyby.	X		
		d) Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
		Niewystarczająca szerokość lub zablokowany dostęp		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb (X) ⁽²⁾	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu	X		
		b) Emisja toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest obowiązkowy).		X	
					X
9.3. Wentylacja i ogrzewanie (X)(2)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	a) Nieprawidłowe działanie. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X		
		b) Emisja toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	
					X
9.4. Siedzenia					
9.4.1 Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Kontrola wzrokowa	Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają automatycznie. Blokują wyjście awaryjne	X		
9.4.2 Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna Zakłócone pole widzenia	X		
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane lub niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . Prawdopodobieństwo obrażeń	X		
				X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ⁽²⁾	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	Urządzenie uszkodzone lub niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . Brak działania	X		
				X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne zamocowanie podłogi. Wpływ na stabilność		X	X
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. Niepewne lub stosowanie niemożliwe	X	X	
		c) Niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ . Niewystarczająca szerokość lub przestrzeń	X	X	
		9.7. Schody i stopnie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny. Uszkodzone Wpływ na stabilność	X
b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.				X	
c) Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . Niewystarczająca szerokość lub przekroczona dozwolona wysokość	X			X	
9.8. System komunikacji z pasażerami (X)(2)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.		System uszkodzony. Brak działania	X	X
9.9. Tablice informacyjne (X) (2)	Kontrola wzrokowa.	a) Brak tablic lub tablice błędne lub nieczytelne.	X		
		b) Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ . Nieprawdziwe informacje	X	X	
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci. (X) ⁽²⁾					
9.10.1 Drzwi	Kontrola wzrokowa	Zabezpieczenie drzwi niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ dotyczącymi tej formy transportu.		X	
9.10.2 Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .	X		

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych. (X) ⁽²⁾					
9.11.1 Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność; prawdopodobieństwo obrażeń	X	X	
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych. Brak działania	X	X	
		e) Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
9.11.2 Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność; prawdopodobieństwo obrażeń	X	X	
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		d) Niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
9.11.3 Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		X	

333333	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			drobne	poważne	niebezpieczne
9.12. Inne wyposażenie specjalne (X) ⁽²⁾					
9.12.1. Instalacje do przygotowywania posiłków	Kontrola wzrokowa	a) Instalacja niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .		X	
		b) Instalacja uszkodzona w stopniu stwarzającym zagrożenie dla użytkowników.		X	
9. 12.2 Instalacja sanitarna	Kontrola wzrokowa	Instalacja niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
		Prawdopodobieństwo obrażeń		X	
9.12.3 Inne urządzenia (np. systemy audiowizualne)	Kontrola wzrokowa	Niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ .	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	

UWAGI:

- (1) „Wymogi” są określone w homologacji typu w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, a także zgodnie z obowiązkami w zakresie doposażenia lub ustawodawstwem krajowym właściwym dla kraju rejestracji pojazdu. Te powody uznania stanu technicznego za niezadowalający mają zastosowanie, wyłącznie gdy sprawdzono zgodność z wymogami.
- (2) (X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania przydatności do ruchu.
- (3) Niebezpieczna przeróbka oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub ma nieproporcjonalny wpływ na środowisko naturalne.

ZAŁĄCZNIK III

[połączony z załącznikiem II]

ZAŁĄCZNIK IV

MINIMALNA ZAWARTOŚĆ ŚWIADECTWA PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

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

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

ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMOGI W ZAKRESIE WYPOSAŻENIA I PRZYRZĄDÓW BADAWCZYCH W ODNIESIENIU DO PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

I – Wyposażenie i przyrządy

Badania przydatności do ruchu drogowego prowadzone zgodnie z zaleconymi metodami określonymi w załączniku II są przeprowadzane przy użyciu odpowiedniego wyposażenia i przyrządów. Może to, w stosownych przypadkach, obejmować użycie mobilnych urządzeń kontrolnych. Przyrządy badawcze, które są konieczne, zależą od kategorii pojazdów podlegających badaniu, zgodnie z tabelą I. Wyposażenie i przyrządy spełniają następujące wymagania minimalne:

