

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 127 z dnia 29 kwietnia 2014 r.)

Strona 67, załącznik I, sekcja 3, tabela otrzymuje brzmienie:

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

1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze 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 wpływa na funkcjonalność.	X		X
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.			X
Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zawór wieloobwodowego i zawór spustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). Co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość).		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego jest zbyt długi w stosunku do wymogów ¹ .		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.			X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika. Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.	X		X
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.			X

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
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) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. Wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.		X	X
		d) Przewody przemieszczone. Ryzyko uszkodzenia.	X	X	
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Przewody są uszkodzone, ocierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. Przewody są uszkodzone lub się ocierają.	X	X	
		c) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		d) Przewody pęcznią pod ciśnieniem. Osłabione zbrojenie.		X	X
		e) Przewody porowate.		X	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia). Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
11.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Zużycie bębna lub tarczy. Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub pęknięcia.		X	X
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Brak bębna lub tarczy.			X
		d) Niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca.		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Linka uszkodzona lub splątana. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	
		d) Uszkodzona prowadnica linki.		X	
		e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	
		f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	

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

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

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

1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego

1.2.1. Sprawność	W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe, w trakcie próby drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania na co najmniej jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.		X	
		e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła.		X	

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.4.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, podczas próby drogowej z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu lub wskazaniem, bądź badanie na zjeździe o znanym stopniu nachylenia.	Osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż 16 % dla wszystkich pojazdów w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub, dla pojazdów silnikowych, mniej niż 12 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, w zależności od tego, która jest większa. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu.		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).		X	
		b) Układ nie działa.		X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola wzrokowa oraz sprawdzenie kontrolki systemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		e) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola wzrokowa oraz sprawdzenie kontrolki systemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola wzrokowa.	Płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami. Bezpośrednie ryzyko awarii.		X	X

2. UKŁAD KIEROWNICZY

2.1. Stan techniczny

2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia do skrajnego położenia. Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej.	a) Mechanizm obraca się ciężko lub z zacięciami.		X	
		b) Skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu. Wpływ na działanie.		X	X
		c) Nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		e) Wyciek. Tworzenie się kropel.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia.	a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej. Mocowania niebezpiecznie obluźwane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia/nadwozia.		X	X
		b) Deformacja otworów do mocowania w podwoziu. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej. Wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy.		X	X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. Nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia.		X	X
		b) Nadmierne zużycie przegubów. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Brak elementów ograniczających skręt.		X	
		e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego).		X	
		f) Niebezpieczna przeróbka ³ . Wpływ na działanie.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek			
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna	
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej. Brak lub poważne zużycie osłony gumowej.	X			
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X		
		b) Brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają.		X		
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (czy poziom płynu jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	a) Wyciek płynu lub nieprawidłowe działanie.		X		
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.	X			
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na układ kierowniczy.		X		X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X		X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X		X
		f) Niebezpieczna przeróbka ³ . Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja przewodów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X

2.2. Kierownica i kolumna kierownicy

2.2.1. Stan kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz amortyzatory kierownicze	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.		X	
		b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.		X	
		c) Zużyty przegub elastyczny.		X	
		d) Uszkodzone mocowanie. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		e) Niebezpieczna przeróbka ³ .			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, włączyć, w miarę możliwości, silnik w pojazdach ze wspomaganiem układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost, delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola wzrokowa luzu.	Zbyt duży ruch jałowy kierownicy (na przykład dany punkt na obręczy koła przesuwa się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy lub niezgodnie z wymogami) ¹ . Wpływ na bezpieczne kierowanie.		X	X
2.4. Ustawienie kół (X) ²	Sprawdzić ustawienie kół kierowanych za pomocą odpowiednich przyrządów.	Ustawienie niezgodne z danymi producenta pojazdu lub wymogami ¹ . Wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunku jazdy.	X	X	
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.	a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu. Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.		X	X
		b) Zbyt duży luz. Wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunku jazdy.		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie. Poważny wpływ na skuteczności mocowania.		X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) Niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Wspomaganie nie działa.		X	
		d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1. Pole widzenia	Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy.	Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		
3.2. Stan szyb	Kontrola wzrokowa.	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona) (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymogach ¹ (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa. Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.		X	X
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ¹ (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem). Mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem.		X	
				X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Lusterko lub urządzenie nieznacznie uszkodzone lub luźne. Lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.	X	X	
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Wycieraczki nie działają, brak wycieraczek lub są niezgodne z wymogami ¹ .		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki. Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.	X	X	
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego). Spryskiwacze nie działają.	X	X	
3.6. Instalacja odmgławiająca (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		

