

## ROZPORZĄDZENIE

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

z dnia <data wydania aktu> r.

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

Na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 2) wymagany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego;
- 3) szczegółowe warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku oraz pracowników zarządów dróg;
- 4) szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 6) wzory dokumentów stosowanych przy wykonywaniu kontroli ruchu drogowego.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) karcie kierowcy lub karcie kontrolnej – rozumie się przez to kartę, o której mowa odpowiednio w art. 2 ust. 2 lit. f lub i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

---

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz.1540).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchyla dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244, 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579 i 1818.

(UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1);

- 2) kontrolującym – rozumie się przez to policjanta, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej, funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, inspektora Inspekcji Ochrony Środowiska, strażnika gminnego (miejskiego), strażnika leśnego, funkcjonariusza Straży Parku lub osobę działającą w imieniu zarządcy drogi, przeprowadzającą kontrolę zgodnie z zakresem określonym w ustawie;
- 3) pojeździe użytkowym – rozumie się przez to pojazd kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, przyczepę kategorii O<sub>3</sub> lub O<sub>4</sub> oraz ciągnik kołowy kategorii T<sub>5</sub> użytkowany na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;
- 4) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

§ 2. 1. Policjant umundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

2. Policjant nieumundurowany jest uprawniony do zatrzymania kierującego pojazdem wyłącznie na obszarze zabudowanym.

3. Policjant nieumundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

4. Policjant jadący pojazdem samochodowym może podawać kierującemu pojazdem polecenia do określonego zachowania się za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych.

5. Policjant znajdujący się na statku wodnym albo powietrznym polecenie do zatrzymania pojazdu podaje za pomocą urządzeń nagłaśniających lub świetlnych albo przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych.

6. Polecenie do zatrzymania pojazdu podaje się z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem oraz bezpieczne zatrzymanie w miejscu wskazanym przez policjanta.

7. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój - kontrola drogowa”.

8. Dla zwrócenia uwagi na podawane sygnały lub polecenia policjant może używać sygnałów dźwiękowych.

**§ 3.** Jeżeli jest to niezbędne dla prowadzenia działań kontrolnych, dopuszcza się postój pojazdu policyjnego w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

**§ 4. 1.** Policjant zatrzymuje pojazd do kontroli w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu.

2. W celu dojazdu do miejsca, o którym mowa w ust. 1, policjant może wydać kontrolowanemu uczestnikowi ruchu polecenie jazdy za pojazdem policyjnym.

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

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

4. Pojazd policyjny powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem, jeżeli polecenie do zatrzymania zostało podane z poruszającego się pojazdu policyjnego.

5. W przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem policyjnym przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe.

**§ 5. 1.** Policjant, po zatrzymaniu pojazdu, podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania, a ponadto:

- 1) policjant umundurowany okazuje legitymację służbową na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu;
- 2) policjant nieumundurowany okazuje legitymację służbową bez wezwania.

2. Legitymację służbową okazuje się w sposób umożliwiający kontrolowanemu uczestnikowi ruchu odczytanie i zanotowanie danych pozwalających na identyfikację

policjanta, w szczególności dotyczących jego stopnia, imienia i nazwiska oraz nazwy organu, który wydał ten dokument.

3. Przystępując do czynności kontrolnych, policjant może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu.

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

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi z przestępstwa;
- 3) jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo.

5. Podczas prowadzonych przez umundurowanych policjantów zorganizowanych działań kontrolnych ukierunkowanych na poddanie jak największej liczby kierujących pojazdami badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu, przeprowadzanego przy użyciu urządzeń elektronicznych, lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu, przeprowadzanego przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego, policjant, który zatrzymał pojazd, poprzestaje na podaniu przyczyny zatrzymania. Przepis ust. 1 pkt 1 stosuje się odpowiednio.

6. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub uwarunkowanych charakterem kontroli policjant może wydać kierującemu pojazdem lub pasażerowi pojazdu polecenie opuszczenia pojazdu.

7. Do pojazdu policyjnego uczestnik ruchu może być wpuszczony tylko w razie konieczności:

- 1) udzielenia pomocy choremu lub rannemu;
- 2) doprowadzenia do jednostki Policji, izby wytrzeźwień lub placówki służby zdrowia;
- 3) poddania badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli wykonanie tej czynności w innych warunkach byłoby niemożliwe lub mogłoby zakłócić porządek;
- 4) okazania przebiegu zarejestrowanego wykroczenia;
- 5) przeprowadzenia czynności w sprawie o przestępstwo, wykroczenie lub naruszenie o charakterze administracyjnym;
- 6) umożliwienia uiszczenia grzywny, nałożonej mandatem karnym, w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego;
- 7) przeciwdziałania próbie ucieczki osoby podlegającej kontroli, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że taka próba może zostać podjęta;

- 8) sprowadzenia go w miejsce niezagrożające jego bezpieczeństwu, jeżeli znajduje się on w okolicznościach mogących zagrozić życiu lub zdrowiu jego lub innych osób.

§ 6. Kontrolujący używa przyrządów kontrolno-pomiarowych zgodnie z przepisami metrologicznymi oraz zgodnie z instrukcją obsługi i po przeprowadzeniu testów wymaganych w tej instrukcji.

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

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

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne;
- 5) osie, koła, opony i zawieszenie;
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości;
- 8) uciążliwość, w tym emisję spalin oraz wycieki paliwa lub oleju;
- 9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.

3. W przypadku pojazdu użytkowego, jeżeli dokumentacja dotycząca dopuszczenia pojazdu do ruchu lub protokół, o którym mowa w § 8 ust. 5, potwierdzają, że kontrola jednej lub kilku pozycji z obszaru określonego w ust. 2 została przeprowadzona w okresie poprzednich trzech miesięcy, kontroli w tym zakresie można nie przeprowadzać, chyba że nieprawidłowości są oczywiste dla kontrolującego.

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

5. Badanie stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji pojazdu. W celu przeprowadzenia badania

kontrolujący może korzystać z dodatkowego sprzętu, w szczególności podnośnika lub kanału przeglądowego.

6. Usterki stwierdzone podczas badania stanu technicznego pojazdu dzieli się na trzy kategorie:

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

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

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

9. Drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje również kontrolę zabezpieczenia ładunku. Metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikację i kryteria oceny usterek stwierdzonych w jej trakcie są określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

**§ 8. 1.** Podczas wstępnej drogowej kontroli technicznej kontrolujący:

- 1) sprawdza wymaganą dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, a w szczególności dowód poddania pojazdu wymaganemu badaniu okresowemu, oraz ostatni protokół kontroli drogowej, o którym mowa w ust. 5, jeżeli kierujący pojazdem posiada go przy sobie;
- 2) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- 3) może przeprowadzić wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku;

- 4) może przeprowadzić badanie techniczne za pomocą właściwych metod, w tym z użyciem przyrządu kontrolno-pomiarowego będącego w jego dyspozycji, służące ocenie konieczności poddania pojazdu szczegółowej kontroli technicznej lub zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek;
- 5) w przypadku pojazdu użytkowego, jeżeli w trakcie poprzedniej drogowej kontroli technicznej ujawniono usterki, sprawdza, czy zostały one usunięte.

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

3. W przypadku gdy poddanie pojazdu użytkowego szczegółowej drogowej kontroli technicznej wymaga jego przejazdu do mobilnej stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej, kontrolujący nadzoruje ten przejazd.

4. Jeżeli kontrolujący nie będzie osobiście przeprowadzał szczegółowej drogowej kontroli technicznej, wskazuje kontrolującemu, który będzie ją przeprowadzał, pozycje z wykazu kontrolnego zawartego w protokole, o którym mowa w ust. 5, podlegające tej kontroli.

5. Z przeprowadzonej szczegółowej drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego kontrolujący, który ją przeprowadził, sporządza protokół zawierający wykaz kontrolny. W protokole w części „10. Różne/uwagi” kontrolujący wpisuje pozycje z wykazu kontrolnego, które podlegały szczegółowej kontroli.

6. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach. Pierwszy egzemplarz protokołu pozostawia się w dyspozycji organu kontroli ruchu drogowego, natomiast drugi egzemplarz kontrolujący niezwłocznie przekazuje kierowcy kontrolowanego pojazdu.

7. Wzór protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

**§ 9. 1.** Jeżeli podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zostało ujawnionych wiele usterek poważnych lub niebezpiecznych, uzasadniających poddanie kontrolowanego pojazdu dodatkowemu badaniu obejmującemu zakres okresowego badania technicznego:

- 1) w stosunku do pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – organ kontroli ruchu drogowego występuje do starosty z wnioskiem o skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy;

2) w stosunku do pojazdu niezarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wyniki tej kontroli są przekazywane Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w trybie i w sposób określony w art. 54d ust. 2 i 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, załącza się kopię pozostającego w dyspozycji organu kontroli ruchu drogowego egzemplarza protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, jeżeli pojazd był poddany tej kontroli.

3. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

**§ 10. 1.** Sprawdzenie zapisów tachografu analogowego kontrolujący potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki, odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli.

2. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez policjanta jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

3. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

4. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez funkcjonariusza Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

5. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

**§ 11. 1.** Zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy kontrolujący sprawdza poprzez włożenie karty kontrolnej do tachografu cyfrowego, a następnie wyświetlenie i przeglądanie zapisów, ich wydruk lub pobranie przy użyciu nośnika informatycznego.

2. Potwierdzeniem sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1, jest:

- 1) dla kontrolowanego – automatyczny zapis w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy informacji o:
  - a) numerze karty kontrolnej i znaku wyróżniającym Rzeczpospolitą Polską jako państwo, w którym tę kartę wydano,
  - b) dacie i godzinie dokonanej kontroli,

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 60, 125, 690, 730, 1123, 1180, 1466, 1495 i 1556.



- c) przeglądaniu zapisów, ich wydruku lub pobraniu;
- 2) dla kontrolującego – automatyczny zapis na karcie kontrolnej informacji o:
- a) numerze karty kierowcy i znaku wyróżniającym państwa, w którym kartę wydano,
  - b) dacie i godzinie dokonanej kontroli,
  - c) przeglądaniu zapisów, ich wydruku lub pobraniu,
  - d) kontrolowanym okresie,
  - e) numerze rejestracyjnym pojazdu i znaku wyróżniającym państwa, w którym pojazd zarejestrowano.

3. Jeżeli kontrolujący nie posiada karty kontrolnej albo jest ona niezdalna do użytku, zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy sprawdza się przez wyświetlenie i przeglądanie zapisów oraz ich wydruk.

4. Na egzemplarzu wydruku pozostawionym kontrolowanemu kontrolujący potwierdza sprawdzenie zapisów zawartych w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy w sposób określony w § 10.

5. Jeżeli kontrolowany nie posiada karty kierowcy, albo jest ona niezdalna do użytku z powodu uszkodzenia, utraty ważności lub innych przyczyn, kontrolujący sprawdza zapisy zawarte w pamięci tachografu cyfrowego na podstawie wydruku. Kontrolowany jest obowiązany do naniesienia, na egzemplarzu wydruku pozostającym u kontrolującego, swojego imienia i nazwiska, numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy oraz złożenia podpisu.

**§ 12.** Kontrolujący może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne dla:

- 1) dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, a w szczególności skuteczności działania hamulców, albo sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu;
- 2) sprowadzenia pojazdu w miejsce, w którym nie utrudnia on ruchu ani nie zagraża jego bezpieczeństwu, jeżeli pojazd został zatrzymany do kontroli w okolicznościach, o których mowa w § 5 ust. 4.

**§ 13.** 1. Kontrolujący dokonuje odczytu wskazań drogomierza pojazdu zatrzymanego do kontroli także wówczas, gdy nie poddaje tego pojazdu badaniu technicznemu.

2. Przepisu ust. 1 można nie stosować w przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 5, a także podczas wykonywania kontroli drogowej w toku równoczesnego wykonywania przez kontrolującego zadań określonych w innych ustawach, w szczególności kontroli granicznej lub celnej.

3. Kontrolujący może dokonać odczytu wskazań drogomierza pojazdu holowanego lub przewożonego, jeżeli istnieje taka możliwość i z zachowaniem zasad bezpieczeństwa osobistego.

4. Dokonując odczytu wskazań drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, dokonuje się również ustalenia numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu oraz danych technicznych o pojeździe określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy. Przepisu nie stosuje się do pojazdu niezarejestrowanego, przewożonego jedynie tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Odczytane wskazania drogomierza oraz dane, o których mowa w ust. 4, kontrolujący przekazuje niezwłocznie do centralnej ewidencji pojazdów.

**§ 14.** 1. Kontrolujący, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania albo kartę kierowcy, wydaje pokwitowanie odrębne dla każdego zatrzymanego dokumentu. Oryginał pokwitowania otrzymuje osoba, której zatrzymano dokument, kopię pozostawia się w archiwum organu kontroli ruchu drogowego. Wzór pokwitowania jest określony w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

2. W razie uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, pokwitowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badania techniczne. W razie konieczności wystąpienia do starosty z wnioskiem, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt 1, w pokwitowaniu zamieszcza się informację o tym wniosku.

**§ 15.** 1. Jeżeli w celu fizycznej kontroli odpadów konieczne było zerwanie plomby (plomb), po zakończeniu kontroli i zezwoleniu na kontynuację jazdy, kontrolujący zakłada plombę zastępczą (plomby zastępcze).

2. Z czynności zerwania plomby i założenia plomby zastępczej kontrolujący sporządza protokół. Oryginał protokołu otrzymuje kierujący pojazdem, kopię pozostawia się w archiwum organu kontroli ruchu drogowego. Wzór protokołu jest określony w załączniku nr 10 do rozporządzenia.

3. Do zerwania plomby celnej uprawniony jest wyłącznie funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej.

**§ 16.** Jeżeli kontrolujący podczas kontroli kierującego pojazdem posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, w szczególności na podstawie jego zachowania, stopnia koncentracji oraz rozmowy z nim, że niezbędna jest ocena jego stanu

zdrowia, występuje do starosty z wnioskiem o tę ocenę. Wniosek podpisuje kierownik jednostki lub upoważniona przez niego osoba. Wzór wniosku jest określony w załączniku nr 11 do rozporządzenia.

**§ 17.** Jeżeli kontrolujący podczas kontroli kierującego pojazdem posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, w szczególności na podstawie jego zachowania oraz rozmowy z nim, że istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do jego kwalifikacji, występuje do starosty z wnioskiem o skierowanie tej osoby na egzamin sprawdzający kwalifikacje. Wniosek podpisuje kierownik jednostki lub upoważniona przez niego osoba. Wzór wniosku jest określony w załączniku nr 12 do rozporządzenia.

**§ 18.** 1. Jeżeli w wyniku weryfikacji danych o pojeździe oraz danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów okaże się, że pojazd nie figuruje w tej ewidencji, policjant ustala, na podstawie rozmowy z kierującym, czy jest to pojazd zarejestrowany w trybie art. 73 ust. 3 ustawy, którego dane są zgromadzone w wyodrębnionym zbiorze, o którym mowa w art. 80a ust. 3 ustawy. W takim przypadku weryfikacja danych o pojeździe oraz o zawarciu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, może nastąpić na podstawie dokumentów okazanych dobrowolnie przez kierującego.

2. W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że pojazd, o którym mowa w ust. 1, zagraża:

- 1) bezpieczeństwu lub narusza wymagania ochrony środowiska – policjant wydaje kierującemu pojazdem polecenie powstrzymania się od jego dalszego używania i zobowiązuje do podjęcia we własnym zakresie czynności mających na celu usunięcie pojazdu z drogi;
- 2) porządkowi ruchu lub nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie – policjant zezwala na dalsze jego używanie przez czas nieprzekraczający 7 dni oraz ustnie określa warunki tego używania.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, policjant sporządza notatkę urzędową. Kopię notatki przesyła się niezwłocznie, nie później niż w najbliższym dniu roboczym następującym po dniu kontroli, organowi, który pojazd zarejestrował.