- 1) pomieszczenie o odpowiedniej powierzchni umożliwiającej ocenę pojazdów, spełniające niezbędne wymagania w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 2) stanowisko kontrolne o rozmiarze wystarczającym dla każdego badania, kanał diagnostyczny lub dzwignik oraz w odniesieniu do pojazdów do 3,5 tony urządzenie do podniesienia pojazdu na jednej z osi, wyposażone w stosowne oświetlenie oraz, w stosownych przypadkach, urządzenia napowietrzające;
- 3) w odniesieniu do badania wszelkich pojazdów – urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców zdolne do pomiaru, wyświetlenia i zapisu siły hamowania oraz ciśnienia powietrza w układach pneumatycznych zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 21069-1 dotyczącej wymogów technicznych dla urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców lub zgodnie z równoważnymi normami;
- 4) w odniesieniu do badania pojazdów do 3,5 tony – rolkowe stanowisko kontroli hamulców zgodnie z pkt 3, które może nie obejmować zapisu i wyświetlania siły hamowania, mocy pedału oraz ciśnienia powietrza w układach pneumatycznych;

lub

urządzenie płytowe do kontroli działania hamulców równoważne z urządzeniem rolkowym zgodnie z pkt 3, które może nie obejmować funkcji zapisu siły hamowania i mocy pedału oraz wyświetlania ciśnienia powietrza w układach pneumatycznych;

- 6) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców, zaś urządzenia do pomiaru przerywanego muszą zapisywać/przechowywać pomiary co najmniej 10 razy na sekundę;
- 7) wyposażenie służące do badania pneumatycznych układów hamulcowych, takie jak manometry, złącza i przewody;
- 8) urządzenie mierzące nacisk kół/osi do określania nacisku osi (nieobowiązkowe urządzenia do pomiaru dwóch nacisków kół, takich jak wagi podkładowe do pomiaru nacisku koła i do pomiaru nacisku osi);
- 9) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia (wykrywacz luzu na kole) bez podnoszenia osi, spełniające następujące wymagania:

- a) urządzenie musi być wyposażone w co najmniej dwie zasilane płyty, które mogą poruszać się w przeciwnym kierunku zarówno w kierunku podłużnym, jak i poprzecznym;
 - b) ruch płyt musi być kontrolowany przez operatora z miejsca przeprowadzania badania;
 - c) w przypadku pojazdów powyżej 3,5 tony płyty spełniają następujące wymogi:
 - ruch podłużny i poprzeczny wynoszący co najmniej 95 mm;
 - prędkość ruchu podłużnego i poprzecznego od 5 cm/s do 15 cm/s;
- 11) miernik poziomu dźwięku klasy II, jeżeli poziom dźwięku jest mierzony;
 - 12) analizator 4 rodzajów spalin zgodnie z dyrektywą 2004/22/WE w sprawie przyrządów pomiarowych²²;
 - 13) urządzenie do pomiaru współczynnika absorpcji o wystarczającej dokładności;
 - 14) jedno urządzenie do sprawdzania ustawienia reflektorów umożliwiające badanie ustawienia reflektorów zgodnie z przepisami dotyczącymi ustawienia reflektorów w pojazdach silnikowych (dyrektywa 76/756/EWG), granica światła i cienia musi być rozpoznawalna w świetle dziennym (ale nie przy bezpośrednim świetle słonecznym);
 - 15) urządzenie do pomiaru głębokości bieżnika opon;
 - 17) urządzenie do połączenia z elektronicznym interfejsem pojazdu, jak np. urządzenie skanujące OBD;
 - 18) urządzenie do wykrywania wycieku LPG/CNG/LNG, jeżeli takie pojazdy są badane.

Każde z powyższych urządzeń można połączyć w jedno, pod warunkiem że nie zagraża to dokładności żadnego z tych urządzeń.

II – Kalibracja wyposażenia stosowanego do pomiarów

O ile stosowne europejskie akty prawne nie stwierdzają inaczej, przerwa między dwoma kolejnymi kalibracjami nie może przekroczyć:

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

²² Dz.U. L 135 z 30.4.2004, s. 1.