4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

4.1. Światła drogowe i mijania

4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła, źródła światła lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widzialność.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome strumienia świetlnego każdego reflektora światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł lub ekranu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Ustawienie świateł drogowych i mijania niezgodne z zakresem określonym w wymogach ¹ .		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). Przekroczono maksymalną dopuszczalną jasność świateł świecących do przodu.	X	X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.4. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie nie działa. W przypadku świateł wyładowczych.	X	X	

4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej.

4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.2.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.3. Światła stopu					
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3. Żadne źródło światła nie działa.	X	X	X
		b) Nieznaczne uszkodzenie klosza (bez wpływu na emitowane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Opóźnione działanie. Przełącznik nie działa w ogóle.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		d) Funkcje światła hamulca awaryjnego nie działają lub działają nieprawidłowo.		X	
4.3.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	

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

4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne

4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X		X
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X		X
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X
4.4.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik nie działa w ogóle.	X		X
4.4.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .			X
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów niezgodna z wymogami ¹ (odchylenie o ponad 25 %).	X		

4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe

4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X		X
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X		X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią pojazdy nadjeżdżające z przeciwka.	X	X	
4.5.2. Ustawienie (X) ²	Kontrola poprzez włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przed niego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko). Granica powyżej granicy dla świateł mijania.	X	X	
4.5.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik nie działa.	X	X	
4.5.4. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.	X		
		b) Uszkodzenie klosza.	X		
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.6.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest bieg inny niż wsteczny.	X	X	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Białe światło skierowane bezpośrednio do tyłu.	X		
		b) Uszkodzone źródło światła (złożone źródło światła). Uszkodzone źródło światła (pojedyncze źródło światła).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.7.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	Kontrola wzrokowa.	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych. Wpływ na funkcję odblaskową.	X	X	
		b) Niepewne mocowanie odblasków. Grozi odpadnięciem.	X	X	
4.8.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa.	Urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymogami ¹ . Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła z przodu lub białego światła z tyłu.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia.					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają. Nie działają wskaźniki włączenia świateł drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.	X	X	
4.9.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niezgodność z wymogami ¹ .	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola wzrokowa: w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji.	a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych. Luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym.	X	X	
		b) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. Może spowodować zwarcie.	X	X	
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego. Światła stopu przyczepy nie działają w ogóle.		X	X
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku, obejmująca także komorę silnikową (jeśli ma to zastosowanie).	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów. Obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń. Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		b) Niewielkie zużycie instalacji. Poważne zużycie instalacji. Skrajne zużycie instalacji (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		<p>c) Uszkodzenie lub zużycie izolacji.</p> <p>Może spowodować zwarcie.</p> <p>Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem.</p>	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	<p>a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami¹.</p> <p>Wysyła/odbija czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.</p>	X	X	
		<p>b) Światło działa niezgodnie z wymogami¹.</p> <p>Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła. Emitowane czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.</p>	X	X	
		<p>c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego.</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p>	X	X	
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa.	<p>a) Niepewne mocowanie.</p> <p>Niewłaściwe mocowanie. Może spowodować zwarcie.</p>	X	X	
		<p>b) Wyciek.</p> <p>Wyciek substancji niebezpiecznych.</p>	X	X	
		<p>c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany).</p>		X	
		<p>d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).</p>		X	
		<p>e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).</p>		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.			X
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu. Pogorszona stabilność, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³ . Wpływ na stabilność, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża.		X	X
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku poziomym lub pionowym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	a) Pęknięcie zwrotnicy.			X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		d) Sworzeń zwrotnicy luźny w osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa.	a) Brakujące lub obluzowane śruby lub nakrętki mocujące koła. Brak elementów mocujących koła lub obluzowanie w takim stopniu, że ma to bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		b) Zużycie lub uszkodzenie piasty. Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający wpływ na bezpieczne mocowanie kół.		X	X
5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	a) Pęknięcie lub wada spawalnicza.			X
		b) Niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających. Prawdopodobieństwo wypadnięcia.		X	X
		c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. Wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony.		X	X
		d) Rozmiar, komplectacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny z wymogami ¹ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.		X	
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót uniesionego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale przeglądowym.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami ¹ i mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		e) Widoczny wskaźnik zużycia bieżnika. Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami ¹ .		X	X
		f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciw- błotne). Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczną jazdę).	X	X	
		g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ¹ . Wpływ na warstwę ochronną kordu.		X	X
		h) System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona wyraźnie niedopompowana. Wyraźnie nie działa.	X	X	