**§ 19.** Do inspektora Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzającego kontrolę ruchu drogowego przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień policjanta określone w § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4 ust. 1, 2 i ust. 3 pkt 2, ust. 4 i 5, § 5 ust. 1 pkt 2, ust. 2, 3 i ust. 4 pkt 2 i 3, ust. 6 i 7 oraz § 18 stosuje się odpowiednio.

**§ 20.** 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Straży Granicznej. Przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień policjanta określone w § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4, § 5 ust. 1 pkt 1, ust. 2–4, ust. 6 i 7 pkt 1–3 i 5–8 oraz § 18 stosuje się odpowiednio.

2. Funkcjonariusz Straży Granicznej w przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem niezwłocznie powiadamia o tym właściwą miejscowo jednostkę Policji. W stosunku do kierującego pojazdem użytkowym, zamiast powiadomienia jednostki Policji, można powiadomić Inspekcję Transportu Drogowego.

**§ 21.** 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej. Przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień policjanta określone w § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4, § 5 ust. 1 pkt 1, ust. 2–4, ust. 6 i ust. 7 pkt 1–3, 5, 6–8 oraz § 18 stosuje się odpowiednio.

2. Funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej w przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem niezwłocznie powiadamia o tym właściwą jednostkę Policji. W stosunku do kierującego pojazdem użytkowym zamiast powiadomienia jednostki Policji, można powiadomić Inspekcję Transportu Drogowego.

3. Przepis ust. 2 stosuje się także w przypadku konieczności zatrzymania dokumentu stwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu.

**§ 22.** 1. Kontrolę ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów oraz wymagań związanych z tym transportem wykonuje inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska w obecności funkcjonariusza Policji, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej lub funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej. Wykonując kontrolę inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska nosi ubiór zapewniający mu łatwą rozpoznawalność.

2. Inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska zatrzymuje pojazdy poruszając się wyłącznie pieszo oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1, 6 i 7, § 3, § 4 ust. 1 oraz § 5 ust. 1 pkt 2 i ust. 3.

**§ 23.** 1. Czynności kontrolne wykonuje umundurowany strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku. Osoba działająca w imieniu zarządcy drogi wykonuje te czynności, jeżeli nosi ubiór zapewniający jej łatwą rozpoznawalność.

2. Strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi zatrzymuje pojazdy poruszając się wyłącznie pieszo oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6, § 4 ust. 1 oraz § 5 ust. 3.

3. Strażnik gminny (miejski) zatrzymuje pojazdy poruszając się pieszo lub oznakowanym pojazdem służbowym oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6, § 4 ust. 1, 2, 4 i 5 oraz § 5 ust. 3 i 5.

4. Strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi przed przystąpieniem do czynności kontrolnych podaje imię i nazwisko oraz przyczynę przeprowadzenia tych czynności, a na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu okazuje legitymację służbową i upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego. Przepis § 5 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

**§ 24.** 1. Strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi otrzymuje upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego po ukończeniu szkolenia, którego program jest określony w załączniku nr 13 do rozporządzenia.

2. Szkolenie organizuje przełożony osoby, która ubiega się o uzyskanie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego, w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji.

3. Szkolenie osoby ubiegającej się o upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego może stanowić część składową szkolenia, któremu podlega ona na podstawie przepisów regulujących funkcjonowanie, odpowiednio, straży gminnych (miejskich), straży leśnych i Straży Parku.

4. Upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydaje komendant powiatowy (miejski) Policji, a w m.st. Warszawie – Komendant Stołeczny Policji, na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 14 do rozporządzenia.

5. Komendant powiatowy (miejski) Policji prowadzi ewidencję wydanych upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego.

6. Osoba posiadająca upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego podlega okresowemu przeszkoleniu uzupełniającemu. Przeszkolenie to organizuje przełożony, o którym mowa w ust. 2, przed upływem 5 lat od ukończenia szkolenia lub poprzedniego przeszkolenia uzupełniającego. Program przeszkolenia uzupełniającego powinien uwzględniać zmiany wprowadzone w przepisach ruchu drogowego w zakresie objętym upoważnieniem do kontroli ruchu drogowego.

**§ 25.** 1. Uczestnik ruchu jest obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów oraz wskazówek wydawanych przez kontrolującego.

2. W przypadku podania przez kontrolującego sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem jest obowiązany:

- 1) zatrzymać pojazd;
- 2) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący;
- 3) na polecenie kontrolującego:
  - a) wyłączyć silnik pojazdu,
  - b) włączyć światła awaryjne,
  - c) umożliwić mu dokonanie identyfikacji pojazdu, w szczególności przez udostępnienie komory silnika oraz innych miejsc w pojeździe.

3. Kierujący pojazdem lub pasażer pojazdu mogą wysiadać z kontrolowanego pojazdu wyłącznie za zezwoleniem kontrolującego.

**§ 26.** 1. Szkolenia osób upoważnionych do kontroli oraz okresowe przeszkolenia uzupełniające przeprowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów uważa się za spełniające wymagania określone w rozporządzeniu.

2. Szkolenia rozpoczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie rozporządzenia prowadzone są na podstawie dotychczasowych przepisów, pod warunkiem uzupełnienia programu szkolenia o zagadnienia określone w załączniku nr 13 do rozporządzenia w przypadku szkolenia strażników gminnych (miejskich).

3. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów dla strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osób działających w imieniu zarządcy drogi zachowują ważność. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów dla strażników gminnych (miejskich) zachowują ważność przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

4. Pieczęcie stosowane przez inspektorów Służby Celno-Skarbowej, odpowiadające wzorowi obowiązującemu do dnia 28 lutego 2017 r., zachowują ważność do czasu ich wymiany na pieczęcie odpowiadające wzorowi określonemu w załączniku nr 8 do rozporządzenia, jednak nie dłużej niż do dnia 1 marca 2020 r.

5. Protokoły drogowej kontroli technicznej zawierające wykaz kontrolny według dotychczasowego wzoru mogą być stosowane do szczegółowej drogowej kontroli technicznej przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia.

§ 27. Przepis § 21 ust. 3 stosuje się do dnia 31 grudnia 2019 r.

§ 28. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 7 listopada 2019 r., z wyjątkiem § 13, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.<sup>5)</sup>.

**MINISTER SPRAW  
WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**w porozumieniu:**

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY**

---

<sup>5)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z 2009 r. poz. 153, 1518 i 1836, z 2012 r. poz. 247, z 2013 r. poz. 730, z 2015 r. poz. 2357, z 2016 r. poz. 834, z 2017 r. poz. 436 i 2076 oraz z 2018 r. poz. 948), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466) na podstawie art. 1 pkt 8 tej ustawy.





## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.). Dotychczas zagadnienia w tym obszarze reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, późn. zm.).

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego przede wszystkim jest spowodowane nowelizacją art. 131 ust. 1, dokonaną ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466). Zgodnie z tą zmianą, minister właściwy do spraw wewnętrznych zobligowany został do określenia w rozporządzeniu m.in. szczegółowych warunków wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Chodzi tu o pojazdy rejestrowane przez właściwe organy różnych służb. Dane i informacje o tych pojazdach gromadzone są w wyodrębnionym zbiorze centralnej ewidencji pojazdów. Ponadto, zmiana wspomnianego upoważnienia do wydania aktu wykonawczego w sposób jednoznaczny wskazuje na określenie wzorów druków stosowanych w związku z kontrolą ruchu drogowego.

Generalnie projekt powiela przepisy zawarte w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu, uwzględniając jednakże potrzebę uregulowania nowego zagadnienia oraz dostosowania do przepisów ustawy w zakresie wdrożenia *dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchyla dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014)*. Ponadto projektowane rozwiązania uwzględniają zmiany wynikające z doświadczeń organów kontroli ruchu drogowego ze stosowania dotychczasowych przepisów o kontroli ruchu drogowego oraz ze zmian innych ustaw w tym obszarze.

W szczególności chodzi o zmiany wprowadzone:

- 1) ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317) w zakresie przepisów o ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu, co wymaga uzupełnienia programu szkolenia strażników gminnych (miejskich) oraz upoważnienia do wykonywania przez nich kontroli ruchu drogowego;
- 2) ustawą z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957), na mocy której m.in. strażnikom miejskim przyznano uprawnienie do weryfikowania danych o pojazdach w centralnej ewidencji kierowców, co również wymaga uzupełnienia programu ich szkolenia;
- 3) ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o inspekcji ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), na mocy której do kontroli ruchu drogowego w zakresie transportu odpadów upoważnieni zostali inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska;
- 4) ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1592), wdrażającą do zakresu kontroli ruchu drogowego również kontrolę transportu odpadów, w tym m.in. prawo do zrywania plomb w celu fizycznej kontroli przewożonych odpadów;
- 5) ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870) wprowadzającą odczyt drogomierzy pojazdów w toku kontroli ruchu drogowego.

## Szczegółowe omówienie poszczególnych projektowanych przepisów.

W § 1 ust. 1 projektu określono zakres spraw regulowanych rozporządzeniem, zgodnie ze znowelizowanym art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W § 1 ust. 2 projektu, tak jak dotychczas, zawarto wyjaśnienie określeń stosowanych w rozporządzeniu. Zmodyfikowano przy tym pojęcie „kontrolującego” wskazując, że dotyczy ono osoby przeprowadzającej kontrolę zgodnie z zakresem określonym w ustawie. Zdefiniowano również pojęcie „pojazd użytkowy”, obejmujące pojazdy, których dotyczy dyrektywa nr 2014/47/UE. Ze względów praktycznych w słowniczku ujęto również ustawę – Prawo o ruchu drogowym.

Treść § 2 projektu określa sposoby zatrzymywania pojazdów i generalnie odpowiada dotychczasowemu przepisowi obowiązującemu w tym zakresie. Jednakże mając na względzie art. 178b Kodeksu karnego, przewidujący odpowiedzialność m.in. za niestosowanie się do polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego, wydanego przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, w tym znajdującą się na statku wodnym, w ust. 5 proponuje się uwzględnienie również tego środka transportu, z którego policjant może wydać wiążące polecenie do zatrzymania pojazdu poruszającego się drogą.

W § 3 projektu, biorąc pod uwagę, że rozporządzenie określa m.in. organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego, przewiduje się możliwość postoju pojazdu policyjnego, w miejscu, gdzie jest to zabronione – niezbędnym warunkiem jest niezagrażanie bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dyslokacja policyjnych patroli ruchu drogowego oparta jest na analizie stanu bezpieczeństwa ruchu i potencjalnego zagrożenia, natężenia ruchu, a także – coraz częściej – na analizie naruszeń zgłoszonych przez obywateli w ramach funkcjonowania tzw. „Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa”. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że niejednokrotnie statyczna kontrola ruchu drogowego wymaga usytuowania pojazdu służbowego w miejscu obowiązywania zakazu zatrzymywania, czy to wynikającego z przepisów ustawy, czy ze znaków drogowych. W szczególności chodzi tu o miejsca usytuowane na powierzchni drogi wyznaczonej znakiem poziomym P-21 „powierzchnia wyłączona”, w zatokach przystanków autobusowych (poza godzinami kursowania autobusów), na poboczu wzdłuż linii ciągłej, a niekiedy – na chodnikach.

Również funkcjonariusze niektórych innych służb, ze względu na specyfikę tej służby i wynikającej z niej celu kontroli, stają przed koniecznością ustawienia pojazdu w takich miejscach. Dlatego też do § 3 odwołano się w § 19-22, określających wykonywanie kontroli ruchu drogowego przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Straży Granicznej, oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, a także przez inspektorów Inspekcji Ochrony Środowiska, którzy – nie należąc do formacji umundurowanej – kontrolę ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów mogą wykonywać wyłącznie w obecności funkcjonariusza formacji umundurowanej (§ 22 projektu).

W § 4 podtrzymuje się dotychczasowe przepisy określające reguły zatrzymania pojazdu do kontroli. Jedynie w ust. 4 doprecyzowano dotychczasową treść, aby nie budziło wątpliwości, że zatrzymanie radiowozu za pojazdem zatrzymanym do kontroli wiąże się wyłącznie z podaniem polecenia do zatrzymania podanego podczas jazdy.

W § 5 projektu zachowuje się dotychczasowe reguły zachowania policjanta przystępującego do kontroli, uzupełniając je o nowe, wynikające z praktyki pełnienia służby na drodze. W ust. 5 określono zachowanie policjanta, który zatrzymał pojazd podczas zorganizowanych działań kontrolnych ukierunkowanych na sprawdzenie trzeźwości możliwie największej liczby kierujących pojazdami. Takie działania prowadzone są wyłącznie przez umundurowanych policjantów. W praktyce są to tzw. badania przesiewowe, przeprowadzane przy użyciu urządzeń elektronicznych umożliwiających

wstępne ustalenie w organizmie zawartości alkoholu lub innych niedozwolonych środków podobnie działających. Owo wstępne sprawdzenie trzeźwości kierującego odbywa się bez zbędnych formalności (nie są sprawdzane dokumenty kierowcy i pojazdu) i z założenia powinno trwać możliwie najkrócej. Z tego też względu zbędne jest również przedstawianie się policjanta, a jeżeli osoba kontrolowana zechce mimo wszystko poznać dane służbowe policjanta, może zwrócić się o okazanie legitymacji służbowej.

Z kolei w ust. 7, określającym przesłanki uzasadniające wpuszczenie osoby kontrolowanej do policyjnego radiowozu, zmodyfikowano jedną z dotychczas obowiązujących (pkt 5) oraz dodano trzy nowe. Modyfikacja pkt 5 miała na celu sprecyzowanie czynności, których przeprowadzenie może nastąpić w radiowozie – zamiast ogólnego określenia „czynności procesowe”, proponuje się wskazanie, że konkretnie chodzi o czynności w sprawie o przestępstwo, wykroczenie lub naruszenie o charakterze administracyjnym. Przypadek proponowany w pkt 6 wiąże się z umożliwieniem uiszczenia grzywny nałożonej mandatem karnym w formie bezgotówkowej za pomocą karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego. Niekiedy warunki pogodowe, zwłaszcza intensywne opady deszczu, mogą utrudniać posługiwanie się terminalem płatniczym – w takich okolicznościach koniecznym staje się dokonanie tej czynności w radiowozie. W pkt 7 proponuje się prewencyjne umieszczenie osoby kontrolowanej w radiowozie, aby przeciwdziałać potencjalnej próbie jej ucieczki, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że taka próba może zostać podjęta. Takie uzasadnione podejrzenie może być oparte np. na zachowaniu osoby zatrzymanej do kontroli, czy na wstępnych informacjach uzyskanych o kontrolowanym z systemów informacyjnych. W pkt 8 proponuje się, aby do radiowozu mógł być również wpuszczony uczestnik ruchu, który znalazł się w okolicznościach zagrażających życiu lub zdrowiu jego lub innych osób i staje się koniecznym sprowadzenie do miejsca zapewniającego bezpieczeństwo. W szczególności chodzi tu o przypadki, w których np. na autostradzie lub drodze ekspresowej znalazł się pieszy i jego pozostawanie na takiej drodze zagraża bezpieczeństwu jego i innych osób. Istnieje zatem potrzeba zalegalizowania wpuszczenia do radiowozu takiej osoby, aby ją przewieźć w miejsce bezpieczne, np. do miejsca obsługi podróżnych lub miejsca znajdującego się przy innej drodze, po zjechaniu najbliższym zjazdem.

