



# DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 6 listopada 2019 r.

Poz. 2141

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

z dnia 5 listopada 2019 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 lit. i 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);
- 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;

<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 uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, 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 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579, 1818 i 2020.

- 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 poruszający się pojazdem Policji 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. Jeżeli jest to konieczne dla prowadzenia czynności kontrolnych, pojazd Policji może zostać unieruchomiony w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

7. 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.

8. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogowa”.

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

§ 3. 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 Policji.

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

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

§ 4. 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.

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

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

- 1) udzielenia pomocy choremu lub rannemu;
- 2) doprowadzenia do jednostki Policji, izby wytrzeźwień lub placówki, której jednostka samorządu terytorialnego zleciła lub którą utworzyła w celu wykonywania zadań izby wytrzeźwień, podmiotu leczniczego albo miejsca zamieszkania;
- 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, za pomocą karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego, grzywny nałożonej mandatem karnym, w formie bezgotówkowej lub kaucji;
- 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 zagrazić życiu lub zdrowiu jego lub innych osób.

**§ 5. 1.** Pojazd wytypowany przez kontrolującego do drogowej kontroli technicznej podlega wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej.

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

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

3. Jeżeli kontrolujący posiada informację, że kontrolowany pojazd użytkowy, z wyjątkiem ciągnika rolniczego kategorii T<sub>5</sub>, jest użytkowany przez podmiot o wysokim współczynniku ryzyka w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, lub w zakresie występowania naruszeń stanu technicznego, ustalonym w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), drogowa kontrola techniczna tego pojazdu obejmuje sprawdzenie w szczególności obszarów, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2, 5, 6 i 8.

4. W przypadku pojazdu użytkowego, jeżeli dokumentacja dotycząca dopuszczenia pojazdu do ruchu lub protokół, o którym mowa w § 6 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.

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

6. Kontrolę stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu. Kontrola ta może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. W celu przeprowadzenia kontroli stanu technicznego kontrolujący może korzystać z dodatkowego sprzętu, w szczególności podnośnika lub kanału przeglądowego.

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

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

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

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

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

- 1) sprawdza wymaganą dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, a w szczególności dokument potwierdzający przeprowadzenie badania technicznego, oraz ostatni protokół kontroli drogowej, o którym mowa w ust. 5;
- 2) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- 3) może przeprowadzić wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku;
- 4) może dokonać sprawdzenia stanu technicznego za pomocą właściwych metod, w tym z użyciem przyrządu kontrolno-pomiarowego będącego w jego dyspozycji, służącego 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. Przepis § 5 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku gdy poddanie pojazdu użytkowego szczegółowej drogowej kontroli technicznej wymaga jego przejazdu do mobilnej stacji kontroli drogowej 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 2 do rozporządzenia.

**§ 7. 1.** Jeżeli podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zostało ujawnionych wiele usterek poważnych lub niebezpiecznych, uzasadniających poddanie kontrolowanego pojazdu dodatkowemu badaniu technicznemu 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.

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 3 do rozporządzenia.

**§ 8. 1.** Drogowa kontrola techniczna może obejmować również kontrolę zabezpieczenia ładunku.

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

- 1) usterki drobne – w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa;
- 2) usterki poważne – w przypadku gdy ładunek nie został wystarczająco 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.

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

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

6. Klasyfikacji usterek zabezpieczenia ładunku dokonuje się na podstawie nieprawidłowości, które są określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia.



**§ 9. 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.

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

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

3. Na egzemplarzu wydruku pozostawionym kontrolowanemu kontrolujący potwierdza sprawdzenie zapisów zawartych w pamięciach tachografu cyfrowego i karty kierowcy, w sposób określony w § 9.

4. Jeżeli kontrolowany nie posiada karty kierowcy albo jest ona niezdatna do użytku z powodu uszkodzenia, utraty ważności lub innych przyczyn, kontrolujący sprawdza zapisy zawarte w pamięci tachografu cyfrowego na podstawie wydruku lub danych pobranych z tachografu. 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.

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

- 1) dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, 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 § 4 ust. 4, albo w związku z podejrzeniem, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

**§ 12. 1.** Kontrolujący dokonuje odczytu wskazań drogomierza pojazdu zatrzymanego do kontroli także wówczas, gdy nie poddaje tego pojazdu sprawdzeniu stanu technicznego.

2. Przepisu ust. 1 można nie stosować w przypadku, o którym mowa w § 4 ust. 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 wskazania drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, dokonuje się ustalenia numeru VIN albo numeru podwozia, nadwozia lub ramy pojazdu oraz danych technicznych o pojeździe w zakresie marki i dodatkowo co najmniej jednej pozycji z kategorii danych technicznych wskazanej w przepisach wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy.

5. Dane dotyczące odczytu wskazania drogomierza określone w przepisach wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy oraz, w przypadku pojazdu niezarejestrowanego, dane, o których mowa w ust. 4, kontrolujący przekazuje niezwłocznie do centralnej ewidencji pojazdów.

**§ 13.** 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 dyspozycji 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, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy. W razie konieczności wystąpienia do starosty z wnioskiem, o którym mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, w pokwitowaniu zamieszcza się informację o tym wniosku.

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

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

3. Do zerwania plomby założonej przez organy celne uprawniony jest wyłącznie funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej.

**§ 15.** Jeżeli kontrolujący podczas kontroli kierującego pojazdem, posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, że niezbędna jest ocena stanu zdrowia kierującego pojazdem, 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.

**§ 16.** Jeżeli kontrolujący podczas kontroli kierującego pojazdem, posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, że istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do kwalifikacji kierującego pojazdem, 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.

**§ 17.** 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 pojazdem, 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 o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu może nastąpić na podstawie dokumentów okazanych przez kierującego pojazdem.

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.

**§ 18.** 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, ust. 3 pkt 2, ust. 4 i 5, § 4 ust. 1 pkt 2, ust. 2, 3, ust. 4 pkt 2 i 3, ust. 6 i 7 oraz § 17 stosuje się odpowiednio.

**§ 19.** 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 ust. 1 pkt 1, ust. 2–4, 6 i ust. 7 pkt 1–3 i 5–8 oraz § 17 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.

**§ 20. 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 ust. 1 pkt 1, ust. 2–4, 6 i ust. 7 pkt 1–3 i 5–8 oraz § 17 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.

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

**§ 21. 1.** Kontrolę ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów oraz wymagań związanych z tym transportem inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska wykonuje 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. W celu przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1, Inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska zatrzymuje pojazdy, poruszając się wyłącznie pieszo oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6–8, § 3 ust. 1 oraz § 4 ust. 1 pkt 2 i ust. 3.

**§ 22. 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 7, § 3 ust. 1 oraz § 4 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 7, § 3 ust. 1, 2, 4 i 5 oraz § 4 ust. 3.

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 § 4 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

**§ 23. 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. Organ, o którym mowa w ust. 4, 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.

**§ 24. 1.** W przypadku podania przez kontrolującego polecenia lub sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem:

- 1) zatrzymuje pojazd;
- 2) trzyma ręce na kierownicy;



- 3) na polecenie kontrolującego:
- a) wyłącza silnik pojazdu,
  - b) włącza światła awaryjne,
  - c) umożliwia mu dokonanie identyfikacji pojazdu, w szczególności przez udostępnienie komory silnika oraz innych miejsc w pojeździe.