5.3. Zawieszenie

5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdными 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 obluźwane.		X	X
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Brak resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ³ . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa.		X	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź przy użyciu specjalnych urządzeń, o ile są dostępne.	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X	X	
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
5.3.2.1. Badanie skuteczności tłumienia (X) ²	Użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy między prawą a lewą stroną.	a) Znacząca różnica między prawą a lewą stroną.		X	
		b) Minimalne wartości tłumienia nie zostały osiągnięte.		X	
5.3.3. Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu. Wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³ . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.3.4. Sworznie wahaczy	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia lub sworzni wahaczy. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Poważne zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej.	X	X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola wzrokowa.	a) Układ nie działa.			X
		b) Uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu. Poważny wpływ na działanie układu.		X	X
		c) Słyszalny wpływ powietrza z układu.		X	

6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA

6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane

6.1.1. Stan ogólny	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	a) Niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic. Poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic.		X	X
		b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń. Większość mocowań obluzowana. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X

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

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

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.8. Stopnie kabiny	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie stopnia lub poręczy. Niewystarczająca stabilność.	X		
		b) Stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymogami ¹ . Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkowania.	X		
		c) Wycieki z układów hydraulicznych. Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych.	X	X	
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obluźowanie lub znaczące skorodowanie części. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem.	X		
		b) Element za blisko opony/koła (fartuchy przeciwbłotne). Element za blisko opony/koła (błotniki).	X		
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca osłona całej szerokości opony.	X		
6.2.11. Podpórka	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obluźowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .		X	
		c) Ryzyko rozłożenia, podczas gdy pojazd jest w ruchu.			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .		X	
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) 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 zwiacza pasa bezpieczeństwa.		X	
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		c) Poduszka wyraźnie nie działa.		X	
7.1.6. Systemy poduszki powietrznej SRS	Kontrola wzrokowa wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.2. Gaśnica (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak.		X	
		b) Niezgodna z wymogami ¹ . Jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary).	X	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa.	X		
		b) Uszkodzone. Samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi.		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .	X		

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	Brak apteczki, apteczka niekompletna lub niezgodna z wymogami ¹ .	X		
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	Brak lub w złym stanie technicznym, niewystarczająca stabilność lub wymiary.		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
		b) Niepewne działanie przycisku sygnału.	X		
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Emitowany dźwięk można pomylić z syrenami pojazdów uprzywilejowanych.	X	X	
7.8. Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie działania w czasie jazdy bądź za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ . Brak (jeżeli jest wymagany).	X	X	
		b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
		c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X	X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Nie działa.		X	
		c) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		d) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.		X	
		e) Wyraźnie oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli dostępny jest odpowiedni sprzęt.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.		X	
		c) Ustawiono za dużą prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana).		X	
		d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		e) Brak tabliczki lub tabliczka nieczytelna.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
7.11. Drogomierz, jeżeli występuje (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo), w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu.		X	
		b) Wyraźnie nie działa.		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		b) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik awarii układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