W § 6 projektu wprowadza się ogólną regułę zobowiązującą kontrolującego do używania przyrządów kontrolno-pomiarowych zgodnie z przepisami metrologicznymi oraz zgodnie z instrukcją, po przeprowadzeniu testów, o ile są w tej instrukcji wymagane. Regulacja ma na celu zapewnienie przestrzegania przez kontrolujących procedur używania różnych przyrządów kontrolno-pomiarowych. Należy podkreślić, że w przepisach metrologicznych nie ma jednolitości w tym zakresie. Przykładowo w § 23 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. w *sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1081) wskazano, że przyrząd powinien być stosowany w warunkach znamionowych użytkowania w sposób zgodny z instrukcją obsługi i decyzją zatwierdzenia typu, a w § 24 określono co powinna zawierać instrukcja obsługi. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w *sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać analizatory spalin samochodowych, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych* (Dz. U. poz. 1765) poprzestano jedynie na wskazaniu, co powinna zawierać instrukcja obsługi (§ 12). Z kolei w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w *sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych* (Dz. U. poz. 1345) w § 27 określono wymagania w zakresie warunków właściwego stosowania wagi, ale zupełnie pominięto kwestie instrukcji obsługi. Ponadto w użytkowaniu służb kontrolnych są przyrządy kontrolno-pomiarowe, które nie podlegają kontroli metrologicznej, jak np. służące do pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu oraz do badania w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu.

W § 7 projektu zawarto przepisy dotyczące drogowej kontroli stanu technicznego, zachowując dotychczasowe regulacje w tym zakresie (§ 6 dotychczasowego rozporządzenia), wprowadzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948), które również wdrażało dyrektywę 2014/47/UE. W szczególności określa się obszary podlegające kontroli, wymóg sprawdzania dokumentacji dotyczącej dopuszczenia do ruchu pojazdu użytkowego, w tym protokół ze szczegółowej drogowej kontroli technicznej oraz zwolnienie z kontroli tych elementów, które – jak wynika z tej dokumentacji – były sprawdzone w okresie ostatnich 3 miesięcy. W odniesieniu do identyfikacji kontrolowanego pojazdu, zakresu i metodyki badania stanu technicznego oraz kryteriów oceny usterek, w ust. 4 odsyła się do załącznika nr 1 do rozporządzenia, który odpowiada załącznikowi II do wdrażanej dyrektywy. W ust. 5 określono ogólne warunki i zakres badania stanu technicznego pojazdów.

Z kolei w ust. 6-8 określono kategorie usterek oraz sposób klasyfikacji w przypadku ujawnienia podczas kontroli wielu usterek o różnych kategoriach.

Mając na względzie, że zgodnie z wdrażaną dyrektywą, drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje również kontrolę zabezpieczenia ładunku, w ust. 9, odsyła się do załącznika nr 2, który określa metody kontroli w tym zakresie oraz klasyfikacje i kryteria oceny usterek, co odpowiada załącznikowi III do dyrektywy.

Podobnie jak w przypadku wstępnej drogowej kontroli technicznej, tak i w przypadku kontroli zabezpieczenia ładunku, metodyka i zakres kontroli oraz klasyfikacja i kryteria oceny usterek dotyczą nie tylko pojazdów użytkowych, tj. objętych dyrektywą, lecz również innych pojazdów.

W § 8 projektu uregulowano zagadnienia dotyczące zakresu wstępnej kontroli drogowej, której podlegają wszystkie pojazdy, oraz kierowanie pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną, której mogą być poddane tylko pojazdy użytkowe, objęte zakresem regulacji dyrektywy 2014/47/UE. W uzupełnieniu w ust. 3 proponuje się dookreślenie sposobu realizacji skierowania pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną, jeżeli wymaga to dojazdu do miejsca jej przeprowadzenia, tj. mobilnej stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej. W ust. 4 określa się postępowanie kontrolującego w przypadku, gdy po skierowaniu pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną będzie ją przeprowadzał inny kontrolujący. Z proponowanego ust. 5 wynika jednocześnie, że – zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE – protokół jest sporządzany po przeprowadzeniu szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Mając na względzie przewidziany w tej dyrektywie wzór protokołu, a także uwzględniając to, że podczas wstępnej kontroli drogowej sprawdza się dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu, w tym protokół poprzedniej drogowej kontroli technicznej (§ 7 ust. 3 projektu), dla uniknięcia wątpliwości, które pozycje były poddane szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w ust. 5 przewiduje się, analogicznie jak dotychczas (§ 6a ust. 6 obowiązującego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego), wskazanie tych pozycji w odpowiedniej części protokołu. W projekcie określono wymóg sporządzania protokołu w dwóch egzemplarzach oraz postępowanie w tym względzie, natomiast ust. 7 odsyła do załącznika nr 3, określającego wzór protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, zgodny z załącznikiem IV do dyrektywy.

W § 9 ust. 1 pkt 1 projektu zawarto regulacje służące realizacji postanowień art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym – w przypadku, gdy wynik drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zarejestrowanego w Polsce wskazuje, że jego stan techniczny nie tylko ze względu na jednostkową usterkę zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, ale jest ogólnie mówiąc na tyle niezadowalający, że konieczne jest poddanie go badaniu technicznemu w pełnym zakresie przewidzianym dla okresowego badania technicznego. Takie uprawnienie jest przewidziane w art. 14 ust. 2 wdrażanej dyrektywy.

Natomiast przepis ust. 1 pkt 2 służy wykonaniu postanowień art. 54d ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym w przypadku, gdy wynik drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego

niezarejestrowanego w Polsce wskazuje, że pojazd ów zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, co może uzasadniać poddanie pojazdu dodatkowej kontroli technicznej. Takie uprawnienie jest przewidziane w art. 14 ust. 2 wdrażanej dyrektywy.

W przypadku występowania z wnioskiem o „pełne” dodatkowe badanie techniczne pojazdu użytkowego zarejestrowanego w Polsce, w ust. 2 przewidziano załączenie kopii pierwszego egzemplarza protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, tj. egzemplarza, który pozostawia się w archiwum organu kontroli ruchu drogowego. Nie wydaje się przy tym zasadne, aby w przypadku wnioskowania do starosty o skierowanie pojazdu użytkowego na dodatkowe badanie techniczne protokół szczegółowej drogowej kontroli technicznej sporządzać w trzech egzemplarzach.

Dla ujednoczenia postępowania proponuje się określenie w załączniku nr 4 do rozporządzenia wzoru wniosku o skierowanie pojazdu użytkowego na dodatkowe badanie techniczne.

W § 10 i 11 uregulowano w sposób uniwersalny, tj. dla wszystkich uprawnionych kontrolujących, sposób potwierdzenia sprawdzenia zapisów tachografu analogowego oraz sposób przeprowadzenia i udokumentowania sprawdzenia zapisów zawartych w pamięciach tachografu cyfrowego i karty kierowcy, a także sposób postępowania w przypadkach szczególnych. W załącznikach od nr 5 do 8 określono dla funkcjonariuszy poszczególnych formacji wzory pieczęci potwierdzających sprawdzenie.

W § 12 projektu podtrzymano dotychczasowe (§ 8) uprawnienie kontrolującego do kierowania kontrolowanym pojazdem w określonych przypadkach, co z jednej strony ma zapewnić skuteczność kontroli, z drugiej zaś – bezpieczeństwo, jeżeli pojazd został zatrzymany w „nagłym” trybie, tj. po pościgu lub ze względu na uzasadnione podejrzenie, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ze względu na stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

W § 13 projektu reguluje się problematykę dokonywania odczytu wskazań drogomierza kontrolowanego pojazdu. W ust. 1 proponuje się generalną regułę, aby odczytu wskazań drogomierza był obligatoryjny w odniesieniu do pojazdu zatrzymanego do kontroli, niezależnie, czy kontrola ma objąć stan techniczny tego pojazdu, czy tylko dokumentów, w tym stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami. Wyjątkiem powinny być zorganizowane działania kontrolne mające na celu zbadanie trzeźwości możliwie największej liczby kierujących pojazdami.

Natomiast z ust. 2 wynika, że fakultatywny pozostawałby odczyt drogomierzy w pojeździe holowanym lub przewożonym. Uzależnione to byłoby od możliwości technicznych, np. niekiedy sposób holowania wyklucza potrzebę kierowania pojazdem i kierujący pojazdem holującym, np. pracownik pomocy drogowej, może nie mieć dostępu do holowanego pojazdu, aby umożliwić ów odczyt. W tym aspekcie istotne jest również bezpieczeństwo kontrolującego – np. podczas kontroli pojazdu służącego do transportu innych pojazdów (tzw. lawety) nie ma podstaw, aby od kontrolującego żądać wspinania się po tejże lawecie, zwłaszcza w okresie zimowym, gdy jej elementy mogą być oblodzone. Nierealne jest również, aby kontrolujący, w celu odczytu drogomierza, wydał w warunkach kontroli drogowej polecenie rozładowania transportu przewożonych samochodów. Jeszcze jedną istotną kwestią jest, że kierujący lawetą może nie mieć dostępu do przewożonych pojazdów, albo mogą być one pozbawione akumulatorów, co uniemożliwia odczyt. Dlatego też w takich przypadkach decyzję o dokonaniu odczytu pozostawia się kontrolującemu.

W ust. 3 przewidziano poszerzony zakres ustaleń związany z odczytem pojazdu niezarejestrowanego. Zakres danych technicznych będzie określony w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji wydanym na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Doprecyzowano również, że odczyt drogomierza pojazdu niezarejestrowanego nie dotyczy pojazdów przewożonych tranzytem przez obszar Polski, albowiem taki odczyt ma uzasadnienie tylko w odniesieniu do tych niezarejestrowanych pojazdów, które będą przedmiotem obrotu na terytorium RP.

W myśl ust. 4 odczytane wskazania drogomierza oraz inne dane – w przypadku pojazdów niezarejestrowanych – kontrolujący musi przekazać niezwłocznie do centralnej ewidencji pojazdów. Mając na uwadze postęp w zakresie rozbudowy funkcjonalności tej ewidencji, można założyć, że będzie się to odbywało drogą elektroniczną.

**W § 14** projektu reguluje się zagadnienie dotyczące wydania pokwitowania za zatrzymanie określonego dokumentu. W tym zakresie przepis ten dostosowano do art. 129 ust. 2 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w którym mówi się o zatrzymaniu karty kierowcy, oraz do art. 132a ust. 3 tej ustawy, który dotyczy zatrzymania za pokwitowaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego.

Dla uniknięcia wątpliwości wskazano również, że za każdy zatrzymany dokument jest wydawane odrębne pokwitowanie.

Tak jak dotychczas, w przypadku podstawy do skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne bezpośrednio przez organ kontroli ruchu (art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym), pokwitowanie za zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenie czasowe) jest jednocześnie skierowaniem na to badanie. Jednakże, mając na względzie, że organ kontroli ruchu może także zawnioskować do starosty o skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne (art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym), zasadnym jest uwidocznienie tego faktu w pokwitowaniu. Ma to szczególne znaczenie zwłaszcza w przypadku zwrotu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego, które odbywa się w formie elektronicznej.

Wzór pokwitowania określa załącznik nr 9, przy czym ze względu na zwiększenie się liczby dokumentów podlegających zatrzymaniu oraz w celu poprawy czytelności, w porównaniu do dotychczas stosowanego wzoru, proponuje się zwiększenie formatu blankietu pokwitowania A-6 na A-5.

W tym miejscu podkreślić należy, że ustawodawca, określając w art. 132a ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przesłankę do zatrzymania blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, nie wprowadził wymogu wydania pokwitowania, dlatego też we wzorze pokwitowania nie uwzględniono tego dokumentu.

**W § 15** uwzględnia się przypadek, gdy w celu fizycznej kontroli przewożonych odpadów konieczne jest zerwanie plomb. Taką opcję wprowadziła ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw. Jeżeli kontrola przewożonych odpadów nie wykazała nieprawidłowości staje się niezbędne ponowne oplombowanie pojazdu. W tym świetle wydaje się oczywistym, że czynność zerwania plomb oraz założenia plomb zastępczych powinna być odpowiednio udokumentowana, przede wszystkim z punktu widzenia kierującego pojazdem, odpowiedzialnego podczas przejazdu za ładunek. Ponowne oplombowanie wiąże się z koniecznością zaopatrzenia służb kontrolnych w plombownice oraz zapas plomb.

W ust. 3 wskazano dodatkowe zastrzeżenie, że plomby celne mogą być zerwane wyłącznie przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, bo tylko funkcjonariusz tej służby jest uprawniony do ponownego założenia plomby celnej, zastępującej plombę zerwaną.

**W § 16** wskazano przesłanki, na podstawie których policjant może zrealizować wynikające z art. 129 ust. 2 pkt 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, uprawnienie do wnioskowania o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem. Proponuje się przy tym, aby wniosek, aczkolwiek uprawnienie jest skierowane bezpośrednio do policjanta, podpisał jego przełożony. Mając na względzie art. 129a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, adresatem tego przepisu jest również inspektor Inspekcji Transportu Drogowego.

**W § 17** wskazano z kolei przesłanki wnioskowania do starosty o skierowanie kierowcy lub motorniczego na egzamin sprawdzający jego kwalifikacje. Jest to uprawnienie policjanta wynikające z art. 129 ust. 2 pkt 13a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Podobnie jak w przypadku wnioskowania

o ocenę stanu zdrowia (poddanie badaniu lekarskiemu) wniosek powinien podpisać przełożony. Przepis również jest adresowany do inspektora Inspekcji Transportu Drogowego.

W § 18 projektu uregulowano zagadnienie szczególnych warunków kontroli pojazdów zarejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. pojazdów rejestrowanych przez organy określonych służb. Zgodnie z art. 80a ust. 3 tej ustawy, w centralnej ewidencji pojazdów wyodrębnia się zbiór danych i informacji o tych pojazdach i umieszcza w bezpiecznym środowisku informatycznym. Faktem jest, że organy kontroli ruchu drogowego, w tym Policja, aktualnie nie mają bezpośredniego dostępu do tego zbioru. Stąd, w razie weryfikowania danych o takim pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów, w odpowiedzi zwrotnej kontrolujący otrzyma komunikat, że pojazd w tejże ewidencji nie figuruje. Jediną zatem możliwością w warunkach kontroli drogowej jest zweryfikowanie danych o pojeździe oraz o zawarciu umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu na podstawie dokumentów dobrowolnie okazanych przez kierującego pojazdem.

Brak dostępu do wyodrębnionego zbioru nie tylko uniemożliwia szybką weryfikację danych o pojeździe i zawarciu umowy ubezpieczenia OC, lecz również dokonanie elektronicznego zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadkach określonych w ustawie. Dlatego też, jeżeli taki przypadek został stwierdzony, w ramach szczególnych warunków kontroli pojazdów służb, policjant, o ile zweryfikował wymagane dane na podstawie okazanych dokumentów, musi poprzestać na wydaniu wiążącego polecenia, zabraniającego dalszego używania pojazdu, który zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, bądź zezwalającego na dalsze jego używanie przez okres do 7 dni, ustnie określając warunki tego używania, podobnie jak w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu figurującego w centralnej ewidencji pojazdów. W razie zaistnienia takiego przypadku policjant sporządza notatkę urzędową, której kopię przesyła się niezwłocznie organowi, który pojazd zarejestrował. Jeżeli były zastrzeżenia co do stanu pojazdu, uzasadniające warunkowe dopuszczenie do jego używania albo niedopuszczenie pojazdu do dalszego używania, zostanie to uwzględnione w notatce, a organ rejestrujący powinien taką informację wykorzystać zarządzając usunięciem usterek przed dopuszczeniem pojazdu do dalszego używania.

W § 19-21 projektu, poprzez przywołanie (podobnie jak dotychczas) odpowiednich przepisów dotyczących wykonywania kontroli ruchu drogowego przez policjanta, reguluje się wykonywanie tej kontroli przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej oraz funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, zwanej dalej „SC-S”.