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

**§ 25.** 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 funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, odpowiadające wzorowi obowiązującemu do dnia 28 lutego 2017 r., zachowują ważność do czasu ich wymiany na pieczęcie odpowiadające wzorowi określone 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 dnia wejścia w życie rozporządzenia.

6. Pokwitowania za zatrzymane dokumenty, o których mowa w § 13 ust. 1, według dotychczasowego wzoru mogą być stosowane przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

**§ 26.** Przepis § 20 ust. 3 stosuje się do dnia 31 grudnia 2019 r.

**§ 27.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 7 listopada 2019 r., z wyjątkiem § 12, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.<sup>4)</sup>

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

<sup>4)</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).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych  
i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. (poz. 2141)

### Załącznik nr 1

## SPOSÓB IDENTYFIKOWANIA POJAZDU, ZAKRES I METODY KONTROLI JEGO STANU TECHNICZNEGO

| Pozycja   | Metoda                     | Kryteria uznania stanu pojazdu za niezadowolający   | Kategoria usterki |         |               |
|---|----------------------------|---|-------------------|---------|---------------|
|   |                            |   | drobna            | poważna | niebezpieczna |
| 0. IDENTYFIKACJA POJAZDU                        |                            |   |                   |         |               |
| 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, wyraźnie sfalszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu                 |                   | X       |               |
|   |                            | c) nieczytelne dokumenty pojazdu lub dane nie odpowiadają stanowi faktycznemu                                     | X                 |         |               |
| 1. UKŁAD HAMULCOWY                              |                            |   |                   |         |               |
| 1.1. Stan techniczny i działanie                |                            |   |                   |         |               |
|   |                            | a) zbyt ciasne pasowanie sworznia   |                   | X       |               |

|   |   |   |                          |                       |
|---|---|---|--------------------------|-----------------------|
| 1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego   | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego<br><b>uwaga:</b> pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku  | b) nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia   | X                        |                       |
| 1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego<br><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<br>b) pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo jeżeli wpływa na działanie<br>c) brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta  | X<br><br>X<br>X          | X<br><br><br>         |
| 1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki   | kontrola organoleptyczna*) elementów pod normalnym ciśnieniem roboczym; należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego | a) niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia)<br>co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość<br>b) czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców<br>c) wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa<br>d) wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza<br>e) uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo | X<br><br><br>X<br>X<br>X | <br><br><br><br><br>X |
| 1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia                                    | kontrola działania  | nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika<br>brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia  | X                        |                       |

|   |  |   |   |   |   |
|---|--|---|---|---|---|
| 1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego  | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego  | a) urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte                        |   | X |   |
|   |  | b) niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu     |   | X |   |
|   |  | c) luźne połączenia lub nieszczelność układu  |   | X |   |
|   |  | d) niepoprawne działanie  |   | X |   |
|   |  | a) mechanizm zapadkowy nie blokuje  |   | X |   |
| 1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego  | b) zużycie sworzni dźwigni lub mechanizmu zapadkowego nadmierne zużycie                   | X | X |   |
|   |  | c) nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację                             |   | X |   |
|   |  | d) brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa                  |   | X |   |
|   |  | e) nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię                         |   | X |   |
|   |  | a) zawór uszkodzony lub nadmierny wpływ powietrza jeżeli wpływa na funkcjonalność         |   | X | X |
| 1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)   | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego  | 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 |
|   |  | a) uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze jeżeli wpływa na funkcjonalność          | X | X |   |
|   |  | b) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu jeżeli wpływa na funkcjonalność | X | X |   |
| 1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)  | należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą | c) nieszczelność jeżeli wpływa na funkcjonalność  |   | X | X |

|  |  |  |   |   |   |
|--|--|--|---|---|---|
|  |  | d) nieprawidłowe działanie<br>wpływ na działanie hamulca   |   | X | X |
| 1.1.9. Zbiornik sprężonego<br>powietrza  | kontrola organoleptyczna*)   | a) zbiornik nieznacznie uszkodzony lub skorodowany<br>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<br>wspomagające układ<br>hamulcowy, pompa<br>hamulcowa (układy<br>hydrauliczne) | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas<br>pracy układu hamulcowego | a) urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa<br>nieskutecznie<br>urządzenie wspomagające nie działa   |   | X | X |
|  |  | b) pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa<br>pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna  |   | X | X |
|  |  | c) niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż<br>działa<br>niepewne mocowanie pompy hamulcowej   |   | X | X |
|  |  | d) poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum<br>poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum<br>brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej  | X | X | X |
|  |  | e) brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego  | X |   |   |
|  |  | f) wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest<br>uszkodzony   | X |   |   |
|  |  | g) nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu<br>płynu hamulcowego.  | X |   |   |
| 1.1.11. Szytywne przewody<br>hamulcowe   | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas<br>pracy układu hamulcowego | a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem<br>b) nieszczelność przewodów lub połączeń w pneumatycznym<br>układzie hamulcowym<br>nieszczelność przewodów lub połączeń w hydraulicznym układzie<br>hamulcowym |   | X | X |



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

|   |   |  |   |   |   |
|---|---|--|---|---|---|
|   |   | d) niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca  |   | X |   |
| 1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia                                | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego                     | a) linka uszkodzona lub splątana wpływ na działanie hamulca  |   | X | X |
|   |   | b) nadmierne zużycie lub korozja elementu wpływ na działanie hamulca   |   | X | X |
|   |   | c) niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia   |   | X |   |
|   |   | d) uszkodzenie prowadnicy linki  |   | X |   |
|   |   | e) ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego  |   | X |   |
|   |   | f) nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie                          |   | X |   |
| 1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne) | kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości | a) pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca                                 |   | X | X |
|   |   | b) nieszczelność urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca   |   | X | X |
|   |   | c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca                      |   | X | X |
|   |   | d) nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego grozi pęknięciem   |   | X | X |
|   |   | e) zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego) |   | X | X |
|   |   | f) uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem brak osłony lub nadmierne jej uszkodzenie                            | X | X |   |
| 1.1.17. Korektor siły hamowania   | kontrola organoleptyczna*) 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 |
|   |   | e) brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne  | X |   |   |
| 1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu  | kontrola organoleptyczna*)  | 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*)  | a) niepewne połączenia lub mocowanie negatywny wpływ na działanie   | X | X |   |
|   |   | b) brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie   |   | X |   |
| 1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy                    | rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągniętym a przyczepą | hamulec przyczepy nie łączy się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego   |   |   | X |
| 1.1.21. Kompletny układ hamulcowy   | kontrola organoleptyczna*)  | a) inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego<br>wpływ na działanie hamulca |   | X | X |
|   |   | b) wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu<br>wpływ na działanie układu  | X | X |   |
|   |   | c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu  |   | X |   |
|   |   | d) niebezpieczna przeróbka*) dowolnego elementu układu hamulcowego<br>wpływ na działanie hamulca  |   | X | X |