8. UCIAŻLIWOŚĆ

8.1. Hałas

8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnosty hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu emitowanego przez stojący pojazd za pomocą miernika poziomu hałasu).	a) Poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne określone w wymogach ¹ .		X	
		b) Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X

8.2. Emisja spalin

8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym

8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa.	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieszczelności emisji spalin. mogące mieć wpływ na pomiary		X	

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.2. Emisja z silników o zapłonie samoczynnym					
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa.	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.	<p>— W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V ⁽⁷⁾: zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt zapisów systemu OBD. Badanie emisji z rury wydechowej jest domyślną metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin. W oparciu o ocenę równoważności państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie odczytów zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz innymi wymogami.</p> <p>— W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI ⁽⁸⁾: zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz innymi wymogami¹.</p> <p>Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <p>1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p>	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ¹ poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego:</p> <p>(i) silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na budowę silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika;</p> <p>(ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.</p>				
		<p>b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi¹ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹, — dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹, lub — w przypadku pojazdów określonych w wymogach¹ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach¹: 1,5 m⁻¹ (⁹) lub 0,7 m⁻¹ (⁸) 		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>Procedura badania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. 2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. 3. Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wynosi co najmniej dwie sekundy. 4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań. 				

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.				
8.3. Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych					
Zakłócenia radiowe (X) ²		Niezgodność z jakimikolwiek wymogami ² .	X		
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.4.1. Wycieki płynów		Każdy nadmierny wyciek płynu innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi. Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.		X	X
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ I M ₃ DO PRZEWOZU OSÓB					
9.1. Drzwi					
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	
		c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi.		X	
		d) Uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.		X	
		e) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość drzwi.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieczytelne znaki wyjścia awaryjnego. Brak znaków wyjścia awaryjnego.	X	X	
		c) Brak młotka do wybicia szyby.	X		
		d) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość lub zablokowany dostęp.	X	X	
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X	X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest wymagany).		X	
9.3. Wentylacja i ogrzewanie (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.	X	X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Kontrola wzrokowa.	Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają automatycznie. Siedzenia blokują wyjście awaryjne.	X	X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna. Zakłócone pole widzenia.	X	X	
		b) Urządzenia chroniące kierowcę zamocowane niepewnie lub niezgodne z wymogami ² . Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie.	Urządzenie uszkodzone lub niezgodne z wymogami ¹ . Nie działa w ogóle.	X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne zamocowanie podłogi. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. Niepewne lub niemożliwe użycie.	X	X	
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość lub przestrzeń.	X	X	
9.7. Schody i stopnie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny. Uszkodzone. W stopniu wpływającym na stabilność.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.		X	
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Niewystarczająca szerokość lub przekroczona dozwolona wysokość.	X	X	
9.8. System komunikacji z pasażerami (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	System uszkodzony. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.9. Tablice informacyjne (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak tablic lub tablice błędne lub nieczytelne.	X		
		b) Niezgodne z wymogami ¹ . Nieprawdziwe informacje.	X	X	
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (X) ²					
9.10.1. Drzwi	Kontrola wzrokowa.	Zabezpieczenie drzwi niezgodne z wymogami ¹ dotyczą cymi tej formy transportu.		X	
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ¹ .	X		

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, załącznikiem I tabela 1 (Euro 5) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, dyrektywą 88/77/EWG i dyrektywą 2005/55/WE.

⁽⁸⁾ Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza B w pkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub późniejszą; wiersza B1, B2 lub C w pkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.

UWAGI:

¹ „Wymogi” są określone w homologacji typu w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, a także zgodnie z obowiązkami w zakresie modernizacji lub przepisami krajowymi w państwie rejestracji pojazdu. Te kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający mają zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy sprawdzono zgodność z wymogami.

² (X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania zdolności do ruchu.

³ Niebezpieczna przeróbka oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.”.