Mając na względzie, że funkcjonariusze Straży Granicznej nie są uprawnieni do zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem dotychczasowe przepisy (§ 12 ust. 3) przewidują, jeżeli zachodzi taka konieczność, powiadomienie właściwej jednostki Policji. W praktyce zdarza się, że funkcjonariusze Straży Granicznej wykonują swoje zadania, w tym kontrolują ruch drogowy, w tym samym miejscu co inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Z tego też względu powiadomianie Policji, gdy zachodzi konieczność zatrzymania prawa jazdy kierującemu pojazdem, byłoby nieracjonalne. Dlatego też w § 20 ust. 2 projektu proponuje się uzupełnienie dotychczasowego przepisu o możliwość powiadomienia Inspekcji Transportu Drogowego. Jednakże ogranicza się to, zgodnie z zasadniczym zakresem uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, do kierujących pojazdami użytkowymi.

Podobnie proponuje się w odniesieniu do wykonywania zadań przez funkcjonariuszy SC-S (§ 21 ust. 2 projektu). Funkcjonariusze ci również nie są uprawnieni do zatrzymywania dokumentów stwierdzających dopuszczenie pojazdu do ruchu, tj. dowodów rejestracyjnych i pozwoleń czasowych oraz profesjonalnych dowodów rejestracyjnych. Jednakże w przypadku tych dokumentów, w związku ze zmianami w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzonymi ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1556), funkcjonariusze SC-S z dniem 1 stycznia 2020 r. takie uprawnienia otrzymają. Dlatego też w projekcie wyodrębniono dodatkowy przepis (§ 21 ust. 3

projektu), wskazujący tryb postępowania funkcjonariusza SC-S w przypadku konieczności zatrzymania dowodu rejestracyjnego lub odpowiadającego mu dokumentu. Takie rozwiązanie umożliwi uchylene stosowania tego przepisu z dniem wejścia w życie wspomnianych zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, co zostało uregulowane w § 27 projektu.

W § 22 określa się wykonywanie kontroli ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów oraz warunków związanych z tym transportem przez inspektorów Inspekcji Ochrony Środowiska. Podkreślenia wymaga, że nie jest to służba umundurowana, dlatego też projekt przewiduje wykonywanie tej kontroli w obecności funkcjonariusza lub inspektora formacji umundurowanej. Jednakże, tak jak w przypadku osoby działającej w imieniu zarządcy drogi, przewiduje się, aby inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska nosił ubiór zapewniający mu łatwą rozpoznawalność – w praktyce chodzi tu o kamizelkę z elementami odblaskowymi i zaopatrzonej w logo Inspekcji oraz jej nazwę.

Projekt przewiduje, że sygnały do zatrzymania inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska (IOŚ) może podawać poruszając się wyłącznie pieszo. Łączy się to z przyjętym założeniem, że inspektor IOŚ może wykonywać czynności kontrolne tylko w obecności kontrolujących przynależących do formacji umundurowanych.

W § 23 i 24 projektu generalnie powielono dotychczasowe przepisy (§ 14 i 15) dotyczące wykonywania czynności kontrolnych przez strażników straży gminnych (miejskich), strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osoby działające w imieniu zarządcy drogi, szkolenia tej grupy kontrolujących. Dokonano natomiast modyfikacji doprecyzowującej, że upoważnienie do kontroli ruchu drogowego przez ww. osoby na obszarze m.st. Warszawy wydaje Komendant Stołeczny Policji. W dotychczasowych przepisach z jednej strony przewidywano, że upoważnienie wydaje komendant powiatowy (miejski) Policji, z drugiej zaś – na wzorze upoważnienia do kontroli jako jeden z organów wydających wskazano komendanta rejonowego Policji. Ta niejednoznaczność wymagała doprecyzowania przepisów – zostało to uwzględnione w treści § 24 ust. 4 oraz we wzorze upoważnienia określonym w załączniku nr 14.

Niewielkie zmiany dotyczą programu szkolenia strażników gminnych (miejskich), co zostało uwzględnione w załączniku nr 13. Zmiany te wynikają z uprawnienia tych strażników do kontroli ruchu w zakresie stosowania się do ograniczenia ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Uprawnienie to wymaga również uwzględnienia w upoważnieniu do wykonywania kontroli ruchu drogowego. Proponuje się, aby wymiana upoważnień do kontroli nastąpiła w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

Ponadto w programie dla strażników gminnych (miejskich) uwzględnia się zagadnienie związane z możliwością czy wręcz z koniecznością weryfikowania danych o pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów, co zostało wprowadzone ustawą z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957).

W § 25 projektu zachowano dotychczasowe regulacje (§ 16) określające nakazany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kierującego pojazdem, który otrzymał sygnał do zatrzymania pojazdu.

W § 26 projektu zawarto przepisy przejściowe. Generalnie projektowane przepisy w zakresie szkolenia (w tym program szkolenia) i wydawania upoważnień do kontroli dla strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osób działających w imieniu zarządcy drogi są takie jak dotychczas obowiązujące. Dlatego też dla tej grupy kontrolujących szkolenia rozpoczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie rozporządzenia mogą być z powodzeniem prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów. Również mogą zachować swoją ważność upoważnienia do kontroli.



Z dniem 1 marca 2017 r. weszła w życie ustawa o Krajowej Administracji Skarbowej, w wyniku której dotychczasowa Służba Celna została zastąpiona Służbą Celno-Skarbową. Ta zmiana wymagała m.in. zmiany wzoru pieczęci stosowanych przez funkcjonariuszy tej służby podczas kontroli zapisów tachografów. Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lutego 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 436), które weszło w życie z dniem 1 marca 2017 r., wprowadzono nowy wzór pieczęci, odpowiadający aktualnej nazwie służby, jednakże zachowano ważność pieczęci wydanych na podstawie przepisów obowiązujących przed 1 marca 2017 r. do czasu ich wymiany, maksymalnie przez okres 3 lat, a więc do dnia 1 marca 2020 r. W ust. 4 proponuje się zachowanie ważności „starych” pieczęci wskazując konkretną datę, do której powinny zostać wymienione.

Podkreślić należy, że wzór protokołu drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych określony w dotychczasowym rozporządzeniu w istocie jest zgodny z dyrektywą nr 2014/47/UE. Nowy wzór, poza tytułem, różni się tylko zaktualizowaną treścią odnośnika nr 10, jest zatem zasadnym czasowe utrzymanie w użyciu protokołów według dotychczasowego wzoru, jednak nie dłużej niż 6 miesięcy.

§ 27 określa termin wejścia w życie rozporządzenia, który powinien wynikać z dnia wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym. Jednakże, ponieważ przepisy ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny w zakresie dotyczącym odczytu drogomierza, wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., racjonalne jest, aby § 13, dotyczący tego zagadnienia, również wszedł w życie z tą datą.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji.

Stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony w portalu GOV.PL na stronie podmiotowej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. Ponadto zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie podlegał dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

Brak jest możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.



<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</b> Mariusz Kamiński – Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Dariusz Minkiewicz, Zastępca Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA, tel. (022) 60-140-70</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 23 września 2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> 529</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmiany zakresu upoważnienia określonego w art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) oraz potrzeby dostosowania przepisów wykonawczych do nowych zmian wprowadzonych ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466), która wdraża do prawa krajowego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014 str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

Ponadto projekt przewiduje zmiany przepisów dotyczących kontroli ruchu drogowego, które wynikają z:

- 1) ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która wprowadziła przepisy o ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu. Obowiązujące przepisy wykonawcze wymagają uzupełnienia programu szkolenia strażników gminnych (miejskich) oraz upoważnienia do wykonywania przez nich kontroli ruchu drogowego;
- 2) ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957), na mocy której m.in. strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do weryfikowania danych o pojazdach, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji kierowców, co wymaga uzupełnienia programu szkolenia strażników gminnych;
- 3) ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o inspekcji ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), na mocy której do kontroli ruchu drogowego w zakresie transportu odpadów upoważnieni zostali inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska;
- 4) ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1592), wdrażającej do zakresu kontroli ruchu drogowego również kontrolę transportu odpadów, w tym m.in. prawo do zrywania plomb w celu fizycznej kontroli przewożonych odpadów;
- 5) ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870) wprowadzającej odczyt drogomicznych pojazdów w toku kontroli ruchu drogowego.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt przewiduje zachowanie większości dotychczasowych obowiązujących regulacji w zakresie przeprowadzania kontroli ruchu drogowego oraz wdrożenie nowych, wynikających z jednej strony z poszerzenia zakresu upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym o „szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, z drugiej zaś – z doświadczeń płynących ze stosowania przepisów dotychczas obowiązującego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego. Ponadto projekt dostosowuje dotychczasowe regulacje w zakresie drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych do regulacji wprowadzanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, tak by uniknąć powielania przepisów w powyższym zakresie w ustawie i akcie wykonawczym. Projekt uwzględnia również wykonywanie kontroli ruchu drogowego przez inspektorów Inspekcji Ochrony Środowiska, którzy uzyskali określone do tego uprawnienia z dniem 8 sierpnia 2018 r. na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. poz. 1479).

**3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

Nie przeprowadzono porównania

**4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej uprawnionych m.in. do wstępnej kontroli	KGP	Stosowanie dotychczasowych oraz nowych przepisów dotyczących wykonywania kontroli drogowej, w tym drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych oraz zabezpieczenia ładunku.
Komendant wojewódzki/Stołeczny Policji	17		Zaopatrzenie jednostek w zestawy do zakładania plomb zastępczych
Komendant: Stołeczny, Powiatowy, Miejski Policji	337 (1+336)		Wydawanie upoważnień do kontroli ruchu drogowego
Inspekcja Transportu Drogowego	Ok. 700 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów, zwłaszcza pojazdów użytkowych	ITD	j.w.
Straż Graniczna	16 045 tys.	DPP MSWiA	j.w.
Służba Celno-Skarbowa	Ok. 10 000 funkcjonariuszy	Minister Rozwoju i Finansów	j.w.
Inspekcja Ochrony Środowiska	1170	GDOŚ	Stosowanie przepisów dotyczących kontroli ruchu drogowego w zakresie otrzymanych uprawnień
Straże gminne (miejskie)	Ok. 8 492 tys.	DPP MSWiA	j.w.
Straże Leśne i Straż Parku	1000 – Straż Leśna 110 – Straż Parków	GDLP MŚ	j.w.
Osoby działające w imieniu zarządcy drogi	Brak możliwości określenia liczebności tej grupy uprawnionych do kontroli ruchu drogowego		j.w.
Uczestnicy ruchu drogowego	Nie da się określić		

**5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**

Projekt rozporządzenia został umieszczony w portalu GOV.PL na stronie podmiotowej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2019 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Wydatki ogółem</b>		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST												0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0,00
<b>Saldo ogółem</b>		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Źródła finansowania	<p>Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ustawy o finansach publicznych, tj. zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.</p> <p>Finansowanie zadań ustawowych Policji odbywa się ze środków budżetu państwa, część 42 (sprawy wewnętrzne).</p>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja nie będzie wywierać dodatkowego wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego. Ewentualne wydatki powstałe w związku z realizacją przepisów projektowanego rozporządzenia zostaną pokryte przez odpowiednie służby w ramach ich obecnych limitów budżetowych.</p> <p>Projekt stanowi kontynuację regulacji zawartych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego, w związku z czym wpływ regulacji na sektor finansów publicznych w zakresie dotyczącym:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>wymiany pieczęci potwierdzającej dokonanie kontroli tachografu przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej – został wykazany w OSR do projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, w którym uwzględniono utworzenie Służby Celno-Skarbowej, w miejsce dotychczasowej Służby Celnej; rozporządzenie zostało wydane w dniu 24 lutego 2017 r. (Dz. U. poz. 436) i weszło w życie z dniem 1 marca 2017 r.;</li> <li>wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE – został wykazany w OSR do projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, w którym zawarto regulacje wdrażające tę dyrektywę na poziomie aktu podstawowego; rozporządzenie zostało wydane w dniu 11 maja 2018 r. (Dz. U. poz. 948) i weszło w życie z dniem 20 maja 2018 r.</li> </ol> <p>Ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1592), poprzez zmianę art. 129 ust. 2 w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uprawniono policjantów, inspektorów ITD, funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej do zrywania plomb, celem fizycznej kontroli odpadów. Zerwanie plomby stosowanej w wewnętrznych procedurach bezpieczeństwa wiąże się z koniecznością założenia plomby zastępczej przez kontrolującego transport odpadów. Wymaga to zaopatrzenia funkcjonariuszy niektórych służb w plombownice oraz akcesoria do plombowania (plomby, linki, druty, żyłki plombownicze itp.) albo – alternatywnie – w plomby niewymagające używania plombownic. Ze względu na urzędowy charakter tych czynności zasadnym jest, aby były to plomby dające się zidentyfikować (np. numerowane) oraz oznaczone nazwą lub logo formacji. Możliwe jest tu zastosowanie tradycyjnych plombownic z datownikiem</p>											

lub różnego rodzaju numerowanych samozaciskowych plomb plastikowych, z opcją nadruku (np. logo).

Orientacyjny koszt 1 plombownicy z datownikiem wynosi 400 zł, a koszt 100 szt. akcesoriów (plomba + żyłka lub drut plombowniczy) – ok. 15 zł, co daje jednostkowy koszt zestawu do plombowania w kwocie ok. 415 zł. W przypadku zastosowania nowoczesnych plomb plastikowych koszt 100 szt., łącznie z dodatkowym nadrukiem, wynosi 40-50 zł. W pierwszym przypadku łączny koszt zaopatrzenia 358 jednostek Policji (17 komend wojewódzkich, 336 komend powiatowych i miejskich, 7 komend rejonowych) wynosi ok. 148 570 zł – w drugim – 14 320 – 17 900 zł. Racjonalność przemawia za przyjęciem drugiego wariantu.

Powyższe wyliczenie powinno być uzupełnione o wydatki innych formacji uprawnionych w ramach kontroli ruchu drogowego do zrywania plomb celem fizycznej kontroli przewożonych odpadów.

Jako punkt wyjściowy założono zaopatrzenie danej jednostki w 100 szt. plomb zastępczych. Brak jest realnej możliwości określenia przewidywanej, w skali roku, liczby zakładanych plomb zastępczych, a więc wydatki z tym związane powinny być ponoszone przez daną formację na bieżąco.

W projekcie przewidziano również nowy wzór pokwitowania za zatrzymane dokumenty, który z dniem wejścia w życie rozporządzenia powinien zastąpić wzór dotychczasowy. Policja corocznie zatrzymuje, za pokwitowaniem, ok. 100 tys. praw jazdy oraz ok. 500 tys. dowodów rejestracyjnych, a więc w skali roku potrzeba ok. 600 tys. pokwitowań. Mając na względzie, że projektowany format pokwitowania (A-5) będzie większy od dotychczasowego (A-6), należy liczyć się ze wzrostem cen bloczków pokwitowań według nowego wzoru. Na podstawie ofert dostępnych w Internecie szacuje się, że przy nakładzie 10 000 cena jednego bloczka (25 szt., oryginał + kopia), wyniesie ok. 68 zł, a więc o ok. 45% więcej od ceny dotychczasowej (47 zł). Przy zapotrzebowaniu rocznym wynoszącym ok. 24 tys. bloczków, roczny koszt zakupu bloczków pokwitowań według nowego wzoru będzie większy od dotychczasowego o 50 400 zł. Podkreślić należy, że w skali roku owe 500 tys. dowodów rejestracyjnych zatrzymanych przez policjantów stanowi ok. 95% wszystkich dowodów rejestracyjnych zatrzymanych podczas kontroli drogowej. Tak więc pozostali funkcjonariusze uprawnionych do tego formacji, zatrzymują rocznie ok. 26 tys. takich dokumentów. Przy zachowaniu podanych powyżej cen (choć ze względu na mniejszy nakład, ceny mogą być nieco wyższe) można przyjąć, że roczne koszty zakupu bloczków pokwitowań przez pozostałe służby będą większe o ok. 2 200 zł.