|   |  |   |  |   |   |
|---|--|---|--|---|---|
| 1.1.22. Połączenia kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)  | kontrola organoleptyczna*)   | brak połączenia   |  | X |   |
| 1.1.23. Hamulec najazdowy   | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania   | skuteczność mniejsza, niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia” |  | X |   |
| 1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego  |  |   |  |   |   |
| 1.2.1. Sprawność (P)  | w trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej   | a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole<br>brak siły hamowania co najmniej na jednym kole  |  | X | X |
|   |  | b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej<br>siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych                                |  | X | X |
|   |  | c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)  |  | X |   |
|   |  | d) nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole   |  | X |   |
|   |  | e) nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła  |  | X |   |
| 1.2.2. Skuteczność (P)  | 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 opóźniomierza (procentową skuteczność hamulców oblicza się dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepy – sumę nacisku osi, mnożąc ten wynik przez 100). | skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<br>skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  |  | X | X |
| 1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ) |  |   |  |   |   |
| 1.3.1. Sprawność  |  | a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole  |  | X |   |

|   |   |   |  |  |  |  |  |   |   |
|---|---|---|--|--|--|--|--|---|---|
| (P)   | jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.  | brak siły hamowania na co najmniej jednym kole  |  |  |  |  |  |   | X |
|   |   | b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi; w przypadku badania na drodze pojazd nadmierne zjeżdża z linii prostej |  |  |  |  |  | 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 (zakleszczanie)  |  |  |  |  |  | X |   |
| 1.3.2. Skuteczność (P)                                      | 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  |  |  |  |  |  | X | X |
| 1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego |   |   |  |  |  |  |  |   |   |
| 1.4.1. Sprawność (P)  | 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  |  |  |  |  |  | X | X |
|   |   | podczas badania osiągnięto mniej niż 50% wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu  |  |  |  |  |  |   |   |
| 1.4.2. Skuteczność (P)                                      | badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, wówczas przeprowadzić badanie drogowe z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu lub ze wskazaniem | osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia                                  |  |  |  |  |  | X | X |
|   |   | podczas badania osiągnięto mniej niż 50% powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu  |  |  |  |  |  |   |   |
| 1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego               | kontrola organoleptyczna*) oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa  | a) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego)  |  |  |  |  |  | X |   |
|   |   | b) układ nie działa   |  |  |  |  |  | X |   |
| 1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)                           | kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu  | a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa   |  |  |  |  |  | X |   |
|   |   | b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu  |  |  |  |  |  | X |   |
|   |   | c) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół   |  |  |  |  |  | X |   |



|  |  |  |  |   |   |
|--|--|--|--|---|---|
|  |  | d) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej   |  | X |   |
|  |  | e) brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora)  |  | X |   |
|  |  | f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  |  | X |   |
| 1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)         | kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie 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*)   | płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami bezpośrednio ryzyko awarii  |  | X | X |
| <b>2. UKŁAD KIEROWNICZY</b>                      |  |  |  |   |   |
| 2.1. Stan techniczny                             |  |  |  |   |   |
| 2.1.1. Stan przekładni kierowniczej              | kontrola organoleptyczna*) działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy                                   | a) skreślony 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*) mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo           | a) nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej mocowania niebezpiecznie obciążone 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 ułamane znaczący wpływ na skuteczność mocowań                                  |   | X | X |
|  |  | d) pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy                           |   | X | X |
| 2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego      | kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo  | a) ruch elementów względem siebie wymagający naprawy nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia |   | X | X |
|  |  | b) nadmierne zużycie przegubów bardzo poważne ryzyko rozłączenia   |   | X | X |
|  |  | c) pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu wpływ na działanie   |   | X | X |
|  |  | d) brak elementów ograniczających skręt  |   | X |   |
|  |  | e) nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego)                            |   | X |   |
|  |  | f) niebezpieczna przeróbka **) wpływ na działanie  |   | X | X |
|  |  | g) uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej brak lub znaczące zużycie osłony gumowej                               | X | X |   |
|  |  | a) ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia                                   |   | X |   |
| 2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego | kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kolumny pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego) | b) brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają   |   | X |   |
|  |  | a) wyciek płynu  |   | X |   |
| 2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego        | sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku   | b) zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum)   |   | X |   |

|  |   |   |  |  |   |   |
|--|---|---|--|--|---|---|
|  | hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny)<br>postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa   | niedostateczna pojemność zbiornika  |  |  |   | X |
|  |   | c) mechanizm wspomagania nie działa<br>wpływ na poprawność działania układu kierowniczego                                 |  |  | X | X |
|  |   | d) pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu<br>wpływ na poprawność działania układu kierowniczego                      |  |  | X | X |
|  |   | e) nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów<br>wpływ na poprawność działania układu kierowniczego          |  |  | X | X |
|  |   | f) niebezpieczna przeróbka**)<br>wpływ na poprawność działania układu kierowniczego                                       |  |  | X | X |
|  |   | g) uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/przewodów<br>wpływ na poprawność działania układu kierowniczego                |  |  | X | X |
|  |   |   |  |  |   |   |
| 2.2. Kierownica i kolumna kierownicy                   |   |   |  |  |   |   |
| 2.2.1. Stan kierownicy                                 | ustawić pojazd na podłożu, naprężmiennie pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny<br>kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych | a) ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz<br>bardzo poważne ryzyko rozłączenia                    |  |  | X | X |
|  |   | b) brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy<br>bardzo poważne ryzyko rozłączenia                           |  |  | X | X |
|  |   | c) pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub na ramionach kierownicy<br>bardzo poważne ryzyko rozłączenia |  |  | X | X |
|  |   | d) niebezpieczna przeróbka**)   |  |  | X |   |
|  |   |   |  |  |   |   |
| 2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy | naprężmiennie ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny<br>Kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych   | a) nadmierny ruch piasty koła kierownicy w górę lub w dół   |  |  | X |   |
|  |   | b) nadmierny luz promieniowy kolumny kierownicy   |  |  | X |   |
|  |   | c) zużyty przegub elastyczny  |  |  | X |   |
|  |   | d) uszkodzone mocowanie   |  |  | X |   |

|   |   |  | bardzo poważne ryzyko rozłączenia   |   |   |  |   |
|---|---|--|---|---|---|--|---|
|   |   |  | e) niebezpieczna przeróbka**)   |   |   |  | X |
| 2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy              | włączyć silnik w pojeździe ze wspomaganiem układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost; delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna*) luzu |  | zbyt duży ruch jałowy kierownicy (np. dany punkt na obrys koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) wpływ na bezpieczne kierowanie |   | X |  | X |
| 2.4. Ustawienie kół                                 | kontrola organoleptyczna*)  |  | wyraźnie nieprawidłowe ustawienie wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy  | X |   |  |   |
| 2.5. Obrót osi kierowanej przyczepy                 | kontrola organoleptyczna*) lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami  |  | a) element uszkodzony w niewielkim stopniu poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu   |   | X |  | X |
|   |   |  | b) zbyt duży luz  |   | X |  | X |
|   |   |  | wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy  |   |   |  |   |
|   |   |  | c) uszkodzone mocowanie   |   | X |  | X |
|   |   |  | poważny wpływ na skuteczność mocowania  |   |   |  |   |
| 2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu                        |  | a) wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie   |   | X |  |   |
|   |   |  | b) wspomaganie nie działa   |   | X |  |   |
|   |   |  | c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu   |   | X |  |   |
| <b>3. WIDOCZNOŚĆ</b>                                |   |  |   |   |   |  |   |
| 3.1. Pole widzenia                                  | kontrola organoleptyczna*) z siedzenia kierowcy   |  | przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej)      | X |   |  |   |
|   |   |  | ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne  |   | X |  |   |
| 3.2. Stan szyb                                      | kontrola organoleptyczna*)  |  | a) pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona), poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej               | X |   |  |   |