TABELA I

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania przydatności do ruchu drogowego																					
Pojazdy	Kategoria			Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w pkt I																	
	maksymalna masa			1	2	3	4 23	[...]	6	7	8	9	[...]	11	12	13	14	15	[...]	17	18
1. motocykle ²⁴			I																		
		L1e	P	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	P	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	D	x										x		x	x	x		x	
		L2e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L2e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L5e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L5e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L6e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L6e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L7e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L7e	D	x	x									x		x	x	x		x	
2. pojazdy do przewozu osób																					
	do 3500 kg	M1,M2	P	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	do 3500 kg	M1,M2	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3500 kg	M2,M3	P	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3500 kg	M2,M3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
3. pojazdy do przewozu towarów																					
	do 3500 kg	N1	P	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	do 3500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3500 kg	N2,N3	P	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3500 kg	N2,N3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	

²³ Delegacja IT sprzeciwia się wyłączeniu pojazdów kategorii L z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

²⁴ Kategorie pojazdów, które nie należą do zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy, są zawarte orientacyjnie.

Pojazdy		Kategoria	Wposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w pkt 1																		
4. pojazdy specjalne z kategorii N, T5																					
	do 3500 kg	N1	P	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	do 3500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3500 kg	N2,N3, T5	P	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3500 kg	N2,N3, T5	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
5. przyczepa ²⁵	do 750 kg	O1		x														x			
	› 750 do 3500 kg	O2		x	x		x											x			
	› 3500 kg	O3,O4		x	x	x			✖	x	x	x						x			

1) P...benzyna; D...Diesel

²⁵ Kategorie pojazdów, które nie należą do zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy, są zawarte orientacyjnie.

ZAŁĄCZNIK VI

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE KOMPETENCJI, WYSZKOLENIA I CERTYFIKACJI DIAGNOSTÓW

1. Kompetencje

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

- a) ma poświadczoną wiedzę i zrozumienie kwestii związanych z konstrukcją pojazdów drogowych w następujących obszarach:
 - mechanika
 - dynamika
 - dynamika pojazdu
 - silniki spalinowe
 - materiały i przetwarzanie materiałów
 - elektronika
 - elektryka
 - elektroniczne części pojazdu
 - aplikacje informatyczne.
- b) ma co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub równoważnego, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów, i przeszła odpowiednie szkolenia w zakresie wyżej wymienionego pojazdu drogowego.

2. Szkolenia wstępne i przypominające

Państwa członkowskie lub właściwe organy zapewniają, aby do celów upoważnienia do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego diagnosty przechodzili stosowne szkolenia wstępne i przypominające lub odpowiedni egzamin, obejmujące elementy teoretyczne i praktyczne.

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

- a) Szkolenie wstępne lub odpowiedni egzamin

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

- (i) technologia pojazdu:

układy hamulcowe,

- układy kierownicze,
pola widzenia,
instalacja świetlna, urządzenia oświetlenia i elementy układu elektronicznego,
osie, koła i opony,
podwozie i nadwozie,
uciążliwość i emisje,
dodatkowe wymogi w zakresie pojazdów specjalnych;
- (ii) metody badania;
 - (iii) ocena usterek;
 - (iv) wymogi prawne w zakresie stanu pojazdu podlegającego homologacji;
 - (v) wymogi prawne w zakresie badań przydatności do ruchu drogowego;
 - (vi) przepisy administracyjne dotyczące homologacji, rejestracji i badań przydatności pojazdu do ruchu drogowego;
 - (vii) aplikacje informatyczne stosowane w badaniach i działaniach administracyjnych.

b) Szkolenie przypominające lub odpowiedni egzamin

Państwa członkowskie zapewniają, aby diagnosty przechodzili regularnie szkolenia przypominające lub odpowiednie egzaminy organizowane przez państwo członkowskie lub upoważniony ośrodek szkoleniowy państwa członkowskiego.