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.).						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	-						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także na osoby niepełnosprawne i osoby starsze, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

Od dnia 1 stycznia 2020 r. elektroniczna powinna objąć przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o odczycie wskazań drogomierza oraz innych wymaganych danych w przypadku pojazdu niezarejestrowanego. Po wejściu w życie art. 54d-54f ustawy o transporcie drogowym, wprowadzanych ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1446), elektroniczna powinna objąć również przekazywanie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacji o stwierdzeniu podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zarejestrowanego za granicą usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszających wymagania ochrony środowiska i konieczności wystąpienia do państwa rejestracji tego pojazdu o poddanie go dodatkowemu badaniu technicznemu.

Natomiast w aktualnym stanie prawnym nie przewiduje się elektroniczności występowania do starosty z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem bądź o skierowanie kierowcy lub motorniczego na egzamin sprawdzający jego kwalifikacje. Również nie jest przewidziana elektroniczna, w tym odnotowanie w centralnej ewidencji pojazdów, wniosku o skierowanie pojazdu na dodatkowe „pełne” badanie techniczne pojazdu.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na ww. obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie projektowanej regulacji nastąpi z dniem jej wejścia w życie.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników ewaluacji.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.





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

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

1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego <b>uwaga:</b> pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	b) nadmierne zużycie lub zbyt długi luz sworznia	X		
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego <b>uwaga:</b> pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) nadmierny lub zbyt mały skok jałowy nie można uruchomić hamulca lub jest on zablokowany b) pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo jeżeli wpływa na działanie c) brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta	X X	X	X
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	kontrola organoleptyczna *) elementów pod normalnym ciśnieniem roboczym: należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zawór wieloobwodowego i zaworu spustowego	a) niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia) co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość b) czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców c) wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa d) wpływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wpływ powietrza e) uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo	X X X X X X	X X X X X	X

1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	kontrola działania.	nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia	X	X	X
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte	X	X	
		b) niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu		X	
		c) luźne połączenia lub nieszczelność układu		X	
		d) niepoprawne działanie		X	
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) mechanizm zapadkowy nie blokuje		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	
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego	e) nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię		X	
		a) zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza: jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	X
		b) nadmierny ubytek oleju ze sprężarki	X		
		c) niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu		X	
d) ubytek lub wyciek płynu hamulcowego jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	X		
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego pomiedzy pojazdem ciągniącym a przyczepą.	a) uszkodzona osłona izolacyjna lub sztybnące 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
			d) nieprawidłowe działanie wpływ na działanie hamulca			X		X
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	kontrola organoleptyczna*)		a) zbiornik nieznacznie uszkodzony lub skorodowany zbiornik znacznie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny	X		X		
			b) urządzenie osuszające nie działa			X		
			c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika			X		
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego		a) urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie 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) 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 (pokrywk(i)) zbiornika płynu hamulcowego	X				
			f) wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest uszkodzony	X				
			g) nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X				
			a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem					X

1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> elementów podczas pracy układu hamulcowego.	b) nieszczelność przewodów lub połączeń w pneumatycznym układzie hamulcowym		X		X
		c) przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku		X		X
		d) przewody przenieszone	X	X		
		ryzyko uszkodzenia				
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem		X		
		b) przewody są poskręcane lub zbyt krótkie	X			
		przewody są uszkodzone lub przecierają się		X		
		c) przewody lub połączenia w pneumatycznym układzie hamulcowym są nieszczelne		X		X
		przewody lub połączenia w hydraulicznym układzie hamulcowym są nieszczelne				X
		d) przewody pęcznią pod ciśnieniem		X		
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	osłabione zbrojenie				X
		e) przewody porowate		X		
		a) nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia)		X		X
		nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia)				X
		b) zanieczyszczenia okładzin lub klocków (np. olejem lub smarem) jeżeli wpływają na działanie hamulca		X		X
		c) brak lub nieprawidłowe zamontowanie okładzin lub klocka				X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) zużycie bębna lub tarczy		X		
		nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie			X	X

		<p>b) zanieczyszczenia bębna lub tarczy (np. olejem lub smarem) poważnie wpływające na działanie hamulca</p> <p>c) brak bębna lub tarczy</p> <p>d) niepewne mocowanie tyłnej tarczy hamulca</p>		X	X
<p>1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia</p>	<p>kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego</p>	<p>a) linka uszkodzona lub splątana wpływ na działanie hamulca</p> <p>b) nadmierne zużycie lub korozja elementu wpływ na działanie hamulca</p> <p>c) niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia</p> <p>d) uszkodzenie prowadnicy linki</p> <p>e) ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego</p> <p>f) nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie</p>		X	X
<p>1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)</p>	<p>kontrola organoleptyczna *) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości</p>	<p>a) pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca</p> <p>b) nieszczelność urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca</p> <p>c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca</p> <p>d) nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego grozi pęknięciem</p> <p>e) zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego)</p> <p>f) uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem</p>	X	X	X

		brak osłony lub nadmierne jej uszkodzenie		X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	kontrola organoleptyczna <sup>3)</sup> elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości	a) uszkodzone połączenie		X	
		b) nieprawidłowe ustawienie połączenia		X	
		c) zawór zatarty lub nie działa (działa ABS) zawór zatarty lub nie działa		X	X
		d) brak korektora, jeżeli jest wymagany			X
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	kontrola organoleptyczna <sup>3)</sup>	c) brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne	X		
		a) korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie		X	
		b) nieprawidłowa praca korektora		X	
		c) nieprawidłowy montaż lub wymiana		X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	kontrola organoleptyczna <sup>3)</sup>	a) niepewne połączenia lub mocowanie negatywny wpływ na działanie	X	X	
		b) brak układu lub wyrażenie nieprawidłowe działanie		X	
		hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego			X
1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy	rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą	a) inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osusza cz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego			X
		wpływ na działanie hamulca			X
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	kontrola organoleptyczna <sup>3)</sup>	b) wpływ 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 układu hamulcowego wpływ na działanie hamulca	X	X
1.1.22. Połączenia kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup>	brak połączenia	X	
1.1.23. Hamulec najazdowy	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	skuteczność mniejsza, niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia”	X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego				
1.2.1. Sprawność	w trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania stopniowo zwiększając siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej	a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania co najmniej na jednym kole	X	X
(P)		b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej	X	X
		siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych		X
		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleśczenie)	X	
		d) nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole	X	
		e) nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła	X	
1.2.2. Skuteczność	badanie wykonane na urządzeniu do kontroli działania hamulców przy zadanej masie pojazdu lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnionierzał <sup>1)</sup>	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	X
(P)		skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)				



1.3.1. Sprawność <b>(P)</b>	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) zbyte mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania na co najmniej jednym kole  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 nadmierne 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  c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)	X	X
1.3.2. Skuteczność <b>(P)</b>	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  osiągnięcie mniej niż 50% wartości siły hamowania określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	X
1.4. Sprawność i skuteczność stojowego układu hamulcowego				
1.4.1. Sprawność <b>(P)</b>	uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców	hamulec nie działa co najmniej na jednym kole lub, w przypadku badań na drodze, pojazd zjeżdża nadmierne 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
1.4.2. Skuteczność <b>(P)</b>	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, wówczas przeprowadzić badanie drogowe z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu lub ze wskazaniem	osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu	X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	kontrola organoleptyczna* oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa	a) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca siłnikowego)  b) układ nie działa	X	X
		a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa	X	

1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu	X	
		c) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół	X	
		d) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej	X	
		e) brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora)	X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa	X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu	X	
		c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
		d) nieodpowiednie złącze między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub brak złącza		X
1.8. Płyn hamulcowy	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami bezpośrednie ryzyko awarii	X	X
<b>2. UKŁAD KIEROWNICZY</b>				
2.1. Stan techniczny				
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej				
kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy	a) skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu wpływ na działanie		X	X
	b) nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego wpływ na działanie		X	X
	c) zbyt duży luz na wielowypuszcie wału kierowniczego wpływ na działanie		X	X
	d) wyciek tworzenie się kropeł		X	X

2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej mocowania niebezpiecznie obniżowane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia lub nadwozia		X	X
		b) deformacja otworów do mocowania w podwoziu znaczący wpływ na skuteczność mocowań		X	X
		c) brak śrub mocujących lub śruby utampane znaczący wpływ na skuteczność mocowań		X	X
		d) pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy		X	X
		a) ruch elementów względem siebie wymagający naprawy nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia		X	X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	b) nadmierne zużycie przegubów bardzo poważane ryzyko rozłączenia		X	X
		c) pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu wpływ na działanie		X	X
		d) brak elementów ograniczających skręci		X	
		e) nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego)		X	
		f) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup> wpływ na działanie		X	X
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kolami pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego)	g) uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej brak lub znaczące zużycie obudowy gumowej	X	X	
		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	<p>sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny)</p> <p>postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa</p>	<p>a) wyciek płynu</p> <p>b) zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum) niedostateczna pojemność zbiornika</p> <p>c) mechanizm wspomagania nie działa wpływ na poprawność działania układu kierowniczego</p> <p>d) pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu wpływ na poprawność działania układu kierowniczego</p> <p>e) nieprawidłowe ustawienie lub zamieszczenie elementów wpływ na poprawność działania układu kierowniczego</p> <p>f) niebezpieczna przeróbka **) wpływ na poprawność działania układu kierowniczego</p> <p>g) uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/ przewodów wpływ na poprawność działania układu kierowniczego</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy				
2.2.1. Stan kierownicy	<p>ustawić pojazd na podłożu, naprzemiennie pechać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pechać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pechać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny</p> <p>kontrola organoleptyczna *) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych</p>	<p>a) ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz</p> <p>bardzo poważne ryzyko rozłączenia</p> <p>b) brak urządzenia ustalającego na piąście koła kierownicy</p> <p>bardzo poważne ryzyko rozłączenia</p> <p>c) pęknięcie lub luz na piąście koła kierownicy, obręczy lub na ramionach kierownicy</p> <p>bardzo poważne ryzyko rozłączenia</p> <p>d) niebezpieczna przeróbka **)</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy	<p>naprzemiennie ciągnąć i pechać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pechać koło kierownicy</p>	<p>a) nadmierny ruch piasty koła kierownicy w górę lub w dół</p> <p>b) nadmierny luz promieniowy kolumny kierownicy</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>

	w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny Kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	c) zużyty przegub elastyczny d) uszkodzone mocowanie bardzo poważne ryzyko rozłączenia e) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup>	X	X	X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	włączyć silnik w pojeździe ze wspomaganie układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost; delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> luzu	zbyt duży ruch jałowy kierownicy (np. dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) wpływ na bezpieczne kierowanie	X	X	X
2.4. Ustawienie kół	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	wyraznie nieprawidłowe ustawienie wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy	X	X	
2.5. Obrótka osi kierowanej przyczyepy	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami	a) element uszkodzony w niewielkim stopniu poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu b) zbyt duży luz wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy c) uszkodzone mocowanie poważny wpływ na skuteczność mocowania	X	X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączeniu i wyłączeniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie b) wspomaganie nie działa c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X	X
<b>3. WIDOCZNOŚĆ</b>					
3.1. Pole widzenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> z siedzenia kierowcy	przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej) ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lustroka zewnętrzne	X	X	

3.2. Stan szyb	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona), poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne	X	X	
		b) szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej) ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne.	X	X	
	c) niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej			X	X
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji urządzenia widzenia pośredniego	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem) mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X	X	
	b) lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obluzowane	lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, obluzowane lub niepewnie zamocowane	X	X	
	c) brak zapewnienia wymaganej widoczności			X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) wycieraczki nie działają lub ich brak b) uszkodzenie pióra wycieraczki brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie	X	X	
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak plynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskiującego) spryskiwacze nie działają	X	X	

3.6. Instalacja odglawiająca	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony	X		
<b>4. ŚWIATLA, ŚWIATLA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE</b>					
<b>4.1. Światła drogowe i mijania</b>					
4.1.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła: w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze światła/źródła światła: w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność	X		
		b) niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i soczewka) poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka)	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła		X	
4.1.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania b) nieprawidłowe mocowanie źródła światła		X	
4.1.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej światłości świateł świecących do przodu	X	X	
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
4.1.4. Zgodność z wymaganiami o warunkach technicznych	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają światłość 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 organoleptyczna *) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	a) urządzenie nie działa		X	
		b) obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/miastania (jeżeli jest obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna *) 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 organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła		X	
		b) uszkodzenie klosza		X	
		c) niepewne mocowanie światła	X		
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	
4.2.2. Przeliczniki	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) przelicznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X	
		b) nieprawidłowe działanie przelicznika		X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		czzerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu: znacząco zmniejszona światłość światła		X	
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę	X		
		czzerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu: znacząco zmniejszona światłość światła		X	



4.3. Światła hamowania „stop”					
4.3.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła: w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła: w przypadku LED działa mniej niż 2/3 żadne źródło światła nie działa	X	X	X
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X		
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.3.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia opóźnione działanie przełącznika przełącznik nie działa w ogóle	X	X	X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, jasności lub oznaczenia białe światło z tyłu: znacząco zmniejszona jasność światła	X	X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła: w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła: w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X	X	
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	

		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.4.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przełącznik nie działa w ogóle	X	X	
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmglowe					
4.5.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła: w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła: w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X		X
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X		X
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepienia kierujących pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnika	X		X
4.5.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmglowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko) granica światła i cienia powyżej granicy dla świateł mijania	X		X
4.5.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		

		przełącznik nie działa		X	
4.5.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy, wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
4.6. Światła cofania		układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.6.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	a) uszkodzenie źródła światła b) uszkodzenie kllosza c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X X X		
4.6.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia.		X	
4.6.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.		X	
4.7. Światła oświetlające tylną tablicę rejestracyjną		przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest inny bieg niż wsteczny	X		X
4.7.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> i sprawdzenie działania	a) źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu b) uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła) uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła)	X X		X