|  |  |  |   |   |   |
|--|--|--|---|---|---|
|  |  | ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne   |   | X |   |
|  |  | b) szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej)   | X | X |   |
|  |  | 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 |   |
| 3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji urządzenia widzenia pośredniego | kontrola organoleptyczna*)                         | 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) | X | X |   |
|  |  | mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem  |   |   |   |
|  |  | b) lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obluźwane   | X | X |   |
|  |  | lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, obluźwane lub niepewnie zamocowane   |   | X |   |
|  |  | c) brak zapewnienia wymaganej widoczności  |   | X |   |
| 3.4. Wycieraczki przedniej szyby   | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | a) wycieraczki nie działają lub ich brak   |   | X |   |
|  |  | b) uszkodzenie pióra wycieraczki   | X | X |   |
|  |  | brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie  |   | X |   |
| 3.5. Spryskiwacze przedniej szyby  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskiującego)   | X | X |   |
|  |  | spryskiwacze nie działają  |   | X |   |
| 3.6. Instalacja odmgławiająca  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony  | X |   |   |



| 4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE |  |  |  |   |   |
|--|--|--|--|---|---|
| 4.1. Światła drogowe i mijania                           |  |  |  |   |   |
| 4.1.1. Stan i działanie                                  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania |  | a) brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła, w przypadku LED nie działa powyżej 1/3) pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność   | X | 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 światel drogowych i mijania   |   | X |
|  |  |  | 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<br>b) obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy   |   | X |   |
| 4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość | urządzenie nie działa w przypadku świateł wyładowczych  | X | X |   |
| 4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej                        |  |   |   |   |   |
| 4.2.1. Stan i działanie  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania                                 | a) uszkodzone źródło światła<br>b) uszkodzenie klosza<br>c) nieprawidłowe mocowanie światła<br>bardzo poważne ryzyko odpadnięcia  |   | X |   |
| 4.2.2. 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<br>tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie<br>b) nieprawidłowe działanie przełącznika  |   | 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<br>czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła<br>b) elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę<br>czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła | X |   | X |
| 4.3. Światła hamowania „stop”  |  |   |   |   |   |

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

|  |  |  |  |   |  |   |  |
|--|--|--|--|---|--|---|--|
|  |  |  | bardzo poważne ryzyko odpadnięcia  |   |  | X |  |
| 4.4.2. Przełączniki  | kontrola organoleptyczna*) 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 w ogóle   |   |  | X |  |
| 4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania |  | brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, światłości lub oznaczenia |   |  | X |  |
| 4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów   | kontrola organoleptyczna*) 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*) i sprawdzenie działania |  | a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3 pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3)  | X |  | X |  |
|  |  |  | b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)  | X |  | X |  |
|  |  |  | c) niepełne mocowanie światła  | X |  | X |  |
|  |  |  | bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepienia kierujących pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnika   | X |  | X |  |
| 4.5.2. Ustawienie  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania |  | niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmglowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko)  | X |  |   |  |
|  |  |  | granica światła i cienia powyżej granicy dla światła mijania   |   |  | X |  |
| 4.5.3. Przełączniki  | kontrola organoleptyczna*) 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*) i sprawdzenie działania | a) 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<br>b) układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia |             | X |   |
| 4.6. Światła cofania   |  |   |             |   |   |
| 4.6.1. Stan i działanie  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | a) uszkodzenie źródła światła<br>b) uszkodzenie klosza<br>c) nieprawidłowe mocowanie światła<br>bardzo poważne ryzyko odpadnięcia   | X<br>X<br>X |   |   |
| 4.6.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | a) 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<br>b) układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia |             | X |   |
| 4.6.3. Przełączniki  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<br>światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest inny bieg niż wsteczny   | X           |   | X |
| 4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną  |  |   |             |   |   |
| 4.7.1. Stan i działanie  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | a) źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu<br>b) uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła)<br>uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła)<br>c) nieprawidłowe mocowanie światła  | X<br>X<br>X |   |   |



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

|   |  |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
| ciągącym a przyczepą lub naczepą              | b) uszkodzenie lub zużycie izolacji<br>możliwość spowodowania zwarcia  | X | X |   |
|   | c) nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego<br>światła hamowania „stop” przyczepy nie działają  |   | X | X |
|   | a) niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów<br>obluźwane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń<br>ryzyko dotknięcia przez przewody gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego) | X | X | X |
| 4.1.1. Złącza i przewody elektryczne          | b) niewielkie zużycie instalacji<br>znaczny stopień zużycia instalacji<br>skrajne zużycie instalacji. w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego   | X | X | X |
|   | c) uszkodzona lub zużyta izolacja<br>ryzyko zwarcia<br>bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem  | X | X | X |
|   | a) światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<br>wysyłanie/odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu  | X | X |   |
| 4.1.2. Dodatkowe światła i światła odblaskowe | b) światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<br>liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną światłość światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu                | X | X |   |
|   | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania   |   |   |   |

|                                    |   |  |   |   |   |
|------------------------------------|---|--|---|---|---|
|                                    |   | c) niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego<br>bardzo poważne ryzyko odpadnięcia  | X | X |   |
| 4.13. Akumulator (-y)              | kontrola organoleptyczna*)  | a) niepewne mocowanie<br>niewłaściwe mocowanie, możliwość spowodowania zwarcia   | X | X |   |
|                                    |   | b) wyciek<br>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 |   |
| 5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE |   |  |   |   |   |
| 5.1. Osie                          |   |  |   |   |   |
| 5.1.1. Osie<br>(+P)                | kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę<br>możliwości, urządzenia do<br>szarpnięć kołami jezdni pojazdu   | a) pęknięcie lub odkształcenie osi   |   |   | X |
|                                    |   | b) niepewne mocowanie do pojazdu<br>pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie:<br>nadmierny ruch względem mocowań                   |   | X | X |
|                                    |   | c) niebezpieczna przeróbka**)<br>wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, zbyt<br>mała odległość od innych części pojazdu lub od podłoża |   | X | X |
| 5.1.2. Zwrotnice<br>(+P)           | kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę<br>możliwości, urządzenia do<br>szarpnięć kołami jezdni pojazdu<br>do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku<br>pionowym lub poziomym i obserwować ruch<br>między belką osi a zwrotnicą | a) pęknięcie zwrotnicy   |   |   | X |
|                                    |   | b) nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia<br>prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru<br>jazdy                     |   | X | X |
|                                    |   | c) zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi<br>prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru<br>jazdy                                  |   | X | X |
|                                    |   | d) luz sworznia zwrotnicy w osi  |   | X |   |