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

3. Świadectwo kompetencji

Świadectwo lub równoważny dokument wydawane diagnostce upoważnionemu do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego zawierają co najmniej następujące informacje, które należy uaktualnić:

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

ZAŁĄCZNIK VII

ORGANY NADZORU

Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 13 obejmują następujące wymogi minimalne:

1. Zadania i działania organów nadzoru

Organy nadzoru wykonują co najmniej następujące zadania:

- a) Nadzór stacji kontroli pojazdów:
 - weryfikacja spełnienia minimalnych wymogów dotyczących pomieszczenia i wyposażenia badawczego
 - weryfikacja spełnienia obowiązkowych wymogów upoważnionego organu;
- b) Weryfikacja szkolenia i egzaminowania diagnostów:
 - weryfikacja szkolenia wstępnego dla diagnostów
 - weryfikacja okresowego szkolenia przypominającego dla diagnostów
 - okresowe szkolenia przypominające dla egzaminatorów organów nadzoru
 - prowadzenie egzaminów lub nadzór nad nimi.
- c) Audyt:
 - wstępny audyt stacji kontroli pojazdów przed jej zatwierdzeniem
 - okresowy audyt stacji kontroli pojazdów
 - audyt specjalny w przypadku nieprawidłowości
 - audyt ośrodka szkoleniowego/egzaminacyjnego.
- d) Monitorowanie za pomocą następujących środków, takich jak:
 - ponowne badanie statystycznie ważnej części badanych pojazdów
 - badania „tajemniczego klienta” (stosowanie uszkodzonego pojazdu nieobowiązkowe)
 - analiza wyników badania przydatności do ruchu drogowego (metody statystyczne)
 - badania odwołań
 - badanie skarg.
- e) Zatwierdzanie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania przydatności do ruchu

- f) Propozycja cofnięcia lub zawieszenia zatwierdzenia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów:
- niespełniony ważny wymóg w zakresie zatwierdzenia
 - wykryte poważne nieprawidłowości
 - powtarzające się negatywne wyniki audytu
 - utrata reputacji.

2. Wymogi dotyczące organu nadzoru

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

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

3. Zakres przepisów i procedur

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

- a) Wymogi dotyczące zatwierdzania stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi:
- wniosek o ustanowienie stacji kontroli pojazdów
 - obowiązki stacji kontroli pojazdów
 - kontrole przed zatwierdzeniem w celu sprawdzenia, czy spełniono wszystkie wymogi
 - zatwierdzenie stacji kontroli pojazdów
 - okresowy audyt stacji kontroli pojazdów
 - okresowe kontrole stacji kontroli pojazdów pod względem zgodności
 - specjalne niezapowiedziane kontrole stacji kontroli pojazdów w oparciu o dowody
 - analiza danych z badań w odniesieniu do braku zgodności
 - cofnięcie lub zawieszenie zatwierdzeń stacji kontroli pojazdów.

- b) Diagnostyki stacji kontroli pojazdów:
- wymogi, jakie muszą spełniać diagnostyki
 - szkolenia wstępne, przypominające i egzaminy
 - cofnięcie lub zawieszenie świadectwa diagnosty
- c) Wyposażenie i pomieszczenia:
- wymogi w zakresie wyposażenia badawczego;
 - wymogi w zakresie pomieszczeń, w których przeprowadza się badania
 - wymogi w zakresie oznakowania
 - wymogi w zakresie konserwacji i kalibracji wyposażenia badawczego
 - wymogi w zakresie systemów komputerowych.
- d) Organy nadzoru:
- uprawnienia organów nadzoru
 - wymogi w zakresie personelu organów nadzoru
 - odwołania i skargi.
-

OŚWIADCZENIE WŁOCH

„Jak zapowiedział Pan Minister Ciaccia, zabierając głos na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Włochy potwierdzają swoje stanowisko w odniesieniu do wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, w odniesieniu do następujących punktów:

- formy prawnej aktu – w tym względzie Włochy potwierdzają, że opowiadają się za aktem, który jest bezpośrednio stosowany w państwach członkowskich, takim jak rozporządzenie, ponieważ jest on bardziej skuteczny w tak wrażliwej kwestii, jaką jest bezpieczeństwo;
- zakresu stosowania rozporządzenia, w odniesieniu do którego Włochy potwierdzają, że opowiadają się za włączeniem kategorii pojazdów L (motocykli) i O2 (przyczep)”.