		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.7.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych wpływ na funkcję odblaskową b) niepewne mocowanie odblasków ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.8.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu i białego do tyłu	X	X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrole urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają; nie działają wskaźniki włączenia światła drogowych lub tylnego światła przeciwmglowego.	X	X	
4.9.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> ; w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji	a) niepewne mocowanie elementów nieruchomych luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym	X	X	

ciągnącym a przyczepą lub naczepą		b) uszkodzenie lub zużycie izolacji możliwość spowodowania zwarcia	X	X	
		c) nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego światła hamowania „stop” przyczepy nie działają		X	X
4.11. Złącza i przewody elektryczne	kontrola organoleptyczna <sup>7)</sup> pojazdu, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową	a) niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów obluźnione mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń	X	X	X
		ryzyko dotknięcia przez przewody gorących części, elementów obracających się lub podłoża: rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)			X
		b) niewielkie zużycie instalacji znaczny stopień zużycia instalacji skrajne zużycie instalacji, w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego	X	X	X
		c) uszkodzona lub zużyta izolacja ryzyko zwarcia bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	kontrola organoleptyczna <sup>7)</sup> i sprawdzenie działania	a) światło lub światła odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz wyposażenia wyposażenia wysyłanie/odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X	X	
		b) światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną światłość światła: emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X	X	

		c) niepewne mocowanie świateł lub świateł odblaskowego bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.13. Akumulator (-y)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) niepewne mocowanie niewłaściwe mocowanie, możliwość spowodowania zwarcia	X	X	
		b) wyciek wyciek substancji niebezpiecznych	X	X	
		c) uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany)		X	
		d) uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane)		X	
		e) niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana)		X	
<b>5. OSIE, KOLA, OPONY I ZAWIESZENIE</b>					
<b>5.1. Osie</b>					
5.1.1. Osie (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu	a) pęknięcie lub odkształcenie osi			X
		b) niepewne mocowanie do pojazdu pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań		X	X
		c) niebezpieczna przeróbka **)		X	X
		wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, zbyt mała odległość od innych części pojazdu lub od podłoża			X
5.1.2. Zwrotnice (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu 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 łóżysek sworznia prawdopodobieństwo obłuzowania: pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		c) zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi prawdopodobieństwo obłuzowania: pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		d) luz sworznia zwrotnicy w osi		X	

		prawdopodobieństwo obluźzowania: pogorszenie stabilności toru jazdy		X
5.1.3. Łożyška kół (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> przy użyciu. w miarę możliwości. urzędzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu	a) zbyt duży luz na łożysku koła	X	
		b) łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone	X	X
	rozkołysać kolo lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	niebezpieczeństwo przegrzania: niebezpieczeństwo zniszczenia		X
5.2. Koła i opony				
5.2.1. Piasta koła	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup>	a) brakujące lub obluźzowane śruby lub nakrętki mocujące koła brak elementów mocujących koła lub obluźzowanie ich w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego	X	X
		b) zużycie lub uszkodzenie piasty	X	
		zużycie lub uszkodzenie mające wpływ na bezpieczne mocowanie kół		X
5.2.2. Koła	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub podnośniku	a) pęknięcie lub wada spawalnicza		X
		b) niewłaściwe zamocowanie piścieni ustalających	X	X
		c) znaczące odkształcenie lub zużycie koła	X	
		d) rozmiar, kompletaacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE; pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakreślenia ich niezbędnego wyposażenia – w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy	X	
5.2.3. Opony	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup> całej opony przez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu	a) rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli ma to wpływ na bezpieczeństwo jazdy	X	

		<p>niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania: opona doljka nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy</p> <p>b) różne rozmiary opon na tej samej osi lub kołach bliźniaczych</p> <p>c) opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi</p> <p>d) znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony</p> <p>widoczny lub uszkodzony kord opony</p> <p>e) widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony</p> <p>głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>f) opona obciążona o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartuchy przeciwblotne)</p> <p>opona obciążona o inne elementy nadwozia pojazdu, bez wpływu na bezpieczną jazdę</p> <p>g) opony bieżnikowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>bieżnikowanie wpływa na warstwę ochronną kordu</p>					X
<b>5.3. Zawieszenie</b>							
<b>5.3.1. Resory i stabilizatory (+P)</b>	kontrola organoleptyczna przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kolami jezdnyymi pojazdu	<p>a) niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi widoczne względnie przemieszczanie się: mocowania bardzo poważnie obciążone</p> <p>b) uszkodzenie lub pęknięcie części resoru</p> <p>bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych</p> <p>c) brak resoru</p> <p>bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych</p>					
			X				X
				X			X
					X		X



			d) niebezpieczna przeróbka**) niewystarczający odstęp od innych części pojazdu: układ resorujący nie działa		X		X
5.3.2. Amortyzatory	kontrola organoleptyczna*)		a) niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi: obluźwany amortyzator b) amortyzator uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie c) brak amortyzatora	X	X		X
5.3.3. Drajzki skrętne, drajzki reakcyjne, wahacze	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kolanami jezdźnymi pojazdu		a) niepewne mocowanie części do podwozia lub osi prawdopodobieństwo obluźwania: pogorszenie stabilności toru jazdy b) uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie c) niebezpieczna przeróbka**) niewystarczający odstęp od innych części pojazdu: układ nie działa		X		X
5.3.4. Sworznie wahaczy	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kolanami jezdźnymi pojazdu		a) nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy prawdopodobieństwo obluźwania: pogorszenie stabilności toru jazdy b) poważne zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	X		X
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	kontrola organoleptyczna*)		a) układ nie działa b) uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu poważny wpływ na działanie układu c) słyszalny wpływ powietrza z układu		X		X

									X
<b>6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA</b>									
<b>6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane</b>									
6.1.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) niewielkie pęknięcia lub odkształcenie podłużnie lub poprzecznie poważne pęknięcia lub odkształcenie podłużnie lub poprzecznie			X				X
		b) niepewne mocowanie płyty wzmacniającej lub połączeń obluźwana większość mocowań; 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 organoleptyczna*) pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku	a) nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego			X				X
		b) spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub do przedziału dla pasażerów zagrożenie dla 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 organoleptyczna*), w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu	a) niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, siwrażące szczególnie 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

		D) układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, napęd wodorowy niezgodny wymaganiami: część systemu działa nieprawidłowo			X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) obluźnione lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia części groźą odpadnięciem: znaczne pogorszenie spełnianej funkcji b) urządzenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		X
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) uchwyt koła w złym stanie	X		
		b) pęknięcie lub niepewne mocowanie uchwytu		X	
		c) koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie wysokie ryzyko odpadnięcia		X	X
6.1.6. Urządzenia sprężające i przeznaczone do ciągnięcia <b>(+P)</b>	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> , 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 zużycie elementu poniżej granicznego		X	X
		c) uszkodzone mocowanie obluźwane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia		X	X
		d) brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego		X	
		e) co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zaplęcia sprzęgu nie działa		X	
		f) elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany	X		

		nieczytelna tablica rejestracyjna, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany			
		g) niebezpieczna przeróbka **) (części drugorzędne): niebezpieczna przeróbka **) (części główne):	X		X
		h) urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości, nieodpowiednie lub niezgodne z wymaganiami.			X
6.1.7. Przeniesienie napędu	kontrola organoleptyczna *)	a) obluźwane lub brakujące śruby zabezpieczające obluźwane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego	X		X
		b) nadmierne zużycie łożysk wału napędowego	X		X
		bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia			
		c) nadmierne zużycie przegubów napędowych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych	X		X
		bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia			X
		d) zły stan przegubów elastycznych	X		X
		bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia			
		e) uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś	X		
		f) pęknięcie lub niepewne mocowanie obudowy łożyska	X		
		bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia obudowy			X
		g) znaczące zużycie osłony gumowej	X		
		brak lub pęknięcie osłony gumowej	X		
		h) niedozwolona prawem przeróbka układu napędowego	X		
6.1.8. Mocowanie silnika	kontrola organoleptyczna *) bez konieczności stosowania kanału diagnostycznego lub dźwignika	mocowanie zużyte, wyraźnie i poważnie uszkodzone	X		
		mocowanie obluźwane lub pęknięte			X
6.1.9. Praca silnika	kontrola organoleptyczna *) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko	X		

6.2. Kabina i nadwozie		b) przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko			X
6.2.1. Stan	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) obluźwana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała obluźwana lub uszkodzona część grożąca odpadnięciem b) niepewne mocowanie słupka nadwozia pogorszona stabilność c) do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe d) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup> zbyt mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub powierzchni drogi	X	X	X
6.2.2. Mocowania	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) niepewne mocowania nadwozia lub kabiny wpływ na stabilność b) wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia c) niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego d) nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego pogorszona stabilność	X	X	X
6.2.3. Drzwi i zamki	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) drzwi źle się otwierają lub zamykają b) stan drzwi i przesuwnych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie	X	X	X

		stan drzwi obrotowych grozi samooczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie			
		c) zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi brakujące lub obluźwane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi	X	X	
6.2.4. Podłoga	kontrola organoleptyczna *)	Niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi: niewystarzająca stabilność		X	X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	kontrola organoleptyczna *)	a) uszkodzona konstrukcja siedzenia mocowanie siedzenia obluźwane		X	X
		b) nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia		X	X
6.2.6. Pozostałe siedzenia	kontrola organoleptyczna *)	a) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne)	X		
		b) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne)		X	
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE; pojazdu/typu pojazdu		X	
6.2.8. Stopnie kabiny	kontrola organoleptyczna *)	nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu wpływ na bezpieczne działanie		X	X
		a) niepewne mocowanie stopnia lub poręczy niewystarzająca stabilność	X		
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	kontrola organoleptyczna *)	b) stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników		X	
		a) uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia		X	

			b) dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli jest wymagane zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkowania	X			
			c) wycieki z układów hydraulicznych nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych	X	X		
6.2.10. Blotniki, furtuchy przeciwblotne	kontrola organoleptyczna <sup>9)</sup>		a) brak, obluźzowanie lub znaczące skorodowanie części prawodopodobieństwo spowodowania obrażeń, zagrożenie odpadnięciem	X	X		
			b) furtuchy przeciwblotne zbyt blisko opony/kola blotnik zbyt blisko opony/kola	X	X		
			c) niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia niewystarczająca osłona całej szerokości opony	X		X	
<b>7. INNE WYPOSAŻENIE</b>							
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapiecia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa							
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapieć	kontrola organoleptyczna <sup>9)</sup>		a) znaczenie uszkodzony punkt kotwienia pasów bezpieczeństwa; wpływ na stabilność		X		X
			b) obluźzowane punkty kotwienia pasów bezpieczeństwa		X		
			a) brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany		X		
			b) uszkodzenie pasów bezpieczeństwa przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa	X		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapieć	kontrola organoleptyczna <sup>9)</sup> i sprawdzenie działania		c) pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia			X	

		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa		X	
		e) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwiącaza pasa bezpieczeństwa		X	
7.1.3. Ograniczniki napięcia pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X X	
7.1.4. Napinaacze wstępne pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) brak napinaacza lub napinaacz niezgodny z typem pojazdu b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu c) poduszka w sposób oczywisty nie działa		X X X	
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu		X X	
7.2. Gaśnica (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> .	a) brak gaśnicy b) gaśnica niezgodna z wymaganiami jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp)	X	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa b) urządzenie jest uszkodzone samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi	X	X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy, jeżeli jest wymagany	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) brak lub trójkąt niekompletny b) brak znaku homologacji	X X		



7.5. Apteczka pierwszej pomocy, jeżeli jest wymagana	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	Brak apteczki	X		
7.7. Sygnał dźwiękowy	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) nie działa prawidłowo nie działa w ogóle	X	X	
		b) niepewne działanie przycisku sygnału	X		
		c) sygnał niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		emilowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych		X	
7.8. Prędkościomierz	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych	a) zamontowany nieprawidłowo brak, jeżeli jest wymagany	X	X	
		b) nie działa prawidłowo nie działa w ogóle	X	X	
		c) brak wystarczającego podświetlenia całkowity brak podświetlenia	X	X	
		a) zamontowany niezgodnie z wymaganiami		X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	b) nie działa		X	
		c) brak plomb lub plomby uszkodzone		X	
		d) brak tabliczki kalibracyjnej (legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna		X	
		e) wyrażone oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane		X	
		f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli kontrolujący dysponuje odpowiednim sprzętem	a) ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym		X	

<b>(+P)</b>		b) ogranicznik w oczywisty sposób nie działa	X	
		c) ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana)	X	
		d) brak plomb lub plomby uszkodzone	X	
		e) brak znaku homologacji ogranicznika albo tabliczki ***), albo są nieczytelne	X	
		f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.	X	
7.11. Licznik przebiegu pojazdu (drogomicz), jeżeli pojazd jest wyposażony	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo) w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu b) w sposób oczywisty nie działa	X X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół	X	
		b) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej	X	
		c) brak lub uszkodzenie innych elementów	X	
		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika	X	
		e) wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie	X	
f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X			
<b>8. UCIĄŻLIWOŚĆ</b>				
8.1. Hałas				
8.1.1. Układ tłumienia hałasu <b>(+P)</b>	ocena subiektywna (jeżeli w ocenie kontrolującego hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu)	a) poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		b) obniżenie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyrażna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X

8.2. Emisja spalin			
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym			
8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup>	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin, lub wyraźnie nieprawidłowe działanie	X
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin	X
		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją	X
		d) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin	X
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	a) emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta	X
		b) jeżeli te informacje nie są dostępne – emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia albo poziom dopuszczalny	X
		c) odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię	X
		d) pomiar zdatny wskazuje na poważne niezgodności	X
8.2.2. Emisja spalin z silników z zapłonem samoczynnym			
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup>	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia	X
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin	X
		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją	X
		d) niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli pojazd jest wyposażony	X
8.2.2.2. Zadytmienie spalin	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	a) poziom zadytmienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu	X
		b) w przypadku braku określenia poziomu zadytmienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną	X

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

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

	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania. w miarę możliwości	uszkodzone		X		X
		uszkodzone w stopniu wpływającym na stabilność				X
		b) nieprawidłowe działanie stopni chowanych		X		
9.8. System komunikacji z pasażerami	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	system uszkodzony		X		
		system nie działa w ogóle			X	
9.9. Tablice informacyjne	kontrola organoleptyczna *)	brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regulowanej komunikacji publicznej), tablice błędne lub nieczytelne		X		
		nieprawdziwe informacje			X	
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)						
9.10.1. Drzwi	kontrola organoleptyczna *)	zabezpieczenie drzwi niezgodne z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia			X	
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	kontrola organoleptyczna *)	brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego		X		
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się						
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie		X		
		wpływ na bezpieczne działanie			X	
		b) zły stan techniczny		X		
		wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń			X	
		c) uszkodzenie urządzeń sterujących		X		
		wpływ na bezpieczne działanie			X	
		d) uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych		X		
		nie działają w ogóle			X	
	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania. w miarę możliwości	a) nieprawidłowe działanie		X		
		wpływ na bezpieczne działanie			X	

9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich		b) zły stan techniczny wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń	X	X	
		c) uszkodzenie urządzeń sterujących: wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	kontrola organoleptyczna <sup>1)</sup>	brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego		X	

**Objaśnienia:**

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

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

\*1) „kontrola organoleptyczna” oznacza, że kontrolujący w miarę możliwości nie tylko ogląda dany element, ale również, w stosownych przypadkach, sprawdza go dotykowo, ocenia wydawany przez niego dźwięk lub używa jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

\*\*1) „niebezpieczna przeróbka” oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

\*\*2) Znak homologacji lub tabliczkę ogranicznika prędkości umieszcza producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel, zgodnie z regulaminem EKG ONZ Nr 89 – Jednolicie przepisy dotyczące homologacji:

I. Pojazdów w zakresie ogranicznika prędkości maksymalnej lub ich regulowanej funkcji ograniczania prędkości;

II. Pojazdów w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości (OP) lub homologowanego urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP),

III. Ograniczników prędkości (OP) lub urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) (Dz. Urz. UE z 19.06.2007 L 159 s. 1).

<sup>(1)</sup> procentową skuteczność hamulców oblicza się dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepty – sumę nacisku osi, mnożąc ten wynik przez 100.





## Metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikacja i kryteria oceny usterek stwierdzonych w jej trakcie

§ 1. 1. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej klasyfikuje się do jednej z kategorii:

- 1) usterki drobne – w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa;
- 2) usterki poważne – w przypadku gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części;
- 3) usterki niebezpieczne – w przypadku gdy dochodzi do:
  - a) bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części, lub
  - b) zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub
  - c) bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

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

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

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

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

Pozycja	Nieprawidłowości	Kategoria usterek		
		drobna	poważna	niebezpieczna
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku	w zależności od uznania kontrolującego		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona	w zależności od uznania kontrolującego		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (ustereka inna niż wymienione w pozycji 10).	w zależności od uznania kontrolującego		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (ustereka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
10	Dostosowanie pojazdu			
10.1.	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			

10.1.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części		X	
	Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego			X
10.1.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.2.	Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.2.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		X	
	Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki			X
10.2.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.2.3.	Płyty burty w złym stanie		X	
	Pęknięcie części			X
10.3.	Tylna ściana (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.3.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		X	
	Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki			X
10.3.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.4.	Kłonicie (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.4.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu		X	
	Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne			X
10.4.2.	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.5.	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.5.1.	Zły stan lub nieodpowiednia budowa		X	

	Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania			X
10.5.2.	Zbyt mała liczba		X	
	Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania			X
10.6.	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.6.1.	Zły stan, uszkodzenie		X	
	Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących			X
10.6.2.	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku		X	
	Brakujące			X
10.7.	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.7.1.	Zły stan, uszkodzenie		X	
	Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki			X
10.7.2.	Zbyt małe obciążenie		X	
	Ładunek zbyt ciężki			X
20	Metody mocowania ładunku			
20.1.	Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami			
20.1.1	Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)			
20.1.1.1	Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.1.2.	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.1.3.	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.2.	Urządzenia do mocowania ładunku takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu			
20.1.2.1.	Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu	X		
	Zbyt słabe mocowanie do pojazdu		X	
	Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, obłuzowane			X
20.1.2.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku	X		

	Niewystarczające zabezpieczenie ładunku		X	
	Całkowicie nieskuteczne			X
20.1.2.3.	Systemy mocujące nie są wystarczające		X	
	Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące			X
20.1.2.4.	Nieoptymalna metoda zabezpieczenia ładunku		X	
	Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia			X
20.1.3.	Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć			
20.1.3.1.	Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie)	X		
	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X	
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku			X
20.1.3.2.	Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć		X	
	Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących			X
20.1.3.3.	Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć		X	
	Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących			X
20.1.3.4.	Niewłaściwy dobór siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku		X	
	Sprzęt całkowicie nieodpowiedni			X
20.1.4.	Oddzielenie jednostek ładunku i wypełnienie przestrzeni między nimi lub odstępów od innych elementów			
20.1.4.1.	Stopień adekwatności oddzielenia jednostek i wypełnienia pustych przestrzeni		X	
	Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępy od stałych elementów			X
20.1.5.	Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)			
20.1.5.1.	Zbyt małe siły mocujące		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
20.2.	Zabezpieczenie przez zwiększenie tarcia			
20.2.1.	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających			
20.2.1.1.	Zbyt małe siły mocujące		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
20.3.	Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku			
20.3.1	Nieodpowiedni dobór urządzeń do unieruchamiania ładunku		X	

	Urządzenie całkowicie nieodpowiednie			X
20.3.2.	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie	X		
	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie		X	
20.3.3.	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X	
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku			X
20.3.4.	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów		X	
	Uszkodzone napinacze pasów			X
20.3.5.	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek)		X	
	Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)			X
20.3.6.	Nieodpowiednie mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku.		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
20.4.	Wyposażenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)			
20.4.1.	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt	X		
	Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt		X	
	Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt			X
20.5.	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem			
20.5.1.	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu		X	
	Stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.5.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem		X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.5.3.	Brak przykrycia towarów lekkich		X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.6.	Transport pni drzew			
20.6.1.	Przewożony materiał (pnie) są częściowo obłuzowane			X
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X

§ 4. W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. poz. 641), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.

## WZÓR

strona I

## PROTOKÓŁ SZCZEGÓLWEJ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCY WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce, data i godzina drogowej kontroli technicznej .....

2. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny .....

3. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) .....

4. Kategoria pojazdu

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

5. Wskazanie licznika przebiegu pojazdu w momencie badania .....

6. Przedsiębiorca wykonujący transport

1) nazwa i adres .....

2) numer licencji wspólnotowej<sup>9)</sup> .....

7. Imię i nazwisko kierowcy .....

8. Wykaz kontrolny

Zakres kontrolowanych elementów:<sup>10)</sup>Sprawdzono<sup>11)</sup>Stwierdzono usterki poważne  
lub niebezpieczne<sup>12)</sup>

0) identyfikacja pojazdu

1) układ hamulcowy

2) układ kierowniczy

3) widoczność

4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne

5) osie, koła, opony, zawieszenie

6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia

7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości

8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju

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

10) zabezpieczenie ładunku

9. Wynik kontroli:

Pozytywny

Wykryto usterki poważne lub niebezpieczne

Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu

10. Różne/uwagi<sup>13)</sup> .....

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

Podpisy:

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

**0. IDENTYFIKACJA POJAZDU**

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

**2. UKŁAD KIEROWNICZY**

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

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

- 7.1.2. Stan pasów i zapieć
- 7.1.3. Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa
- 7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa
- 7.1.5. Poduszki powietrzne
- 7.1.6. System poduszki powietrznej SRS
- 7.2. Gaśnica
- 7.3. Zamki i urządzenia przeciwłamaniowe
- 7.4. Trójkąt ostrzegawczy
- 7.5. Apteczka pierwszej pomocy
- 7.6. Klipy zabezpieczające koła
- 7.7. Sygnał dźwiękowy
- 7.8. Prędkościomierz
- 7.9. Tachograf
- 7.10. Ogranicznik prędkości
- 7.11. Licznik przebiegu pojazdu
- 7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC)
- 8. UCIAŻLIWOŚĆ**
- 8.1. Układ tłumienia hałasu
- 8.2. Emisja spalin
  - 8.2.1. Emisja spalin z silników o zaplonie iskrowym
    - 8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
    - 8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych
  - 8.2.2. Emisja spalin z silników o zaplonie samoczynnym
    - 8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
    - 8.2.2.2. Zadymienie spalin
- 8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska
  - 8.4.1. Wycieki płynów
- 9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M2 I M3 PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB**
- 9.1. Drzwi
  - 9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe
  - 9.1.2. Wyjścia awaryjne
- 9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb
- 9.3. Wentylacja i ogrzewanie
- 9.4. Siedzenia
  - 9.4.1. Siedzenia pasażerów
  - 9.4.2. Siedzenie kierowcy
- 9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do oświetlania celu podróży
- 9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących
- 9.7. Schody i stopnie
- 9.8. System komunikacji z pasażerami
- 9.9. Tablice informacyjne
- 9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci
  - 9.10.1. Drzwi
  - 9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
- 9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się
  - 9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki
  - 9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich
  - 9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne



## WZÓR

(miejsce na pieczęć  
nagłówkową organu  
kontroli ruchu)

.....  
(miejscowość i data)

.....  
.....  
.....  
(organ właściwy ze względu na miejsce rejestracji pojazdu)

**Wniosek****o skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne**

Na podstawie art. 81 ust. 11 pkt 2a lit b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wnoszę o skierowanie na dodatkowe badanie techniczne, w zakresie przewidzianym dla badania okresowego:

pojazdu marki ....., numer rejestracyjny.....,  
VIN albo numer podwozia, nadwozia lub ramy).....,  
kategorii (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> albo O<sub>4</sub>)

**Uzasadnienie**

W dniu ....., o godz. ...., w miejscowości .....  
wymieniony pojazd został poddany wstępnej/szczegółowej\*) drogowej kontroli technicznej,  
w wyniku której stwierdzono następujące usterki: .....

.....  
.....  
.....  
(wyszczególnić usterki wyłącznie przez wskazanie numeru pozycji, zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego, albo opisowo, jeżeli nie są wymienione w tym załączniku)

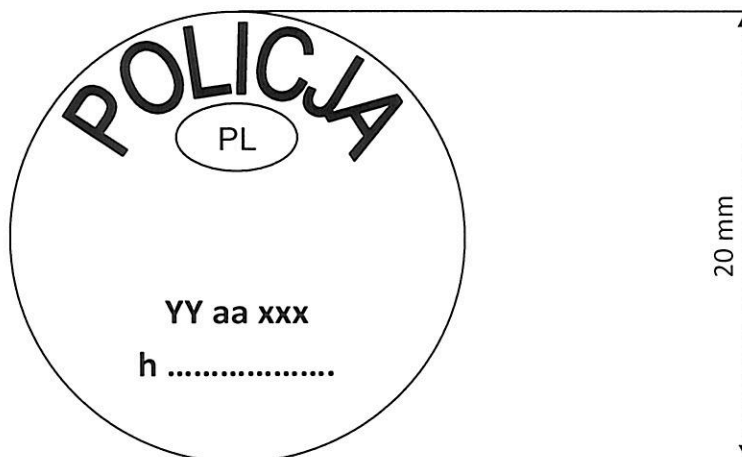
Liczba i charakter stwierdzonych usterek wskazuje, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, co uzasadnia poddanie pojazdu dodatkowemu badaniu technicznemu w zakresie przewidzianym dla badania okresowego.

Pieczęć i podpis organu

\*) niepotrzebne skreślić



WZÓR PIECZĘCI POLICJANTA POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
SPRAWDZENIA ZAPISÓW TACHOGRAFU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**Y** - komendę wojewódzką Policji oznaczoną numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

- I** - Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,
- II** - Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,
- III** - Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie - dla województwa lubelskiego,
- IV** - Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wlkp. - dla województwa lubuskiego,
- V** - Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi - dla województwa łódzkiego,
- VI** - Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie - dla województwa małopolskiego,
- VII** - Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu - dla województwa mazowieckiego,
- VIII** - Komenda Wojewódzka Policji w Opolu - dla województwa opolskiego,
- IX** - Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie - dla województwa podkarpackiego,
- X** - Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku - dla województwa podlaskiego,
- XI** - Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku - dla województwa pomorskiego,
- XII** - Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach - dla województwa śląskiego,
- XIII** - Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach - dla województwa świętokrzyskiego,
- XIV** - Komenda Wojewódzka Policji w Olsztynie - dla województwa warmińsko-mazurskiego,
- XV** - Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu - dla województwa wielkopolskiego,
- XVI** - Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie - dla województwa zachodniopomorskiego,
- XVII** - Komenda Stołeczna Policji dla miasta stołecznego Warszawa;

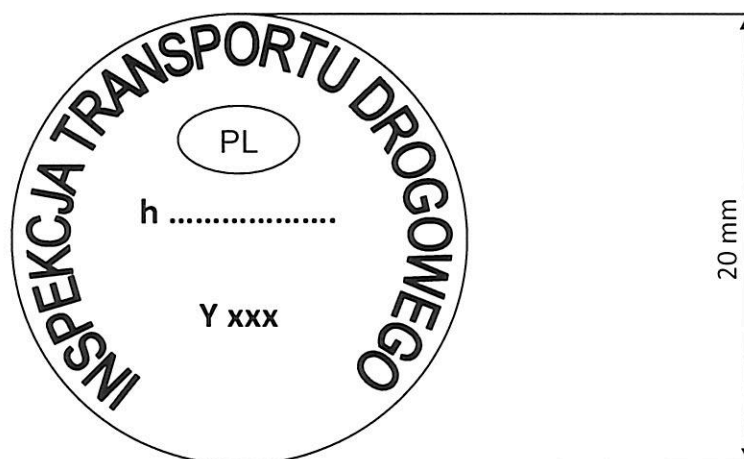
**aa** - komendę powiatową Policji lub inną jednostkę Policji w danym województwie, oznaczoną małymi literami alfabetu;

**xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w danej jednostce Policji, oznaczony cyframi arabskimi;

**h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.



WZÓR PIECZĘCI INSPEKTORA INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
SPRAWDZENIA ZAPISÓW TACHOGRAFU



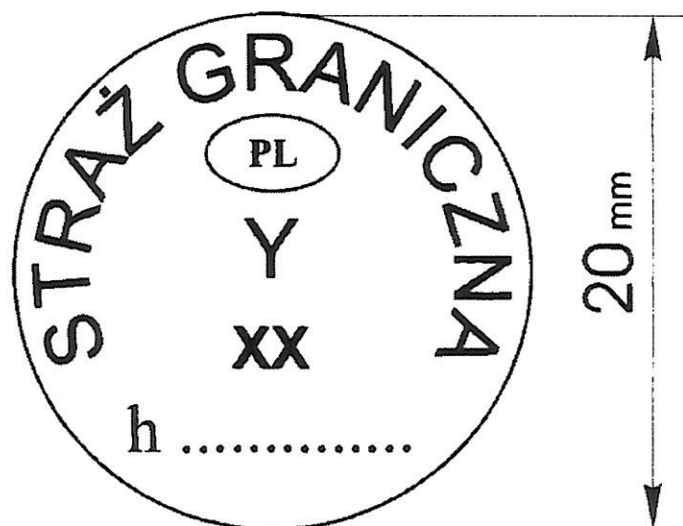
Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**Y** - inspektoraty transportu drogowego, oznaczone numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

- I** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,
- II** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,
- III** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Lublinie - dla województwa lubelskiego,
- IV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Gorzowie Wlkp. - dla województwa lubuskiego,
- V** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Łodzi - dla województwa łódzkiego,
- VI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Krakowie - dla województwa małopolskiego,
- VII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Warszawie - dla województwa mazowieckiego,
- VIII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Opolu - dla województwa opolskiego,
- IX** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Rzeszowie - dla województwa podkarpackiego,
- X** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Białymstoku - dla województwa podlaskiego,
- XI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Gdańsku - dla województwa pomorskiego,
- XII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Katowicach - dla województwa śląskiego,
- XIII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Kielcach - dla województwa świętokrzyskiego,
- XIV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Olsztynie - dla województwa warmińsko-mazurskiego,
- XV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Poznaniu - dla województwa wielkopolskiego,
- XVI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Szczecinie - dla województwa zachodniopomorskiego,
- XVII** - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - dla terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego lub wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego, oznaczony cyframi arabskimi;
- h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.



WZÓR PIECZĘCI FUNKCJONARIUSZA STRAŻY GRANICZNEJ POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
SPRAWDZENIA ZAPISÓW TACHOGRAFU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

Y - oddział Straży Granicznej oznaczony numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

I - Warmińsko-Mazurski Oddział Straży Granicznej w Kętrzynie,

II - Podlaski Oddział Straży Granicznej w Białymstoku,

III - Nadbużański Oddział Straży Granicznej w Chełmie,

IV - Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej w Przemyślu,

V - (*uchylony*),

VI - Śląski Oddział Straży Granicznej w Raciborzu,

VII - (*uchylony*),

VIII - (*uchylony*),

IX - Nadodrzański Oddział Straży Granicznej w Krośnie Odrzańskim,

X - (*uchylony*),

XI - Morski Oddział Straży Granicznej w Gdańsku,

XII - Nadwiślański Oddział Straży Granicznej w Warszawie;

XIII - Karpacki Oddział Straży Granicznej w Nowym Sączu;

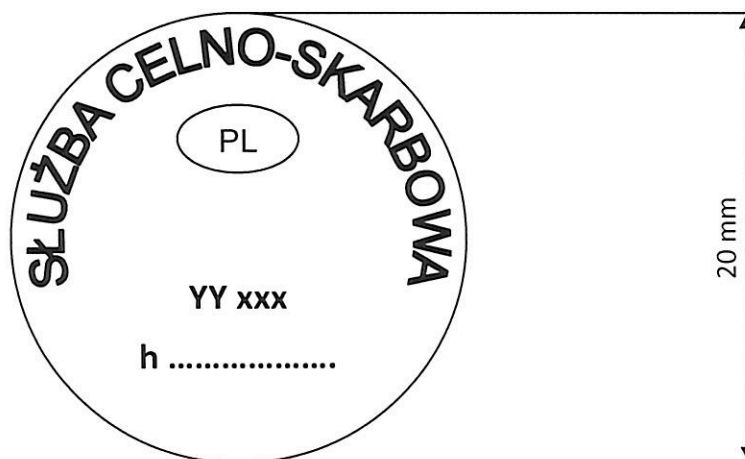
xx - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w danym oddziale Straży Granicznej, oznaczony cyframi arabskimi;

h... - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.