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

|                                       |   |  |   |   |   |
|---------------------------------------|---|--|---|---|---|
|                                       |   | niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania; opona dotyka nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy  |   |   | X |
|                                       |   | b) różne rozmiary opon na tej samej osi lub kołach bliźniaczych  |   | X |   |
|                                       |   | c) opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi   |   | X |   |
|                                       |   | d) znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony widoczny lub uszkodzony kord opony  |   | X | X |
|                                       |   | e) widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia        |   | X | X |
|                                       |   | f) opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartychy przeciwbłotne)<br>opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu, bez wpływu na bezpieczną jazdę  | X | X |   |
|                                       |   | g) opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia bieżnikowanie wpływa na warstwę ochronną kordu |   | X | X |
| 5.3. Zawieszenie                      |   |  |   |   |   |
| 5.3.1. Resory i stabilizatory<br>(+P) | kontrola organoleptyczna* przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdni pojazdu | a) niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi widoczne względne przemieszczanie się; mocowania bardzo poważnie obciążone   |   | X | X |
|                                       |   | b) uszkodzenie lub pęknięcie części resoru bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych  |   | X | X |
|                                       |   | c) brak resoru bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych  |   | 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   | X | X |   |
|   |   |  | b) amortyzator uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie  |   | X |   |
|   |   |  | c) brak amortyzatora   |   | X |   |
| 5.3.3. Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze (+P) | kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdniymi pojazdu |  | a) niepewne mocowanie części do podwozia lub osi prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy                                      |   | X | X |
|   |   |  | b) uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie   |   | X | X |
|   |   |  | c) niebezpieczna przeróbka**) niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa   |   | X | X |
| 5.3.4. Sworznie wahaczy (+P)                          | kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdniymi pojazdu |  | a) nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy                |   | X | X |
|   |   |  | b) poważne zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej  | X | X |   |
| 5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne                       | kontrola organoleptyczna*)  |  | a) układ nie działa  |   |   | X |
|   |   |  | b) uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu poważny wpływ na działanie układu |   | X | X |
|   |   |  | c) słyszalny wpływ powietrza z układu  |   | X |   |
|   |   |  | d) niebezpieczna przeróbka**)  |   | X |   |

| 6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA  |   |  |   |   |   |
|--|---|--|---|---|---|
| 6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane   |   |  |   |   |   |
| 6.1.1. Stan  | kontrola organoleptyczna*)  | a) niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek<br>poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek                       |   | X | X |
|  |   | b) niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń<br>obluzowana większość mocowań; niewystarczająca wytrzymałość części                             |   | X | X |
|  |   | c) nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji<br>niewystarczająca wytrzymałość części   |   | X | X |
| 6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki  | kontrola organoleptyczna*) pojazdów na kanale diagnostycznym lub na dźwięczniku                                       | a) nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego   |   | X |   |
|  |   | b) spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub do przedziału dla pasażerów   |   | X |   |
|  |   | zagrożenie dla zdrowia osób znajdujących się w pojeździe   |   |   | 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, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe  |   |   | X |
|  |   | b) wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych                               |   | X | X |
|  |   | c) przetarcie przewodów uszkodzenie przewodów  | X | X |   |
|  |   | d) nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany)   |   | X |   |
|  |   | e) zagrożenie pożarowe z powodu:<br>– wycieku paliwa<br>– niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego<br>– stanu komory silnikowej |   |   | X |



|   |   |  |   |   |
|---|---|--|---|---|
|   | f) 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 z wymaganiami; część systemu działa nieprawidłowo |  |   | X |
| 6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd | kontrola organoleptyczna*)  | a) obłuzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia części grożą odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji<br>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*)  | a) uchwyt koła w złym stanie<br>b) pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu<br>c) koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie<br>wysokie ryzyko odpadnięcia   | X | X |
| 6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia<br>(+P)                                    | kontrola organoleptyczna*) 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)<br>uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli jest używany)<br>b) nadmierne zużycie elementu<br>zużycie elementu poniżej granicznego<br>c) uszkodzone mocowanie<br>obłuzowane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia<br>d) brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego<br>e) co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa<br>f) elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany | X | X |

|                             |   |   |   |   |   |
|-----------------------------|---|---|---|---|---|
|                             |   | nieczytelna tablica rejestracyjna, w przypadku, gdy sprzęg nie jest wykorzystywany  |   | X |   |
|                             |   | g) niebezpieczna przeróbka** (części drugorzędne)<br>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) obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego |   | X | X |
|                             |   | b) nadmierne zużycie łożysk wału napędowego bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia   |   | X | X |
|                             |   | c) nadmierne zużycie przegubów napędowych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia                                    |   | X | X |
|                             |   | d) zły stan przegubów elastycznych bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia  |   | X | X |
|                             |   | e) uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś   |   | X |   |
|                             |   | f) pęknięcie lub niepewne mocowanie obudowy łożyska bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia obudowy   |   | X | X |
|                             |   | g) znaczące zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej  | X | 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 mocowanie obluzowane lub pęknięte  |   | X | X |
| 6.1.9. Praca silnika        | kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu                       | a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko   |   | X |   |

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

|   |  |  |   |   |   |
|---|--|--|---|---|---|
|   |  | stan drzwi obrotowych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie  |   |   | X |
|   |  | c) zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi brakujące lub obluźwane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi  |   | X |   |
| 6.2.4. Podłoga                                  | kontrola organoleptyczna*)                         | niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi niewystarczająca stabilność   |   | X | X |
| 6.2.5. Siedzenie kierowcy                       | kontrola organoleptyczna*)                         | a) uszkodzona konstrukcja siedzenia mocowanie siedzenia obluźwane  |   | 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 | X |   |
|   |  | siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne)  |   |   |   |
|   |  | b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu | X | X |   |
| 6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy           | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania | nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu wpływ na bezpieczne działanie  |   | X | X |
| 6.2.8. Stopnie kabiny                           | kontrola organoleptyczna*)                         | a) niepewne mocowanie stopnia lub poręczy niewystarczająca stabilność  | X | X |   |
|   |  | b) stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników  |   | X |   |
| 6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne | kontrola organoleptyczna*)                         | 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 | X |   |
|   |  | c) wycieki z układów hydraulicznych nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych   | X | X |   |
| 6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne                                  | kontrola organoleptyczna*)                         | a) brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń, zagrożenie odpadnięciem   | X | X |   |
|   |  | b) fartuchy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła błotnik zbyt blisko opony/koła  | X | X |   |
|   |  | c) niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia niewystarczająca osłona całej szerokości opony   | X | X |   |
| 7. INNE WYPOSAŻENIE   |  |  |   |   |   |
| 7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa |  |  |   |   |   |
| 7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć                                   | kontrola organoleptyczna*)                         | a) znacznie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczeństwa; wpływ na stabilność   |   | X | X |
|   |  | b) obłuzowane punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa  |   | X |   |
| 7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć   | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzanie działania | a) brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany   |   | X |   |
|   |  | b) uszkodzenie pasów bezpieczeństwa przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa   | X | X |   |
|   |  | 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 pasa bezpieczeństwa                                   |   | X |   |
|   |   | e) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa                          |   | X |   |
| 7.1.3. Ograniczniki napięcia pasów bezpieczeństwa | kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu                         | a) brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu                                   |   | X |   |
|   |   | b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu                    |   | X |   |
| 7.1.4. Napięcie wstępne pasów bezpieczeństwa      | kontrola organoleptyczna*)  | a) brak napięcia lub napięcie niezgodne z typem pojazdu  |   | X |   |
|   |   | b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu                    |   | X |   |
| 7.1.5. Poduszki powietrzne                        | kontrola organoleptyczna*)  | a) brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu  |   | X |   |
|   |   | b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu                    |   | X |   |
|   |   | c) poduszka w sposób oczywisty nie działa  |   | X |   |
| 7.1.6. System poduszki powietrznej SRS            | kontrola organoleptyczna*) wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu | a) wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie                 |   | X |   |
|   |   | b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu                            |   | X |   |
| 7.2. Gaśnica (jeżeli jest wymagana)               | kontrola organoleptyczna*)  | a) brak gaśnicy  |   | X |   |
|   |   | b) gaśnica niezgodna z wymaganiami jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp.) | X | X |   |
| 7.3. Zamek i urządzenie przeciw włamaniom         | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania  | a) urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa                                   | X |   |   |
|   |   | b) urządzenie jest uszkodzone samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi                          |   | X | X |
| 7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli jest wymagany)  | kontrola organoleptyczna*)  | a) brak lub trójkąt niekompletny   | X |   |   |
|   |   | b) brak znaku homologacji  | X |   |   |

|   |  |   |   |  |   |
|---|--|---|---|--|---|
| 7.5. Apteczka pierwszej pomocy<br>(jeżeli jest wymagana)          | kontrola organoleptyczna*)   | Brak apteczki   | X |  |   |
| 7.7. Sygnał dźwiękowy   | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania   | a) nie działa prawidłowo<br>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<br>emitowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych | X |  | X |
| 7.8. Prędkościomierz  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych       | a) zamontowany nieprawidłowo<br>brak, jeżeli jest wymagany  | X |  | X |
|   |  | b) nie działa prawidłowo<br>nie działa w ogóle  | X |  | X |
|   |  | c) brak wystarczającego podświetlenia<br>całkowity brak podświetlenia   | X |  | X |
| 7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)                 | kontrola organoleptyczna*)   | a) zamontowany niezgodnie z wymaganiami   |   |  | X |
|   |  | b) nie działa   |   |  | X |
|   |  | c) brak plomb lub plomby uszkodzone   |   |  | X |
|   |  | d) brak tabliczki kalibracyjnej (legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna  |   |  | X |
|   |  | e) wyraźne oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane  |   |  | X |
|   |  | f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji  |   |  | X |
| 7.10. Ogranicznik prędkości<br>(jeżeli jest zamontowany/wymagany) | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania urzędnika, 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) ogranicznik w oczywisty sposób nie działa  |   |  | X |

(+P)



|   |   |  |  |   |   |
|---|---|--|--|---|---|
|   |   | c) ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana)   |  | X |   |
|   |   | d) brak plomb lub plomb uszkodzone   |  | X |   |
|   |   | e) brak znaku homologacji ogranicznika albo tabliczki***) albo są nieczytelne  |  | X |   |
|   |   | f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji   |  | X |   |
| 7.11. Drogomierz (jeżeli pojazd jest wyposażony)                                  | kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu   | a) wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo) w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu  |  | X |   |
|   |   | b) w sposób oczywisty nie działa   |  | X |   |
| 7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC) (jeżeli jest zamontowany/ wymagany) | kontrola organoleptyczna*)  | a) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół  |  | X |   |
|   |   | b) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej   |  | X |   |
|   |   | c) brak lub uszkodzenie innych elementów   |  | X |   |
|   |   | d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika  |  | X |   |
|   |   | e) wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie   |  | X |   |
|   |   | f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  |  | X |   |
| <b>8. UCIAŻLIWOŚĆ</b>   |   |  |  |   |   |
| 8.1. Hałas  |   |  |  |   |   |
| 8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+P)  | ocena subiektywna (jeżeli w ocenie kontrolującego hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu) | a) poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  |  | X |   |
|   |   | b) obłuzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu bardzo poważne ryzyko odpadnięcia |  | X | X |
| 8.2. Emisja spalin  |   |  |  |   |   |

| 8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym   |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
| 8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji                | kontrola organoleptyczna*)   | 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 |
|   |  | 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 |
| 8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych<br><b>(P)</b> | 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<br><br>w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić przez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania | c) odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię  |  | X |
|   |  | d) pomiar zdalny 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*)   | 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. Zadymienie spalin<br><b>(P)</b>              | 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 zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu  |  | X |
|   |  | b) w przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia              |  | 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 | c) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności   | X |   |
| 8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska   |   |   |   |   |
| 8.4.1. Wycieki płynów   | kontrola organoleptyczna*)  | każdy nadmierny wyciek płynu innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi | X | X |
| 9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M <sub>2</sub> I M <sub>3</sub> PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB |   |   |   |   |
| 9.1. Drzwi  |   |   |   |   |
| 9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe  | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania  | a) nieprawidłowe działanie  | X |   |
|   |   | b) zły stan techniczny<br>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*) i sprawdzenie działania, w miarę możliwości  | a) nieprawidłowe działanie  | X |   |
|   |   | b) nieczytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego<br>brak oznakowania wyjścia awaryjnego  | X |   |
|   |   | c) brak młotka do wybicia szyby   | X |   |
|   |   | d) zablokowany dostęp   | X |   |

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

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

|  |  |   |   |   |  |
|--|--|---|---|---|--|
| 9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich | kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, w miarę możliwości | a) nieprawidłowe działanie wpływ na bezpieczne działanie                            | X | X |  |
|  |  | b) zły stan techniczny wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń | X | X |  |
|  |  | c) uszkodzenie urządzeń sterujących wpływ na bezpieczne działanie                   | X | X |  |
|  |  | brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego                                   |   | X |  |
| 9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne             | kontrola organoleptyczna*)   |   |   |   |  |

**Objaśnienia:**

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

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

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

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

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

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

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

III. Ograniczników prędkości (OP) lub urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP).

## WZÓR

strona 1

## PROTOKÓŁ SZCZEGÓŁOWEJ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCY WYKAZ KONTROLNY

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

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

5. Wskazanie drogomierza pojazdu w czasie kontroli .....

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 obszarów:<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) światła 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) warunki dodatkowe dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>☐☐10) zabezpieczenie ładunku<sup>13)</sup>☐☐

9. Wynik kontroli:

Pozytywny

☐

Wykryto usterki poważne lub niebezpieczne

☐

Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu

☐10. Różne/uwagi<sup>14)</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 samobieźna.<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 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141).<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> Skreślić w przypadku niewykonywania kontroli zabezpieczenia ładunku.<sup>14)</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. Szytywne przewody hamulcowe  
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe  
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe  
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe  
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia  
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)  
1.1.17. Korektor siły hamowania  
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu  
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)  
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy  
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy  
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)  
1.1.23. Hamulec najazdowy  
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego  
1.2.1. Sprawność  
1.2.2. Skuteczność  
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego  
1.3.1. Sprawność  
1.3.2. Skuteczność  
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego  
1.4.1. Sprawność  
1.4.2. Skuteczność  
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego  
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)  
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)