WZÓR PIECZĘCI FUNKCJONARIUSZA SŁUŻBY CELNO-SKARBOWEJ POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
SPRAWDZENIA ZAPISÓW TACHOGRAFU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**YY** - skrócony kod identyfikacyjny izby administracji skarbowej, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 17 ustawy z dnia 19 marca 2004 r. – Prawo celne (Dz. U. z 2019 r. poz. 1169);

**xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w izbie administracji skarbowej, oznaczony cyframi arabskimi;

**h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.



WZÓR POKWITOWANIA ZATRZYMANIA DOKUMENTU STWIERDZAJĄCEGO UPRAWNIENIE DO  
KIEROWANIA POJAZDEM LUB JEGO UŻYWANIA ALBO KARTY KIEROWCY

strona 1

Miejsce na pieczęć nagłówkową jednostki	Seria AAA Numer 0000000
<b>POKWITOWANIE ZATRZYMANIA DOKUMENTU</b>	
w dniu: ..... 20..... r. o godz. .... w miejscowości.....	
Wydane przez ..... w zamian za:	
(stopień, imię i nazwisko)	
<input type="checkbox"/> dowód rejestracyjny	<input type="checkbox"/> pozwolenie czasowe
<input type="checkbox"/> profesjonalny dowód rejestracyjny	
pojazdu marki .....	numer rejestracyjny.....
VIN.....	
albo numer nadwozia, podwozia lub ramy	
Właściciel albo posiadacz pojazdu <sup>*)</sup> .....	
Kierujący pojazdem .....	
(imię i nazwisko, numer PESEL albo narodowość i data urodzenia)	
<input type="checkbox"/> prawo jazdy kategorii .....	<input type="checkbox"/> pozwolenie na kierowanie tramwajem
<input type="checkbox"/> karta kierowcy	
Imię, nazwisko i adres posiadacza .....	
Seria i nr dokumentu .....	Organ wydający dokument: .....
Powód zatrzymania: .....	
<b>Pokwitowanie:</b>	
<input type="checkbox"/> zezwala na używanie pojazdu	do dnia .....20.....r. do godz. ....
<input type="checkbox"/> uprawnia do kierowania pojazdem	
Warunki używania pojazdu .....	
<b>Skierowanie/wniosek o skierowanie<sup>**</sup>) pojazdu na dodatkowe badanie techniczne pojazdu z powodu:</b>	
.....	
(wyszczególnić usterki wyłącznie przez wskazanie numeru pozycji, zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego, albo opisowo, jeżeli nie są wymienione w tym załączniku)	
.....	.....
(podpis wydającego pokwitowanie)	(podpis odbierającego pokwitowanie)
<sup>*)</sup> wypełnić tylko w przypadku pojazdu zarejestrowanego za granicą	
<sup>**</sup> ) niepotrzebne skreślić	

**POUCZENIE**

1. Podstawa prawna zatrzymania:

- 1) dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem: art. 129 ust. 2 pkt 6, art. 135 ust. 1 lub art. 139 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą, albo art. 16a ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957 i z 2019 r. poz. 730);
- 2) dokumentu stwierdzającego uprawnienie do używania pojazdu: art. 129 ust. 2 pkt 6, art. 132 ust. 1 lub 1a lub art. 132a 1 lub 2 ustawy;
- 3) karty kierowcy: art. 129 ust. 2 pkt 6 ustawy w zw. z art. 26 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1) albo art. 11 ust. 4 lit. c załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409).

2. Pokwitowanie zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem z przyczyn, o których mowa w:

- 1) art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. b-d lub pkt 2 ustawy oraz w art. 16a ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – uprawnia do kierowania pojazdem w ciągu **7 dni**,
- 2) art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. g lub j oraz pkt 1a ustawy – uprawnia do kierowania pojazdem w okresie **24 godzin**, a gdy prawo jazdy wydano w innym państwie niż Polska i kierujący pojazdem nie ma miejsca zamieszkania na jej terytorium – w okresie **72 godzin**.

3. Kontrolujący w pokwitowaniu zatrzymania:

- 1) dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego może zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający **7 dni**, określając warunki tego używania; zezwolenie na używanie pojazdu nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz w ust. 1a pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6 ustawy;
- 2) profesjonalnego dowodu rejestracyjnego może zezwolić na używanie pojazdu przez **okres 24 godzin**, określając warunki tego używania; zezwolenie na używanie pojazdu nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a i c albo art. 132a ust. 2 ustawy.

4. Podstawa prawna skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne: art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy.

**Uwagi:**

- 1) bloczek formatu A-5 zawiera 25 pokwitowań; okładka usztywniona;
- 2) druk pokwitowania dwustronny, wykonany na papierze samokopiującym;
- 3) kolorystyka:
  - a) oryginał: tło koloru białego, tekst w kolorze czarnym,
  - b) kopia: tło koloru żółtego, tekst w kolorze czarnym.

## WZÓR

(miejsce na pieczęć  
nagłówkową organu  
kontroli ruchu)

**Protokół  
zerwania plomby i założenia plomby zastępczej**

W dniu ..... o godz. ...., w miejscowości.....  
działając na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 11b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu  
drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), w celu fizycznej kontroli przewożonych  
odpadów dokonano zerwania:

1. plomby .....  
(rodzaj i numer plomby)

2. plomby .....

3. plomby .....

W zamian za zerwane plomby, zezwalając na kontynuację jazdy założono plombę zastępczą:

4. plomba zastępcza .....  
(rodzaj i numer plomby)

5. plomba zastępcza .....

6. plomba zastępcza .....

Kontrolowany pojazd marki: ..... nr rejestracyjny .....

Zerwania plomby i założenia plomby zastępczej dokonano w obecności kierującego pojazdem

.....

...

.....

...

(imię, nazwisko i adres osoby obecnej przy zerwaniu plomby (plomb))

.....  
(podpis osoby obecnej przy zerwaniu  
plomby i założeniu plomby zastępczej)

Protokół sporządził: .....  
(stopień, imię i nazwisko oraz podpis kontrolującego)

**Uwagi:**

- 1) bloczek formatu A-5 zawiera 25 pokwitowań; okładka usztywniona;
- 2) druk pokwitowania wykonany na papierze samokopiującym;
- 3) kolorystyka:
  - a) oryginał: tło koloru białego, tekst w kolorze czarnym,
  - b) kopia: tło koloru żółtego, tekst w kolorze czarnym.



## WZÓR

(miejsce na pieczęć  
nagłówkową organu  
kontroli ruchu)

.....  
(miejscowość i data)

**L.dz.** .....

.....  
.....  
W .....  
(organ właściwy w sprawach uprawnień do kierowania  
pojazdami)

**Wniosek  
o skierowanie na badanie lekarskie**

Na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wnoszę o skierowanie na badanie lekarskie:

1. Nazwisko i imię

.....

2. Numer PESEL

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Miejsce zamieszkania .....

.....

4. Nr prawa jazdy/pozwolenia na kierowanie tramwajem .....

5. Kategorie prawa jazdy .....

**Uzasadnienie**

W dniu ....., o godz. ...., w miejscowości .....  
wymieniona osoba: .....

.....

.....

(opisać zachowanie, wypowiedzi i inne okoliczności uzasadniające ocenę stanu zdrowia tej osoby)

sporządził .....  
(stopień, imię i nazwisko kontrolującego)

Pieczęć i podpis kierownika jednostki





## WZÓR

(miejsce na pieczęć  
nagłówkową organu  
kontroli ruchu)

.....

(miejscowość i data)

**L.dz.** .....

.....

.....

W .....

(organ właściwy w sprawach uprawnień do kierowania  
pojazdami)

### Wniosek

#### o skierowanie na egzamin sprawdzający kwalifikacje do kierowania pojazdami

Na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 13a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wnoszę o skierowanie na egzamin sprawdzający kwalifikacje:

1. Nazwisko i imię

.....

2. Numer PESEL

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Miejsce zamieszkania

.....

.....

4. Nr prawa jazdy/pozwolenia na kierowanie tramwajem

5. Kategorie prawa jazdy

### Uzasadnienie

W dniu ....., o godz. ...., w miejscowości .....

wymieniona osoba: .....

.....

.....

(opisać zachowanie, wypowiedzi i inne okoliczności świadczące o uzasadnionych i poważnych zastrzeżeniach co do kwalifikacji tej osoby)

sporządził .....

(stopień, imię i nazwisko kontrolującego)

Pieczęć i podpis kierownika jednostki



## PROGRAM SZKOLENIA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPOWAŻNIENIE DO WYKONYWANIA KONTROLI RUCHU DROGOWEGO.

§ 1. Szkolenie osób ubiegających się o uzyskanie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne.

§ 2. 1. Liczba godzin i tematyka zajęć teoretycznych uzależniona jest od zakresu upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego, o które ubiega się dana osoba.

2. Program zajęć teoretycznych obejmuje:

1) dla strażników gminnych (miejskich):

Temat	Liczba godzin
I	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	8 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania	1
2. Podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Definicje podstawowych pojęć zawartych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym	2
3. Przepisy: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) o ruchu pieszych;</li> <li>2) o ruchu pojazdów;</li> <li>3) o ruchu rowerów, motorowerów, wózków rowerowych oraz pojazdów zaprzęgowych;</li> <li>4) o ruchu zwierząt;</li> <li>5) dotyczące zatrzymania i postoju;</li> <li>6) dotyczące używania świateł zewnętrznych;</li> <li>7) porządkowe;</li> <li>8) o ruchu w strefie czystego transportu</li> </ul>	2
4. Podstawowe informacje dotyczące warunków używania pojazdów w ruchu drogowym. Dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami i ich używania oraz stwierdzające zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Weryfikacja danych o pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów	1
5. Wybrane znaki i sygnały drogowe: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) znaki drogowe pionowe;</li> <li>2) znaki drogowe poziome;</li> <li>3) sygnały świetlne;</li> <li>4) sygnały i polecenia dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli</li> </ul>	2
II. Kontrola ruchu drogowego	6 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;</li> <li>2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;</li> <li>3) zachowanie wobec osób kontrolowanych</li> </ul>	3
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymania pojazdów przez strażnika poruszającego się pieszo lub oznakowanym pojazdem służbowym	2
Razem godzin	14

2) dla pracowników zarządów dróg:

Temat	Liczba godzin
I	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	5 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania	1
2. Dokumenty wymagane w związku z użytkowaniem pojazdu	1
3. Przepisy określające:	1
1) dopuszczalne wymiary, masy i naciski osi pojazdów na drogę;	
2) wymagania ochrony środowiska	
4. Przyrządy kontrolno-pomiarowe służące w szczególności do sprawdzania masy pojazdu i nacisku osi, do badania spalin pojazdu	2
II. Kontrola ruchu drogowego	5 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	3
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymywania pojazdów	1
Razem godzin	10

3) dla strażników leśnych i funkcjonariuszy Straży Parku:

Temat	Liczba godzin
I	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	3 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania na terenie lasów i parków narodowych	1
2. Przepisy określające zakazy wjazdu do lasu i na teren parku narodowego	1
3. Znaki drogowe dotyczące zakazu wjazdu, zakazu zatrzymywania lub postoju	1
II. Kontrola ruchu drogowego	4 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1/2
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	2 1/2
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymywania pojazdów	1
Razem godzin	7

§ 3. 1. Zajęcia praktyczne odbywają się po przeprowadzeniu zajęć teoretycznych i obejmują następujące zagadnienia:

1) sposoby podawania sygnałów do zatrzymania pojazdów, z uwzględnieniem różnych warunków widoczności;

- 2) sposoby podchodzenia do zatrzymanego pojazdu;
- 3) wybór miejsca do kontroli i zatrzymania pojazdu;
- 4) zachowanie bezpieczeństwa własnego oraz uczestników ruchu drogowego.

2. Zajęcia praktyczne przeprowadza się w grupie 5-6-osobowej, dysponującej co najmniej jednym samochodem osobowym.

3. Zajęcia praktyczne realizowane są w czasie 4 godzin, przy czym:

- 1) dwie pierwsze godziny zajęć odbywają się poza drogą publiczną;
- 2) następne dwie godziny zajęć realizowane są na drodze publicznej w miejscu, w którym nie wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zajęcia te mogą być realizowane poza drogą publiczną w miejscu zapewniającym odwzorowanie sytuacji drogowych.

**§ 4.** 1. Zajęcia teoretyczne prowadzą osoby posiadające odpowiednią wiedzę fachową.

2. Zajęcia praktyczne prowadzą policjanci posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego.

3. Godzina zajęć praktycznych i teoretycznych równa się 45 minutom.



## WZÓR UPOWAŻNIENIA DO WYKONYWANIA KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

strona 1

**KOMENDANT STOŁECZNY/POWIATOWY/MIEJSKI <sup>\*)</sup> POLICJI w .....**

**UPOWAŻNIENIE NR ...**  
do wykonywania kontroli ruchu drogowego

Upoważnienie ważne tylko z legitymacją służbową

.....  
(imię i nazwisko funkcjonariusza)

.....  
(instytucja)

.....  
(stanowisko i numer legitymacji służbowej)

.....  
(data wydania)

.....  
(mp.)

.....  
(podpis komendanta)

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić

strona 2a

**Niniejszy dokument upoważnia umundurowanych strażników gminnych (miejskich) do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec:**

- 1) kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym;
- 2) uczestnika ruchu naruszającego przepisy o:
  - a) zatrzymaniu i postoju pojazdów,
  - b) ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, pojazdów zaprzęgowych oraz o jeździe wierzchem lub pędzeniu zwierząt,
  - c) ruchu pieszych,
  - d) ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

**W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w powyższym zakresie strażnicy gminni (miejscy) są upoważnieni do:**

- 1) zatrzymywania pojazdu lub jadącego wierzchem;
- 2) sprawdzania dokumentów, o których mowa w art. 38 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów;
- 3) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu;
- 4) wydawania poleceń:
  - a) osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu,
  - b) kontrolowanemu uczestnikowi ruchu – co do sposobu jego zachowania;
- 5) sprawdzania wykonania obowiązków, o których mowa w art. 78 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;
- 6) żądania od właściciela lub posiadacza pojazdu wskazania komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.

**Niniejszy dokument uprawnia umundurowanych strażników leśnych oraz funkcjonariuszy Straży Parku do wykonywania kontroli kierujących pojazdami, którzy nie stosują się do przepisów lub znaków drogowych o zakazie wjazdu pojazdów, zatrzymywania lub postoju obowiązujących na terenie lasów lub parków narodowych,**

- 1) zatrzymywania pojazdu;
- 2) legitymowania uczestników ruchu drogowego;
- 3) wydawania wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi.

**Niniejszy dokument upoważnia osoby działające w imieniu zarządcy drogi do wykonywania kontroli ruchu drogowego w stosunku do pojazdów:**

- 1) w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi;
- 2) powodujących uszkodzenie lub niszczenie drogi;
- 3) zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę,

**a w tym zakresie upoważnia do::**

- 1) zatrzymywania pojazdu;
- 2) legitymowania uczestnika ruchu drogowego i wydawania mu wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub pojazdu;
- 3) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z użytkowaniem pojazdu;
- 4) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów oraz masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;
- 5) używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących w szczególności do badania pojazdu, określania jego wymiarów, masy lub nacisku osi oraz stwierdzania naruszenia wymagań ochrony środowiska;
- 6) uniemożliwienia jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalną masę lub nacisk osi albo uszkadzającym lub niszczącym drogę.

**Ponadto, w celu dokonania sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu osoby działające w imieniu zarządcy drogi, mające prawo jazdy odpowiedniej kategorii, mogą kierować tym pojazdem.**