**2. UKŁAD KIEROWNICZY**

- 2.1. Stan techniczny  
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej  
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej  
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego  
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego  
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego  
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy  
2.2.1. Stan kierownicy  
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy  
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy  
2.4. Ustawienie kół  
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy  
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)  
**3. WIDOCZNOŚĆ**  
3.1. Pole widzenia  
3.2. Stan szyby  
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia widzenia pośredniego  
3.4. Wycieraczki przedniej szyby  
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby  
3.6. Instalacja odmgławiająca  
**4. ŚWIATŁA I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE**  
4.1. Światła drogowe i mijania  
4.1.1. Stan i działanie  
4.1.2. Ustawienie  
4.1.3. Przelącniki  
4.1.4. Zgodność z wymaganiami  
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł  
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania  
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej  
4.2.1. Stan i działanie  
4.2.2. Przelącniki  
4.2.3. Zgodność z wymaganiami  
4.3. Światła stopu  
4.3.1. Stan i działanie  
4.3.2. Przelącniki  
4.3.3. Zgodność z wymaganiami  
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne  
4.4.1. Stan i działanie  
4.4.2. Przelącniki  
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. Przelącniki  
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. Przelącniki  
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. Dodatkowe 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 skłętne, 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 sprężające i przeznaczone do ciągnięcia  
6.1.7. Przeniesienie napędu  
6.1.8. Mocowanie silnika  
6.1.9. Praca silnika  
6.2. Kabina i nadwozie  
6.2.1. Stan  
6.2.2. Mocowania  
6.2.3. Drzwi i zamki  
6.2.4. Podłoga  
6.2.5. Siedzenie kierowcy  
6.2.6. Pozostałe siedzenia  
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy  
6.2.8. Stopnie kabiny  
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne  
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne  
**7. INNE WYPOSAŻENIE**  
7.1. Pasy bezpieczeństwa /zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa  
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć

- 7.1.2. Stan pasów i zapięć  
7.1.3. Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa  
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa  
7.1.5. Poduszki powietrzne  
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS  
7.2. Gaśnica  
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe  
7.4. Trójkąt ostrzegawczy  
7.5. Apteczka pierwszej pomocy  
7.6. Klipy zabezpieczające koła  
7.7. Sygnał dźwiękowy  
7.8. Prędkościomierz  
7.9. Tachograf  
7.10. Ogranicznik prędkości  
7.11. Drogomierz  
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC)  
**8. UCIAŻLIWOŚĆ**  
8.1. Układ tłumienia hałasu  
8.2. Emisja spalin  
8.2.1. Emisja spalin z silników o zapłonie iskrowym  
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin  
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych  
8.2.2. Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym  
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin  
8.2.2.2. Zadymienie spalin  
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska  
8.4.1. Wycieki płynów  
**9. WARUNKI 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 szyby  
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. Przebiegi, 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>, O<sub>4</sub> albo T<sub>5</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

KLASYFIKACJA USTEREK ZABEZPIECZENIA ŁADUNKU DOKONYWANA NA PODSTAWIE  
STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI\*)

| Pozycja | Nieprawidłowości   | Kategoria usterki                      |         |               |
|---------|--|--|---------|---------------|
|         |  | drobna                                 | poważna | niebezpieczna |
| A       | Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku                                       | w zależności od uznania kontrolującego |         |               |
| B       | Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona  | w zależności od uznania kontrolującego |         |               |
| C       | Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).       | w zależności od uznania kontrolującego |         |               |
| D       | Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)                                  | w zależności od uznania kontrolującego |         |               |
| 10      | Dostosowanie pojazdu   |  |         |               |
| 10.1.   | Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)  |  |         |               |
| 10.1.1. | Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części                               |  | X       |               |
|         | Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego                                    |  |         | X             |
| 10.1.2. | Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)                                    |  | X       |               |
|         | Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku  |  |         | X             |
| 10.2.   | Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)   |  |         |               |
| 10.2.1. | Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków |  | X       |               |
|         | Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki   |  |         | X             |
| 10.2.2. | Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)                                    |  | X       |               |
|         | Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku  |  |         | X             |
| 10.2.3. | Płyty burty w złym stanie  |  | X       |               |
|         | Pęknięcie części   |  |         | X             |
| 10.3.   | Tylne 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 (świadczenie lub etykieta w stosownych przypadkach)  |  | X |   |
|         | Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku   |  |   | X |
| 10.4.   | Kłonicie (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)  |  |   |   |
| 10.4.1. | Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu |  | X |   |
|         | Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne  |  |   | X |
| 10.4.2. | Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa  |  | X |   |
|         | Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku   |  |   | X |
| 10.5.   | Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)  |  |   |   |
| 10.5.1. | Zły stan lub nieodpowiednia budowa  |  | X |   |
|         | Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania  |  |   | X |
| 10.5.2. | Zbyt mała liczba  |  | X |   |
|         | Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania  |  |   | X |
| 10.6.   | Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)                                    |  |   |   |
| 10.6.1. | Zły stan, uszkodzenie   |  | X |   |
|         | Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących  |  |   | X |
| 10.6.2. | Nieodpowiednie do przewożonego ładunku  |  | X |   |
|         | Brakujące   |  |   | X |
| 10.7.   | Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)   |  |   |   |
| 10.7.1. | Zły stan, uszkodzenie   |  | X |   |
|         | Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki   |  |   | X |
| 10.7.2. | Zbyt małe obciążenie  |  | X |   |
|         | Ładunek zbyt ciężki   |  |   | X |
| 20      | Metody mocowania ładunku  |  |   |   |
| 20.1.   | Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami   |  |   |   |
| 20.1.1  | Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)   |  |   |   |

|           |   |   |   |   |
|-----------|---|---|---|---|
| 20.1.1.1. | Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku         |   | X |   |
|           | Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany  |   |   | X |
| 20.1.1.2. | Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku   |   | X |   |
|           | Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany  |   |   | X |
| 20.1.1.3. | Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku            |   | X |   |
|           | Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany  |   |   | X |
| 20.1.2.   | Urządzenia do mocowania ładunku takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu |   |   |   |
| 20.1.2.1. | Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu   | X |   |   |
|           | Zbyt słabe mocowanie do pojazdu   |   | X |   |
|           | Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, obłuzowane   |   |   | X |
| 20.1.2.2. | Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku   | X |   |   |
|           | Niewystarczające zabezpieczenie ładunku   |   | X |   |
|           | Całkowicie nieskuteczne   |   |   | X |
| 20.1.2.3. | Systemy mocujące nie są wystarczające   |   | X |   |
|           | Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące  |   |   | X |
| 20.1.2.4. | Nieoptymalna metoda zabezpieczenia ładunku  |   | X |   |
|           | Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia   |   |   | X |
| 20.1.3.   | Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć  |   |   |   |
| 20.1.3.1. | Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie)                                 | X |   |   |
|           | Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku   |   | X |   |
|           | Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku                            |   |   | X |
| 20.1.3.2. | Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć   |   | X |   |
|           | Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących   |   |   | X |
| 20.1.3.3. | Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć  |   | X |   |
|           | Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących   |   |   | X |

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

|         |  |   |   |   |
|---------|--|---|---|---|
| 20.4.   | Wypożyczenie 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 |

\*) W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 769), 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 PIECZĘCI POLICJANTA POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE SPRAWDZENIA  
ZAPISÓW TACHOGRAFU

Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

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

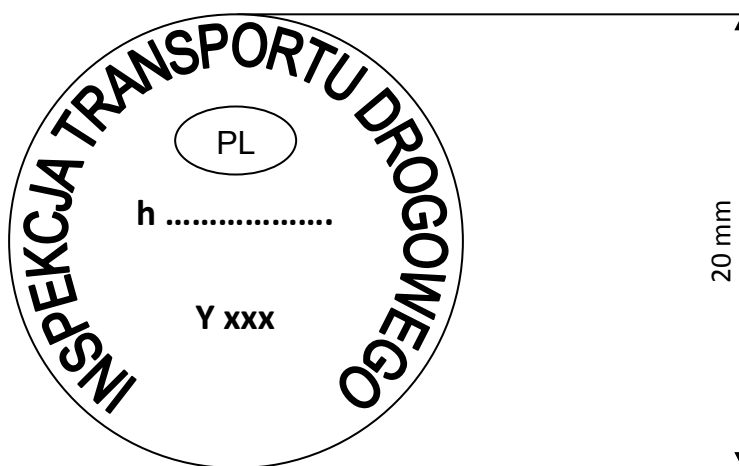
- I** - Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,
- II** - Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,
- III** - Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie - dla województwa lubelskiego,
- IV** - Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wlkp. - 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 Warszawy,

**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,

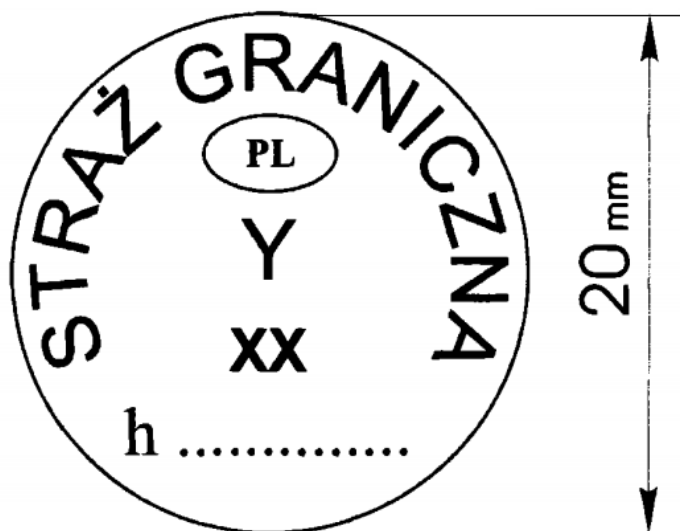
**XVII** - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - dla terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

**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 Przemyśle,

**VI** - Śląski Oddział Straży Granicznej w Raciborzu,

**IX** - Nadodrzański Oddział Straży Granicznej w Krośnie Odrzańskim,

**XI** - Morski Oddział Straży Granicznej w Gdańsku,

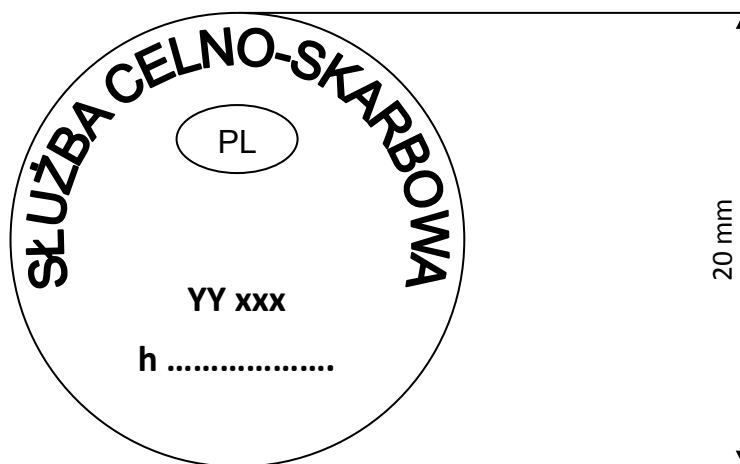
**XII** - Nadwiślański Oddział Straży Granicznej w Warszawie,

**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<br>nagłówkową jednostki  | Seria AAA Numer 0000000   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>POKWITOWANIE<br/>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*) .....   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kierujący pojazdem .....  | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr></table> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| (imię i nazwisko, numer PESEL**)  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| .....   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <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***) 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) |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| .....   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| .....<br>(podpis wydającego pokwitowanie)   | .....<br>(podpis odbierającego pokwitowanie)  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <small>*) wpisać imię i nazwisko lub nazwę podmiotu - wypełnić tylko w przypadku pojazdu zarejestrowanego za granicą</small>  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <small>**) jeżeli kierujący nie ma numeru PESEL, wpisać nazwę i numer dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument</small>  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <small>***)niepotrzebne skreślić</small>  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

strona 2

**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 ust. 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<sup>\*)</sup>

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

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

<sup>\*)</sup> jeżeli kierowca nie ma numeru PESEL, wpisać nazwę i numer dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument

## 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

\*) jeżeli kierowca nie ma numeru PESEL, wpisać nazwę i numer dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument

## Załącznik nr 13

## 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 |
|--|---------------|
| 1  | 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:<br>1) o ruchu pieszych;<br>2) o ruchu pojazdów;<br>3) o ruchu rowerów, motorowerów, wózków rowerowych oraz pojazdów zaprzęgowych;<br>4) o ruchu zwierząt;<br>5) dotyczące zatrzymania i postoju;<br>6) dotyczące używania świateł zewnętrznych;<br>7) porządkowe;<br>8) o ruchu w strefie czystego transportu             | 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:<br>1) znaki drogowe pionowe;<br>2) znaki drogowe poziome;<br>3) sygnały świetlne;<br>4) sygnały i polecenia dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli  | 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:<br>1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;<br>2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;<br>3) zachowanie wobec osób kontrolowanych  | 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 |
|---|---------------|
| 1   | 2             |
| I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym   | 5<br>w tym:   |
| 1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania  | 1             |
| 2. Dokumenty wymagane w związku z używaniem 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<br>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 |
|---|---------------|
| 1   | 2             |
| I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym   | 3<br>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<br>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 od pięciu do sześciu osób, 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

|  |                |                              |
|--|----------------|------------------------------|
| <b>KOMENDANT STOŁĘCZNY/POWIATOWY/MIEJSKI <sup>*)</sup> POLICJI w .....</b> |                |                              |
| <b>UPOWAŻNIENIE NR ...</b><br>do wykonywania kontroli ruchu drogowego      |                |                              |
| Upoważnienie ważne tylko z legitymacją służbową                            |                |                              |
| .....<br>(imię i nazwisko funkcjonariusza)                                 |                |                              |
| .....<br>(instytucja)  |                |                              |
| .....<br>(stanowisko i numer legitymacji służbowej)                        |                |                              |
| .....<br>(data wydania)  | .....<br>(mp.) | .....<br>(podpis komendanta) |
| <small><sup>*)</sup> Niepotrzebne skreślić</small>                         |                |                              |

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.

## strona 2b

**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.

## strona 2c

**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 używaniem pojazdu;
- 4) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów oraz masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;
- 5) używania przyrządów kontrolno-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.**